ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ DÁMASO RUIZ-JARABO COLOMER

της 10ης Ιουνίου 1999 *

1. Το Oberlandesgericht Köln (Γερμανία) υπέβαλε στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα σύμφωνα με το άρθρο 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 234 ΕΚ). Το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει την έννοια του «οχήματος» που περιέχεται στο άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής [1].

I — Το ιστορικό της διαφοράς της κύριας δίκης

2. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι, στις 14 Νοεμβρίου 1996, ο A. Pfennigmann, που είναι κάτοχος γεωργικής εκμεταλλεύσεως στη Γερμανία, χρησιμοποίησε, οδηγώντας τον ελκυστήρα του (συνολικού επιτρεπομένου βάρους 7 490 kg), ο οποίος συνδεόταν με ρυμουλκούμενο όχημα (συνολικού επιτρεπομένου βάρους 8 500 kg), τους ομοσπονδιακούς αυτοκινητόδρομους A 93 και A 9 από το Alteglofsheim μέχρι την έξοδο Schwandorf, πραγματοποίησε δε την ίδια διαδρομή και προς την αντίθετη κατεύθυνση, χωρίς να έχει καταβάλει τέλος χρήσεώς τους. Σκοπός της μετακινήσεώς του ήταν η παράδοση κηπευτικών προϊόντων (λευκών λάχανων, κόκκινων λάχανων και κρεμμυδιών) στην εταιρία G. στο Schwandorf, με την οποία είχε συνάψει συμφωνίες παραδόσεως.

Με απόφαση της 8ης Ιουλίου 1997, η Bundesamt für Güterverkehr (αρμόδια για τις μεταφορές εμπορευμάτων ομοσπονδιακή υπηρεσία) επέβαλε πρόστιμο 100 γερμανικών μάρκων (DEM) στον A. Pfennigmann, ο οποίος άσκησε, νομοτύπως και εμπροθέσμως, προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Amstgericht Köln. Με απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1997, το δικαστήριο αυτό απέρριψε την προσφυγή.

Το Amstgericht δεν δέχθηκε τα επιχειρήματα του προσφεύγοντος, ο οποίος ισχυρίστηκε ότι δεν υποχρεούνταν να καταβάλει τέλη χρήσεως αυτοκινητοδρόμων επειδή το ζεύγμα οχημάτων που οδηγούσε κατά τον κρίσιμο χρόνο, ήτοι ο ελκυστήρας του και το ρυμουλκούμενο όχημά του, δεν προορίζεται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά εξυπηρετεί πρωτίστως τη λειτουργία της γεωργικής του εκμεταλλεύσεως. Αντιθέτως, το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι αποφασιστική σημασία είχε αποκλειστικά και μόνο το αν, κατά τον χρόνο χρήσεως του αυτοκινητοδρόμου, το αυτοκίνητο όχημα ή το ζεύγμα οχημάτων προοριζόταν αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Κατά την άποψη του δικαστηρίου αυτού, οι λοιποί σκοποί για τους

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ισπανική.

1 — Οδηγία του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 279, σ. 32).

οποίους προορίζεται το ζεύγμα αυτό, πέραν της χρήσεως του αυτοκινητοδρόμου, είναι άνευ σημασίας.

II — Το προδικαστικό ερώτημα

3. Ο A. Pfennigmann άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του πρώτου τμήματος του Oberlandesgericht Köln, που είναι αρμόδιο για υποθέσεις αφορώσες την επιβολή διοικητικών προστίμων. Το δικαστήριο αυτό έκρινε αναγκαίο να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Προς διαπίστωση του αν ένα όχημα ή ένα ζεύγμα οχημάτων, υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας περί εισπράξεως τελών για τη χρήση ορισμένων οδών από βαριά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, προορίζεται *αποκλειστικά* να χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος και ο τρόπος της εκάστοτε χρήσεώς του ή το αν προορίζεται εν γένει να χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο χρησιμοποιείται σε μια συγκεκριμένη περίπτωση;»

III — Το κοινοτικό δίκαιο

4. Ο κανόνας του κοινοτικού δικαίου την ερμηνεία του οποίου ζητεί το αιτούν δικαστήριο είναι το άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89, το οποίο προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας [νοείται] ως:

(...)

— "όχημα": όχημα με κινητήρα ή ζεύγμα οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους.»

IV — Οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου

5. Η Γερμανική, η Βελγική και η Σουηδική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις εντός της προθεσμίας που τάσσει συναφώς το άρθρο 20 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου.

Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 19ης Μαΐου 1999 εμφανίστηκαν προκειμένου να αναπτύξουν τις προφορικές τους παρατηρήσεις ο εκπρόσωπος του A. Pfennigmann, οι εκπρόσωποι της Γερμανικής και της Σουηδικής Κυβερνήσεως καθώς και ο εκπρόσωπος της Επιτροπής.

6. Ο εκπρόσωπος του A. Pfennigmann υποστηρίζει ότι, για την ερμηνεία της έννοιας «όχημα» που περιέχεται στο άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89, δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η χρήση του οχήματος σε μια συγκεκριμένη και μεμονωμένη περίπτωση, αλλά η χρήση για την οποία προορίζεται μονίμως και η οποία είναι, κατ' ανάγκην, η οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

7. Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση, οι ορισμοί του άρθρου 2 της οδηγίας 93/89 πρέπει να ερμηνεύονται υπό το φως των σκοπών που επιδιώκει η οδηγία αυτή. Κατά την εν λόγω κυβέρνηση, η οδηγία αυτή σκοπεί, αφενός, να επιβάλει φόρους σε ορισμένα αυτοκίνητα οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και, αφετέρου, να επιβάλει διόδια και τέλη χρήσεως για τη χρήση ορισμένων υποδομών. Ένα όχημα δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων εάν δεν χρησιμοποιεί αυτοκινητοδρόμους υπό την έννοια του άρθρου 2, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας, δεδομένου ότι οι λοιπές χρήσεις για τις οποίες προορίζεται το όχημα αυτό όταν κυκλοφορεί επί άλλων οδών πρέπει να εξακολουθήσουν να εκφεύγουν του ορισμού αυτού.

Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση, η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από το άρθρο 6, παράγραφος 3, της οδηγίας, κατά το οποίο τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένο ύψος φόρων ή απαλλαγές για τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί των δημόσιων οδών του κράτους μέλους ταξινομήσεως και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων. Αν ο ορισμός του άρθρου 2 έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι τα οχήματα αυτά απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους χρήσεως ήδη επειδή ο ορισμός περιέχει τον όρο «αποκλειστικά», θα ήταν περιττή η θέσπιση διατάξεως εισάγουσας εξαιρέσεις. Εν πάση περιπτώσει, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας αυτής, οπότε ακόμη και τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά μεταφέρουν εμπορεύματα υπόκεινται στην καταβολή τέλους χρήσεως, οσάκις χρησιμοποιούν αυτοκινητόδρομο υπό την έννοια της οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα είναι κατάλληλα για αυτό το είδος μεταφοράς. Στην αντίθετη περίπτωση, το ίδιο αυτοκίνητο όχημα θα μπορούσε να υπόκειται στην καταβολή τελών χρήσεως ή να απαλλάσσεται από τα τέλη αυτά ανάλογα με την υποκειμενική χρήση για την οποία το προορίζει σε δεδομένη στιγμή ο χρήστης του. Η ερμηνεία αυτή θα εμπόδιζε την επίτευξη ενός από τους θεμελιώδεις σκοπούς της οδηγίας, που είναι η δίκαιη κατανομή του κόστους των οδικών υποδομών. Η Γερμανική Κυβέρνηση συνάγει εντεύθεν ότι ένα ζεύγμα οχημάτων, όπως είναι ένας ελκυστήρας με ρυμουλκούμενο όχημα, που έχει συνολικό επιτρεπόμενο βάρος 12 τόνους, πρέπει να θεωρείται όχημα υπό την έννοια της οδηγίας 93/89, ανεξαρτήτως του αν, σε δεδομένη στιγμή, δεν μεταφέρει εμπορεύματα ή αν τα εμπορεύματα που μεταφέρει ανήκουν στον οδηγό, ενώ είναι άνευ σημασίας συναφώς το ότι ο κύριος του οχήματος το χρησιμοποιεί κυρίως για την άσκηση της γεωργικής του δραστηριότητας.

8. Αντιθέτως, η Βελγική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι, προς διαπίστωση του αν ένα

αυτοκίνητο όχημα υπόκειται ή όχι στην καταβολή τέλους χρήσεως, πρέπει να διερευνάται αν προορίζεται εν γένει για τη μεταφορά εμπορευμάτων, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο σκοπός για τον οποίο χρησιμοποιείται σε μια συγκεκριμένη περίπτωση. Κατά την κυβέρνηση αυτή, το εθνικό δικαστήριο πρέπει να χρησιμοποιήσει ως κριτήριο τη φύση του οχήματος.

9. Η Σουηδική Κυβέρνηση, που υποστηρίζει μια γραμματική ερμηνεία του κανόνα αυτού, φρονεί ότι τέλος χρήσεως πρέπει να επιβάλλεται μόνο στα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, ενώ τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς πρέπει να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους αυτού. Κατά την άποψη αυτή, ο σκοπός που επιδιώκουν οι διατάξεις της οδηγίας είναι να φέρουν οι χρήστες τις δαπάνες για τις οδικές υποδομές. Τούτο συνηγορεί υπέρ της ερμηνείας κατά την οποία ο ορισμός της έννοιας του οχήματος που υπόκειται στην καταβολή τέλους χρήσεως αφορά τα συνήθη βαριά οχήματα και δεν περιλαμβάνει τα οχήματα που προορίζονται για γεωργικές χρήσεις, έστω κι αν, σε δεδομένη στιγμή, χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

10. Η Επιτροπή φρονεί ότι αυτοί καθαυτοί οι όροι που χρησιμοποιούνται στο άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89 αποκλείουν να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο για την ερμηνεία του άρθρου αυτού η πραγματική χρήση του οχήματος. Κατά την άποψή της, προς διαπίστωση του αν ένα «όχημα» προορίζεται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο χρησιμοποιείται σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να εξετάζεται αν το όχημα χρησιμοποιείται εν γένει γι' αυτό το είδος μεταφοράς. Ο σκοπός για τον οποίο προορίζεται πρέπει να διαπιστώνεται κατά τρόπο αντικειμενικό, βάσει των τεχνικών χαρακτηριστικών του οχήματος.

V — Εξέταση του προδικαστικού ερωτήματος

A — *Επί του αιτήματος ερμηνείας από το Δικαστήριο του άρθρου 2, παράγραφος 1, της συμφωνίας περί εισπράξεως τελών για τη χρήση ορισμένων οδών από βαριά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, που έχει συναφθεί μεταξύ ορισμένων κρατών μελών*

11. Το άρθρο 8 της οδηγίας προβλέπει ότι δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργαστούν για τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσεως που θα ισχύει στο σύνολο των εδαφών τους και ότι άλλα κράτη μέλη μπορούν να προσχωρήσουν σ' αυτό το κοινό σύστημα. Δυνάμει της διατάξεως αυτής, η Γερμανική, η Βελγική, η Δανική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Λουξεμβούργου και η Ολλανδική Κυβέρνηση συνήψαν, στις 9 Φεβρουαρίου 1994, τη συμφωνία περί της εισπράξεως τέλους χρήσεως για τη χρήση ορισμένων οδών από τα βαριά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως [2] (στο εξής: Συμφωνία).

2 — Με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε στην υπό κρίση υπόθεση, η Σουηδική Κυβέρνηση γνωστοποίησε ότι, με πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες τον Σεπτέμβριο 1997, της παρασχέθηκε η δυνατότητα να προσχωρήσει στη Συμφωνία αυτή. Τον Δεκέμβριο του ιδίου έτους, το Σουηδικό Κοινοβούλιο ενέκρινε το πρωτόκολλο αυτό και το τέλος χρήσεως που προβλέπει η εν λόγω Συμφωνία άρχισε να ισχύει στη Σουηδία την 1η Φεβρουαρίου 1998.

Το Oberlandesgericht Köln ζητεί από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει το άρθρο 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89.

12. Αυτή δεν είναι η πρώτη φορά που το δικαστήριο αυτό ζητεί από το Δικαστήριο την ερμηνεία διατάξεων της εν λόγω Συμφωνίας. Στις υποθέσεις Pörschke [3] και Claasen [4], είχε υποβάλει ερωτήματα σχετικά με το άρθρο 8, παράγραφος 1, της Συμφωνίας αυτής και, στην υπόθεση Hartmann [5], σχετικά με το άρθρο της 4, παράγραφος 1. Στις τρεις αυτές υποθέσεις, το Δικαστήριο εξέδωσε διατάξεις με τις οποίες δέχθηκε ότι ήταν προδήλως αναρμόδιο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που του είχαν υποβληθεί.

13. Πράγματι, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαίνεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της Συνθήκης και επί του κύρους και της ερμηνείας των πράξεων που εκδίδει η Κοινότητα. Μολονότι το άρθρο 8 της οδηγίας επιτρέπει στα κράτη μέλη να συνεργαστούν για τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσεως, τούτο δεν σημαίνει ότι μια συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ τους βάσει της οδηγίας αυτής αποτελεί τμήμα του κοινοτικού δικαίου, η ερμηνεία του οποίου εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου.

14. Στη σκέψη 12 καθεμιάς από τις προαναφερθείσες διατάξεις, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι το γεγονός ότι οι διατάξεις της Συμφωνίας έχουν θεσπιστεί από κοινού από διάφορα κράτη μέλη είναι το μόνο στοιχείο που τις διακρίνει από άλλες νομοθετικές διατάξεις τις οποίες τα ίδια κράτη μπορούν να θεσπίζουν μεμονωμένα δυνάμει της οδηγίας.

Δεδομένου ότι η ερμηνεία αυτών των νομοθετικών διατάξεων εκφεύγει της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου, το Δικαστήριο δεν μπορεί να διευκρινίσει ούτε την έννοια ή το περιεχόμενο των διατάξεων της Συμφωνίας.

15. Μολονότι είναι αληθές ότι, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας, οι ορισμοί του άρθρου 2 της οδηγίας 93/89 εφαρμόζονται στη Συμφωνία αυτή και μολονότι το ερώτημα που υπέβαλε το Oberlandesgericht αφορά ακριβώς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί σε έναν από τους ορισμούς αυτούς, η δε ερμηνεία που θα δώσει με την απόφασή του το Δικαστήριο θα ισχύει για τους ορισμούς αυτούς, γεγονός παραμένει ότι η ερμηνεία μιας διατάξεως της οδηγίας 93/89, είτε πρόκειται για το άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, είτε για άλλη διάταξη, θα είναι δεσμευτική όχι μόνο για τα κράτη μέλη που υπέγραψαν τη Συμφωνία, αλλά και για όλα τα άλλα κράτη που οφείλουν να εφαρμόζουν τη διάταξη αυτή.

16. Επομένως, θεωρώ σκόπιμο να καταστήσω σαφές ότι η απάντηση που θα προτείνω να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα θα αφορά αποκλειστικά και μόνον την ερμηνεία του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89.

3 — Διάταξη του Δικαστηρίου της 12ης Νοεμβρίου 1998, C-194/98 (μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή).

4 — Διάταξη του Δικαστηρίου της 11ης Φεβρουαρίου 1999, C-313/98 (μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή).

5 — Διάταξη του Δικαστηρίου της 12ης Νοεμβρίου 1998, C-162/98 (Συλλογή 1998, σ. I-7083).

Β — *Η απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα*

17. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν, προς διαπίστωση του εάν ένα όχημα προορίζεται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος και ο χρόνος της χρησιμοποιήσεώς του σε συγκεκριμένη περίπτωση ή αν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο εν γένει προορισμός του οχήματος, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο χρησιμοποιείται σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.

18. Το Δικαστήριο δεν έχει μέχρι τούδε ασχοληθεί με τις διατάξεις της οδηγίας 93/89 στο πλαίσιο προδικαστικών ερωτημάτων. Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι ουδέποτε είχε την ευκαιρία να αποφανθεί επί της οδηγίας αυτής, αφού, με την απόφασή του της 5ης Ιουλίου 1995 στην υπόθεση C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου [6], την είχε ακυρώσει λόγω παραβάσεως ουσιώδους τύπου, δεδομένου ότι το Συμβούλιο είχε παραλείψει να ζητήσει νέα γνωμοδότηση του Κοινοβουλίου κατόπιν των σημαντικών τροποποιήσεων που είχε επιφέρει επί του σχεδίου οδηγίας. Με την ίδια αυτή απόφαση, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι έπρεπε να διατηρηθούν προσωρινώς σε ισχύ όλα τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας οδηγίας μέχρι τη θέσπιση νέας οδηγίας από το Συμβούλιο, τούτο δε προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε διακοπή της εφαρμογής του προγράμματος εναρμονίσεως του συστήματος φορολογήσεως των μεταφορών. Η αναμενόμενη νέα οδηγία δεν έχει ακόμα εκδοθεί [7].

Επιπλέον, με την απόφαση που εξέδωσε στις 5 Μαρτίου 1998 στην υπόθεση C-175/97, Επιτροπή κατά Γαλλίας [8], το Δικαστήριο δέχθηκε το αίτημα της Επιτροπής και κατεδίκασε τη Γαλλική Δημοκρατία λόγω παραβάσεως της Συνθήκης, με την αιτιολογία ότι δεν είχε θεσπίσει, εντός της ταχθείσας προθεσμίας, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο της οδηγίας 93/89. Η σχετική προθεσμία είχε λήξει την 1η Ιανουαρίου 1995. Τέλος, στην υπόθεση C-205/98, που εκκρεμεί τώρα ενώπιον του Δικαστηρίου, η Επιτροπή άσκησε προσφυγή κατά της Δημοκρατίας της Αυστρίας λόγω παραβάσεως του άρθρου 7, στοιχεία β΄ και η΄, της ιδίας αυτής οδηγίας [9].

19. Όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας 93/89, ο βασικός σκοπός της είναι η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων των κρατών μελών. Προς τούτο, απαιτείται συγχρόνως η εναρμόνιση των συστημάτων φορολογήσεως και η καθιέρωση δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών υποδομής στους μεταφορείς, σκοποί που θα επιτευχθούν προοδευτικά. Συγκεκριμένα, η οδηγία περιορίζει την προσαρμογή των εθνικών συστημάτων φορολογήσεως στα επαγγελματικά οχήματα των οποίων το συνολικό μικτό βάρος υπερβαίνει ορισμένο όριο.

20. Το άρθρο 2 της οδηγίας ορίζει την έννοια των όρων «αυτοκινητόδρομος», «διόδια», «τέλη χρήσεως» και «όχημα», για τους σκοπούς των διατάξεων που περιέχει η οδηγία αυτή. Το προδικαστικό ερώτημα αφορά την έννοια του τελευταίου από τους όρους

6 — Συλλογή 1995, σ. I-1827.

7 — Στις 13 Νοεμβρίου 1996, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την επιβολή τελών σε βαρέα οχήματα για τη χρήση ορισμένων έργων υποδομής COM(96) 331 τελικό — SYN 96/0182 (JO 1997, C 59, σ. 9). Κατά την έβδομη αιτιολογική σκέψη της προτάσεως, η νέα οδηγία σκοπεί να αντικαταστήσει την οδηγία 93/89.

8 — Συλλογή 1998, σ. I-963.

9 — ΕΕ 1998, C 234, σ. 20.

αυτούς. Περαιτέρω, η οδηγία διακρίνει σαφώς μεταξύ, αφενός, των φόρων και, αφετέρου, των διοδίων και των τελών χρήσεως.

21. Το άρθρο 3 της οδηγίας απαριθμεί, για κάθε κράτος μέλος, τους φόρους που μπορούν να πλήττουν τα οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Χαρακτηριστικό των φόρων αυτών είναι ότι εισπράττονται μόνον από το κράτος μέλος ταξινομήσεως (άρθρο 5). Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 3, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένο ύψος φόρων ή απαλλαγές από τους φόρους που απαριθμούνται στο άρθρο 3 τόσο για τα οχήματα εθνικής άμυνας, τα οχήματα των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των άλλων υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, των δυνάμεων των επιφορτισμένων με την τήρηση της τάξεως καθώς και τα οχήματα συντηρήσεως των οδών όσο και για τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί των δημοσίων οδών του κράτους μέλους ταξινομήσεως και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων.

22. Το καθεστώς των διοδίων και των τελών χρήσεως διαφέρει από εκείνο των φόρων, στο μέτρο που η καταβολή των φόρων δεν απαλλάσσει τον υποκείμενο από την καταβολή των διοδίων και των τελών χρήσεως, εφόσον τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων χρησιμοποιούν αυτοκινητοδρόμους ή οδούς που έχουν χαρακτηριστικά ανάλογα προς εκείνα των αυτοκινητοδρόμων, γέφυρες, σήραγγες και οδούς που διασχίζουν ορεινούς αυχένες. Τα διόδια και τα τέλη χρήσεως που εισπράττονται για τη χρήση των υποδομών αυτών πρέπει να επιβάλλονται από τα κράτη μέλη χωρίς άμεση ή έμμεση διάκριση στηριζόμενη στην ιθαγένεια του μεταφορέα ή την προέλευση ή τον προορισμό της μεταφοράς. Οι δυνατότητες που έχουν συναφώς τα κράτη μέλη ρυθμίζονται στα άρθρα 7 έως 9.

23. Η Γερμανική Κυβέρνηση διατείνεται ότι, αφού δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας που της παρέχει το άρθρο 6, παράγραφος 3, της οδηγίας για την εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ή απαλλαγών, τα οχήματα που ευκαιριακά μόνο μεταφέρουν εμπορεύματα εξακολουθούν να οφείλουν να καταβάλλουν τέλη χρήσεως.

24. Διαφωνώ με την ερμηνεία αυτή για δύο λόγους. Πρώτον, διότι τα οχήματα στα οποία τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένους συντελεστές ή απαλλαγές απαριθμούνται στη διάταξη αυτή και διαιρούνται σε δύο κατηγορίες: πρόκειται, αφενός, για τα οχήματα εθνικής άμυνας, τα οχήματα των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των άλλων υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, καθώς και των δυνάμεων των επιφορτισμένων με την τήρηση της τάξεως, και τα οχήματα συντηρήσεως των οδών και, αφετέρου, για τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί των δημοσίων οδών του κράτους μέλους ταξινομήσεως και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων. Φρονώ ότι η τελευταία αυτή

κατηγορία περιλαμβάνει κυρίως τα φορτηγά που χρησιμοποιούνται σε κλειστές βιομηχανικές εκμεταλλεύσεις, όπως είναι τα μεταλλεία ή τα λατομεία.

Δεύτερον, όπως προκύπτει από την εξέταση της διαρθρώσεως της οδηγίας στην οποία προέβην ανωτέρω, η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν μειωμένους συντελεστές ή απαλλαγές αφορά αποκλειστικά τους φόρους επί των οχημάτων και όχι τα διόδια ή τα τέλη χρήσεως, στον δε A. Pfennigmann επιβλήθηκε πρόστιμο επειδή χρησιμοποίησε αυτοκινητόδρομο χωρίς να έχει καταβάλει τα τέλη αυτά.

25. Από την εξέταση της γραμματικής διατυπώσεως του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89 προκύπτει ότι σε όλες τις γλωσσικές αποδόσεις δίδεται έμφαση στο γεγονός ότι όχημα με κινητήρα ή συνδυασμό συζευγμένων οχημάτων υπό την έννοια της οδηγίας αποτελούν τα οχήματα εκείνα τα οποία είναι, κατά την ισπανική απόδοση «destinados *únicamente* al transporte de mercancías por carretera», κατά τη γαλλική απόδοση «ceux qui sont destinés *exclusivement* au transport de marchandises par route», κατά την ιταλική απόδοση «adibiti *exclusivamente* al trasporto di merci su strada», κατά την πορτογαλική απόδοση «*exclusivamente* destinados ao transporte rodoviário de mercadorias», κατά την αγγλική απόδοση «intended *exclusively* for the carriage of goods by road», κατά τη γερμανική απόδοση τα οχήματα «die *ausschließlich* für den Güterkraftverkehr bestimmt sind», κατά την ολλανδική απόδοση κάθε όχημα που «*uitsluitend* bestemd is voor het goederenvervoer over de weg», κατά τη δανική απόδοση τα οχήματα που «som *udelukkende* er beregnet til vejgodstranspot», κατά την ελληνική απόδοση τα οχήματα «που προορίζονται *αποκλειστικά* για οδικές εμπορευματικές μεταφορές», κατά τη σουηδική απόδοση τα οχήματα «*uteslutande* för godstransporter på väg» και, κατά τη φινλανδική απόδοση, τα οχήματα «joka on tarkoiteu *ainoastaan* maanteidentavarakuljetukseen». Επομένως, παρατηρείται μία σύγκλιση των όρων που χρησιμοποιούνται σε όλες τις επίσημες γλώσσες, η οποία αποδεικνύει ότι πρέπει να πρόκειται για οχήματα των οποίων ο αποκλειστικός προορισμός είναι η οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

Αποκλειστικά και μόνον τα οχήματα αυτά πρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας, να υπόκεινται εντός του κράτους μέλους ταξινομήσεως στην καταβολή των φόρων που απαριθμούνται στο άρθρο 3, στους δε χρήστες τους μπορεί να επιβληθεί υποχρέωση καταβολής διοδίων και τελών χρήσεως, προκειμένου να μπορούν να χρησιμοποιούν ορισμένες υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη.

26. Ενόψει των σκοπών που επιδιώκει η οδηγία 93/89 και κατόπιν της συστηματικής εξετάσεως των διατάξεών της και της συγκρίσεως των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου της 2, τέταρτη περίπτωση, καταλήγω ότι, προς διαπίστωση του αν ένα όχημα προορίζεται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, πρέπει να χρησιμοποιείται ως κριτήριο ο εν γένει προορισμός του οχήματος και όχι ο τρόπος χρήσεώς του σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.

VI — Πρόταση

27. Ενόψει των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που του υπέβαλε το Oberlandesgericht Köln ως εξής:

«Προς διαπίστωση του αν ένα αυτοκίνητο όχημα ή ένα ζεύγμα οχημάτων προορίζεται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων υπό την έννοια του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο εν γένει προορισμός του οχήματος και όχι ο τρόπος χρήσεώς του σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.»