JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
DÁMASO RUIZ-JARABO COLOMER
10 päivänä kesäkuuta 1999 *

1. Oberlandesgericht Köln (Saksa) on esittänyt EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla ennakkoratkaisukysymyksen, joka koskee pääasiallisesti tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY [1] 2 artiklan neljännen luetelmakohdan mukaisen "ajoneuvon" käsitteen tulkintaa.

I Pääasiaa koskevat tosiseikat

2. Ennakkoratkaisukysymyksen esittämistä koskevasta päätöksestä ilmenee, että Alois Pfennigmann, joka omistaa maatilan Saksassa, ajoi 14.11.1996 traktorilla (sallittu kokonaispaino 7 490 kg), johon oli kytketty perävaunu (sallittu kokonaispaino 8 500 kg) liittovaltion moottoriteitä A 93 ja A 9 Alteglofsheimin liittymästä Schwandorfin liittymään asti ja takaisin maksamatta moottoritien käytöstä käyttömaksuja. Matkan tarkoituksena oli vihannesten (valko- ja punakaalia, sipuleita) toimittaminen Schwandorfissa sijaitsevalle yritykselle G, jolle Pfennigmann toimitti vihanneksia.

Bundesamt für Güterverkehr (liittovaltion tavaraliikennevirasto) määräsi Pfennigmannille 8.7.1997 tekemällään päätöksellä 100 Saksan markan suuruisen sakon. Pfennigmann vastusti päätöstä ja saattoi asian käsiteltäväksi säädetyssä määräajassa ja muodossa Amtsgericht Kölniin, joka hylkäsi Pfennigmannin vaatimukset 17.11.1997 antamallaan tuomiolla.

Kyseinen tuomioistuin ei hyväksynyt Pfennigmannin väitettä siitä, ettei hänen tarvitsisi maksaa moottoritien käyttömaksua, koska ajoneuvoyhdistelmä, jota hän oli ajanut tapahtumahetkellä (traktori ja perävaunu), ei ollut tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, vaan ensisijaisesti hänen maatilayrityksensä käyttöön. Kansallinen tuomioistuin katsoi sitä vastoin kaiken riippuvan siitä, onko ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu ainoastaan tavarankuljetukseen, silloin kun sillä ajetaan moottoritiellä, ja että

* Alkuperäinen kieli: espanja.
1 — EYVL L 279, s. 32.

moottoritien ulkopuoliset muut käyttötarkoitukset olivat merkityksettömiä.

II Ennakkoratkaisukysymys

3. Pfennigmann haki muutosta tähän tuomioon. Tämän muutoksenhaun yhteydessä Oberlandesgericht Kölnin hallinnollisia sakkoja käsittelevä ensimmäinen jaosto päätti esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko sen määrittämiseksi, onko sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleessa ja neuvoston direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljännessä luetelmakohdassa tarkoitettu moottoriajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu *ainoastaan* maanteiden tavarankuljetukseen, otettava huomioon ajoneuvon kulloinenkin käyttöajankohta ja -tapa vai onko ratkaiseva kysymys se, onko moottoriajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän yleisenä käyttötarkoituksena maanteiden tavarankuljetukset riippumatta sen käytöstä yksittäistapauksessa?"

III Yhteisön oikeus

4. Yhteisön säännös, jonka tulkintaa kansallinen tuomioistuin tiedustelee, on direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljäs luetelmakohta, joka kuuluu seuraavasti:

"Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

— —

— 'ajoneuvolla' yksittäistä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, joka on tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen ja jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia."

IV Ennakkoratkaisumenettelyssä esitetyt huomautukset

5. Saksan, Belgian ja Ruotsin hallitukset sekä komissio ovat esittäneet kirjallisia huomautuksia tässä menettelyssä EY:n tuomioistuimen perussäännön 20 artiklassa säädetyssä määräajassa.

Pfennigmannin edustaja, Saksan ja Ruotsin hallitusten asiamiehet sekä komission asiamies esittivät 19.5.1999 pidetyssä istunnossa suulliset huomautuksensa.

6. Pfennigmann väittää, että direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljännen luetelmakohdan mukaisen "ajoneuvon" käsitteen tulkitsemiseksi ei ole tarkasteltava käyttöä tietyssä yksittäistapauksessa vaan jatkuvaa käyttötarkoitusta, joka on välttämättä tavarankuljetus maantiellä.

7. Saksan hallituksen mukaan direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan määritelmiä on tulkittava direktiivin tavoitteiden valossa. Tavoitteena on toisaalta tiettyjen tavarankuljetuksiin tarkoitettujen moottoriajoneuvojen verottaminen ja toisaalta tie- ja käyttömaksujen kantaminen tiettyjen infrastruktuurien käyttämisestä. Ajoneuvoa ei voida luokitella ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen tarkoitetuksi moottoriajoneuvoksi, jos sillä ei kuljeta direktiivin 2 artiklan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettuja moottoriteitä, koska tämän määritelmän ulkopuolelle on suljettava ajoneuvon käyttötarkoitukset muilla teillä.

Tämän tulkinnan oikeellisuuden vahvistaa Saksan hallituksen mielestä direktiivin 6 artiklan 3 kohta, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat soveltaa huojennuksia tai myöntää vapautuksia ajoneuvoille, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen. Jos nämä ajoneuvot olisi jo vapautettu käyttömaksun suorittamisvelvollisuudesta sen perusteella, että on käytetty ilmaisua "ainoastaan", ei olisi ollut tarpeen säätää mahdollisuudesta myöntää vapautuksia. Saksa ei kuitenkaan ole käyttänyt tätä mahdollisuutta ja tämän vuoksi myös vain ajoittain tavarankuljetukseen käytetyt ajoneuvot ovat käyttömaksujen alaisia, kun niitä käytetään direktiivissä tarkoitetulla moottoritiellä ja kun ne on valmistettu tällaisia kuljetuksia varten. Muussa tapauksessa sama moottoriajoneuvo voisi olla käyttömaksujen alainen taikka vapautettu niistä sen subjektiivisen käyttötarkoituksen mukaan, johon sen omistaja sitä kulloinkin käyttää, mikä estäisi saavuttamasta yhden direktiivin päätavoitteista eli teiden infrastruktuurikustannusten oikeudenmukaisen jakamisen. Saksan hallitus toteaa lopuksi, että jos traktorin ja perävaunun kaltainen ajoneuvoyhdistelmä painaa 12 tonnia, sitä on pidettävä direktiivissä 93/89/ETY tarkoitettuna ajoneuvona myös silloin, kun sillä ei tietyllä hetkellä kuljeteta tavaroita tai kun sillä kuljetetut tavarat ovat kuljettajan omaisuutta, koska merkitystä ei ole sillä, että ajoneuvon omistaja käyttää sitä ensisijaisesti maataloustoimintaansa.

8. Belgian hallitus sitä vastoin väittää, että sen määrittämiseksi, onko moottoriajo-

neuvon käyttämisestä maksettava käyttömaksu, on tarkasteltava sitä, onko se tarkoitettu yleisesti tavarankuljetukseen, eikä ole otettava huomioon sen käyttöä yksittäistapauksessa. Belgian hallituksen mukaan kansallisen tuomioistuimen olisi otettava lähtökohdaksi ajoneuvotyyppi.

9. Ruotsin hallituksen mielestä kyseistä säännöstä pitäisi tulkita sananmukaisesti siten, että käyttömaksut olisi perittävä ainoastaan ajoneuvoilta, jotka on tarkoitettu käytettäviksi ainoastaan tavarankuljetukseen, eikä käyttömaksuja olisi kannettava muihin tarkoituksiin käytettäviltä ajoneuvoilta. Sen mukaan direktiivin taustalla on ajatus siitä, että käyttäjä maksaisi teiden infrastruktuurikustannukset, ja tämä tukee sellaista tulkintaa, että käyttömaksujen alaisten ajoneuvojen määritelmä kattaa perinteiset raskaat ajoneuvot eikä se koske maataloustarkoituksiin käytettäviä ajoneuvoja siitä huolimatta, että niitä käytetään maanteiden tavarankuljetuksiin satunnaisesti.

10. Komissio väittää, että direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljännessä luetelmakohdassa käytetty sanavalinta jo estää sen, että säännöstä tulkittaisiin ajoneuvon tosiasiallisen käyttämisen perusteella. Komission mielestä sen ratkaisemiseksi, onko "ajoneuvo" tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen huolimatta sen käytöstä yksittäistapauksessa, on tarkistettava, onko se yleisesti soveltuva tällaisiin kuljetuksiin. Tämä tarkoitus on määritettävä objektiivisesti ajoneuvon teknisten ominaisuuksien perusteella.

V Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

A *Pyyntö siitä, että yhteisöjen tuomioistuin tulkitsisi eräiden jäsenvaltioiden välillä tiettyjen teiden käyttämisestä raskaaseen ajoneuvoliikenteeseen kannettavista maksuista tehdyn sopimuksen 2 artiklan 1 kappaletta*

11. Direktiivin 93/89/ETY 8 artiklassa säädetään, että kaksi tai useampia jäsenvaltioita voi toimia yhteistyössä laatiakseen niiden alueilla käyttömaksuihin sovellettavan yhteisen järjestelmän. Tämän säännöksen nojalla Saksan, Belgian, Tanskan, Luxemburgin ja Alankomaiden hallitukset tekivät 9.2.1994 sopimuksen tiettyjen teiden käyttämisestä raskaaseen ajoneuvoliikenteeseen kannettavista maksuista [2] (jäljempänä sopimus).

2 — Ruotsin hallitus on ilmoittanut tässä asiassa esittämissään huomautuksissa, että sille on syyskuussa 1997 Brysselissä allekirjoitetulla pöytäkirjalla annettu mahdollisuus liittyä tähän sopimukseen. Saman vuoden joulukuussa Ruotsin parlamentti hyväksyi tämän pöytäkirjan ja tämän vuoksi kyseiset käyttömaksut tulivat Ruotsissa voimaan 1.2.1998.

Oberlandesgericht Köln pyytää sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleen tulkitsemista yhdessä direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljännen luetelmakohdan kanssa.

12. Tämä tuomioistuin ei pyydä ensimmäistä kertaa yhteisöjen tuomioistuimelta kyseisen sopimuksen tulkintaa. Asioissa Pörschke [3] ja Claasen [4] se pyysi sopimuksen 8 artiklan 1 kappaleen tulkintaa ja asiassa Hartmann [5] sen 4 artiklan 1 kappaleen tulkintaa. Nämä kolme asiaa on ratkaistu määräyksillä, joissa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että siltä puuttui selvästi toimivalta vastata esitettyihin ennakkoratkaisukysymyksiin.

13. EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu perustamissopimuksen tulkinnasta ja yhteisön toimielimen säädöksen pätevyydestä ja tulkinnasta. Vaikka direktiivin 8 artiklassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus toimia yhteistyössä laatiakseen käyttömaksuihin sovellettavan yhteisen järjestelmän, se ei merkitse sitä, että jäsenvaltioiden sen nojalla tekemä sopimus tulisi osaksi yhteisön oikeutta, jonka tulkitsemiseen yhteisöjen tuomioistuimella olisi toimivalta.

14. Kunkin edellä mainitun kolmen määräyksen 12 kohdassa yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että se seikka, että jäsenvaltiot ovat yhdessä hyväksyneet sopimuksen määräykset, on ainoa tekijä, joka erottaa ne muista säännöksistä, jotka nämä jäsenvaltiot voivat antaa kukin erikseen direktiivin nojalla.

Koska tällaisten säännösten tulkitseminen ei kuulu yhteisöjen tuomioistuimen toimivaltaan, se ei voi myöskään täsmentää sopimusten määräysten sisältöä ja ulottuvuutta.

15. On selvää, että sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleessa määrätään, että direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan mukaisia määritelmiä sovelletaan sopimukseen ja että Oberlandesgericht pyytää juuri näiden määritelmien tulkintaa ja että yhteisöjen tuomioistuimen niille antamaa tulkintaa sovellettaisiin sopimukseen. Direktiivin säännösten tulkinta, kuten esimerkiksi 93/89/ETY 2 artiklan neljännen luetelmakohdan tulkinta, velvoittaa kuitenkin sopimuksen allekirjoittaneiden jäsenvaltioiden lisäksi myös kaikkia muita jäsenvaltioita, joiden olisi sovellettava kyseistä säännöstä.

16. On siis selvää, että ennakkoratkaisukysymykseen annettava vastaus voi koskea ainoastaan ja yksinomaan direktiivin 93/89/ETY 2 kohdan neljännen luetelmakohdan tulkintaa.

3 — Asia C-194/98, Pörschke, määräys 12.11.1998, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa.

4 — Asia C-313/98, Claasen, määräys 11.2.1999, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa.

5 — Asia C-162/98, Hartmann, määräys 12.11.1998 (Kok. 1998, s. I-7083).

B *Vastaus ennakkoratkaisukysymykseen*

17. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee ennakkoratkaisukysymyksellään, onko sen määrittelemiseksi, käytetäänkö ajoneuvoa ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, otettava huomioon ajoneuvon kulloinenkin käyttöhetki ja -tapa vai onko tärkeintä ajoneuvon yleinen käyttötarkoitus yksittäisestä käyttötapauksesta riippumatta.

18. Yhteisöjen tuomioistuin tarkastelee nyt ensimmäistä kertaa ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä yhtä direktiivin 93/89/ETY säännöksistä. Tämä ei kuitenkaan merkitse, etteikö yhteisöjen tuomioistuimella olisi ollut tilaisuutta lausua direktiivistä. Asiassa C-21/94, parlamentti vastaan neuvosto, 5.7.1995 antamassaan tuomiossa [6] se kumosi direktiivin olennaisen menettelymääräyksen rikkomisen vuoksi, koska neuvosto ei ollut pyytänyt parlamentilta uutta lausuntoa tehtyään merkittäviä muutoksia ehdotukseen. Yhteisöjen tuomioistuin päätti samassa tuomiossa pitää toistaiseksi voimassa kumotun direktiivin kaikki oikeusvaikutukset siihen asti, kunnes neuvosto antaa uuden direktiivin liikenteen verotuksen yhdenmukaistamisohjelman jatkuvuuden takaamiseksi. Uutta direktiiviä ei ole vielä annettu. [7]

Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin totesi äskettäin eli 5.3.1998 antamassaan tuomiossa [8] komission vaatimusten mukaisesti Ranskan tasavallan jättäneen noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, koska se ei ollut säädetyssä määräajassa antanut direktiivin 93/89/ETY noudattamisen edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä. Määräaika oli päättynyt 1.1.1995. Tällä hetkellä on vielä vireillä asia C-205/98, jossa komissio vaatii toteamaan, että Itävallan tasavalta on rikkonut kyseisen direktiivin 7 artiklan b ja h alakohtaa. [9]

19. Direktiivin 93/89/ETY pääasiallisena tavoitteena on sen perustelujen mukaan jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen. Tämä edellyttää sekä maksujärjestelmien yhdenmukaistamista että oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta, mikä toteutetaan asteittain. Käytännössä direktiivillä ainoastaan mukautetaan tietyn kokonaispainon ylittäviä hyötyajoneuvoja koskevia kansallisia maksujärjestelmiä.

20. Direktiivin soveltamiseksi 2 artiklassa määritellään käsitteet "moottoritie", "tiemaksu", "käyttömaksu" ja "ajoneuvo", joista viimeksi mainittu siis on ennakkoratkaisukysymyksen kohteena. Tämän jäl-

6 — Asia C-21/94, parlamentti v. neuvosto, tuomio 5.7.1995 (Kok. 1995, s. I-1827).

7 — Komissio antoi neuvostolle 13.11.1996 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa, KOM(96) lopull. — SYN 96/0182 (EYVL 1997, C 59, s. 9). Ehdotuksen 7:nnen perustelukappaleen mukaan ehdotuksella on tarkoitus korvata direktiivi 93/89/ETY.

8 — Asia C-175/97, komissio v. Ranska, tuomio 5.3.1998 (Kok. 1998, s. I-963).

9 — EYVL 1998, C 234, s. 20.

keen direktiivissä tehdään selvä ero toisaalta verojen ja toisaalta tie- ja käyttömaksujen välillä.

21. Direktiivin 3 artiklassa luetellaan jäsenvaltioittain tavarankuljetukseen tarkoitetuista ajoneuvoista kannettavat ajoneuvoverot, jotka ainoastaan rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio voi kantaa (5 artikla). Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat soveltaa huojennuksia tai myöntää vapautuksia 3 artiklassa lueteltujen ajoneuvoverojen osalta, jos kyse on kansalliseen maanpuolustukseen tai väestönsuojeluun käytetyistä ja palokuntien, muiden pelastuspalvelujen tai järjestyksenpitovallan käyttämistä ajoneuvoista tai teiden kunnossapitoon käytetyistä ajoneuvoista taikka ajoneuvoista, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen.

22. Tie- ja käyttömaksujärjestelmä eroaa ajoneuvoverojärjestelmästä siinä, että ajoneuvoverojen maksaminen ei vapauta tie- ja käyttömaksujen maksamisesta, kun ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen tarkoitetuilla ajoneuvoilla kuljetaan moottoriteitä tai niihin rinnastettavia teitä, siltoja, tunneleita ja vuoristosolia. Jäsenvaltioiden on kannettava tie- ja käyttömaksuja ilman tavarankuljettajan kansalaisuuteen perustuvaa suoraa tai välillistä syrjintää taikka kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuvaa syrjintää. Direktiivin 7—9 artiklassa säädetään niistä vaihtoehdoista, joita jäsenvaltiot voivat tältä osin soveltaa.

23. Saksan hallitus väittää, että vain ajoittain tavarankuljetukseen käytettäviin ajoneuvoihin on myös sovellettava käyttömaksujärjestelmää, koska Saksa ei ole käyttänyt direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaista mahdollisuuttaan myöntää vapautuksia tai huojennuksia.

24. En ole samaa mieltä tästä tulkinnasta kahdesta syystä. Ensinnäkin ajoneuvot, joiden osalta jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksia tai huojennuksia, luetellaan tässä säännöksessä ja jaetaan kahteen luokkaan: 1) kansalliseen maanpuolustukseen tai väestönsuojeluun käytettyihin, palokuntien tai järjestyksenpitovallan käyttämiin sekä teiden kunnossapitoon käytettyihin ajoneuvoihin ja 2) ajoneuvoihin, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittami-

nen. Mielestäni tähän jälkimmäiseen luokkaan kuuluvat ennen kaikkea suljetuilla teollisuusalueilla, kuten kaivoksilla tai louhoksilla käytetyt kuorma-autot.

Toiseksi, kuten direktiivin rakenteesta tekemästäni tarkastelusta ilmenee, jäsenvaltioiden mahdollisuus soveltavaa huojennuksia tai vapautuksia koskee ainoastaan ajoneuvoveroja eikä tie- ja käyttömaksuja, ja Pfennigmannia sakotettiin siitä, että hän oli käyttänyt moottoritietä maksamatta näitä maksuja.

25. Jos direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljättä luetelmakohtaa tulkitaan kirjaimellisesti, voidaan todeta, että kaikissa kieliversioissa korostetaan yhdenmukaisesti sitä, että direktiivissä ajoneuvolla tarkoitetaan yksittäistä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, joka on espanjaksi "destinados *únicamente* al transporte de mercancías por carretera", ranskaksi "destinés *exclusivement* au transport de marchandises par route", italiaksi "adibiti *esclusivamente* al transporto di merci su strada", portugaliksi "*exclusivamente* destinados ao transporte rodoviário de mercadorias", englanniksi "intended *exclusively* for the carriage of goods by road", saksaksi "die *ausschließlich* für den Güterkraftverkehr bestimmt sind", hollanniksi "*uitsluitend* bestemd is voor het goederenvervoer over de weg", tanskaksi "som *udelukkende* er beregnet til vejgodstransport", kreikaksi "που προοριζονται *αποκλειστικά* για οδικές εμπορευματιχές μεταφορές", ruotsiksi "*uteslutande* för godtransporter på väg" ja suomeksi "joka on tarkoitettu *ainoastaan* maanteiden tavarankuljetukseen". Kaikki viralliset kieliversiot ovat siis yhdenmukaisia sen osalta, että kyseessä on oltava ajoneuvo, jonka ainoa käyttötarkoitus on maanteiden tavarankuljetus.

Ainoastaan nämä ovat ajoneuvoja, joista on direktiivin säännösten mukaan rekisteröinnin suorittaneissa jäsenvaltioissa kannettava 3 artiklassa luetellut verot ja joiden käyttäjät voidaan velvoittaa maksamaan tie- ja käyttömaksuja tiettyjen infrastruktuurien käyttämisestä kaikissa jäsenvaltioissa.

26. Direktiivin 93/89/ETY tavoitteet huomioon ottaen ja sen säännösten järjestelmällisen tutkimisen ja 2 artiklan neljännen luetelmakohdan eri kieliversioiden vertailun jälkeen on todettava, että sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, on otettava huomioon ajoneuvon yleinen käyttötarkoitus eikä sen käyttämistä tietyssä yksittäistapauksessa.

VI Ratkaisuehdotus

27. Edellä mainittujen seikkojen perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Oberlandesgericht Kölnin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljännessä luetelmakohdassa tarkoitetulla tavalla, on otettava huomioon ajoneuvon yleinen käyttötarkoitus eikä sen käyttämistä tietyssä yksittäistapauksessa.