ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)
της 28ης Οκτωβρίου 1999 *

Στην υπόθεση C-193/98,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Oberlandesgericht Köln (Γερμανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ένδικης προσφυγής κατά διοικητικού προστίμου που ασκήθηκε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου από τον

Alois Pfennigmann,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας της 9ης Φεβρουαρίου 1994, περί της εισπράξεως τέλους χρήσεως για τη χρήση ορισμένων οδών από τα βαριά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, η οποία συνάφθηκε μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, του Βασιλείου του Βελγίου, του Βασιλείου της Δανίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου και του Βασιλείου των Κάτω Χωρών (*Bundesgesetzblatt* 1994 II, σ. 1768), και 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 (ΕΕ L 279, σ. 32),

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. J. G. Kapteyn (εισηγητή), προεδρεύοντα του έκτου τμήματος, G. Hirsch και H. Ragnemalm, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: D. Ruiz-Jarabo Colomer
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους E. Röder, Ministerialrat στο ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας, και C.-D. Quassowski, Regierungsdirektor στο ίδιο υπουργείο,

— η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Devadder, διευθυντή διοικήσεως της νομικής υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών, Εξωτερικού Εμπορίου και Συνεργασίας με τις Αναπτυσσόμενες Χώρες,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον E. Brattgård, departmentsråd στο Υπουργείο Εξωτερικών,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την L. Pignataro και τον M. Niejahr, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του A. Pfennigmann, εκπροσωπούμενου από τον H.-G. Herrmann, δικηγόρο Neutraubling, της Γερμανικής Κυβερνήσεως,

εκπροσωπούμενης από τον C.-D. Quassowski, της Σουηδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον A. Kruse, departmentsråd στο Υπουργείο Εξωτερικών, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον K.-D. Borchardt, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, κατά τη συνεδρίαση της 19ης Μαΐου 1999,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Ιουνίου 1999,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 8ης Μαΐου 1998, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 20 Μαΐου 1998, το Oberlandesgericht Köln υπέβαλε στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας της 9ης Φεβρουαρίου 1994, περί της εισπράξεως τέλους χρήσεως για τη χρήση ορισμένων οδών από τα βαριά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, η οποία συνάφθηκε μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, του Βασιλείου του Βελγίου, του Βασιλείου της Δανίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου και του Βασιλείου των Κάτω Χωρών (*Bundesgesetzblatt* 1994 II, σ. 1768, στο εξής: Συμφωνία), και 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 (ΕΕ L 279, σ. 32, στο εξής: οδηγία).

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο ένδικης προσφυγής που άσκησε ο A. Pfennigmann κατά προστίμου που του επιβλήθηκε λόγω παραβάσεως του Autobahngebührengesetz (νόμου περί των τελών χρήσεως των αυτοκινητοδρόμων).

Νομικό πλαίσιο

Α — *Η οδηγία*

3 Κατά την πρώτη και τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της, η οδηγία σκοπεί στην εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων των κρατών μελών μέσω της προοδευτικής εναρμονίσεως των συστημάτων φορολογήσεως και της καθιερώσεως δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό στους μεταφορείς των δαπανών υποδομής. Προς τούτο, η οδηγία προβλέπει μια περιορισμένη προσέγγιση των φόρων επί των οχημάτων που εισπράττουν τα κράτη μέλη (άρθρα 3 έως 6), καθώς και ορισμένων κανόνων που θεσπίζουν ένα ελάχιστο πλαίσιο για την είσπραξη των διοδίων και τελών χρήσεως (άρθρα 7 έως 9).

4 Το άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας διευκρινίζει 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.»

5 Το άρθρο 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας ορίζει τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μειωμένο ύψος φόρων ή απαλλαγές:

— (...)

— για τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί δημόσιας οδού και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων, εφόσον οι πραγματοποιούμενες από τα οχήματα αυτά μεταφορές δεν συνεπάγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και εφόσον συμφωνήσει η Επιτροπή.»

6 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας:

«Δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συνεργαστούν για τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσης που θα ισχύει στο έδαφός τους, μεριμνώντας ώστε η Επιτροπή να συμμετέχει πλήρως στις εργασίες για την καθιέρωση κοινού συστήματος τελών χρήσης καθώς και στη μετέπειτα λειτουργία και ενδεχόμενη τροποποίησή του.»

7 Με την απόφασή του της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827), το Δικαστήριο ακύρωσε την οδηγία λόγω παραβάσεως ουσιώδους τύπου, πλην όμως αποφάνθηκε ότι τα αποτελέσματά της διατηρούνται έως ότου το Συμβούλιο ψηφίσει νέα σχετική ρύθμιση. Στις 13 Νοεμβρίου 1996, η Επιτροπή υιοθέτησε προς τον σκοπό αυτό πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την επιβολή τελών στα βαριά φορτηγά οχήματα για τη χρήση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ 1997, C 59, σ. 9). Η πρόταση αυτή δεν έχει γίνει ακόμη δεκτή.

Β — *Η Συμφωνία*

8 Η Συμφωνία συνάφθηκε βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, της οδηγίας.

9 Το άρθρο 1 της Συμφωνίας έχει ως εξής:

«Η παρούσα Συμφωνία αφορά την είσπραξη από τα συμβαλλόμενα μέρη κοινού τέλους χρήσεως, πλήττοντος ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένες οδούς εντός του εδάφους τους, καθώς και τους όρους και τις λεπτομέρειες κατανομής του προϊόντος του τέλους αυτού.»

10 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας, οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο 2 της οδηγίας εφαρμόζονται στη Συμφωνία. Κατά συνέπεια, όσον αφορά τα οχήματα, στο πεδίο εφαρμογής της Συμφωνίας εμπίπτουν μόνον τα οχήματα εκείνα που καλύπτονται από τον ορισμό του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας.

11 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, της Συμφωνίας ορίζει τα εξής:

«1. Απαλλάσσονται των τελών χρήσεως που προβλέπονται στο άρθρο 3 τα οχήματα που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις, στις υπηρεσίες πολιτικής άμυνας και επεμβάσεως σε περιπτώσεις καταστροφών, στις υπηρεσίες κατασβέσεως πυρκαγιών και τις λοιπές υπηρεσίες παροχής άμεσης βοήθειας, στις υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημοσίας τάξεως και στις υπηρεσίες συντηρήσεως και εκμεταλλεύσεως των οδών.

2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί, εντός του εδάφους του, να απαλλάσσει από το τέλος χρήσεως που προβλέπεται στο άρθρο 3 τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας.»

Η διαφορά της κύριας δίκης

12 Με απόφαση της 8ης Ιουλίου 1997, η Bundesamt für Güterverkehr (αρμόδια για τις μεταφορές εμπορευμάτων ομοσπονδιακή υπηρεσία) επέβαλε στον A. Pfennigmann, δυνάμει του Autobahngebührengesetz, πρόστιμο ύψους 100 γερμανικών μάρκων (DEM) επειδή, οδηγώντας τον ελκυστήρα του (συνολικού επιτρεπομένου βάρους 7 490 kg), ο οποίος συνδεόταν με ρυμουλκούμενο όχημα (συνολικού επιτρεπομένου βάρους 8 500 kg), χρησιμοποίησε δύο ομοσπονδιακούς αυτοκινητόδρομους χωρίς να έχει καταβάλει το σχετικό τέλος χρήσεως. Σκοπός της μετακινήσεώς του αυτής ήταν η παράδοση κηπευτικών προϊόντων σε επιχείρηση με την οποία ο A. Pfennigmann, κάτοχος γεωργικής εκμεταλλεύσεως, είχε συνάψει συμφωνίες πωλήσεως.

13 Κατά της αποφάσεως αυτής ο A. Pfennigmann άσκησε προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Amtsgericht Köln. Υποστήριξε ότι το ζεύγμα οχημάτων, που αποτελούνταν από τον ελκυστήρα και το ρυμουλκούμενο όχημά του και το οποίο οδηγούσε κατά τον χρόνο των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών, δεν προοριζόταν αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά εξυπηρετούσε, πρωτίστως, τη λειτουργία της γεωργικής του επιχειρήσεως. Επομένως, κατά την άποψή του, δεν όφειλε να καταβάλει το τέλος χρήσεως του αυτοκινητοδρόμου.

14 Με απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1997, το Amtsgericht απέρριψε την προσφυγή αυτή. Κατά την εν λόγω απόφαση, προκειμένου να κριθεί αν ένα πρόσωπο οφείλει να καταβάλει το τέλος χρήσεως, αρκεί απλώς να διαπιστωθεί αν, κατά τον χρόνο χρήσεως του αυτοκινητοδρόμου, το αυτοκίνητο όχημα ή το ζεύγμα οχημάτων προορίζεται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι λοιποί σκοποί για τους οποίους προορίζεται, πέραν της χρήσεως του αυτοκινητοδρόμου, είναι άνευ σημασίας. Συναφώς, το Amtsgericht επικαλέστηκε, μεταξύ άλλων, το άρθρο 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας και το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, της Συμφωνίας. Το γεγονός ότι οι διατάξεις αυτές παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόζουν μειωμένο συντελεστή ή απαλλαγές για ορισμένα

οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί δημοσίας οδού και χρησιμοποιούνται από πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων σημαίνει, κατ' αντιδιαστολήν, ότι δεν απαιτείται να αποτελεί η μεταφορά εμπορευμάτων τον μόνιμο και μοναδικό σκοπό χρήσεως του οχήματος.

15 Το Oberlandesgericht Köln, ενώπιον του οποίου ο A. Pfennigmann άσκησε έφεση, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και 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;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

16 Εκ προοιμίου, πρέπει να υπομνηστεί ότι το αιτούν δικαστήριο έχει ήδη επανειλημμένα ζητήσει από το Δικαστήριο την ερμηνεία των διατάξεων της Συμφωνίας (βλ. διατάξεις της 12ης Νοεμβρίου 1998, C-162/98, Hartmann, Συλλογή 1998, σ. I-7083· C-194/98, Pörschke, μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή, και της 11ης Φεβρουαρίου 1999, C-313/98, Claasen, μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή).

17 Στις υποθέσεις αυτές το Δικαστήριο δέχθηκε ότι ήταν προδήλως αναρμόδιο να απαντήσει στις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικών αποφάσεων που είχαν υποβάλει τα αιτούντα δικαστήρια.

18 Συναφώς, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης, είναι αρμόδιο να αποφαίνεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της Συνθήκης αυτής και των πράξεων των οργάνων της Κοινότητας.

19 Αντιθέτως, το γεγονός και μόνον ότι το άρθρο 8 της οδηγίας, στην οποία παραπέμπει το προοίμιο της Συμφωνίας, επιτρέπει σε δύο ή περισσότερα κράτη να συνεργαστούν για τη θέσπιση κοινού συστήματος τελών χρήσεως δεν αρκεί για να θεωρηθεί η Συμφωνία που συνάπτεται προς τούτο ως αποτελούσα αναπόσπαστο μέρος του κοινοτικού δικαίου, η ερμηνεία του οποίου εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου (βλ. προαναφερθείσα διάταξη Hartmann, σκέψεις 10 και 11).

20 Πράγματι, μόνο λόγω του ότι θεσπίζονται από κοινού οι διατάξεις μιας τέτοιας Συμφωνίας διακρίνονται από άλλες νομοθετικές διατάξεις τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν μεμονωμένως δυνάμει της οδηγίας και των οποίων η ερμηνεία δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου, αποφαινομένου στο πλαίσιο του άρθρου 177 της Συνθήκης (βλ. προαναφερθείσα διάταξη Hartmann, σκέψη 12).

21 Ωστόσο, στην υπό κρίση υπόθεση και αντίθετα προς τις προαναφερθείσες υποθέσεις Hartmann, Pörschke και Claasen, το αιτούν δικαστήριο δεν ζητεί μόνον την ερμηνεία μιας διατάξεως της Συμφωνίας και, συγκεκριμένα, του άρθρου της 2, παράγραφος 1, αλλά ζητεί επίσης από το Δικαστήριο να αποφανθεί ως προς την ερμηνεία του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας, στο οποίο παραπέμπει ρητά το άρθρο 2, παράγραφος 1, της Συμφωνίας.

22 Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να απαντήσει στην αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Oberlandesgericht, στο μέτρο που αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας.

23 Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν, 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, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος και ο τρόπος της εκάστοτε χρήσεως ή ο εν γένει προορισμός του οχήματος, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.

24 Περαιτέρω, η οδηγία αντιμετωπίζει με διαφορετικό τρόπο, αφενός, τους φόρους επί των οχημάτων (άρθρα 3 έως 6) και, αφετέρου, τα διόδια και τέλη χρήσεως (άρθρα 7 έως 9).

25 Το άρθρο 3 της οδηγίας απαριθμεί, για κάθε κράτος μέλος, τους φόρους που μπορούν να πλήττουν τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων. Κατά το άρθρο 5 της οδηγίας, οι φόροι αυτοί εισπράττονται αποκλειστικά από το κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια κυκλοφορίας.

26 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 3, της οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν, όσον αφορά τους απαριθμούμενους στο άρθρο 3 φόρους, να εφαρμόζουν μειωμένο συντελεστή ή απαλλαγές, αφενός, για ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για κοινωφελείς σκοπούς και, αφετέρου, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, για τα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί των δημοσίων οδών του κράτους μέλους που εξέδωσε την άδεια κυκλοφορίας και χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων.

27 Το καθεστώς των διοδίων και των τελών χρήσεως διακρίνεται από εκείνο των φόρων επί των οχημάτων, στο μέτρο που το γεγονός ότι ο υποκείμενος στον φόρο έχει καταβάλει τους φόρους επί των οχημάτων δεν τον απαλλάσσει 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. Επιπλέον, 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.

28 Κατά την Επιτροπή και τη Βελγική και τη Σουηδική Κυβέρνηση, προκειμένου να διαπιστωθεί 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, πρέπει να εξακριβωθεί αν προορίζεται εν γένει για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο χρησιμοποιείται σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.

29 Αντιθέτως, η Γερμανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο βασικός σκοπός για τον οποίο χρησιμοποιείται εν γένει το όχημα, αλλά ότι μοναδικό κριτήριο πρέπει να αποτελεί το αν το όχημα μεταφέρει ή όχι εμπορεύματα οσάκις χρησιμοποιεί οδούς υπό την έννοια της οδηγίας. Η εν λόγω κυβέρνηση διατείνεται ότι η ερμηνεία αυτή απορρέει από τον συνδυασμό των άρθρων 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας και 4, παράγραφος 2, της Συμφωνίας. Κατά τις διατάξεις αυτές, το κράτος μέλος είναι ελεύθερο να εφαρμόζει μειωμένο συντελεστή ή απαλλαγές για ορισμένα οχήματα που μόνον ευκαιριακά κυκλοφορούν επί δημόσιας οδού και χρησιμοποιούνται από πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων. Εντός του πλαισίου αυτού, ο κοινοτικός νομοθέτης αναφέρεται σαφώς σε μεταφορικά οχήματα που προορίζονται για άλλους σκοπούς, πέραν της μεταφοράς εμπορευμάτων. Αν όμως η επιβολή τέλους χρήσεως στα οχήματα αυτά αποκλειόταν και μόνο λόγω της χρησιμοποιήσεως της εκφράσεως «προορίζονται αποκλειστικά», η εισάγουσα εξαίρεση διάταξη του άρθρου 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας θα ήταν περιττή.

30 Επιβάλλεται η διαπίστωση, πρώτον, ότι, κατά την πρώτη αιτιολογική της σκέψη, η οδηγία σκοπεί στην εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων των κρατών μελών μέσω της προοδευτικής εναρμονίσεως των συστημάτων φορολογήσεως και της καθιερώσεως δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό στους μεταφορείς των δαπανών υποδομής.

31 Από τη δεύτερη και την τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας προκύπτει ότι ο σκοπός αυτός πρέπει να επιτευχθεί σταδιακά και ότι, υπό τις σημερινές συνθήκες, η

προσαρμογή των εθνικών συστημάτων φορολογήσεως εξακολουθεί να περιορίζεται στα επαγγελματικά οχήματα των οποίων το συνολικό μικτό βάρος υπερβαίνει ένα καθορισμένο όριο.

32 Επομένως, στο πρώτο αυτό στάδιο, αντικείμενο της ρυθμίσεως αποτελούν μόνον τα οχήματα τα οποία, ενόψει των χαρακτηριστικών τους, προορίζονται να μετέχουν τακτικά και μόνιμα, και όχι μόνον ευκαιριακά, στον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών.

33 Ακολούθως, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από τη γραμματική διατύπωση του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας, το οποίο, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στην παράγραφο 25 των προτάσεών του, αναφέρεται, σε όλες τις γλωσσικές του αποδόσεις, στα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

34 Μόνον τα κατ' αυτόν τον τρόπο οριζόμενα οχήματα πρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας, να υπόκεινται, εντός του κράτους ταξινομήσεως, στους φόρους που απαριθμούνται στο άρθρο 3 της οδηγίας, στους δε χρήστες τους μπορεί να επιβληθεί υποχρέωση καταβολής, εντός ορισμένου κράτους μέλους, διοδίων και τελών χρήσεως, προκειμένου να μπορούν να χρησιμοποιούν ορισμένες από τις υποδομές του κράτους αυτού.

35 Τέλος, ούτε η παραπομπή στο άρθρο 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας δικαιολογεί μια ερμηνεία του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας υπό την έννοια ότι θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η χρήση του οχήματος σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

36 Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Γερμανικής Κυβερνήσεως, το άρθρο 6, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας δεν είναι άνευ αντικειμένου, παρά

το γεγονός ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται ευκαιριακά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

37 Πράγματι, τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων μπορούν να τυγχάνουν της εξαιρέσεως που προβλέπει η διάταξη αυτή για τα οχήματα τα οποία, μολονότι προορίζονται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, ευκαιριακά μόνον κυκλοφορούν επί των δημοσίων οδών του κράτους μέλους ταξινομήσεως. Όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στην παράγραφο 24 των προτάσεών του, τούτο συμβαίνει στην περίπτωση των φορτηγών που χρησιμοποιούνται σε κλειστές βιομηχανικές εκμεταλλεύσεις, όπως είναι τα μεταλλεία ή τα λατομεία.

38 Επομένως, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, 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, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο εν γένει προορισμός του οχήματος, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.

Επί των δικαστικών εξόδων

39 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γερμανική, η Βελγική και η Σουηδική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 8ης Μαΐου 1998 το Oberlandesgericht Köln, αποφαίνεται:

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, ανεξάρτητα από τον σκοπό για τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε μια συγκεκριμένη περίπτωση.

Kapteyn Hirsch Ragnemalm

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 28 Οκτωβρίου 1999.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

J. C. Moitinho de Almeida