YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)
28 päivänä lokakuuta 1999 *

Asiassa C-193/98,

jonka Oberlandesgericht Köln (Saksa) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa hallinnollista sakkoa koskevassa valitusasiassa, jossa valittajana on

Alois Pfennigmann,

ennakkoratkaisun Saksan liittotasavallan, Belgian kuningaskunnan, Tanskan kuningaskunnan, Luxemburgin suurherttuakunnan ja Alankomaiden kuningaskunnan hallitusten välillä tiettyjen teiden käyttämisestä raskaaseen ajoneuvoliikenteeseen kannettavista maksuista 9 päivänä helmikuuta 1994 tehdyn sopimuksen (Bundesgesetzblatt 1994, II, s. 1768) 2 artiklan 1 kappaleen ja 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 (EYVL L 279, s. 32) 2 artiklan neljännen luetelmakohdan tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: kuudennen jaoston puheenjohtajan tehtäviä hoitava P. J. G. Kapteyn (esittelevä tuomari) sekä tuomarit G. Hirsch ja H. Ragnemalm,

julkisasiamies: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Saksan hallitus, asiamiehinään liittovaltion talousministeriön ministerineuvos E. Röder ja saman ministeriön ylijohtaja C.-D. Quassowski,

— Belgian hallitus, asiamiehenään ulkoasiain-, ulkomaankauppa- ja kehitysyhteistyöministeriön oikeudellisen osaston hallintopäällikkö J. Devadder,

— Ruotsin hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön ulkoasiainneuvos E. Brattgård,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet L. Pignataro ja M. Niejahr,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Alois Pfennigmannin, edustajanaan asianajaja H.-G. Herrmann, Neutraubling, Saksan hallituksen, asiamiehenään C.-D. Quassowski, Ruotsin

hallituksen, asiamiehenään ulkoasiainministeriön ulkoasiainneuvos A. Kruse, ja komission, asiamiehenään oikeudellisen yksikön virkamies K.-D. Borchardt, 19.5.1999 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 10.6.1999 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Oberlandesgericht Köln on esittänyt 8.5.1998 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 20.5.1998, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla ennakkoratkaisukysymyksen Saksan liittotasavallan, Belgian kuningaskunnan, Tanskan kuningaskunnan, Luxemburgin suurherttuakunnan ja Alankomaiden kuningaskunnan hallitusten välillä tiettyjen teiden käyttämisestä raskaaseen ajoneuvoliikenteeseen kannettavista maksuista 9 päivänä helmikuuta 1994 tehdyn sopimuksen (Bundesgesetzblatt 1994, II, s. 1768; jäljempänä sopimus) 2 artiklan 1 kappaleen ja 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 (EYVL L 279, s. 32; jäljempänä direktiivi) 2 artiklan neljännen luetelmakohdan tulkinnasta.

2 Tämä kysymys on esitetty asiassa, jossa Pfennigmann on riitauttanut sakon, joka on määrätty hänelle *Autobahngebührengesetz*in (laki moottoriteiden käyttömaksuista) rikkomisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Direktiivi*

3 Direktiivin ensimmäisen ja toisen perustelukappaleen mukaan sen tavoitteena on jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen maksujärjestelmiä asteittain yhdenmukaistamalla ja ottamalla käyttöön oikeudenmukainen järjestely infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta. Tätä varten direktiivissä säädetään jäsenvaltioiden kantamien ajoneuvoverojen rajoitetusta lähentämisestä (3—6 artikla) sekä tie- ja käyttömaksujen kantamista koskevista tietyistä vähimmäissäännöistä (7—9 artikla).

4 Direktiivin 2 artiklan neljännessä luetelmakohdassa säädetään seuraavaa:

"Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

— —

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

5 Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toisessa luetelmakohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltiot voivat soveltaa huojennuksia tai myöntää vapautuksia seuraavien ajoneuvojen osalta:

—

— ajoneuvot, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen, edellyttäen että näillä ajoneuvoilla suoritetut kuljetukset eivät vääristä kilpailua ja edellyttäen että komissio hyväksyy asian."

6 Direktiivin 8 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

"Kaksi tai useampia jäsenvaltioita voi toimia yhteistyössä laatiakseen niiden alueilla käyttömaksuihin sovellettavan yhteisen järjestelmän. Nämä jäsenvaltiot huolehtivat, että komissio on kiinteästi mukana yhteistyössä, järjestelmän tulevassa toiminnassa ja mahdollisessa myöhemmässä muuttamisessa."

7 Yhteisöjen tuomioistuin on asiassa C-21/94, parlamentti vastaan neuvosto, 5.7.1995 antamallaan tuomiolla (Kok. 1995, s. I-1827) kumonnut direktiivin olennaisten menettelymääräysten rikkomisen vuoksi, mutta se on pitänyt voimassa sen oikeusvaikutukset, kunnes neuvosto antaa asiasta uuden säädöksen. Komissio teki tätä varten 13.11.1996 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa (EYVL 1997, C 59, s. 9). Tätä ehdotusta ei ole vielä hyväksytty.

B *Sopimus*

8 Sopimus on tehty direktiivin 8 artiklan 1 kohdan nojalla.

9 Sopimuksen 1 artikla kuuluu seuraavasti:

"Tämän sopimuksen tarkoituksena on sopia siitä, että sopimuspuolet kantavat yhteisen käyttömaksun niiden alueella olevia tiettyjä teitä käyttäviltä tietyiltä ajoneuvoilta, sekä tämän maksun tuottojen jakamisedellytysten ja -sääntöjen vahvistaminen."

10 Sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleen mukaan sopimukseen sovelletaan direktiivin 2 kohdan mukaisia määritelmiä. Näin ollen sopimuksen soveltamisala on ajoneuvojen osalta rajoitettu direktiivin 2 artiklan neljännen luetelmakohdan määritelmän täyttäviin ajoneuvoihin.

11 Sopimuksen 4 artiklan 1 ja 2 kappaleessa määrätään seuraavaa:

"1. Edellä 3 artiklassa tarkoitetuista käyttömaksuista vapautetaan asevoimille, väestönsuojelu- ja katastrofiyksiköille, palokunnille ja muille pelastusyksiköille, yleisestä järjestyksestä vastaaville yksiköille ja teiden kunnossapidosta ja käytöstä vastaaville yksiköille kuuluvat ajoneuvot.

2. Sopimuspuolet voivat kukin omalla alueellaan vapauttaa direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toisessa luetelmakohdassa mainitut ajoneuvot 3 artiklassa tarkoitetusta käyttömaksusta."

Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä oleva asia

12 Bundesamt für Güterverkehr (liittovaltion tavaraliikennevirasto) velvoitti *Autobahngebührengesetz*in nojalla 8.7.1997 tekemällään päätöksellä Pfennigmannin maksamaan 100 Saksan markan (DEM) suuruisen sakon, koska tämä oli ajanut kahta liittovaltion moottoritietä traktorillaan (sallittu kokonaispaino 7 490 kg), johon oli liitetty perävaunu (sallittu kokonaispaino 8 500 kg), maksamatta käyttömaksua näiden teiden käytöstä. Näiden matkojen tarkoituksena oli vihannesten toimittaminen yritykselle, jonka kanssa maanviljelijä Pfennigmann oli tehnyt toimitussopimukset.

13 Pfennigmann saattoi asian Amtsgericht Kölnin käsiteltäväksi vaatien päätöksen kumoamista. Hän väitti, että traktorista ja sen perävaunusta muodostuva ajoneuvoyhdistelmä, jota hän oli ajanut asiassa kyseessä olevalla hetkellä, ei ollut tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, vaan ensisijaisesti hänen maatilayrityksensä käyttöön. Hänellä ei siis mielestään ollut velvollisuutta maksaa moottoritien käyttömaksua.

14 Amtsgericht hylkäsi Pfennigmannin vaatimuksen 17.11.1997 antamallaan tuomiolla. Tuomion mukaan sen kysymyksen kannalta, onko henkilöllä velvollisuus maksaa käyttömaksu, ratkaisevaa on ainoastaan se, käytetäänkö ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää moottoritiellä ajettaessa ainoastaan tavarankuljetukseen. Muut käyttötarkoitukset kuin moottoritien käyttäminen ovat merkityksettömiä. Tältä osin Amtsgericht perusti tuomionsa muun muassa direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toiseen luetelmakohtaan ja sopimuksen 4 artiklan 1 ja 2 kappaleeseen. Näillä oikeusnormeilla jäsenvaltioille annettu mahdollisuus soveltaa huojennuksia tai myöntää vapautuksia tietyille ajoneuvoille, joita käytetään vain

satunnaisesti yleisillä teillä ja joita käyttävät henkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen, merkitsee käänteisesti sitä, että ajoneuvon jatkuvana ja ainoana käyttötarkoituksena ei tarvitse olla tavarankuljetus.

15 Oberlandesgericht Köln, jolta Pfennigmann haki muutosta, päätti lykätä asian ratkaisua ja 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?"

Ennakkoratkaisukysymys

16 Aluksi on todettava, että ennakkoratkaisukysymyksen esittänyt tuomioistuin on jo useaan otteeseen pyytänyt yhteisöjen tuomioistuimelta tulkintaratkaisua sopimuksen määräyksistä (ks. asia C-162/98, Hartmann, määräys 12.11.1998, Kok. 1998, s. I-7083; asia C-194/98, Pörschke, määräys 12.11.1998, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa ja asia C-313/98, Claasen, määräys 11.2.1999, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

17 Yhteisöjen tuomioistuin katsoi näissä asioissa, että siltä puuttui selvästi toimivalta vastata kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen.

18 Tältä osin yhteisöjen tuomioistuin totesi, että sillä on perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla toimivalta antaa ennakkoratkaisu perustamissopimuksen tulkinnasta sekä yhteisön toimielimen säädöksen tulkinnasta.

19 Sitä vastoin yksin se seikka, että sopimuksen johdanto-osassa viitataan direktiiviin, jonka 8 artiklassa mahdollistetaan kahden tai useamman jäsenvaltion yhteistyö yhteisen käyttömaksujärjestelmän luomiseksi, ei riitä siihen, että tätä varten tehty sopimus katsottaisiin kiinteäksi osaksi yhteisön oikeutta, jonka tulkinta kuuluu yhteisöjen tuomioistuimen toimivaltaan (em. asia Hartmann, määräyksen 10 ja 11 kohta).

20 Vain se seikka, että tämän sopimuksen määräykset on vahvistettu yhteisesti, erottaa ne niistä säännöksistä, joita jäsenvaltiot voivat yksin säätää direktiivin nojalla ja joiden tulkinta ei kuulu yhteisöjen tuomioistuimen toimivaltaan sen antaessa perustamissopimuksen 177 artiklassa tarkoitettua ennakkoratkaisua (ks. em. asia Hartmann, määräyksen 12 kohta).

21 Kansallinen tuomioistuin ei kuitenkaan nyt esillä olevassa asiassa pyydä, toisin kuin edellä mainituissa asioissa Hartmann, Pörschke ja Claasen, ainoastaan sopimuksen tietyn määräyksen eli 2 artiklan 1 kappaleen tulkintaratkaisua, vaan se pyytää yhteisöjen tuomioistuinta tulkitsemaan myös direktiivin 2 artiklan neljättä luetelmakohtaa, johon sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleessa nimenomaisesti viitataan.

22 Näin ollen yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen vastaamaan Oberlandesgerichtin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen siltä osin kuin se koskee direktiivin 2 artiklan neljännen luetelmakohdan tulkintaa.

23 Ennakkoratkaisukysymys on siis ymmärrettävä siten, että kansallinen tuomioistuin tiedustelee, onko sen määrittämiseksi, onko moottoriajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu direktiivin 2 artiklan neljännen luetelmakohdan mukaisesti "ainoastaan" maanteiden tavarankuljetukseen, otettava huomioon tien kulloinenkin käyttöajankohta ja -tapa vai onko otettava huomioon vain ajoneuvon yleinen käyttötarkoitus riippumatta sen käytöstä yksittäistapauksessa.

24 Direktiivissä säädetään erikseen toisaalta ajoneuvoveroista (3—6 artikla) ja toisaalta tie- ja käyttömaksuista (7—9 artikla).

25 Direktiivin 3 artiklassa luetellaan kunkin jäsenvaltion osalta verot, jotka voivat koskea ainoastaan maanteiden tavarankuljetuksiin tarkoitettuja ajoneuvoja. Direktiivin 5 artiklan mukaan ainoastaan rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio voi kantaa näitä veroja.

26 Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat 3 artiklassa lueteltujen verojen osalta soveltaa huojennuksia tai myöntää vapautuksia toisaalta tietyille yleistä etua palvelevaan käyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille ja toisaalta tietyin edellytyksin ajoneuvoille, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen.

27 Tie- ja käyttömaksujärjestelmä on eri kuin ajoneuvoverojärjestelmä, sillä ajoneuvoverojen maksaminen ei vapauta maksuvelvollista tie- ja käyttömaksujen maksamisesta silloin, kun ainoastaan maanteiden tavarankuljetuksiin tarkoitetuilla ajoneuvoilla ajetaan moottoriteitä tai moottoriteihin rinnastettavia teitä, siltoja, tunneleita ja vuoristosolien teitä. Lisäksi jäsenvaltioiden on sovellettava näiden infrastruktuurien käyttämisestä kannettavia tie- ja käyttömaksuja ilman liikenteenharjoittajan kansalaisuuteen tai kuljetuksen lähtöpaikkaan taikka sen määränpäähän perustuvaa suoraa tai välillistä syrjintää.

28 Komission sekä Belgian ja Ruotsin hallitusten mukaan sen määrittämiseksi, onko moottoriajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu direktiivin 2 artiklan neljännessä luetelmakohdassa tarkoitetulla tavalla ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, on tarkasteltava sitä, onko kyseisen ajoneuvon yleisenä käyttötarkoituksena maanteiden tavarankuljetus riippumatta sen käytöstä yksittäistapauksessa.

29 Saksan hallitus sitä vastoin katsoo, että ei ole tarkasteltava ajoneuvon pääasiallista käyttötarkoitusta yleisesti, vaan ratkaisun on perustuttava yksinomaan siihen, kuljetetaanko ajoneuvolla tavaroita, kun sitä käytetään direktiivissä tarkoitetulla tavalla maantieliikenteeseen. Saksan hallituksen mukaan tämä tulkintatapa perustuu direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toiseen luetelmakohtaan yhdessä sopimuksen 4 artiklan 2 kappaleen kanssa. Näiden oikeusnormien mukaan jäsenvaltio voi soveltaa huojennuksia tai myöntää vapautuksia sellaisten tiettyjen ajoneuvojen osalta, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti yleisillä teillä ja joita käyttävät sellaiset henkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen. Yhteisön lainsäätäjä on tällä tarkoittanut selvästi ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu muuhun liikenteeseen kuin tavaraliikenteeseen. Jos tällaiset ajoneuvot kuitenkin jäisivät käyttömaksujen soveltamisalan ulkopuolelle sen perusteella, että käytetään ilmaisua "tarkoitettu ainoastaan", direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toisen luetelmakohdan poikkeussäännös ei olisi ollut tarpeen.

30 Aluksi on todettava, että direktiivin tavoitteena on sen ensimmäisen perustelukappaleen mukaan jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen maksujärjestelmiä asteittain yhdenmukaistamalla sekä ottamalla käyttöön oikeudenmukainen järjestely infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta.

31 Direktiivin toisesta ja neljännestä perustelukappaleesta ilmenee, että nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ainoastaan asteittain ja että nykyisten olosuhteiden

vallitessa kansallisten maksujärjestelmien mukauttaminen rajoitetaan hyötyajoneuvoihin, joiden kokonaispaino ylittää tietyn rajan.

32 Tästä seuraa, että tässä ensimmäisessä vaiheessa kyseessä ovat ainoastaan ajoneuvot, jotka niiden ominaisuudet huomioon ottaen on tarkoitettu osallistumaan liikennealan kilpailuun säännöllisesti ja jatkuvasti eikä ainoastaan satunnaisesti.

33 Seuraavaksi on korostettava, että tätä päätelmää tukee direktiivin 2 artiklan neljännen luetelmakohdan sanamuodon analysointi; tämän säännöksen kaikki kielitoisinnot ovat yhdenmukaisia niiden ajoneuvojen määrittämisessä, jotka on tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 25 kohdassa.

34 Rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio saa kantaa direktiivin 3 artiklassa luetellut ajoneuvoverot ainoastaan tämän määritelmän mukaisilta ajoneuvoilta, ja ainoastaan niiden käyttäjät voidaan velvoittaa maksamaan jäsenvaltiossa tie- ja käyttömaksuja kyseisen jäsenvaltion tiettyjen infrastruktuurien käyttämiseksi.

35 Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toiseen luetelmakohtaan viittaamalla ei voida perustella myöskään 2 artiklan neljännen luetelmakohdan tulkitsemista niin, että ajoneuvon käyttö olisi otettava huomioon tapauskohtaisesti.

36 Toisin kuin Saksan hallitus väittää, direktiivin 6 artiklan 3 kohdan toinen luetelmakohta ei ole sisällyksetön, vaikka satunnaisesti maanteiden tavarankuljetukseen käytetyt ajoneuvot eivät kuulukaan direktiivin soveltamisalaan.

37 Luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, joiden päätoimi ei ole tavaraliikenteen harjoittaminen, voivat käyttää hyväkseen tässä säännöksessä säädettyä poikkeusta niiden ajoneuvojen osalta, joita käytetään ainoastaan satunnaisesti ne rekisteröineen jäsenvaltion yleisillä teillä, vaikka nämä ajoneuvot olisikin tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 24 kohdassa, näin on sellaisten kuorma-autojen osalta, joita käytetään kaivosten tai kivilouhosten kaltaisilla suljetuilla teollisuusalueilla.

38 Ennakkoratkaisukysymykseen on siis vastattava, että sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu direktiivin 2 artiklan neljännessä luetelmakohdassa tarkoitetulla tavalla ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, on tarkasteltava kyseisen ajoneuvon yleistä käyttötarkoitusta riippumatta sen käytöstä yksittäistapauksessa.

Oikeudenkäyntikulut

39 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Saksan, Belgian ja Ruotsin hallitukselle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut Oberlandesgericht Kölnin 8.5.1998 tekemällään päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

Sen määrittämiseksi, onko moottoriajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tarkoitettu 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 ainoastaan maanteiden tavarankuljetukseen, on tarkasteltava kyseisen ajoneuvon yleistä käyttötarkoitusta riippumatta sen käytöstä yksittäistapauksessa.

Kapteyn Hirsch Ragnemalm

Julistettiin Luxemburgissa 28 päivänä lokakuuta 1999.

R. Grass

kirjaaja

J. C. Moitinho de Almeida

kuudennen jaoston puheenjohtaja