JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

PAOLO MENGOZZI

28 päivänä helmikuuta 2008 [1]

1. Kansallinen tuomioistuin pyytää nyt käsiteltävässä ennakkoratkaisupyynnössään yhteisöjen tuomioistuinta täsmentämään, sovelletaanko asetuksessa N:o 615/98 [2] direktiiviin 91/628 [3] tehdyn viittauksen perusteella silloin, kun eläimiä kuljetetaan ns. ro-ro-aluksilla kolmannessa valtiossa sijaitsevaan määräpaikkaan, analogisesti kyseisen direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan erityismääräyksiä, kun eläimiä kuljetetaan aluksilla yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä, ja miten kyseistä määräystä olisi tulkittava, erityisesti siltä osin, onko tarpeen määrätä lepojaksosta 14 tunnin merikuljetuksen jälkeen. Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, yhteisöjen tuomioistuinta pyydetään lisäksi täsmentämään, voiko direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan a alakohdan mukaan merikuljetuksen jälkeen alkaa vielä 29 tunnin pituinen maantiekuljetus, ilman että on tarpeen määrätä lastin purkamisesta sitä ennen ja eläinten vähintään 24 tunnin pituisesta levosta. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee lopuksi direktiivin 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitetun reittisuunnitelman täyttöä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä ja erityisesti sitä, onko riittävää, että siihen tehdään etukäteen koneella merkintä hoitotoimenpiteistä, joita eläimille on suoritettava aluksella.

I Asiaa koskeva lainsäädäntö

2. Naudanliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 27.6.1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 805/68, [4] sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 2634/97, [5] 13 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa asetetaan vientitukien maksamisen edellytykseksi elävien eläinten osalta yhteisön lainsäädännössä vahvistettujen, eläinten hyvinvointia ja erityisesti eläinten suojelua kuljetuksen aikana koskevien säännösten noudattaminen. Asetus N:o 805/68 on korvattu 1.1.2000 lukien naudanliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä 17.5.1999 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1254/1999, [6] jonka 33 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa toistetaan sanatarkasti

1 – Alkuperäinen kieli: italia.

2 – Vientitukijärjestelmän soveltamista koskevista erityisistä yksityiskohtaisista säännöistä elävien nautaeläinten hyvinvoinnin osalta kuljetuksen aikana 18.3.1998 annettu komission asetus (EY) N:o 615/98 (EYVL L 82, s. 19).

3 – Eläinten suojelemisesta kuljetuksen aikana ja direktiivien 90/425/ETY ja 91/496/ETY muuttamisesta 19.11.1991 annettu neuvoston direktiivi 91/628/ETY (EYVL L 340, s. 17), sellaisena kuin se on muutettuna 29.6.1995 annetulla neuvoston direktiivillä 95/29/EY (EYVL L 148, s. 52). Tämä direktiivi on kumottu eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta 22.12.2004 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1/2005 (EUVL 2005, L 3, s. 1). Kyseisen asetuksen 33 artiklassa säädetään kuitenkin kumoamisesta vasta 5.1.2007 lähtien.

4 – EYVL L 148, s. 24.

5 – Naudanliha-alan yhteisestä markkinajärjestelystä annetun asetuksen (ETY) N:o 805/68 muuttamisesta 18.12.1997 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2634/97 (EYVL L 356, s. 13).

6 – EYVL L 160, s. 21.

edellä mainitun 13 artiklan 9 kohdan toisen alakohdan säännökset.

3. Asetuksen N:o 805/68 soveltamisedellytykset täsmennetään asetuksessa N:o 615/98.

4. Viimeksi mainitun asetuksen 1 artiklassa täsmennetään, että elävien nautaeläinten vientitukia maksettaessa on eläinten kuljetuksen aikana siihen saakka, kunnes ne puretaan ensimmäisen kerran lopullisena määräpaikkana olevassa kolmannessa maassa, noudatettava direktiivin 91/628 säännöksiä.

5. Asetuksen N:o 615/98 2 artiklan nojalla eläimet on tarkastettava, kun ne viedään yhteisön tullialueelta. Kyseisen artiklan 3 kohdassa säädetään, että sen valtion, jonka alueelta eläimet poistuvat, toimivaltaisen viranomaisen valtuuttaman virallisen eläinlääkärin on tarkastettava ja varmennettava, että a) eläimet suoriutuvat matkasta direktiivin 91/628/ETY säännösten mukaisesti, b) kuljetusväline, jossa elävät eläimet poistuvat yhteisön tullialueelta, on edellä mainitun direktiivin säännösten mukainen ja c) eläimiä on varauduttu hoitamaan matkan aikana kyseisen direktiivin säännösten mukaisesti.

6. Direktiivissä 91/628 vahvistetaan edellytykset, joita jäsenvaltioiden on noudatettava eläinten suojelemiseksi kuljetuksen aikana.

7. On muistettava, että direktiivissä ”kuljetuksella” tarkoitetaan mitä tahansa kuljetusvälineellä tapahtuvaa eläinten siirtoa näiden lastaus ja kuljetusvälineestä ulos päästäminen mukaan lukien, ja ”lepojaksolla” yhtäjaksoista matkan aikaista ajanjaksoa, jona eläimiä ei kuljeteta kuljetusvälineellä.

8. Direktiivin 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan nojalla jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että kuljettaja varmistaa, että saman kohdan b alakohdassa tarkoitetun reittisuunnitelman alkuperäiskappaleeseen merkitään ajat, jolloin, ja paikat, joissa kuljetettavat eläimet on ruokittu ja juotettu matkan aikana, ja että kuljetuksesta vastaava henkilöstö varmistaa, että nämä merkinnät tehdään siihen.

9. Edellä mainitun direktiivin liitteessä olevassa VII luvussa (48 kohta) määrätään juottamisen ja ruokinnan määräajat sekä matkan ja lepojaksojen kesto, joita on noudatettava elävien eläinten kuljetuksen yhteydessä. Kyseisessä luvussa olevan 48 kohdan 2 kohdan nojalla matkan kesto ei saa lähtökohtaisesti ylittää kahdeksaa tuntia, ellei kuljetuksessa käytetty kulkuneuvo täytä 3 kohdassa asetettuja lisävaatimuksia. Kyseisessä luvussa olevassa 48 kohdan 4 kohdan d alakohdassa ja 5 kohdassa vahvistetaan nautaeläinten kuljetuksen osalta sääntö (ns. 29 tunnin sääntö), jonka mukaan eläinten

on saatava levätä vähintään yhden tunnin ajan 14 tunnin kuljetuksen jälkeen, erityisesti juottamista ja tarpeen vaatiessa ruokkimista varten, ja levon jälkeen kuljetusta voidaan jatkaa toiset 14 tuntia, minkä jälkeen eläimet on päästettävä ulos kuljetusajoneuvosta, ruokittava, juotettava ja niiden on annettava levätä vähintään 24 tuntia. [7]

10. Direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdassa määrätään merikuljetuksesta seuraavaa:

”a) Eläimiä ei saa kuljettaa meriteitse, jos matkan enimmäiskesto ylittää 2 kohdassa määrätyn ajan, paitsi jos noudatetaan 3 ja 4 kohdassa määrättyjä vaatimuksia, lukuun ottamatta matkan kestoa ja lepoaikoja.

b) Kun kyseessä on merikuljetus yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä suoraan ja säännöllisesti liikennöidyllä linjalla, siten että kuljetusajoneuvot lastataan laivoihin eläimiä siirtämättä, eläimille on varattava 12 tunnin lepoaika sen jälkeen, kun ne on päästetty kuljetusajoneuvosta pois määräsatamassa tai sen lähellä, paitsi jos merimatkan kesto on niin lyhyt, että se voidaan sisällyttää 2–4 kohdan yleissuunnitelmaan.”

7 – Nk. 29 tunnin sääntö ei ole aivan tarkka tulkinta 48 kohdan 4 kohdan d alakohdasta, jossa todetaan, että enintään 28 tuntia kestävän kuljetuksen yhteydessä on järjestettävä vähintään yhden tunnin mittainen lepojakso. Tästä seuraa, että kyseisessä 29 tunnin säännössä ei yksilöidä kuljetuksen enimmäiskestoa vaan matkan vähimmäiskesto.

II Tosiseikat, ennakkoratkaisukysymykset ja asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa

11. Schwaninger Martin ilmoitti 23.10.2002 Zollamt Salzburg, Erstattungen -nimiselle viranomaiselle (Salzburgin tullivirasto/vientituet) 33 nautaeläimen viennistä Albaniaan ja haki tällä perusteella vientitukea. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseiset eläimet kuljetettiin ensiksi 14 tunnin aikana maanteitse Itävallasta Triesteen (Italia), jossa ne päästettiin ulos kuljetusajoneuvosta ja niiden annettiin levätä 24 tuntia, minkä jälkeen matka jatkui rekassa, jossa ne laivattiin niin sanotulla ro-ro-lautalla Albaniaan. Merimatka Durresiin (Albania) kesti 41,5 tuntia, minkä jälkeen seurasi välittömästi 4,5 tunnin maantiekuljetus Lushnjaan (Albania), joka oli lopullinen määräpaikka ja jossa eläimet päästettiin ulos kuljetusajoneuvosta kaiken kaikkiaan 46 tunnin matkan jälkeen.

12. Salzburgin tullivirasto hylkäsi Schwaninger Martinin esittämän vientitukihakemuksen, koska se katsoi, että tämä oli rikkonut kyseisen kuljetuksen yhteydessä eläinten suojelua koskevaa yhteisön lainsäädäntöä, erityisesti eläinten juottamis- ja ruokkimisvälejä merikuljetusten aikana koskevia direktiivin 91/628 säännöksiä. Se näet totesi, että valittajan esittämässä reittisuunnitelmassa ei ollut mainittu eläinten juottamis- ja ruokkimistoimenpiteiden välillä kuluneita aikoja merikuljetuksen ajalta eikä siinä mainittu niistä vastaavan henkilön nimeä,

mistä se päätteli, että kuljetettuja eläimiä ei ollut ruokittu eikä juotettu 46 tuntiin. Lisäksi se piti merkityksettömänä kuljettajan jälkikäteen esittämää valaehtoista selvitystä, jossa oli tiedot ruokkimis- ja juottamisajoista lauttakuljetuksen aikana.

13. Schwaninger Martin valitti Salzburgin tulliviraston hylkäävästä päätöksestä Unabhängiger Finanzsenatiin, jolla on epätietoisuutta sovellettavan yhteisön lainsäädännön tulkinnasta, joten se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen N:o 615/98 1 artiklaa tulkittava siten, että direktiivin 91/628 liitteessä olevan VII luvun 48 kohdan 7 kohdan b alakohtaa sovelletaan analogisesti silloin, kun kyseessä on merikuljetus yhteisön alueella sijaitsevan paikan ja kolmannessa maassa sijaitsevan paikan välillä suoraan ja säännöllisesti liikennöidyllä linjalla, kun kuljetusajoneuvot lastataan laivoihin eläinkuormaa purkamatta?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, kysytään, onko direktiivin 91/628 liitteessä olevan VII luvun 48 kohdan 7 kohdan b alakohtaa tulkittava siten, että nautaeläinten kuljetuksen yhteydessä merikuljetuksen kesto ei vastaa 4 kohdan d alakohdan sääntöä silloin, kun eläimet eivät 14 tunnin kuljetuksen jälkeen saa levätä vähintään 1 tunnin ajan?

3) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, kysytään, onko siinä tapauksessa sovellettavaa direktiivin 91/628 liitteessä olevan VII luvun 48 kohdan 7 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että kun kyseessä on merikuljetus yhteisön alueella sijaitsevan paikan ja kolmannessa maassa sijaitsevan paikan välillä suoraan ja säännöllisesti liikennöidyllä linjalla siten, että kuljetusajoneuvot lastataan laivoihin eläinkuormaa purkamatta, kuljetuksen kestolla ei ole mitään merkitystä, mikäli eläimet ruokitaan ja juotetaan säännöllisesti, ja alkaako tällaisessa tapauksessa sen jälkeen, kun kuljetusajoneuvo on purettu lautalta määräsatamassa, välittömästi vielä 29 tuntia kestävä maantiekuljetusajanjakso?

4) Jos kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi, kysytään, onko direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdan ensimmäistä luetelmakohtaa tulkittava siten, että kuljetuksesta vastaavan henkilöstön on merkittävä reittisuunnitelmaan ajat, jolloin kuljetettavat eläimet on ruokittu ja juotettu lauttakuljetuksen aikana, ja ettei kirjoituskoneella etukäteen kirjoitettu merkintä ”lauttamatkan aikana eläimet juotetaan ja ruokitaan illalla, aamulla, keskipäivällä, illalla ja aamulla” täytä direktiivin 91/628 vaatimuksia,

mistä seuraa oikeudellisesti se, että puuttuvat merkinnät toteutetuista hoitotoimenpiteistä johtavat vientitukioikeuden menetykseen, mikäli vaadittavaa selvitystä ei onnistuta antamaan muulla tavoin?”

14. Yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 23 artiklan nojalla ovat kirjallisia huomautuksiaan esittäneet Schwaninger Martin, Belgian ja Itävallan hallitukset sekä komissio. Istunnossa olivat edustettuina Schwaninger Martin, Kreikan hallitus ja komissio.

III Oikeudellinen arviointi

A *Ensimmäinen kysymys*

15. Kansallinen tuomioistuin pyytää ensimmäisellä kysymyksellään yhteisöjen tuomioistuinta täsmentämään sen viittauksen ulottuvuutta, joka asetuksessa N:o 615/98 tehdään direktiiviin 91/628, ja erityisesti sitä, onko tämän viittauksen perusteella silloin, kun eläimet kuljetetaan lautalla kolmannessa maassa sijaitsevaan määräpaikkaan, direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan nimenomaista määräystä sovellettava analogisesti yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä säännöllisesti liikennöidyllä lauttalinjalla suoritettaviin kuljetuksiin.

16. Ennen tämän kysymyksen tutkimista on mielestäni asianmukaista käsitellä lyhyesti muutamin täsmennyksin lainsäädännöllistä asiayhteyttä, johon se kuuluu.

17. Muistutettakoon aluksi siitä, että asetuksen N:o 615/98 1 artiklassa asetetaan vientitukien myöntämisen edellytykseksi se, että eläinten kuljetuksen aikana siihen saakka, kunnes ne puretaan ensimmäisen kerran lopullisena määräpaikkana olevassa kolmannessa maassa, noudatetaan eläinten suojelua koskevaa yhteisön lainsäädäntöä, erityisesti direktiivin 91/628 säännöksiä, joista on mainittava kyseisen direktiivin liitteessä olevan VII luvun määräykset, jotka koskevat kuljetuksen enimmäiskestoa ja sen aikana huomioon otettavia lepojaksoja.

18. Pääsääntöisesti nautaeläinten kuljetus saa kestää kahdeksan tuntia, lukuun ottamatta niitä tapauksia, joissa noudatetaan joitain kuljetettavien eläinten hyvinvoinnin varmistamiseksi – direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 3 kohdassa – asetettuja kuljetuksessa käytettävään kulkuneuvoon liittyviä lisävaatimuksia, jolloin matka voi jatkua 29 tuntia, jona aikana on oltava vähintään yhden tunnin tauko, jonka aikana eläimet on ruokittava ja juotettava.

19. Jos kyseessä on merikuljetus, direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan a alakohdassa vahvistetaan matkan enimmäiskestoksi kahdeksan tuntia, paitsi jos kuljetuksessa käytettävä kulkuneuvo täyttää edellä mainitut 3 kohdassa asetetut vaatimukset, missä tapauksessa ei enää vaadita matkan kestoa ja lepojaksoja koskevien edellytysten noudattamista. Jos sitä vastoin yhteisön sisäinen merikuljetus suoritetaan ro-ro-aluksilla, edellä mainitussa 7 kohdan b alakohdassa määrätään, että eläimille on varattava 12 tunnin lepojakso sen jälkeen, kun ne on päästetty kuljetusajoneuvosta pois määräsatamassa, jos 2 kohdassa ja 4 kohdan d alakohdassa yksilöidyt rajat (8 tuntia matkaa tai 29 tuntia kuljetusta) ylitetään.

20. Kansallinen tuomioistuin pyytää yhteisöjen tuomioistuinta täsmentämään, kumpaa kahdesta direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan a ja b alakohdan tapauksesta sovelletaan kuljetukseen, joka, kuten tässä tapauksessa, suoritetaan rekalla, joka lastataan yhteisön alueella sijaitsevan paikan ja kolmannen maan välillä liikennöivälle lautalle. Kansallinen tuomioistuin toteaa, että 7 kohdan b alakohdan sanamuodon perusteella pitäisi katsoa, että kyseistä määräystä ei voida soveltaa muihin kuin yhteisön sisäisiin kuljetuksiin, mutta katsoo kuitenkin, että kyseisen artiklan soveltamisala voisi olla laajempi sillä perusteella, että asetuksessa N:o 615/98 viitataan direktiiviin 91/628, jossa edellytetään direktiivin säännösten noudattamista eläinten kuljetuksen aikana siihen saakka, kunnes ne puretaan ensimmäisen kerran lopullisena määräpaikkana olevassa kolmannessa maassa.

21. Tällaista tulkintaa ei mielestäni voida monestakaan syystä hyväksyä.

22. Kuten komissio huomauttaa, ensinnäkin sen lisäksi, että direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan sanamuoto on selvä ja siinä suljetaan sen soveltamisalan ulkopuolelle lauttakuljetukset, joita suoritetaan yhteisön alueen ulkopuolella, on todettava, että vaikka asetuksen N:o 615/98 1 artiklassa ulotetaan vientitukien myöntämiseksi direktiivin 91/628 säännösten noudattaminen eläinten kuljetuksen eri vaiheissa ”siihen saakka, kunnes ne puretaan ensimmäisen kerran lopullisena määräpaikkana olevassa kolmannessa maassa”, kyseiseen asetukseen ei sisälly kuitenkaan yhtäkään erityissäännöstä siitä, että direktiivin säännöksiä pitäisi soveltaa kyseisen asetuksen soveltamisalalla myös kolmansiin maihin suuntautuviin kuljetuksiin, vaikka ne liittyvät nimenomaisesti yhteisön sisäisiin kuljetuksiin.

23. Todettakoon tästä, että vaikka direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan säännösten analoginen soveltaminen yhteisön ulkopuolelle suuntautuviin kuljetuksiin edistäisi asetuksen N:o 615/98 eläinten suojelua koskevan erityistavoitteen saavuttamista, koska sillä varmistettaisiin samantasoinen suojelu sekä yhteisön kuljetuksissa että yhteisön ulkopuolisissa kuljetuksissa, tällainen säännöksen soveltamisalan laajentaminen edellyttäisi kuitenkin kolmansien maiden yhteistyötä, koska niiden pitäisi taata, että niiden määräsatamissa olisi yhteisön lainsäädännössä eläinten hyvinvoinnin suojelemiseksi edellytetty infrastruktuuri ja että ne täyttäisivät siinä asetetut hygieniaa koskevat edellytykset. Tämä ei sovi yhteen kansainvälisten suhteiden perustana olevan valtioiden suvereenin yhdenvertaisuuden periaatteen noudattamisen kanssa.

24. Kansallisen tuomioistuimen esittämä laajentava analoginen soveltaminen on sen vuoksi mahdotonta, koska on noudatettava kansainvälisen oikeuden periaatteita ja koska on erityisesti oikeudellisesti mahdotonta määrätä yhteisön oikeussääntöjen soveltamisesta ”yhteisön alueen” ulkopuolella. [8] Ei voida katsoa, että yhteisön lainsäätäjä olisi säätäessään direktiivin 91/628 säännösten noudattamisesta vientitukien saamiseksi tarkoittanut loukata näitä periaatteita asetuksen N:o 615/98 1 artiklassa siihen tehdyllä viittauksella ja toimia siten kuin on oikeudellisesti mahdotonta.

25. Näin ollen on hylättävä kansallisen tuomioistuimen ehdottama tulkinta asetuksen N:o 615/98 1 artiklasta ja direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdasta niitä yhdessä luettuina, koska se on ristiriidassa edellisessä kohdassa esitetyn kanssa.

26. Direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan erityismääräyksen laajentava analoginen soveltaminen ei ole välttämätöntä, kun otetaan huomioon myös se, että kyseisessä lainsäädännössä ei ole aukkoa, joka pitäisi täyttää sen tapauksen varalta, että kuljetus suoritetaan ro-ro-aluksella kolmanteen maahan; tällaisessa tapauksessa sovelletaan näet sitä, mitä edellä mainitun määräyksen a alakohdan sanamuodossa on määrätty yleisesti merikuljetuksesta. Vaikka rekkojen kuljetukseen lautoilla liittyykin erityispiirteitä, se on edelleen luokiteltavissa merikuljetukseksi, minkä vahvistaa sen seikan lisäksi, että samassa b alakohdassa puhutaan lauttakuljetuksesta ”merikuljetuksena”, myös ja ennen kaikkea se, että lainsäätäjä on kyseisen direktiivin liitteessä olevan I luvun 26 kohdassa säännellessään kuljetusvälineitä sisällyttänyt tällaiset alustyypit *merikuljetusvälineisiin* [9] ja määrännyt b alakohdassa tarkasti tällaisten kuljetusten osalta, että ”i) eläintenkuljetusvaunut on kiinnitettävä ajoneuvoon asianmukaisella tavalla; ajoneuvo ja eläintenkuljetusvaunu on kiinnitettävä alukseen pitävästi. Ro-ro-lautan katetulla kannella on oltava riittävä ilmastointi kuljetettavien ajoneuvojen määrän mukaan. Jos mahdollista, eläintenkuljetusajoneuvo pitäisi sijoittaa raittiin ilman sisääntuloaukon läheisyyteen; ii) eläintenkuljetusvaunussa täytyy olla riittävä määrä aukkoja tai muita keinoja, joilla varmistetaan riittävä ilmastointi, kun otetaan huomioon se, että aluksen autokannen ahtaassa tilassa ilmavirta on vähäinen. Eläintenkuljetusajoneuvojen sisällä ja sen jokaisella tasolla on oltava riittävästi vapaata tilaa, jotta ilmastointi eläinten yläpuolella on riittävä, kun ne ovat luonnollisessa seisoma-asennossa; iii) eläintenkuljetusvaunun jokaiseen sivuun on oltava suora pääsy, jotta eläimiä voidaan tarvittaessa hoitaa ja ne voidaan ruokkia ja juottaa matkan aikana” (ennakkoratkaisupyynnössä annetaan ymmärtää, että näitä edellytyksiä on tässä tapauksessa saatettu noudattaa, koska sen alkuperäistekstin sivulla 15 tode-

8 – Ks. alueperiaatteesta yhdistetyt asiat 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ja 125–129/85, Ahlström Osakeyhtiö v. komissio, tuomio 27.9.1988 (Kok. 1988, s. 5193, Kok. Ep. IX, s. 671, 18 kohta). Ks. myös asia C-286/90, Poulsen ja Diva Navigation Corp., tuomio 24.11.1992 (Kok. 1992, s. I-6019, Kok. Ep. XIII, s. I-191).

9 – Ks. vastaavasti myös 22.7.2003 päivätty komission tiedonanto AGRI H4/MR D (2003) 18791.

taan, että ajoneuvo, johon eläimet oli lastattu, täytti direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 3 kohdan ”lisäedellytykset”).

27. Se, että lainsäädännössä ei ole aukkoa, tukee lisäksi ehdottamaani ratkaisua, koska jo se, että on olemassa lainsäädäntö, jota sovelletaan nyt käsiteltävän kaltaisiin tapauksiin, takaa kuljetettavien eläinten suojelua koskevan tavoitteen toteutumisen ja sillä vältetään, toisin kuin Belgian hallitus on väittänyt, näin ollen se, että vaarannettaisiin asetuksen N:o 615/98 1 artiklassa direktiivin 91/628 säännösten noudattamiseen tehdyn viittauksen tehokas vaikutus. [10]

28. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaisi kansallisen tuomioistuimen esittämään ensimmäiseen kysymykseen siten, että eläinten kuljettamiseen ro-ro-lautoilla kolmansiin maihin ei voida soveltaa analogisesti direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan erityismääräyksiä, jotka koskevat yksinomaan lauttakuljetuksia yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä.

10 – Ks. siitä, että yhteisön oikeussääntöjä on tulkittava siten, että niiden tehokas vaikutus säilyy, erityisesti asia C-434/97, komissio v. Ranska, tuomio 24.2.2000 (Kok. 2000, s. I-1129, 21 kohta) ja asia C-403/99, komissio v. Italia, tuomio 4.10.2001 (Kok. 2001, s. I-6883, 28 kohta).

B *Toinen kysymys*

29. Ensimmäiseen kysymykseen esitettävän ratkaisun perusteella ei olisi tarpeen vastata yhteisöjen tuomioistuimelle esitettyyn toiseen kysymykseen, jolla kansallinen tuomioistuin pyytää täsmentämään direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan soveltamista koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä ro-ro-lautalla tapahtuvan merikuljetuksen osalta, kun määräpaikka on yhteisön ulkopuolella.

30. Tutkin kuitenkin tämän kysymyksen siltä varalta, että yhteisöjen tuomioistuin katsoisi, että edellä mainittua 48 kohdan 7 kohdan b alakohtaa voitaisiin soveltaa lautoilla yhteisön ulkopuolella suoritettaviin merikuljetuksiin.

31. Kansallinen tuomioistuin pyytää erityisesti täsmentämään, onko 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan ja 4 kohdan d alakohdan nojalla, johon ensin mainitussa viitataan, silloin kun ro-ro-lautalla suoritettava kuljetus kestää 29 tuntia, noudatettava tunnin lepojaksoa sen jälkeen, kun matka on kestänyt ensimmäiset 14 tuntia.

32. Tähän kysymykseen on mielestäni vastattava kieltävästi.

33. Sen lisäksi, että aiheutuisi käytännön vaikeuksia, jos lautan pitäisi rantautua satamaan tai sen läheisyyteen, jotta eläimet voisivat levätä, nyt käsiteltävää määräystä tulkittaessa on otettava huomioon siinä asetetut tavoitteet ja erityisesti direktiivin liitteessä olevan 48 kohdan 4 kohdassa määrätyn ja 7 kohdassa mainitun vähintään yhden tunnin lepoajan erityinen tehtävä ja se, että näin ollen tällaista lepoaikaa ei todellisuudessa tarvita lautalla tapahtuvan merikuljetuksen yhteydessä.

35. Siltä varalta, että ensimmäiseen kysymykseen ehdottamaani ratkaisua ei hyväksytä, ehdotan yhteisöjen tuomioistuimelle, että se vastaisi toiseen kysymykseen, että eläimiin, joita kuljetetaan lautalle lastatussa rekassa, joka täyttää direktiivin 91/628 liitteessä olevan I luvun 26 kohdan b alakohdan vaatimukset, ei sovelleta vähintään yhden tunnin lepoaikaa 14 tunnin kuljetuksen jälkeen.

C *Kolmas kysymys*

34. On näet muistettava, että kyseisen vähintään yhden tunnin levon tarkoituksena on mahdollistaa se, että kuljettaja hoitaa tarvittavalla tavalla eläinten hygieniaa sekä ruokkii ja juottaa ne. On ilmeistä, että ajoneuvon pysäyttäminen on välttämätöntä maantiekuljetuksissa näiden toimenpiteiden suorittamiseksi, mutta tämä ei päde lauttakuljetukseen, jonka aikana, kuten edellä 26 kohdassa todetaan, eläimet voidaan ja ne pitää ruokkia ja juottaa myös kuljetusvaiheen aikana. Voidaan lisäksi ajatella, että vaikka eläimet ovat lauttakuljetuksen aikana rekassa, ne eivät ole alttiina maantiekuljetukselle ominaisille heilunnalle ja heittelylle, joten ne matkustavat myös tässä mielessä paremmissa olosuhteissa, jolloin nyt käsiteltävä yhden tunnin lepoaika on tarpeeton.

36. Edellä 26 kohdassa esitetty nyt käsiteltävän kuljetuksen luonnehtiminen merikuljetukseksi merkitsee sitä, että siltä osin kuin tällaisesta kuljetuksesta ei ole annettu erityismääräyksiä, siihen sovelletaan määräyksiä, joita direktiivin 91/628 liitteessä annetaan yleisesti merikuljetuksen osalta.

37. Tästä seuraa ennen kaikkea, että on välttämätöntä selvittää, olisiko nyt käsiteltävässä asiassa pitänyt soveltaa direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohtaa, jonka mukaan ”kun kyseessä on merikuljetus yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä suoraan ja säännöllisesti liikennöidyllä linjalla, siten että kuljetusajoneuvot lastataan laivoihin eläimiä siirtämättä, eläimille on varattava 12 tunnin lepoaika sen jälkeen, kun ne on päästetty kuljetusajoneuvosta pois määräsatamassa tai sen lähellä, paitsi jos merimatkan kesto on niin lyhyt, että se voidaan sisällyttää 2–4 kohdan yleissuunnitelmaan”.

38. Asiakirja-aineistosta ei ilmene millään tavoin, että merimatkan kestoa ei olisi otettu reittisuunnitelmaan, johon kuljetuksesta vastaava henkilöstö 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdan nojalla ”hankkii tarkastuksen jälkeen – – vahvistusmerkinnän – – hyväksytyn rajanylityspaikan tai jäsenvaltion määräämän lähtöpaikan toimivaltaiselta viranomaiselta” sen jälkeen, kun virallinen eläinlääkäri on ”tarkastanut eläimet asianmukaisella tavalla” ja ”todennut niiden olevan matkan jatkamiseen soveltuvassa kunnossa”.

39. Voidaan siis kohtuullisesti katsoa, että nyt käsiteltävään asiaan ei voida soveltaa direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohtaa vaan ainoastaan sen a alakohtaa, jonka mukaan ”eläimiä ei saa kuljettaa meriteitse, jos matkan enimmäiskesto ylittää” kahdeksan tuntia, ”paitsi jos noudatetaan 3 ja 4 kohdassa määrättyjä vaatimuksia, lukuun ottamatta matkan kestoa ja lepoaikoja”.

40. Tapauksessa, jossa lauttakuljetus tapahtuu jäsenvaltion ja kolmannen maan satamien välillä, VII luvun 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan soveltaminen ainakin sen sanamuotoon perustuvan tulkinnan perusteella, sen mukaan kuin edellä 26 kohdassa on täsmennetty, merkitsee väistämättä sitä, että 12 tunnin lepojakso jää pois sen jälkeen, kun aluksella kuljetetut eläimet saapuvat määräsatamaan, ja että on mahdollista aloittaa välittömästi toinen 28[11] tunnin pituinen kuljetusjakso maantiellä, jos seuraavat kolme seikkaa toteutuvat: ennen kaikkea lautalla suoritettavan merikuljetuksen on sisällyttävä edellä mainitun reittisuunnitelman yleissuunnitelmaan, sen lisäksi lautan on täytettävä 3 artiklassa asetut edellytykset, kuten tässä tapauksessa ennakkoratkaisupyynnön alkuperäistekstin sivulla 15 olevasta todistuksesta ilmenee, ja tämän lisäksi on vielä toteutettava edellä 26 kohdassa mainitut toimenpiteet, joista määrätään nimenomaisesti direktiivin 91/628 liitteessä olevan I luvun 26 kohdan b alakohdan i, ii ja iii alakohdassa (tätä viimeksi mainittua seikkaa ei edellä esitetyn mukaisesti voida sulkea pois, koska lautta täyttää edellä mainitussa 3 artiklassa asetetut edellytykset).

41. Tulkitsevan lähestymistavan perusteella voitaisiin konkreettisesti katsoa, että kyseinen lepojakso ei ole tarpeellinen, jos olisi mahdollista varmistua jo ennakkoratkaisupyynnössä oikeaksi todistetun tiedon lisäksi kahdesta muusta edellisessä kohdassa mainitusta seikasta.

42. Ennakkoratkaisupyynnössä ilmaistaan kuitenkin epätietoisuus siitä, onko tällaista lähestymistapaa mahdollista noudattaa nyt käsiteltävässä asiassa, kun se koskee eläinten kuljetusta kolmanteen maahan ja

11 – Sitä vastoin tapauksessa, jossa lautalla suoritettava kuljetus tapahtuu kahden jäsenvaltion sataman välillä, ei voida ensi näkemältä sulkea pois 12 tunnin pituista lepojaksoa, koska vaikka tällainen lepojakso edellyttää määränpääsataman viranomaisten yhteistyötä, tämä yhteistyö, johon kolmannen maan satamaviranomaisilla ei ole velvollisuutta, velvoittaa jäsenvaltioiden satamaviranomaisia. Tästä syystä kun lautalla suoritettava merikuljetus ylittää 48 kohdan 7 kohdan b alakohdassa säädetyn keston, naudoilla on saapuessaan jäsenvaltion satamaan oikeus tällaiseen lepojaksoon. Sitä vastoin tapauksessa, jossa kuljetus ei ylitä mainittua kestoa, naudoilla ei pääsääntöisesti ole tällaista oikeutta ja kuljetus voi jatkua välittömästi.

kun 41 tunnin lauttakuljetusta on seurannut noin viiden tunnin maantiekuljetus, jolloin matkan kokonaiskesto on ollut 46 tuntia.

43. Kansallisen tuomioistuimen mukaan sen epätietoisuus johtuu siitä, että ratkaisu, joka saattaisi seurata kyseisten määräysten sanamuodon mukaisesta tulkinnasta, merkitsisi sitä, että eläinten kuljettamiseen lautalla yhteisön sataman ja kolmannen maan sataman välillä ei sovellettaisi minkäänlaista ajallista rajoitusta, vaikka kuljetus kestäisi yli 46 tuntia ja pitkittyisi useisiin päiviin; tämä lopputulos ei olisi kyseisen lainsäädännön eläinten suojelemista koskevan tarkoituksen mukainen.

44. Tämä teleologinen epävarmuus on otettava huomioon. Tätä varten on kiinnitettävä huomiota a) siihen, että kansallinen tuomioistuin on kyseenalaistanut perustelut, jotka Finanzgericht Hamburg esitti 2.2.2006 antamassaan tuomiossa ja joissa noudatettiin tätä lähestymistapaa, ja b) ajatukseen, jonka mukaan tällainen kuljetus yhteisön alueella sijaitsevan paikan ja kolmannessa maassa sijaitsevan paikan välillä voisi teoriassa jäädä kaikkien kuljetuksen kestoa koskevien rajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle.

45. Kansallisen tuomioistuimen kyseenalaistamassa perustelussa katsotaan, että ”lautalla tapahtuva eläinten kuljetusvaihe olisi epäilyksettä katsottava lepojaksoksi”. [12] Tällainen väite ei ole kansallisen tuomioistuimen mukaan puollettavissa, koska direktiivin 91/628 2 artiklan 2 kohdan h alakohdassa määritellään ”lepojaksolla” tarkoitettavan ”yhtäjaksoista matkan aikaista ajanjaksoa, jona eläimiä ei kuljeteta kuljetusvälineellä”.

46. Tällä väitteellä ei voi olla ratkaisevaa merkitystä, koska vaikka Finanzgericht Hamburg on pitänyt ”lepojaksona” jaksoa, jonka aikana eläimiä kuljetettiin lautalle lastatuissa ajoneuvoissa, voidaan hyvin katsoa, että se olisi pitänyt lepojaksona myös kuljetusjaksoa, jonka ajaksi eläimet olisi lastattu suoraan laivoihin, jotka olisi varustettu asianmukaisesti niiden kuljetusta varten (tämä viimeksi mainittu jakso ei varmasti kuulu aluksi merellä ja sitten maalla tapahtuvan kuljetuksen kestoon). On näin ollen katsottava, että vaikka se on käyttänyt kyseistä ilmaisua, se on tarkoittanut tällä todeta, että ensin mainitun kaltaista kuljetusjaksoa on pidettävä olennaisilta osiltaan lepojaksoon *rinnastettavana*, samalla tavoin kuin se on luonnehtinut viimeksi mainitun kuljetusjakson osalta. Komissio on menetellyt näin yhteisöjen tuomioistuimessa esittämissään huomautuksissa, kun se on esittänyt, että lautoille lastattujen ajoneuvojen kuljettamista ei voida pitää direktiivin 91/628 määritelmien mukaisena kuljetuksena eikä lepojaksona.

12 – Omaksuessaan tämän näkemyksen – näin täsmennetään ennakkoratkaisupyynnössä – Finanzgericht Hamburg menetteli vastoin Itävallan Verwaltungsgerichtshofin näkemystä, sillä tämä oli 30.6.2005 antamassaan tuomiossa todennut, että 12 tunnin lepoaikaa koskevasta säännöstä voitaisiin poiketa vain siinä tapauksessa, että lauttakuljetus ei ylittäisi 14:ää tuntia.

47. Väitteestä, jonka mukaan silloin, kun kyseessä on yhteisön alueella sijaitsevan paikan ja kolmannessa maassa sijaitsevan paikan välinen kuljetus, nyt käsiteltävän kaltainen kuljetus voisi teoriassa jäädä kaikkien kuljetuksen kestoa koskevien rajoitusten soveltamisalan ulkopuolelle, on todettava, että sen ensimmäinen heikkous on välittömästi siinä, että sama kansallinen tuomioistuin menettelee ristiriitaisesti, kun se pyytää yhteisöjen tuomioistuinta täsmentämään, alkaako silloin, jos lautoille lastattujen ajoneuvojen kuljetusajalla ei ole merkitystä, sen jälkeen kun kuljetusajoneuvo on purettu kolmannen maan satamassa, välittömästi uusi 28 tunnin maantiekuljetusjakso (mikä selvästi merkitsee sitä, että se hyväksyy sen, että kuljetuksen kestoa koskeva rajoitus on olemassa myös silloin, kun kuljetus tapahtuu maanteitse kolmannessa maassa).

48. Tämän heikkouden lisäksi kyseiseen näkemykseen liittyy vielä ratkaisevampi seikka: vaikka direktiivissä ei säädetä mitään kuljetuksesta, joka on määrä suorittaa maanteitse kolmannen maan alueella, järjestelmän yleisen hengen perusteella on katsottava, että 29 tunnin pituista matkan vähimmäiskestoa pitäisi soveltaa myös tällaiseen kuljetukseen. Mikäli näin ei olisi, toimittaisiin kyseisen lainsäädännön yleisen tavoitteen eli eläinten hyvinvoinnin varmistamisen vastaisesti.

49. Tästä seuraa, että jos jätetään huomiotta eläinten kuljetusjakso lautalle lastatuissa ajoneuvoissa silloin, kun edellä 39–41 kohdassa mainitut edellytykset täyttyvät, ei ole vaaraa siitä, että kun näiden eläinten kuljetusta jatketaan välittömästi maitse, kuljetus saattaisi jatkua keskeytyksittä useita päiviä, koska jälkimmäinen kuljetus voisi jatkua ehdoitta vain 14 tunnin ajan, ja tämän ajanjakson jälkeen seuraisi pakollinen yhden tunnin lepoaika.

50. Edellisen kohdan lopussa esitettyä vastaan ei voida vedota siihen edellä 23 ja 24 kohdassa esitettyyn vaikeuteen, joka aiheutuisi direktiivin 91/628 liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan tulkinnasta, kun siinä määrätään, että alukseen lastatulla ajoneuvolla kuljetettavien eläinten kuljettajan on varattava näille eläimille 12 tunnin lepoaika kolmannessa maassa sijaitsevassa määräsatamassa, mikä edellyttäisi tämän maan viranomaisten yhteistyötä ja olisi tämän yhteistyön puuttuessa ristiriidassa sen kanssa, että yhteisön oikeussääntöjä ei voida soveltaa ”yhteisön alueen” ulkopuolella.

51. Edellä mainitun 48 kohdan 4 kohdan d alakohdassa mainittu yhden tunnin lepo ei näet edellyttäisi minkäänlaista yhteistyötä kolmannen maan viranomaisten taholta, koska, kuten edellä 46 kohdassa todettiin, direktiivin 91/628 2 artiklan 2 kohdan h alakohdassa määritellään lepojaksolla tarkoitettavan ”yhtäjaksoista matkan aikaista ajanjaksoa, jona eläimiä ei kuljeteta kuljetusvälineellä”. Tämä merkitsee sitä, että lepojakson antaminen eläimille ei edellytä niiden päästämistä ulos kulkuneuvosta.

52. Tästä syystä ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin täsmentäisi kolmanteen

kysymykseen antamassaan vastauksessa, että kun kyseessä on merikuljetus yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä suoraan ja säännöllisesti liikennöidyllä linjalla, siten että kuljetusajoneuvot lastataan laivoihin eläimiä siirtämättä, tätä kuljetusjaksoa on pidettävä merkityksettömänä sillä edellytyksellä, että eläimet on juotettu ja ruokittu säännöllisesti, ja että tämän edellytyksen täyttyessä uusi 28 tunnin maantiekuljetusjakso voi alkaa välittömästi sen jälkeen, kun rekka on purettu lautalta määräpaikkana olevassa satamassa.

D *Neljäs kysymys*

53. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee neljännellä kysymyksellä yhtäältä, ”onko direktiivin 91/628/ETY 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdan ensimmäistä luetelmakohtaa tulkittava siten, että kuljetuksesta vastaavan henkilön on merkittävä reittisuunnitelmaan ajat, jolloin kuljetettavat eläimet on ruokittu ja juotettu matkan aikana”, ja toisaalta, eikö ”kirjoituskoneella [etukäteen] kirjoitettu [m]erkintä ’lauttamatkan aikana eläimet juotetaan ja ruokitaan illalla, aamulla, keskipäivällä, illalla ja aamulla’ täytä direktiivin 91/628/ETY vaatimuksia, mistä seuraa oikeudellisesti se, että puuttuvat merkinnät toteutetuista hoitotoimenpiteistä johtavat vientitukioikeuden menetykseen, mikäli vaadittavaa selvitystä ei onnistuta antamaan muulla tavoin”.

54. Näiden kansallisen tuomioistuimen kahden osakysymyksen järjestyksen perusteella on ilmeistä, että sen kysymyksessä on keskeistä se, että se pyytää varmistamaan, onko kuljettajan menettely ollut kokonaisuutena arvioituna direktiivin – eikä ainoastaan sen ensimmäisen kysymyksen kohteena olevan erityissäännöksen – mukaista; tämä menettely ei kokonaisuutena koostu ainoastaan reittisuunnitelmaan koneella etukäteen kirjoitetusta eräänlaisesta ohjelmasta, vaan myös a) siihen myöhemmin lisätystä allekirjoituksesta, jolla kuljettaja väittää vahvistaneensa kuljetuksen päätyttyä todellisuudessa antaneensa eläimille matkasuunnitelmassa mainitut hoidot suunniteltuina ajankohtina ja suunniteltuun tapaan, ja b) samansuuntaisesta valaehtoisesta selvityksestä, joka todetaan ennakkoratkaisupyynnön sivulla 3 kuljetuksesta vastaavan henkilön antaneen ja jota Zollamt Salzburg, Erstattungen on pitänyt merkityksettömänä.

55. Jotta tähän kysymykseen, siten kuin se on edellisessä kohdassa ymmärretty, voitaisiin vastata asianmukaisella tavalla, on tulkittava direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohtaa saman d alakohdan ii alakohdan toisen luetelmakohdan ja kyseisen direktiivin 5 artiklan A kohdan 2 kohdan f alakohdan valossa.

56. Direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdassa säädetään, että kuljettajan on varmistettava, että kuljetuksesta vastaava henkilöstö ”merkitsee reittisuunnitelmassa ajat, jolloin, ja paikat, joissa kuljetettavat eläimet *on* ruokittu ja juotettu matkan aikana”; saman alakohdan

ensimmäisessä luetelmakohdassa puolestaan säädetään, että reittisuunnitelman alkuperäiskappaleen on oltava ”asianmukaisten henkilöiden asianmukaisena ajankohtana asianmukaisesti *laatima* ja *täydentämä*”. [13]

57. Pääasian valittaja on arvioinut yhteisöjen tuomioistuimelle esittämissään kirjallisissa huomautuksissa eroa, joka kyseisessä säännöksessä tehdään ”laatimisen” ja ”täydentämisen” välillä, ja sitä, että siinä säädetään, että nämä kaksi muodollisuutta ja siten myös molemmat niistä on suoritettava ”asianmukaisena ajankohtana”.

58. Pääasian valittaja muistuttaa siitä, että ennakkoratkaisupyynnön 5.2 kohdassa on jo esitetty, että kuljetuksen päätyttyä kuljettaja oli reittisuunnitelmaan merkitsemällään allekirjoituksella vahvistanut, että eläinten hoitotoimenpiteet oli todellisuudessa toteutettu kunakin ohjelman mukaisena ajankohtana, ja väittää, että siitä seuraa, että reittisuunnitelmaan etukäteen koneella kirjoitettu merkintä ajankohdista, joina eläimet oli ruokittava ja juotettava, vastaa vaadittua laatimista, ja myöhempi allekirjoitus vastaa puolestaan vaadittua täydentämistä. Se tarkoittaa luonnollisesti sitä, että allekirjoituksella suoritettu täydentäminen täyttää kyseisessä lainsäädännössä säädetyn vaatimuksen sen yhteyden kautta, joka tällä allekirjoituksella on aikaisemmin koneella kirjoitettuun matkaohjelmaan. Tämä johtuu siitä, että a) täsmennys, jonka mukaan kyseiset toimenpiteet piti suorittaa ”illalla, aamulla, keskipäivällä, illalla, aamulla” ja jossa toistettiin siihen sisältyvät ilmaisut ”illalla, aamulla”, voitiin hyväksyttävästi tulkita muuksi kuin yleisluontoiseksi ilmoitukseksi, joka liittyi suoritettavan konkreettisen kuljetuksen, eli kuten asiakirja-aineistosta ilmenee, 41 ja puolen tunnin matkan erilaisiin todennettavissa oleviin ajankohtiin, ja että se on siis sisältänyt tarkasti ”illan, aamun ja keskipäivän” lisäksi vielä ”illan” ja ”aamun”, ja siitä, että b) matkaohjelmassa luonnehdittu ohjelma oli niin tarkka, että sen noudattamisen täsmentäminen vaihe vaiheelta ei ollut tarpeen ja että oli ”tarkoituksenmukaista” valita matkan päättymishetki siksi hetkeksi, jona reittisuunnitelmaan sisältyvään selvitykseen täydennettiin lopullinen allekirjoitus. Tämä johtuu luonnollisesti siitä, että se tukee edellisissä kahdessa kohdassa esitettyä näkemystä siitä, että pääasian valittajan huomautuksissa ei vedota todistusvoimaan, joka voisi olla sillä valaehtoisella selvityksellä, jonka se on ennakkoratkaisupyynnön 3 kohdan mukaan esittänyt menestyksettä jälkikäteen Zollamt Salzburg, Erstattungenissa.

59. Keinot, joilla pääasian valittaja siis väittää noudattaneensa direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdan säännöksiä, eivät varmastikaan vastaa täysin ii alakohtaan sisältyvää säännöstä, jonka mukaan kuljettajan on varmistettava, että ”kuljetuksesta vastaava henkilöstö merkitsee reittisuunnitelmaan ajat, jolloin, ja paikat, joissa kuljetettavat eläimet on ruokittu ja juotettu matkan aikana”; tämä johtuu siitä, että (riippumatta siitä, että merikuljetuksessa ei ole helppoa merkitä ”paikkaa”, jossa toimenpiteet on suoritettu) menettelytapoja, joita kuljetuksesta vastaavan henkilön voidaan katsoa pyrkineen noudattamaan, ei

13 – Kursivointi tässä.

voida pitää asianmukaisina ilmoittamaan sitä aikaa, jona ruokkiminen ja juottaminen on tapahtunut.

60. Jos kuitenkin, kuten edellä 55 kohdassa todettiin, yhdistetään direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdan ja saman d alakohdan toisen luetelmakohdan säännökset siihen, mitä kyseisen 2 kohdan f alakohdassa säädetään, tästä vastaavuuden epätarkkuudesta ei voida päätellä, kuten ennakkoratkaisupyynnössä (sen 3 kohdassa) ilmoitetaan Zollamt Salzburg, Erstattungenin tehneen, että eläimiä ei olisi ruokittu ja juotettu 46 tuntiin ja että viejä menettää siten oikeuden vientitukeen.

61. Kyseisessä direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan f alakohdan ii alakohdassa, joka on luonnollisesti tarkoitettu otettavaksi sellaisenaan huomioon koko 2 kohdan systemaattisen tulkinnan yhteydessä, säädetään, että ”kuljettaja – – todistaa – –, että on toteutettu tarvittavat toimenpiteet kuljetettavien eläinten juoman- ja ruoantarpeen tyydyttämiseksi matkan aikana, myös jos reittisuunnitelmaa on muutettu”.

62. Yhteisön lainsäätäjä on kiistatta antanut tällä merkin siitä, että se ei halua pitää ehdottomana sitä, mitä direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdassa säädetään siitä, millä tavalla on näytettävä toteen, että ruokkiminen ja juottaminen on suoritettu sääntöjenmukaisesti. Konkreettinen näyttö siitä, että on toimittu ”eläinten juoman- ja ruoantarpeen tyydyttämiseksi matkan aikana”, on yhteisön lainsäätäjän mielestä se olennainen seikka, joka kuljettajan on esitettävä.

63. Päätelmä, jonka Zollamt Salzburg, Erstattungen on tehnyt siitä, että direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdassa ei ole noudatettu tarkasti tämän säännöksen ehdottomuutta, olisi lisäksi ristiriidassa sen lähestymistavan kanssa – kun otetaan huomioon kaikki esillä olevaan asiaan liittyvät, muun muassa viejän esittämät, tosiseikat –, josta yhteisöjen tuomioistuin totesi yhdistetyissä asioissa Viamex Agrar Handels ja ZVK antamassaan tuomiossa, [14] että sitä on noudatettava tulkittaessa ja sovellettaessa viittausta, joka asetuksen N:o 615/98 1 artiklassa ja 5 artiklan 3 kohdassa tehdään direktiiviin 91/628.

64. Kansallisissa oikeudenkäynneissä, jotka johtivat kyseisten ennakkoratkaisujen pyytämiseen, esitettiin kysymys siitä, oliko tämä viittaus pätevä, koska se oli ristiriidassa oikeusvarmuuden periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen kanssa, kun otettiin huomioon se, että molemmissa säännöksissä a) asetetaan elävistä nautaeläimistä suoritettavien vientitukien maksamisen edellytykseksi se, että direktiivin säännöksiä noudatetaan eläinten kuljetuksen aikana siihen saakka, kunnes ne puretaan ensimmäisen kerran lopullisena määräpaikkana olevassa kolmannessa maassa, ja b) molempien säännösten tarkoituksena oli näiden tukien epääminen myös silloin, jos vain toista näistä säännöksistä oli rikottu.

14 – Yhdistetyt asiat C-37/06 ja C-58/06, Viamex Agrar Handels ja ZVK, tuomio 17.1.2008 (Kok. 2008, s. I-69).

65. Yhteisöjen tuomioistuin vastasi sille esitettyihin kysymyksiin aluksi, että ”asetuksessa N:o 615/98 direktiiviin 91/628 tehdyn yleisen viittauksen tavoitteena on taata – – kyseisen direktiivin kannalta keskeisten säännösten noudattaminen elävien eläinten hyvinvoinnin ja erityisesti eläinten suojelun osalta niiden kuljetuksen aikana”; [15] se päätteli tästä, että kyseistä viittausta ei voitu julistaa pätemättömäksi, koska sitä ei voitu tulkita siten, että se koskisi kaikkia direktiivin 91/628 säännöksiä ja erityisesti niitä, joilla ei ole yhteyttä mainitulla direktiivillä tavoitellun päämäärän kanssa. [16] Tämän jälkeen se muistutti siitä, että suhteellisuusperiaatteen on perinteisesti katsottu olevan periaate, jonka mukaan silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten rajoittava, koska toimenpiteistä aiheutuvat haitat eivät saa olla suhteettoman suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden, [17] ja totesi, että toimivaltaisten kansallisten viranomaisten on noudatettava tätä periaatetta soveltaessaan asetuksen N:o 615/98 säännöksiä. [18]

66. Lähestymistapa, jota yhteisöjen tuomioistuin kehottaa kansallisia tuomioistuimia noudattamaan, kun ne tulkitsevat ja soveltavat säännöksiä, joilla yhdistetään vientitukia koskeva järjestelmä nautaeläinten terveyden suojelemista niiden kuljetuksen aikana koskevaan järjestelmään, on selvä. Se perustuu seuraaviin kahteen edellytykseen:

1) on tulkittava direktiivin säännöksiä, joilla pyritään täydentämään toisiaan, ja koko sen säädöksen sisältöä, johon ne sisältyvät, siten, että jokaiselle niistä ja viittaukselle, joka asetuksessa N:o 615/98 tehdään niihin, annetaan erilainen merkitys sen mukaan, onko välittömänä tavoitteena direktiivin pääasiallisen tavoitteen saavuttaminen vai onko se vain väline tavoitteen saavuttamiseksi, ja

2) on sovellettava sen säännöksiä siten, että useista soveltamistavoista valitaan se, jolla varmistetaan, että mahdollisesti aiheutettavat haitat eivät ole suhteettomia eläinten terveyden suojelun tavoitteeseen nähden.

67. Ei ole epäilystäkään siitä, etteikö edellä 62–64 kohdassa esitetty vastaa niitä edellytyksiä, jotka yhteisöjen tuomioistuin on edellä 63–66 kohdassa mainitussa tuomiossa täsmentänyt noudatettaviksi.

15 – Ibidem (29 kohta).
16 – Ibidem.
17 – Ibidem (35 kohta).
18 – Ibidem (46 kohta).

IV Ratkaisuehdotus

68. Ehdotan edellä esitettyjen lainsäädäntöä koskevien tietojen ja niiden näkökohtien valossa, joita ilmenee niiden tulkinnan osalta nyt käsiteltävän asian erityispiirteiden ja edellä 63–66 kohdassa mainitussa yhteisöjen tuomioistuimen tuomiossa esitettyjen edellytysten tarkastelun perusteella, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Unabhängiger Finanzsenatin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Eläinten kuljettamiseen ro-ro-lautoilla kolmansiin maihin ei voida soveltaa analogisesti eläinten suojelemisesta kuljetuksen aikana ja direktiivien 90/425/ETY ja 91/496/ETY muuttamisesta 19.11.1991 annetun neuvoston direktiivin 91/628/ETY liitteessä olevan 48 kohdan 7 kohdan b alakohdan erityismääräyksiä, jotka koskevat yksinomaan lauttakuljetuksia yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä.

2) Kun kyseessä on merikuljetus yhteisön alueella sijaitsevien kahden paikan välillä suoraan ja säännöllisesti liikennöidyllä linjalla, siten että kuljetusajoneuvot lastataan laivoihin eläimiä siirtämättä, tätä kuljetusjaksoa on pidettävä merkityksettömänä sillä edellytyksellä, että eläimet on juotettu ja ruokittu säännöllisesti, ja että tämän edellytyksen täyttyessä uusi 28 tunnin maantiekuljetusjakso voi alkaa välittömästi sen jälkeen, kun rekka on purettu lautalta määräpaikkana olevassa satamassa.

3) Direktiivin 91/628 5 artiklan A kohdan 2 kohdan d alakohdan ii alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa ei edellytetä vientituen saamisen olennaisena edellytyksenä ehdottomalla tavalla, että merikuljetuksesta vastaava henki-

löstö merkitsee reittisuunnitelmaan tarkan ajan, jolloin kuljetettavat eläimet on ruokittu ja juotettu.

4) Koneella etukäteen kirjoitettu maininta, jonka mukaan eläimet ruokitaan ja juotetaan kuljetuksen aikana sellaisina ajankohtina, jotka vastaavat kuljetuksen riittävällä tavalla määritettävissä olevia vaiheita, voi vastata direktiivin 91/628 vaatimuksia sillä edellytyksellä, että näytetään toteen, että nämä toimenpiteet on suoritettu näinä ajankohtina.

Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida viejän tältä osin esittämien seikkojen riittävyyttä ja otettava tarvittaessa huomioon myös muita seikkoja kuin reittisuunnitelma, kuten valaehtoinen selvitys, joka on annettu matkan päätyttyä.