KOHTUJURISTI ETTEPANEK

PAOLO MENGOZZI

esitatud 28. veebruaril 2008 [1]

1. Siseriiklik kohus palub kõnealuse eelotsusetaotlusega sisuliselt Euroopa Kohtul täpsustada, kas määruses nr 615/98 [2] sisalduva viite tõttu direktiivile 91/628 [3] kohaldatakse loomade vedamise suhtes veeremilaevadel kolmandasse riiki analoogia alusel nimetatud direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 7 lõike b erisätteid loomade vedamise kohta parvlaevadel, mis sõidavad ühenduse kahe geograafilise punkti vahel, ja kuidas tuleb seda sätet tõlgendada, eriti seoses sellega, kas on vajalik näha ette puhkeaeg pärast 14 tundi meretransporti või ei. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, palutakse Euroopa Kohtul ka täpsustada, kas direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 7 lõike a alusel võib pärast merevedu alustada järgnevat 29-tunnist maanteevedu, ilma et loomad tuleks enne maha laadida ja neile vähemalt 24 tundi puhkust anda. Lõpuks on siseriiklikul kohtul küsimus kõnealuse direktiivi artikli 5 A osa lõike 2 punktis d viidatud teekonnaplaani koostamise viisi kohta ning eelkõige seoses sellega, kas sel puhul piisab eelnevalt tehtud trükitud sissekandest selle kohta, kuidas loomade eest parvlaeval hoolitseda.

I. Õiguslik raamistik

2. Nõukogu 27. juuni 1968. aasta määruse (EMÜ) nr 805/68 veise- ja vasikalihaturu ühise korralduse kohta [4], muudetud määrusega nr 2634/97 [5], artikli 13 lõike 9 teine taane seab elusloomade eksporditoetuste maksmise sõltuvusse nende ühenduse sätete järgimisest, mis käsitlevad loomade heaolu ja eelkõige loomade kaitset transportimisel. Nõukogu 17. mai 1999. aasta määruse (EÜ) nr 1254/1999, veise- ja vasikalihaturu ühise korralduse kohta, [6] millega määrus nr 805/68 on alates 1. jaanuarist 2000 asendatud, artikli 33 lõike 9 teises taandes on sõna-sõnalt

1 – Algkeel: itaalia.

2 – Komisjoni 18. märtsi 1998. aasta määrus (EÜ) nr 615/98, millega kehtestatakse eksporditoetuste korra üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses elusveiste heaoluga vedamise ajal (EÜT L 82, lk 19).

3 – Nõukogu 19. novembri 1991. aasta direktiiv 91/628/EMÜ, mis käsitleb loomade kaitset vedamise ajal ja millega muudetakse direktiive 90/425/EMÜ ja 91/496/EMÜ (EÜT L 340, lk 17; ELT eriväljaanne 03/12, lk 133), muudetud nõukogu 29. juuni 1995. aasta direktiiviga 95/29/EÜ (EÜT L 148, lk 52; ELT eriväljaanne 03/17, lk 466). Nimetatud direktiiv tunnistati kehtetuks nõukogu 22. detsembri 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 1/2005, mis käsitleb loomade kaitset vedamise ja sellega seonduvate toimingute ajal ning millega muudetakse direktiive 64/432/EMÜ ja 93/119/EÜ ning määrust (EÜ) nr 1255/97 (ELT L 3, lk 1). Kuid selle määruse artikli 33 kohaselt tunnistatakse direktiiv kehtetuks alles alates 5. jaanuarist 2007.

4 – EÜT L 148, lk 24.

5 – Nõukogu 18. detsembri 1997. aasta määrus (EÜ) nr 2634/97, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 805/68 veise- ja vasikalihaturu ühise korralduse kohta (EÜT L 356, lk 13).

6 – EÜT L 160, lk 21; ELT eriväljaanne 03/25, lk 339.

toodud eespool nimetatud artikli 13 lõike 9 teises taandes sätestatu.

3. Määruse nr 805/68 üksikasjalikke rakenduseeskirju on täpsustatud komisjoni määruses nr 615/98.

4. Nimetatud määruse artikkel 1 täpsustab, et elusveiste eksporditoetuste maksmine on seatud sõltuvusse eelkõige direktiivi 91/628 sätete järgimisest vedamisel kuni loomade esimese mahalaadimiseni lõppsihtkohaks olevas kolmandas riigis.

5. Määruse nr 615/98 artikli 2 alusel kontrollitakse loomi nende väljaviimisel ühenduse territooriumilt. Selle artikli lõikes 3 on ette nähtud, et selle riigi, kelle territooriumilt loomad välja viiakse, pädeva asutuse poolt volitatud riiklik veterinaararst kontrollib ja kinnitab, et: a) loomi võib lubada ettenähtud teekonnale direktiivi 91/628 kohaselt, b) transpordivahend, millega loomad lahkuvad ühenduse tolliterritooriumilt, vastab kõnealuse direktiivi sätetele ning c) loomade eest hoolitsemiseks teekonna kestel on tehtud ettevalmistusi kõnealuse direktiivi kohaselt.

6. Direktiiv 91/628 sätestab kriteeriumid, millest liikmesriigid peavad kinni pidama, et kaitsta loomi vedamise ajal.

7. Tuleb meenutada, et selle direktiivi raames mõistetakse „veo" all transpordivahendi abil teostatavat loomade liikumist, mis sisaldab loomade peale- ja mahalaadimist ning „puhkeaja" all pidevat ajavahemikku teekonna käigus, mille kestel loomi ei veeta transpordivahendiga.

8. Direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d kohaselt tagavad liikmesriigid, et vedaja veendub, et sama artikli punktis b osutatud teekonnaplaani originaalis on märgitud ajad ja kohad, kus veetavaid loomi teekonna ajal söödeti ja joodeti, ning et vedamise eest vastutav personal tagab, et need andmed sinna märgitakse.

9. Eespool viidatud direktiivi lisa VII peatükk (punkt 48) sätestab jootmise ja söötmise ajavahemikud, veo kestuse ja puhkeajad, mida tuleb järgida elusloomade vedamisel. Punkti 48 alapunkti 2 kohaselt ei tohi loomade vedu üldjuhul kesta üle kaheksa tunni, välja arvatud kui transpordivahend vastab alapunktis 3 esitatud nõuetele. Veiste vedamise jaoks sätestavad kõnealuse peatüki punkti 48 alapunkti 4 lõige d ja alapunkt 5 reegli (nn 29 tunni reegli), mille kohaselt tuleb loomadele pärast 14-tunnist vedu anda

vähemalt ühetunnine puhkeaeg, mille ajal tuleb neid joota ja vajaduse korral ka sööta, misjärel võib neid vedada veel 14 tundi, seejärel tuleb loomad uuesti maha laadida, sööta ja joota ning lasta neil puhata vähemalt 24 tundi. [7]

10. Direktiivi lisa punkti 48 alapunkt 7 sätestab meretranspordi kohta järgmist:

„a) Loomi ei tohi vedada meritsi, kui veo maksimaalne kestus ületab [ala]punktis 2 sätestatud kestuse, kui [ala]punktides 3 ja 4 sätestatud tingimused ei ole täidetud, välja arvatud veo kestused ja puhkeajad.

b) Meretranspordi puhul regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, tuleb loomadele pärast mahalaadimist sihtkoha sadamas või selle vahetus läheduses anda 12 tundi puhkust, [välja arvatud] kui veo kestus merel on selline, et see kuulub [ala]punktides 2–4 sätestatud üldkava alla.” [täpsustatud tõlge]

7 – Tegelikkuses kujutab nn 29 tunni reegel endast ebatäpset tõlgendust punkti 48 alapunkti 4 lõikest d, milles on sätestatud, et veo jooksul, mille maksimaalne kestus võib olla 28 tundi, tuleb anda puhkeaeg, mille minimaalne kestus on 1 tund. Järelikult ei viita see 29 tunni reegel vedamise maksimaalsele kestusele vaid sõidu minimaalsele kestusele.

II. Asjaolud, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

11. Schwaninger Martin deklareeris 23. oktoobril 2002 Zollamt Salzburg, Erstattungenis (Salzburgi tolliamet, toetuste osakond) 33 veise ekspordi Albaaniasse ja taotles selle eest eksporditoetuse määramist. Eelotsusetaotlusest nähtub, et kõigepealt veeti kõnealuseid loomi 14 tundi mööda maanteed Austriast Triestesse (Itaalia), kus nad maha laaditi ja neile anti puhkeaega 24 tundi, et seejärel jätkata nende vedu Albaaniasse veoautodes, mis laaditi veeremlaevale. Meretransport Durresesse (Albaania) kestis 41,5 tundi, millele järgnes kohe 4,5 tundi maanteevedu Lushnjasse (Albaania) – lõppsihtkohta, kus loomad laaditi maha pärast vedu, mis kestis kokku 46 tundi.

12. Salzburgi tolliamet jättis Schwaninger Martini eksporditoetuse taotluse rahuldamata põhjendusel, et viimati nimetatu rikkus kõnealuse veo puhul ühenduse õiguse sätteid, mis käsitlevad loomade kaitset, eelkõige direktiivi 91/628 nõudeid loomade jootmise ja söötmise ajavahemike kohta meretranspordi ajal. Tolliamet märkis nimelt, et kaebuse esitaja esitatud teekonnaplaanis ei olnud mainitud loomade söötmise ja jootmise ajavahemikke meretranspordi ajal, ega nimetatud selle eest vastutavat isikut, millest ta järeldas, et veetavaid loomi ei söödetud ega

joodetud 46 tunni jooksul. Tolliamet luges muu hulgas ebaoluliseks tagantjärgi autojuhi poolt vande all antud ütlused, mis hõlmasid andmeid söötmis- ja jootmisaegade kohta praamiveo ajal.

13. Schwaninger Martin esitas Salzburgi tolliameti keeldumisotsuse peale kaebuse Unabhängiger Finanzsenatile (sõltumatu maksukohus), kes otsustas kahtluste tõttu ühenduse asjakohaste õigusnormide tõlgendamise osas kohtuasja menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas […] määruse […] nr 615/98 artiklit 1 tuleb mõista nii, et meretranspordi puhul regulaarse otseühenduse abil ühenduse geograafilise punkti ja kolmandas riigis asuva geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, kohaldatakse analoogia alusel […] direktiivi 91/628 lisa […] punkti 48 alapunkti 7 lõiget b?

2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas direktiivi 91/628 lisa […] punkti 48 alapunkti 7 lõikest b tuleb aru saada nii, et veiste veo puhul ei vasta meretranspordi kestus alapunkti 4 lõikest d tulenevatele nõuetele, kui loomadele ei anta pärast 14-tunnist teekonda vähemalt ühetunnist puhkeaega?

3. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas kohaldatavast direktiivi 91/628 lisa […] punkti 48 alapunkti 7 lõike a sättest tuleb aru saada nii, et juhul kui loomi regulaarselt söödetakse ja joodetakse, siis ei ole oluline, kui kaua kestab meretransport regulaarse otseühenduse abil ühenduse geograafilise punkti ja kolmandas riigis asuva geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, ja kas sel juhul algab pärast veokitelt mahalaadimist sihtkoha sadamas vahetult järgmine 29-tunnine maanteetranspordi ajavahemik?

4. Juhul kui vastus kolmandale küsimusele on jaatav, siis kas direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii esimesest taandest tuleb aru saada nii, et vedamise eest vastutav personal peab märkima teekonnaplaanis ajad, kui loomi praamiveo ajal söödeti ja joodeti, ning eelnevalt tehtud trükitud sissekanne „söödetakse ja joodetakse teekonna ajal õhtul, hommikul, lõuna ajal, õhtul, hommikul" ei vasta direktiivi 91/628 nõuete-

le ning seega toob asjaolu, et puuduvad sissekanded loomade eest hoolitsemise kohta, õigusliku tagajärjena kaasa õiguse kaotamise eksporditoetusele, juhul kui nimetatut ei ole võimalik muud moodi tõendada?"

14. Schwaninger Martin, Belgia ja Austria valitsus ning komisjon esitasid kirjalikud märkused Euroopa Kohtu põhikirja artikli 23 alusel. Kohtuistungil olid esindatud Schwaninger Martin, Kreeka valitsus ja komisjon.

III. Õiguslik analüüs

A. *Esimene küsimus*

15. Esimese eelotsuse küsimusega palub siseriiklik kohus Euroopa Kohtul sisuliselt täpsustada määruses nr 615/98 direktiivile 91/628 tehtud viite ulatust ning eelkõige seda, kas selle viite alusel tuleb loomade vedamise suhtes parvlaeval kolmandasse riiki analoogia alusel kohaldada seda, mis on direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 7 lõikes b sõnaselgelt sätestatud loomade vedamise kohta parvlaeval regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel.

16. Enne kui asuda nimetatud küsimust uurima, leian, et on kasulik meenutada mõningate täpsustustega õiguslikku raamistikku, millesse see paigutub.

17. Kõigepealt tuleb meenutada, et määruse nr 615/98 artikkel 1 seab eksporditoetuste maksmise sõltuvusse sellest, kas loomade vedamisel kuni esimese mahalaadimiseni lõppsihtkohaks olevas kolmandas riigis järgitakse loomade kaitset reguleerivat ühenduse korda ja eelkõige direktiivi 91/628 sätteid, mille seast tuleb mainida nimetatud direktiivi lisa VII peatükis sisalduvaid veo maksimaalset kestust ja puhkeaegu käsitlevaid sätteid, millest tuleb vedamise ajal kinni pidada.

18. Üldjuhul võib veiste vedu kesta kaheksa tundi, välja arvatud juhtudel, mil transpordivahend vastab teatavatele – direktiivi lisa punkti 48 alapunktis 3 sätestatud – nõuetele seoses veetavate loomade heaoluga, mispuhul võib vedu kesta 29 tundi vähemalt ühetunnise pausiga vahepeal, mille jooksul tuleb loomi toita ja joota.

19. Meretranspordi puhul määrab direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 7 lõige a veo maksimaalseks kestuseks kaheksa tundi, välja arvatud kui transpordivahend vastab eespool viidatud punkti 48 alapunkti 3 nõuetele, mispuhul ei ole veo kestuse ja puhkeaegadega seotud tingimuste täitmine enam nõutav. Kui aga ühendusesisene meretransport toimub veeremlaevadel, näeb eespool viidatud punkti 48 alapunkti 7 lõige b juhuks, kui on ületatud alapunktis 2 ja alapunkti 4 lõikes d sätestatud veo maksimaalne kestus (8 tundi sõitu või 28 tundi vedu), ette 12-tunnise puhkeaja sihtkoha sadamas.

20. Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub aga Euroopa Kohtul täpsustada, kumba direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõigetest a ja b tuleb kohaldada veo suhtes, mis nagu käesolevas asjas toimub veoautodega, mis on laaditud ühenduse geograafilise punkti ja kolmanda riigi vahel liikuvale parvlaevale. Nimelt, kuigi siseriiklik kohus märgib, et punkti 48 alapunkti 7 lõike b sõnastuse alusel peaks selle sätte kohaldamine ühenduseväliste vedude suhtes olema välistatud, siis leiab ta ometi, et kõnealuse artikli kohaldamisala võib laieneda määruses nr 615/98 direktiivile 91/628 tehtud viite tõttu, mille kohaselt tuleb loomade vedamisel kuni esimese mahalaadimiseni lõppsihtkohaks olevas kolmandas riigis täita selle direktiivi nõudeid.

21. Leian, et sellise tõlgendusega ei saa mitmel põhjusel nõustuda.

22. Esiteks, nagu märkis komisjon, toetab direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõike b selgest sõnastusest, millest tulenevalt on selle kohaldamisalast välistatud praamivedu väljapoole ühenduse ala, tehtavat järeldust ka asjaolu, et kuigi määruse nr 615/98 artikkel 1 laiendab eksporditoetuste andmiseks direktiivi 91/628 ettekirjutuste täitmise nõuet tõepoolest loomade vedamisele „kuni esimese mahalaadimiseni lõppsihtkohaks olevas kolmandas riigis", siis ei leidu nimetatud määruses ühtegi erisätet üksikasjalike eeskirjade kohta, mille kohaselt tuleks direktiivi nõudeid vaatamata sellele, et need viitavad sõnaselgelt ühendusesisesele transpordile, kohaldada selle määruse raames ka kolmandatesse riikidesse tehtavate vedude suhtes.

23. Sellega seoses tuleb tõdeda, et kuigi direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõikes b sätestatu analoogia alusel kohaldamine ühenduseväliste vedude suhtes aitaks kaasa määruse nr 615/98 loomakaitse erieesmärgi saavutamisele, tagades samaväärse kaitse nii ühendusesisese kui ka -välise transpordi puhul, siis eeldaks selline kohaldamisala laiendamine siiski kolmandate riikide koostööd, kes peaksid tagama, et nende sihtkoha sadamas oleks ühenduse õigusnormide nõuetele vastav infrastruktuur ja hügieenitingimused, mis on vajalikud loomade heaoluks. See ei ole kooskõlas riikide suveräänse võrdsuse põhimõttega, mis on rahvusvaheliste suhete alus.

24. Siseriikliku kohtu poolt kirjeldatud kohaldamisala laiendamine analoogia alusel ei näi seega võimalik, arvestades kohustust järgida rahvusvahelise õiguse põhimõtteid ja eelkõige seetõttu, et ühenduse õigusnormide kohaldamist on õiguslikult võimatu muuta kohustuslikuks väljaspool „ühenduse territooriumi" [8]. Ei saa väita, et kui ühenduse seadusandja kehtestas eksportitoetuste maksmiseks määruse nr 615/98 artiklis 1 sätestatud viite kaudu direktiivi 91/628 sätete järgimise nõude, siis oli tema tahe minna nimetatud põhimõtete ja selle võimatusega vastuollu.

25. Seetõttu ei saa määruse nr 615/98 artiklit 1 ja direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõiget b nii koos tõlgendada, nagu pakub siseriiklik kohus, sest see on vastuolus eelmises punktis tooduga.

26. Lisaks ei ole direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõikest b tulenevate erieeskirjade kohaldamisala analoogia alusel laiendamine vajalik, kui arvestada asjaolu, et vaidlusalustes eeskirjades ei ole seoses transpordiga veeremilaevadel kolmandasse riiki ühtegi lünka, mida peaks täitma – sellisel juhul kohaldatakse eespool nimetatud sätte lõikes a ette nähtud üldeeskirju meretranspordi kohta. Nimelt, kuigi veoautode transpordi puhul parvlaeval esineb erisusi, on seda siiski võimalik määratleda meretranspordina, ning seda kinnitab lisaks asjaolule, et seoses parvlaevade abil teostatava veoga on samas lõikes b mainitud „meretransporti", samuti ja eelkõige see, et vaatlusaluse direktiivi lisa I peatüki punktis 26 on seadusandja transpordivahendeid määratledes arvanud sellist tüüpi laevad *meretranspordi* [9] vahendite hulka ja on lõikes b sõnaselgelt sellist liiki transpordi kohta sätestanud, et „i) loomade veoruum tuleb kindlalt kinnitada sõiduki külge; sõiduk ja loomade veoruum peab olema varustatud asjakohaste kinnitusvahenditega, mis võimaldaks need kindlalt kinnitada laeva külge. Veeremilaeva kaetud tekil tuleb tagada piisav ventilatsioon vastavalt veetavate sõidukite arvule. Võimaluse korral tuleks loomi vedav sõiduk paigutada värske õhu sisselaskeava lähedale; ii) loomade veoruumil peab olema piisavalt õhuavasid või muid vahendeid piisava ventilatsiooni tagamiseks, pidades silmas, et õhu juurdepääs laeva suletud autotekile on piiratud. Loomade veoruumis ja selle igal korrusel peab olema piisavalt ruumi, et tagada piisav ventilatsioon loomade kohal ka siis, kui loomad püsti seisavad; iii) loomade veoruumi igale osale peab olema otsene juurdepääs, mis võimaldaks loomi reisi ajal vajadusel hooldada, sööta ja joota" (nende tingimuste kohta võib eelotsusetaotluse alusel eeldada, et need olid käesoleval juhul täidetud, kuna taotluse algteksti leheküljel 15 on kinnitatud, et sõidukid, millele loomad olid laaditud,

8 – Vt territoriaalsuse põhimõtte kohta 27. septembri 1988. aasta otsus liidetud kohtuasjades 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ja 125/85 – 129/85: Ahlström Osakeyhtiö jt *vs.* komisjon (EKL 1988, lk 5193, punkt 18). Vt ka 24. novembri 1992. aasta otsus kohtuasjas C-286/90: Poulsen ja Diva Navigation Corp. (EKL 1992, lk I-6019).

9 – Vt selle kohta ka komisjoni 22. juuli 2003. aasta teatis AGRI H4/MR D (2003) 18791.

vastasid direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunktis 3 esitatud „lisanõuetele").

B. *Teine küsimus*

29. Arvestades vastust esimesele küsimusele, ei ole vajalik vastata Euroopa Kohtule esitatud teisele küsimusele, millega siseriiklik kohus palub täpsustada kõnealuse direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 7 lõike b eeskirjade kohaldamist meretranspordi suhtes veeremilaeval ühendusevälisesse sihtpunkti.

27. Lünga puudumine kõnealustes eeskirjades toetab muu hulgas minu pakutud lahendust, mille kohaselt tagab sellisel juhul nagu käesolev kohaldatavate eeskirjade olemasolu juba iseenesest veetavate loomade kaitse eesmärgi saavutamise ja välistab järelikult selle, et seataks ohtu määruse nr 615/98 artiklis 1 direktiivi 91/628 nõuetele tehtud viite kasulik mõju, nagu väidab Belgia valitsus. [10]

30. Sellegipoolest analüüsin seda küsimust juhuks, kui Euroopa Kohus leiab, et eespool viidatud punkti 48 alapunkti 7 lõiget b saab kohaldada parvlaeva abil teostatud ühendusevälise meretranspordi suhtes.

28. Esitatud põhjendustele tuginedes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata siseriikliku kohtu esimesele küsimusele nii, et loomade vedamise suhtes veeremilaeva pardal kolmandatesse riikidesse ei saa analoogia alusel kohaldada direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõike b erisätteid, milles viidatakse üksnes regulaarsele parvlaeva transpordile ühenduse kahe geograafilise punkti vahel.

31. Siseriiklik kohus palub eelkõige täpsustada, kas vastavalt punkti 48 alapunkti 7 lõikele b ja alapunkti 4 lõikele d, millele see viitab, tuleb 29-tunnise veo puhul veeremilaeval järgida nõuet teha pärast esimese 14 tunni möödumist puhkepaus.

10 – Vajaduse kohta tõlgendada ühenduse õiguse sätteid nii, et säiliks nende kasulik mõju, vt eelkõige 24. veebruari 2000. aasta otsus kohtasjas C-434/97: komisjon *vs.* Prantsusmaa (EKL 2000, lk I-1129, punkt 21) ja 4. oktoobri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-403/99: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 2001, lk I-6883, punkt 28).

32. Leian, et sellele küsimusele tuleb vastata eitavalt.

33. Nimelt lisaks praktilistele raskustele, mis veeremilaeval tekiksid, kui see peaks randuma sadamas või selle läheduses selleks, et loomadele saaks anda puhkeaja, tuleb vaatlusaluste eeskirjade tõlgendamisel võtta arvesse selle seatud eesmärke ning eeskätt direktiivi lisa punkti 48 alapunktis 4 ette nähtud ja sama peatüki alapunktis 7 viidatud vähemalt ühetunnise puhkeaja peamist ülesannet ning sellest tulenevat sellise puhkeaja tegeliku vajaduse puudumist meretranspordi puhul parvlaeval.

34. Tuleb meenutada, et kõnealuse vähemalt ühetunnise pausi eesmärk on võimaldada vedajal tagada loomadele vajalik hooldus seoses hügieeni, söötmise ja jootmisega. On aga ilmne, et selliste toimingute jaoks tuleb maanteeveo puhul sõiduk peatada, mis ei kehti praamiveo puhul, mille korral – nagu eespool punktis 26 tõdetud – saab ja tuleb loomi sööta ja joota ka selle transpordietapi käigus. Pealegi võib seoses praamiveoga ette kujutada, et kuigi loomad on veoautos, ei tule neil taluda maanteeveole omast põrutamist ja raputust ning nende vedu toimub ka selles suhtes paremates tingimustes, nii et kõnealune ühetunnine paus on seetõttu ülemäärane.

35. Juhul kui Euroopa Kohus ei nõustu eespool toodud vastusega esimesele küsimusele, teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata teisele küsimusele, et loomade suhtes, keda veetakse veoautoga, mis on laaditud direktiivi 91/628 lisa I peatüki punkti 26 lõike b nõuetele vastavale praamlaevale, ei kohaldata pärast 14-tunnist vedu vähemalt ühetunnise puhkeaja nõuet.

C. *Kolmas küsimus*

36. Kõnealuse veo määratlemine meretranspordina käesoleva ettepaneku punkti 26 kohaselt tähendab seda, et kui sellist liiki transpordi jaoks ei ole konkreetseid sätteid, siis tuleb selle suhtes kohaldada direktiivi 91/628 lisas ette nähtud meretransporti käsitlevaid üldsätteid.

37. Järelikult on ennekõike vajalik kindlaks teha, kas käesolevas asjas oleks tulnud kohaldada direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõiget b, mille kohaselt „meretranspordi puhul regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, tuleb loomadele pärast mahalaadimist sihtkoha sadamas või selle vahetus läheduses anda 12 tundi puhkust, [välja arvatud] kui veo kestus merel on selline, et see kuulub [ala]punktides 2–4 sätestatud üldkava alla.”

38. Kohtuasja asjaoludest ei tulene mingil moel, et mereveo kestus ei kuuluks teekonnaplaani alla, mida vedamise eest vastutav personal peab direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii teise taande kohaselt laskma „[…] kinnitada pärast seda, kui heakskiidetud piiriületuspunkti või liikmesriigi poolt määratud väljumispunkti pädev asutus on teostanud kontrolli" ning „kui riiklik veterinaararst on loomad üle kontrollinud ja hinnanud nad teekonna jätkamiseks sobivaks."

39. Seega võib mõistlikult leida, et käesoleval juhul ei saa kohaldada direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõiget b, vaid üksnes selle lõiget a, mille kohaselt „loomi ei tohi vedada meritsi, kui veo maksimaalne kestus ületab" kaheksa tundi „kui punktides 3 ja 4 sätestatud tingimused ei ole täidetud, välja arvatud veo kestused ja puhkeajad."

40. Kui vedu toimub parvlaeval liikmesriigi sadama ja kolmanda riigi sadama vahel, siis ei saa direktiivi lisa VII peatüki punkti 48 alapunkti 7 lõike b kohaldamine, tuginedes selle sätte grammatilisele tõlgendamisele ja arvestades käesoleva ettepaneku punktis 26 tõdetut, jätta kaasa toomata 12-tunnise puhkeaja andmise vajaduse välistamist pärast seda, kui parvlaeval veetavad loomad jõuavad sihtkoha sadamasse ja võimalust alustada kohe järgmist 28-tunnist [11] vedu maanteel, kui on täidetud kolm tingimust: esiteks see, et meretransport parvlaeval kuulub nimetatud teekonnaplaanis sisalduvasse veo üldkavva, teiseks asjaolu, mis käesolevas asjas tuleneb eelotsusetaotluse algteksti leheküljel 15 esitatud kinnitusest, et asjaomane parvlaev vastab punkti 48 [alapunkti] 3 nõuetele, ja kolmandaks see, et on võetud kõik meetmed, mis on sõnaselgelt ette nähtud direktiivi 91/628 lisa I peatüki punkti 26 lõike b alapunktides i, ii ja iii, millele on viidatud käesoleva ettepaneku punktis 26 (asjaolu, mida ei saa välistada, nagu mainitud, arvestades, et parvlaev vastab eespool viidatud punkti 48 [alapunkti] 3 nõuetele).

41. Kõnealuse puhkeaja vajaduse saab sellise tõlgenduse põhjal konkreetselt välistada, kui lisaks eelotsusetaotluses juba kinnitatud andmetele saaks arvestada nende kahe asjaoluga, mida on mainitud käesoleva ettepaneku eelmises punktis.

42. Eelotsusetaotluses väljendatakse siiski kahtlust, kas selline lähenemine on käesolevas asjas võimalik, vaatamata sellele, et siin on tegemist loomade veoga kolmandasse riiki ja praamisõiduga, mis kestis 41 tundi

11 – Seevastu, kui transport praamlaeval toimub kahe liikmesriigi sadamate vahel, ei ole võimalik põhimõtteliselt 12-tunnist puhkeaega vältida, sest isegi kui see puhkeaeg eeldab koostööd sihtkoha sadama haldajaga, on see koostöö, mida kolmandate riikide ametiasutused ei ole kohustatud tegema, kohustuslik liikmesriikide ametiasutustele. Just seetõttu tuleb juhul, kui merevedu sellise vahendiga kestab kauem kui punkti 48 alapunkti 7 lõikes b ette nähtud kestus, anda veistele liikmesriigi sadamasse jõudmisel kõnealune puhkeaeg. Seevastu kui veoaeg seda kestust ei ületa, ei pea veistele põhimõtteliselt seda puhkeaega andma ja nende vedu võib vahetult jätkuda.

ning millele järgnes ligi viie tunni pikkune maanteevedu, nii et kogu sõidu kestus oli 46 tundi.

43. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on tal kahtlusi asjaolu tõttu, et kõnealuste sätete grammatilisele tõlgendusele tugineva lahenduse tagajärg oleks see, et loomade vedamisel ühenduse sadamast kolmanda riigi sadamasse ei kehtiks ühtegi ajalist piirangut, isegi kui vedu kestaks palju kauem kui 46 tundi ja ulatuks mitme päevani; selline tulemus ei oleks kooskõlas kõnealuste õigusnormide loomakaitse eesmärgiga.

44. Neid teleoloogilist laadi kahtlusi tuleb arvesse võtta. Selleks tuleb eriti tähelepanu pöörata: a) eelotsusetaotluse esitanud kohtu vastuväidetele Finanzgericht Hamburgi 2. veebruari 2006. aasta otsuse põhjendustele, milles eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul rakendati nimetatud lähenemist, ja b) mainitud kaalutlusele, mille kohaselt võib transpordi korral ühenduse geograafilise punkti ja kolmandas riigis asuva geograafilise punkti vahel sellise transpordi suhtes nagu kõne all käesoleval juhul, põhimõtteliselt mitte kehtida ühtegi ajalist piirangut.

45. Mis puutub põhjendustesse, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtluse alla seab, siis nendega väidetakse tema sõnul, et „loomade parvlaevaga vedamise etapi suhtes tuleb kahtlemata kohaldada puhkeaja nõuet” [12]. Sellel väitel puudub eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul alus, sest direktiivi 91/628 artikli 2 lõike 2 punktis h on „puhkeaeg” määratletud kui „pidev ajavahemik teekonna käigus, mille kestel loomi ei veeta transpordivahendiga.”

46. Kõnealune etteheide ei saa olla otsustav, sest kui Finanzgericht Hamburg kvalifitseeris aja, mil loomi veeti parvlaevale laaditud sõidukites, „puhkeajana”, siis võib väita, et ta oleks sellena kvalifitseerinud ka aja, mil loomi veetakse laadituna otse nende vedamiseks kohandatud laevale (ajavahemik, mida ei saa kindlasti arvata kõigepealt merel ja seejärel maanteel toimuva veo kestuse alla). Seega tuleb tõdeda, et kasutades kõnealust väljendit, soovis ta sellega kinnitada, et esimest tüüpi transpordi aega tuleb selle mõju poolest käsitleda sellisena, mida saab *võrdsustada* puhkeajaga; ta oleks nii kinnitanud ka teist tüüpi transpordi aega samamoodi kvalifitseerides. Sarnaselt väitis komisjon Euroopa Kohtule esitatud märkustes, et parvlaevadele laaditud sõidukite vedu ei saa direktiivi 91/628 määratluste tähenduses käsitleda ei veo- ega puhkeajana.

12 – Eelotsusetaotluses on täpsustatud, et seda järeldust tehes läks Finanzgericht Hamburg vastuollu Viini Verwaltungsgerichtshofiga, kes oli 30. juuni 2005. aasta otsuses kinnitanud, et erand 12-tunnise puhkeaja reeglist on võimalik vaid siis, kui vedu parvlaeval ei ületa 14 tundi.

47. Mis puutub väitesse, mille kohaselt võib põhimõtteliselt juhtuda, et ühenduse geograafilise punkti ja kolmandas riigis asuva geograafilise punkti vahelise transpordi puhul võib sellise transpordi suhtes, nagu on kõne all käesoleval juhul, mitte kehtida ühtegi ajalist piirangut, siis selle esimene puudus väljendub kohe asjaolus, et rääkides enesele vastu, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus ise Euroopa Kohtul täpsustada, kas juhul, kui parvlaevadele laaditud sõidukites loomade vedamise kestus ei ole oluline, algab vahetult pärast veokite mahalaadimist kolmanda riigi sadamas järgnev maanteeveo 28-tunnine ajavahemik (mis viitab ilmselgelt selle möönmisele, et ka siis, kui on tegemist maanteeveoga kolmandas riigis, on selle kestusel piirangud).

48. Kuid kõnealuse väite sellele puudusele lisandub veelgi määravam asjaolu: isegi kui direktiivi sätetes ei ole kuskil viidatud kolmanda riigi territooriumil toimuvale maanteeveole, siis tuleb süsteemi üldisest mõttest lähtudes tõdeda, et sõidu minimaalset 29-tunnist kestust tuleb kohaldada ka sellise transpordi suhtes. Vastupidisel juhul ei täidetaks kõnealuste õigusnormide üldeesmärki, mis seisneb loomade heaolu tagamises.

49. Järelikult, kui parvlaevale laaditud sõidukitega toimunud loomade veo kestusel ei ole tähtsust kui on täidetud käesoleva ettepaneku punktides 39–41 esitatud tingimused, puudub oht, et kui sellele järgneb kohe loomade maanteevedu, siis võib see kesta katkematult mitu päeva, kui arvestada, et maanteevedu võib tingimusteta kesta vaid 14 tundi, misjärel tuleb teha vähemalt ühetunnine puhkepaus.

50. Käesoleva ettepaneku punktides 23 ja 24 esitatud kaalutlused seoses raskustega, mis esineksid, kui direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 lõiget b tõlgendada selliselt, et parvlaevale laaditud veokis loomi transportiv isik on kohustatud need loomad kolmanda riigi sihtkoha sadamas 12-tunniseks puhkeajaks maha laadima, arvestades, et see eeldaks asjaomase riigi ametiasutuste koostööd ja sellise koostöö puudumisel oleks võimatu muuta ühenduse õigusnormide kohaldamine väljaspool „ühenduse territooriumi" kohustuslikuks, ei sea kahtluse alla käesoleva ettepaneku eelmises punktis toodud kaalutlusi.

51. Nimelt ei oleks punkti 48 alapunkti 4 lõikes d ette nähtud vähemalt ühetunniseks puhkeajaks vaja kolmanda riigi ametiasutuste mingisugust koostööd, arvestades et, nagu on mainitud käesoleva ettepaneku punktis 46, määratleb direktiivi 91/628 artikli 2 lõike 2 punkt h puhkeaega „pideva ajavahemikuna teekonna käigus, mille kestel loomi ei veeta transpordivahendiga." Sellest tuleneb, et loomadele puhkepausi andes ei tule neid maha laadida.

52. Seetõttu teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata kolmandale küsimusele nii, et

mereveo puhul regulaarse otseühenduse abil ühenduse geograafilise punkti ja kolmanda riigi geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse parvlaevale ilma loomi maha laadimata, tuleb sellise veo kestust käsitleda ebaolulisena tingimusel, et loomi joodetakse ja söödetakse regulaarselt nii, et kui see tingimus on täidetud, võib pärast veoki mahalaadimist sihtkoha sadamas vahetult alata järgmine 28-tunnine maanteeveo ajavahemik.

54. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuse nende kahe osa loogilise järjestuse põhjal on ilmne, et küsimuse puhul on keskseks probleem, mis puudutab seda, kas direktiiviga – ja mitte üksnes selle kohtu küsimuse esimese osa esemeks oleva sättega – on kooskõlas vedaja tegevus tervikuna: kogu tegevus, mis ei hõlma üksnes teekonnaplaani eelnevalt tehtud trükitud sissekande kohast programmi, vaid ka: a) sellele hiljem antud allkirja, millega vedaja kinnitab veo lõpus, et ta on tegelikkuses igal ettenähtud ajal ja ettekirjutatud viisil loomadele taganud teekonnaplaanis mainitud hoolduse, ja b) samasisulisi vande all antud ütlusi, mida eelotsusetaotluse leheküljel 3 esitatu kohaselt vedamise eest vastutav isik andis ja mida Zollamt Salzburg, Erstattungen käsitles ebaolulisena.

D. *Neljas küsimus*

53. Neljanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks teada, „kas direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii esimesest taandest tuleb aru saada nii, et vedamise eest vastutav personal peab märkima teekonnaplaanis ajad, kui loomi praamiveo ajal söödeti ja joodeti," ja teiseks, kas „eelnevalt tehtud trükitud sissekanne", mille kohaselt praamiveo ajal „loomi söödetakse ja joodetakse õhtul, hommikul, lõuna ajal, õhtul, hommikul" ei vasta direktiivi 91/628 nõuetele ning „seega toob asjaolu, et puuduvad sissekanded loomade eest hoolitsemise kohta, õigusliku tagajärjena kaasa õiguse kaotamise ekspordi-toetusele, juhul kui nimetatut ei ole võimalik muud moodi tõendada."

55. Selleks et kõnealusele küsimusele eelmises punktis esitatu mõttes adekvaatselt vastata, tuleb tõlgendada direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii koos sama punkti d alapunkti ii teise taandega ning selle direktiivi artikli 5 A osa lõike 2 punktiga f.

56. Direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii kohaselt peab vedaja tagama, et vedamise eest vastutav personal „märgib teekonnaplaanis ajad ja kohad, kus veetavaid loomi teekonna ajal *söödeti* ja *joodeti*"; sama punkti esimeses taandes on

omakorda ette nähtud, et teekonnaplaani originaal „*on* nõuetekohaselt ja õigeaegselt asjakohaste isikute poolt *koostatud ja täidetud*." [13]

57. Põhikohtuasjas kaebuse esitaja tõi Euroopa Kohtule esitatud kirjalikes märkustes esile, et kõnealuses sättes on eristatud „koostamist" ja „täitmist", ning asjaolu, et selles on ette nähtud, et need kaks formaalsust – ning seega mõlemad eraldi – tuleb rakendada „õigeaegselt".

58. Viidates eelotsusetaotluse punktis 5.2 esitatule selle kohta, et vedaja kinnitas veo lõpus teekonnaplaanile oma allkirja andes, et ta on tegelikkuses loomade eest igal eelnevalt ette nähtud hetkel hoolitsenud, järeldab põhikohtuasjas kaebuse esitaja sellest, et kui teekonnaplaani eelnevalt tehtud trükitud sissekanne nende aegade kohta, mil loomi peab söötma ja jootma, vastab koostamise nõudele, siis hilisem allkiri vastab täitmise nõudele. Ilmselgelt peab ta silmas seda, et teekonnaplaani täitmisega allkirja teel on kõnealustes sätetes ette nähtud nõue selle allkirja ja eelnevalt trükitud programmi vahelise seose abil täidetud. Seda seetõttu, et: a) täpsustust, et kõnealused toimingud tuleb teha „õhtul, hommikul, lõuna ajal, õhtul, hommikul", koos selles sisalduva sõnade „õhtul, hommikul" kordusega, võib õigustatult mõista mitte üldise märkusena, vaid viitena erinevatele ja kindlaksmääratavatele hetkedele asjaomase teostatava veo jooksul, mis kestis aktide kohaselt 41,5 tundi ning hõlmas seega täpselt lisaks „õhtule, hommikule, lõunale" veel ühte „õhtut" ja „hommikut", ja b) teekonnaplaanis esitatud programmi selline täpsus võis muuta selle järgimise punkt-punktilt kinnitamise tarbetuks ja veo lõpuhetke „sobilikuks" teekonnaplaani kuuluva tunnistuse lõpliku allkirjaga täitmiseks. Ilmselt just sel põhjusel, et põhikohtuasjas kaebuse esitaja toetab eelmises kahes punktis toodud kaalutlust, ei ole tema märkustes viidatud nende vande all antud ütluste võimalikule tõenduslikule jõule, mis esitati hiljem eelotsusetaotluse punkti 3 kohaselt Zollamt Salzburg, Erstattungenile tulemusetult.

59. Selliselt kirjeldatuna ei vasta viis, mil põhikohtuasjas kaebuse esitaja enda sõnul täitis direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunktis ii sätestatud nõudeid, küll täpselt alapunktis ii sisalduvatele ettekirjutustele, mille kohaselt peab vedaja tagama, et „vedamise eest vastutav personal märgib teekonnaplaanis ajad ja kohad, kus veetavaid loomi teekonna ajal söödeti ja joodeti" – sest (lisaks asjaolule, et mereveo puhul ei ole lihtne märkida „kohta", kus toimingud tehti) eeskirju, mida vedamise eest vastutav isik

13 – Kohtujuristi kursiiv.

eeldatavalt järgis, ei saa käsitleda sobivatena söötmise ja jootmise aja määratlemiseks.

60. Kui aga täiendada, nagu käesoleva ettepaneku punktis 55 mainitud, direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii ja sama punkti d teise taande sätteid sama lõike 2 punktis f sätestatuga, siis ei saa mainitud ebatäpsest täitmisest järeldada, nagu eelotsusetaotluse (punkt 3) kohaselt tegi Zollamt Salzburg, Erstattungen, et loomi ei söödetud ega joodetud 46 tunni jooksul ja et seetõttu kaotab eksportija õiguse saada eksporditoetust.

61. Direktiivi 91/628 kõnealuse artikli 5 A osa lõike 2 punkti f alapunkti ii, mida tuleb loomulikult arvesse võtta, kui tõlgendatakse süstemaatiliselt lõiget 2 tervikuna, on sätestatud, et „vedaja […] tõendab, et vedamise ajal on loomade toidu- ja joogivajaduste rahuldamiseks […] võetud meetmed ka juhul, kui teekonnaplaani on muudetud."

62. Eeltooduga andis ühenduse seaduseandja ühemõtteliselt mõista, et ei soovi muuta absoluutseks direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunktis ii ette nähtud eeskirju, mille kohaselt tuleb tõendada, et loomi on regulaarselt söödetud ja joodetud. See on konkreetne tõend „vedamise ajal […] loomade toidu- ja joogivajaduste" rahuldamisest, mis on ühenduse seadusandja jaoks peamine tõend, mida vedaja peab esitama.

63. Zollamt Salzburg, Erstattungeni poolt absoluutse jõu andmisest sellele sättele tuletatav direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii täpselt järgimata jätmine läheks lisaks vastuollu selle seisukohaga, mis käsitleb olulistena kõiki käesoleva asja faktilisi asjaolusid, sealhulgas eksportija poolt esitatuid, mida tuleb Euroopa Kohtu poolt kohtuasjas Viamex Agrar ja Zuchtvieh-Kontor GmbH (ZVK) [14] tehtud otsuse alusel järgida selle viite tõlgendamisel ja kohaldamisel, mis on määruse nr 615/98 artiklis 1 ja artikli 5 lõikes 3 tehtud direktiivile 91/628.

64. Nimetatud kohtuotsuste aluseks olnud eelotsusetaotlused esitati siseriiklike kohtuvaidluste raames, kus oli vastuolu tõttu õiguskindluse ja proportsionaalsuse põhimõttega tõstatatud küsimus selle viite kehtivuse kohta seoses asjaoluga, et mõlemad sätted a) seavad elusveiste eksporditoetuste maksmise tingimuseks selle, et loomade vedamisel kuni nende esimese mahalaadimiseni lõppsihtkohaks olevas kolmandas riigis on järgitud kõnealuse direktiivi sätteid, ja b) nende eesmärk oli välistada eksporditoetuste maksmine ka juhul kui vähemalt ühte neist sätetest on rikutud.

14 – 17. jaanuari 2008. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-37/06 ja C-58/06: Viamex Agrar Handel ja ZVK (EKL 2008, lk I-69).

65. Euroopa Kohus vastas talle esitatud küsimustele sedastades enneköike, et „määruses nr 615/98 direktiivile 91/628 tehtud üldise viite eesmärk on […] tagada, et järgitaks nimetatud direktiivi vastavaid norme, mis reguleerivad elusloomade heaolu ja eelköige loomade kaitset vedamise ajal;” [15] ta järeldas sellest, et kõnealust viidet ei saa kehtetuks tunnistada, kuna seda ei saa tõlgendada nii, nagu hõlmaks see direktiivi 91/628 köiki norme ja eelköige neid, millel ei ole nimetatud direktiivi peamise eesmärgiga mingisugust seost. [16] Seejärel, olles meelde tuletanud tähendust, mida on traditsiooniliselt omistatud proportsionaalsuse põhimõttele, mille kohaselt „juhul, kui on võimalik valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb rakendada köige vähem piiravat meedet, ning tekitatud piirangud peavad olema vastavuses seatud eesmärkidega”, [17] kinnitas ta, et pädevad siseriiklikud ametiasutused peavad seda põhimõtet määruse nr 615/98 kohaldamisel järgima. [18]

66. Lähenemine, mida Euroopa Kohtu sõnul tuleb siseriiklikel kohtutel järgida, kui nad tõlgendavad ja kohaldavad norme, mis seovad eksporditoetuste süsteemi veiste heaolu kaitsega nende vedamise ajal, on ilmne. See lähtub kahest järgmisest kriteeriumist:

1) tõlgendada kõnealuse direktiivi norme, mis on mõeldud üksteist ja neid sisaldavat õigusakti tervikuna täiendama, andes igaühele neist ja neile määruses nr 615/98 tehtud viitele erineva tähtsuse sõltuvalt sellest, kas nende otsene eesmärk on tagada direktiivi peamise eesmärgi saavutamine või on neil sellega seoses üksnes abinõu tähendus, ja

2) kohaldada direktiivi norme, valides mitmest meetmest selle, mis tagab, et võimalikud tekitatud piirangud ei lähe kaugemale sellest, mis on loomade heaolu kaitse eesmärgi saavutamiseks vajalik.

67. Ei ole kahtlust, et käesoleva ettepaneku punktides 63–64 kirjeldatu vastab kriteeriumidele, mida Euroopa Kohtu käesoleva ettepaneku punktides 63–66 viidatud kohtuotsuses täpsustatu põhjal tuleb järgida.

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

IV. Ettepanek

68. Tuginedes eespool viidatud õiguslikule raamistikule ja järeldustele, milleni ma käesoleva juhtumi asjaolude ja eespool punktides 63–66 toodud Euroopa Kohtu sedastatud kriteeriumide analüüsist tulenevalt nende tõlgendamise osas jõudsin, teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Unabhängiger Finanzsenati esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Loomade vedamise suhtes veeremilaeva pardal kolmandatesse riikidesse ei saa analoogia alusel kohaldada nõukogu 19. novembri 1991. aasta direktiivi 91/628/EMÜ, mis käsitleb loomade kaitset vedamise ajal ja millega muudetakse direktiive 90/425/EMÜ ja 91/496/EMÜ, lisa punkti 48 alapunkti 7 lõike b erisätteid, milles viidatakse üksnes regulaarsele parvlaeva transpordile ühenduse kahe geograafilise punkti vahel.

2. Mereveo puhul regulaarse otseühenduse abil ühenduse geograafilise punkti ja kolmanda riigi geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse parvlaevale ilma loomi maha laadimata, tuleb sellise veo kestust käsitleda ebaolulisena tingimusel, et loomi joodetakse ja söödetakse regulaarselt nii, et kui see tingimus on täidetud, võib pärast veoki mahalaadimist sihtkoha sadamas vahetult alata järgmine 28-tunnine maanteeveo ajavahemik.

3. Direktiivi 91/628 artikli 5 A osa lõike 2 punkti d alapunkti ii esimene taane ei pane mereveo eest vastutavale personalile absoluutset kohustust märkida teekon-

naplaanis täpsed ajad, mil veetavaid loomi söödeti ja joodeti, kui olulist eeldust eksporditoetuse saamiseks.

4. Eelnevalt tehtud trükitud sissekanne, mille kohaselt vedamise ajal loomi söödeti ja joodeti aegadel, mis vastavad piisaval määral tuvastatavatele veoetappidele, võib vastata direktiivi 91/628 nõuetele tingimusel, et tõendatakse, et neil aegadel nimetatud toimingud tehti.

Siseriikliku kohtu ülesanne on hinnata, kas selle kohta eksportija esitatud tõendid on piisavad, võttes vajadusel lisaks teekonnaplaanile arvesse ka muid tõendeid, nagu pärast veo lõppu vande all antud ütlused.