KOHTUJURISTI ETTEPANEK

PAOLO MENGOZZI

esitatud 13. märtsil 2008 [1]

I. Sissejuhatus

1. Käesolevas eelotsusetaotluses palub Finanzgericht Hamburg (Saksamaa) Euroopa Kohtul tõlgendada 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 [2] ning mida on muudetud nõukogu 29. juuni 1995. aasta direktiiviga 95/29/EÜ [3]; edaspidi „direktiiv 91/628") lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkte a ja b.

2. See taotlus esitati osaühingu Interboves GmbH (edaspidi „Interboves") ja Hauptzollamt Hamburg-Jonas (edaspidi „Hauptzollamt") vahelise vaidluse raames, mille aluseks oli viimase keeldumine maksta Interbovesile juunis 2002 taotletud eksporditoetust elusveiste eest põhjendusel, et nende loomade (mere)veo kestus ületas direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b sätestatud kestuse.

II. Õiguslik raamistik

3. Nõukogu 17. mai 1999. aasta määruse (EÜ) nr 1254/1999 veise- ja vasikalihaturu ühise korralduse kohta [4] artikli 33 lõike 9 kohaselt peavad elusloomade eksporditoetuse maksmisel olema täidetud tingimused, mis on kehtestatud loomade heaolu ja eelkõige loomade kaitset transportimisel käsitlevate ühenduse sätetega.

4. 18. märtsil 1998 võttis Euroopa Ühenduste Komisjon vastu 18. märtsi 1998. aasta määruse (EÜ) nr 615/98, millega kehtestatakse eksporditoetuste süsteemi üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses elusveiste heaoluga vedamise ajal. [5] See määrus, mille aluseks oli nõukogu 27. juuni 1968. aasta määrus (EMÜ) nr 805/68 veise- ja vasikalihaturu ühise korralduse kohta, [6] eelkõige selle

1 – Algkeel: prantsuse.
2 – EÜT L 340, lk 17; ELT eriväljaanne 03/12, lk 133.
3 – EÜT L 148, lk 52; ELT eriväljaanne 03/17, lk 466.
4 – EÜT L 160, lk 21; ELT eriväljaanne 03/25, lk 339.
5 – EÜT L 82, lk 19.
6 – EÜT L 148, lk 24.

artikli 13 lõige 9 [7], ning mis eelnes määrusele nr 1254/1999, kehtis 13. aprillini 2003; sellest alates asendas seda komisjoni 9. aprilli 2003. aasta määrus (EÜ) nr 639/2003, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 1254/1999 seoses eksporditoetuste andmise nõuetega, mis käsitlevad elusveiste heaolu veo ajal. [8] Enne määruse nr 639/2003 vastuvõtmist esitatud ekspordideklaratsioonide suhtes – kaasa arvatud selle suhtes, millega on tegemist põhikohtuasjas – kohaldati seega määrust nr 615/98. [9]

5. Määruse nr 615/98 artiklis 1 on ette nähtud, et määruse nr 805/68 artikli 13 lõike 9 teise lõigu kohaldamisel on elusveiste eksporditoetuste maksmise tingimuseks see, et loomade vedamisel kuni nende esmakordse mahalaadimiseni lõppsihtkohaks olevas kolmandas riigis oleks järgitud direktiivis 91/628/EMÜ ja määruses nr 615/98 sätestatud tingimusi.

6. Direktiivi 91/628 artikli 2 lõige 2 sisaldab järgmisi mõisteid:

„[…]

b) vedu – transpordivahendi abil teostatav loomade liikumine, mis sisaldab loomade peale- ja mahalaadimist;

[…]

g) teekond – loomade vedu lähtekohast sihtkohta;

h) puhkeaeg – pidev ajavahemik teekonna käigus, mille kestel loomi ei veeta transpordivahendiga.

[…]”

7. Direktiivi 91/628 lisa I peatüki punkti A alapunkti 2 alapunktis d on ette nähtud, et vedamise ajal tuleb loomi joota ja anda neile sobivat sööta sama lisa VII peatükis sel eesmärgil sätestatud ajavahemike järel.

7 – Määruse nr 805/68 artikli 13 lõike 9 teise lõigu sõnastus langes kokku määruse nr 1254/1999 artikli 33 lõike 9 sõnastusega.
8 – ELT L 93, lk 10; ELT eriväljaanne 03/38, lk 414.
9 – Vt määruse nr 639/2003 artikkel 9.

8. Direktiivi 91/628 lisa VII peatüki punkt 48 käsitleb eelkõige teekonna ja puhkeaja kestusi. Selles peatükis on sätestatud:

„[…]

2. Punktis 1 osutatud liikide hulka kuuluvate loomade vedu ei tohi kesta üle kaheksa tunni.

3. Punktis 2 osutatud veo maksimaalset kestust võib pikendada, kui transpordivahend vastab järgmistele lisanõuetele:

– põrandal on piisavalt allapanu,

– transpordivahendis on sobiv sööt vastavalt veetavatele loomaliikidele ja veo kestusele,

– loomadele on otsene juurdepääs,

– transpordivahendis on piisav ventilatsioon, seda võib reguleerida sõltuvalt temperatuurist (sise- ja välistemperatuur),

– transpordivahendis on teisaldatavad paneelid eraldi lahtrite moodustamiseks,

– sõidukitel on seadmed veevarustusesüsteemiga ühendamiseks peatuste ajal,

– sigade vedamiseks ettenähtud veokitel peab olema piisavalt vett sigade jootmiseks teekonna ajal.

4. Jootmise ja söötmise ajavahemikud, veo kestus ja puhkeajad maanteesõidukite kasutamisel, mis vastavad punkti 3 nõuetele, on määratletud järgmiselt:

[…]

d) Kõikidele teistele punktis 1 osutatud liikidesse kuuluvatele loomadele [10] tuleb pärast 14-tunnist teekonda anda vähemalt ühetunnine puhkeaeg, mis on piisav selleks, et anda neile eelkõige vedelikku ja vajaduse korral ka sööta. Pärast sellist puhkeaega võib neid vedada veel 14 tundi.

5. Pärast sätestatud veo kestust tuleb loomad maha laadida, sööta ja joota ning lasta neil puhata vähemalt 24 tundi.

[…]

7. a) Loomi ei tohi vedada meritsi, kui veo maksimaalne kestus ületab punktis 2 sätestatud kestuse, kui punktides 3 ja 4 sätestatud tingimused ei ole täidetud, välja arvatud veo kestused ja puh-
keajad.

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 juhul, kui veo kestus merel on selline, et see kuulub punktides 2–4 sätestatud üldkava alla.

8. Loomade huvides võib punktides 3 ja 4 ning punkti 7 alapunktis b osutatud veo kestust pikendada kahe tunni võrra, võttes arvesse eelkõige sihtkoha lähedust.

[…]”

III. Põhikohtuasja asjaolud, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

9. Interboves teatas 12. juunil 2002 Hauptzollamtile 33 elusveise eksportimisest endisesse Jugoslaavia Liitvabariiki, taotledes selle eest eksporditoetust.

10 – Tegemist on veistega, välja arvatud vasikad.

10. Hauptzollamt keeldus 23. juuli 2003. aasta otsusega toetuse maksmisest põhjendusel, et Interboves ei järginud loomade veo ajal direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkti b.

11. Oma otsuses selgitas Hauptzollamt, et Interbovesi esitatud transpordikava analüüsi kohaselt veeti veiseid 23 tundi, st 14 tundi ja 30 minutit meritsi ro-ro-parvlaeva pardal Barist (Itaalia) Igoumenitsasse (Kreeka) ning 8 tundi ja 30 minutit maad mööda kuni Evzonini, mis on piiripunkt Kreeka ja endise Jugoslaavia Makedoonia Vabariigi vahel, ilma et oleks olnud mingit puhkeaega. Võttes arvesse, et direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b on sätestatud, et pärast 14-tunnist teekonda tuleb loomadele pärast mahalaadimist sihtkoha sadamas või selle vahetus läheduses anda 12 tundi puhkust, kui tegemist on loomadega, keda veetakse meritsi ühenduse kahe geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, keeldus Hauptzollamt seega eksporditoetust maksmast.

12. Hauptzollamt jättis 21. juuni 2005. aasta otsusega rahuldamata vaide, mille Interboves esitas eksporditoetuse maksmisest keeldumise peale, leides, et mere ületamise kestust tuleb lugeda maanteeveo jätkuks – vastupidiselt Interbovesi arvamusele, et mere ületamise kestust ei tule arvata veo kestuse hulka. Et kontrollida, kas veo kogukestus on kooskõlas direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktiga b, tuli Hauptzollamti arvates seega liita mereveo kestus eelnevatele ja järgnevatele maanteeveo perioodidele, mis andis käesoleval juhul tulemuseks 32 tundi ja 45 minutit (14 tundi ja 30 minutit merevedu ning 18 tundi ja 15 minutit maanteevedu kuni sihtkohani).

13. Interboves esitas 21. juulil 2005 selle otsuse peale Finanzgericht Hamburgile tühistamiskaebuse, väites, et ta oli järginud direktiivis 91/628 sätestatut.

14. Leides, et vaidluse lahendamine sõltub direktiivi 91/628 lisa VII peatüki tõlgendamisest, mille osas oli mõningaid kahtlusi, otsustas Finanzgericht Hamburg menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi 91/628 […] lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkt a […] sätestab (loomade) mereveo peatingimuse, nii et põhimõtteliselt – ja kui on täidetud nimetatud lisa punkti 48 alapunktides 3

ja 4 […] kehtestatud tingimused – ei ole isegi siis, kui loomi veetakse ro-ro-parvlaevaga, maanteeveo perioodid enne ja pärast merevedu omavahel seotud?

2. Kas direktiivi 91/628 […] lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkt b […] sisaldab erisätet veo kohta ro-ro-tüüpi parvlaevaga ühenduse territooriumil, mida kohaldatakse kumulatiivselt punkti 48 alapunkti 4 alapunktist [d] tulenevate nõuetega, nii et pärast parvlaeva saabumist sihtkoha sadamasse algab uus maksimaalselt 29-tunnine teekond ja tuleb teha 12-tunnine puhkepaus ainult siis, kui mereveo kestus oli vastuolus direktiivi lisa punkti 48 alapunktides 2–4 sätestatud üldnormidega, milleks on maksimaalselt 29-tunnine teekond (vt punkti 48 alapunkti 4 alapunkti d)?"

15. Interboves, Hauptzollamt, Belgia, Kreeka ja Rootsi valitsus ning komisjon esitasid Euroopa Kohtu põhikirja artikli 23 alusel kirjalikke märkusi. Nende kohtukõned kuulati ära 23. mai 2007. aasta kohtuistungil, välja arvatud Hauptzollamti ja Belgia valitsuse puhul, kes ei olnud seal esindatud.

IV. Õiguslik analüüs

16. Tuleb meenutada, et direktiivi 91/628 lisa VII peatüki punktis 48 on kehtestatud eeskirjad, mis käsitlevad ajavahemikke, mille tagant tuleb selle direktiivi artikli 1 lõike 1 punktis a loetletud loomaliike, sealhulgas veiseid, nende vedamise korral joota ja sööta, ning nende teekonna ja puhkeaja kestust, välja arvatud lennutranspordi korral.

17. Selle lisa punkti 48 alapunktis 2 on täpsustatud, et veo kestus ei tohi ületada 8 tundi. Seda kestust võib siiski pikendada, kui sõiduk vastab sama lisa punkti 48 lõikes 3 ettenähtud lisatingimustele. Transpordivahendi kohta, mis on selle punkti 48 alapunktis 3 ettenähtud tingimustele vastav maanteesõiduk – milles eelotsusetaotluse esitanud kohus põhikohtuasjas ei kahtle –, on direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d sätestatud, et pärast 14-tunnist teekonda tuleb loomadele anda *vähemalt* ühetunnine puhkeaeg, eelkõige selleks, et neid sööta ja joota, mille järel võib neid jällegi vedada 14 tundi. Selle punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d on seega kehtestatud punkti 48 alapunktis 3 ettenähtud tingimustele vastavate maanteesõidukite puhul maksimaalseks veo kestuseks 28 tundi.

18. Selles osas pean vajalikuks täpsustada, et tavapärane arusaam, mida jagavad ka eelotsusetaotluse esitanud kohus ja mõned Euroopa Kohtule märkusi esitanud pooled ning mille

kohaselt lubab direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunkt d 29-tunnist veo maksimaalset kestust, on üksnes selles õigusnormis ettenähtud reegli „14+1+14” ebatäpne tõlgendus. [11] Nimelt on punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d kehtestatud ainult 28-tunnine *maksimaalne* maanteeveoaeg, mille katkestab *minimaalselt* ühetunnine puhkeaeg, kusjuures need kaks liituvat perioodi moodustavad *minimaalselt* 29-tunnise teekonna. Järelikult võib teekonna kestus olla näiteks 50 tundi, st kaks (maksimaalselt) 14-tunnist veoperioodi, mille katkestab 22-tunnine puhkeaeg.

19. Mereveo osas viidatakse direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis a normile, mis on kehtestatud punkti 48 alapunktis 2 (maksimaalselt kaheksatunnine teekonna kestus), välja arvatud juhul, kui on täidetud sama lisa punkti 48 alapunktides 3 ja 4 kehtestatud tingimused, *välja arvatud teekonna ja puhkeaja kestuse* osas. Direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkti a teksti lugemisest järeldub seega, et selle punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d ettenähtud teekonna minimaalset 29-tunnist kestust ei kohaldata üldiselt mereveo suhtes. See veoviis hõlmab siiski – nagu kõik Euroopa Kohtule märkusi esitanud pooled märkisid – vedu spetsiaalse laevaga, mis vastab samasugustele mugavustingimustele, nagu on laudas (mida nimetatakse „lautlaevaks”).

11 – Vt minu 28. veebruari 2008. aasta ettepanek kohtuasjas Schwaninger Martin (C-207/06), mis on Euroopa Kohtus veel pooleli (7. joonealune märkus).

20. Lisaks on direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b täpsustatud, et meretranspordi puhul, mis toimub regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel ja milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata (edaspidi „vedu ro-ro-parvlaevaga”), tuleb loomadele pärast mahalaadimist sihtkoha sadamas või selle vahetus läheduses anda 12 tundi puhkust, välja arvatud juhul, kui veo kestus merel on selline, et see kuulub punkti 48 alapunktides 2–4 sätestatud üldkava alla.

21. Oma esimeses eelotsuse küsimuses tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt ja esiteks teada, kas direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b silmas peetud vedu ro-ro-parvlaevaga saab liigitada mereveoks selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkti a tähenduses. Jaatava vastuse korral küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus teiseks, kas juhul, kui vedu ro-ro-parvlaevaga jääb kahe maanteeveo perioodi vahele, ei ole need viimased omavahel seotud, nagu võib eeldada samasuguse teekonnakava korral, kui meretee läbitakse lautlaevaga.

22. Oma teises küsimuses küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt, kas pärast vedu ro-ro-parvlaevaga, mille kestus näib ületavat 14 tundi, st direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d ettenähtud maksimaalse veoperioodi, tuleb loomadele selle punkti 48 alapunkti 7 alapunkti b alusel enne minimaalselt ühetunnist puhkeaega anda 12 tundi puhkust või võib maanteevedu alata otsekohe pärast maabumist ja kesta maksimaalselt 28 tundi.

23. Nendele küsimustele vastamiseks tuleb direktiivi 91/628 lisa punkti 48 tõlgendada süstemaatiliselt ja eesmärgipäraselt, mis puudutab veiste reisitingimusi maanteeveo jooksul, ro-ro-parvlaeva ja lautlaevaga toimuvate vedude vältel.

24. Nimetatud punktis 48 on transpordivahendeid eristatud kvalitatiivsete tagatiste järgi, mida need pakuvad loomade, käesoleval juhul veiste tervise kaitse osas.

25. Seega kui direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d ettenähtud maanteeveo maksimaalne kestus on 28 tundi, ei ole veiste vedamiseks sama lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis a ettenähtud lautlaevaga kehtestatud mingit maksimaalset kestust tunduvalt paremate reisitingimuste tõttu, mis see loomadele tagab.

26. Nende kahe äärmuse vahele jääb vedu ro-ro-parvlaevaga, mis on eelotsusetaotluse esitanud kohtu eelotsuse küsimuste keskmes. Kuigi veiseid ei laadita veoautost laevale nagu veo korral lautlaevaga, on neil tervisesõbralikumad tingimused kui maanteetranspordi ajal direktiivi 91/628 lisa I peatüki punktis 26 kehtestatud lisatagatiste tõttu. Erinevalt maanteetranspordist, mille ajal saavad veised raputada, on nimetatud I peatüki punkti 26 alapunktis i ette nähtud veoruumide kinnitamine, mis vähendab sõiduki loksumist veo ajal ro-ro-parvlaevaga. Samamoodi – kui maanteetranspordi kestel saab veiseid sööta ja/või joota ainult peatuse kestel, siis saab neid selle punkti 26 alapunkti iii kohaselt ülesõidu ajal edasi sööta ja joota.

27. Soovimata tõtata vastamisega eelotsuse küsimusele, tundub mulle, et ühenduse seadusandja on tunnustanud ro-ro-parvlaevaga toimuva veo iseärasusi, kui ta kehtestas direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b *ad hoc* normid, kaasa arvatud veo kestuse osas, võttes arvesse selle veo kvalita-

tiivseid tingimusi. Oma ettepaneku lõpuosas käsitlen mõju, mida need tingimused avaldavad ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestuse kindlaksmääramisele.

28. Sellises olukorras pean ma direktiivi 91/628 lisa I peatüki punkti 26 mainimise tõttu käesoleva ettepaneku punktis 26 vastama esimese eelotsuse küsimuse esimesele osale kohe, et jääks mingit kahtlust, et vedu ro-ro-parvlaevaga tuleb pidada mereveoks. Nagu mul oli juba võimalus märkida eespool viidatud ettepanekus, mille ma esitasin kohtuasjas Schwaninger Martin, kuulub vedu ro-ro-parvlaevaga vaatamata oma iseärasustele mereveo hulka. [12] Pealegi viitab direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkt b sellele veoviisile kui „mereveole".

29. Seetõttu ma arvan, et võib ilma suurema kõhkluseta väita, et nimetatud punkti 48 alapunkti 7 alapunktis a on kehtestatud merevedu, kaasa arvatud ro-ro-parvlaevaga vedu käsitlevad üldsätted. Sellest tuleneb, et eespool viidatud sätet kohaldatakse iga liiki mereveo suhtes, mis vastab punkti 48 alapunktides 2–4 kehtestatud tingimustele, välja arvatud teekonna kestuse ja puhkeaja osas.

12 – Punkt 26.

30. Et vastata eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimesele küsimusele täielikult, tuleb teha selgeks, kas need kaks maanteeveo perioodi – nii see, mis eelneb veole ro-ro-parvlaevaga, kui ka see, mis järgneb – on omavahel seotud.

31. Selles osas on põhikohtuasja hageja ja komisjon seisukohal, et need kaks maanteeveo perioodi ei ole *kunagi* seotud. Rootsi valitsus väidab vastupidi, et need on *alati* omavahel seotud, sest tegemist on ühe katkematu reisiga. See valitsus täpsustab ka, et tema väide on ainsana kooskõlas direktiivi 91/628 eesmärgiga.

32. Minu arvates ei saa esitatud küsimusele vastata nii kategooriliselt. Nagu ma hiljem näitan, tuleb nende kahe maanteeveo perioodi kokkuliitmise vajadust hinnata lõpuks ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestuse järgi, st selle järgi, kas selle veo kestus ulatub või ei ulatu direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d ettenähtud kestuseni.

33. Ma juba märkisin, et veol ro-ro-parvlaevaga on eriomadusi vaatamata sellele, et see on merevedu. Ühenduse seadusandja on neid omadusi tunnustanud direktiivi 91/628 sätetes, eelkõige selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b. Sellega seoses tähendab viitamine selle sätte lõpus nimetatud lisa punkti 48 alapunktides 2–4 toodud üldisele skeemile, et vastupidi mereveo suhtes üldiselt kohaldatavale normidele (punkti 48 alapunkti 7 alapunkt a) tuleb selle lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d ettenähtud 28-tunnine veo maksimaalne kestus kõne alla veiste veo korral ro-ro-parvlaevaga. Tuleb siiski täpsustada, et mereveo jooksul ei ole selle punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d silmas peetud puhkeajal mõtet. Nimelt tuleb loomi, olgu siis lautlaevadel või ro-ro-parvlaevadel, ikkagi joota ja/või sööta: esimesel juhul tingimuste tõttu, mis sarnanevad laudatingimustele, teisel juhul seepärast, et tuleb järgida direktiivi 91/628 lisa I peatüki punkti 26 alapunktis iii kehtestatud tingimusi, mis võimaldavad tagada loomade jootmise ja söötmise.

34. Sellest järeldub, et kui ro-ro-parvlaevaga toimuva veo puhul on täis saanud ettenähtud 28-tunnine periood, tuleb loomadele selle punkti 48 alapunkti 7 alapunkti b kohaselt anda sihtkoha sadamasse jõudmisel 12 tundi puhkust. Selle kohta tuleb täpsustada, et kõnesolevas sättes ettenähtud 12 tunnil on samasugune enne puhkeaega toimunud veoperioodide „kompenseerimise" otstarve nagu direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunktis 5 ettenähtud 24-tunnisel perioodil, mida kohaldatakse maanteetranspordi suhtes. See tähendab, et pärast 12-tunnist puhkeaega, mis järgnes 28-tunnisele veole ro-ro-parvlaevaga, võib alata uus veoperiood.

35. Sellist 12-tunnise puhkeaja otstarbe tõlgendust kinnitab esiteks direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkti b sõnastus, milles ei ole viidatud selle lisa punkti 48 alapunktile 5, ning teiseks ro-ro-parvlaevaga toimuva veo laad, mis võimaldab, nagu juba eespool selgitatud, loomadele tervisesõbralikumad reisitingimused kui maanteetranspordi korral.

36. Juhul kui vedu ro-ro-parvlaevaga jääb kahe maanteetranspordi perioodi vahele – juhtum, mida peab silmas eelotsusetaotluse esitanud kohus –, sõltub seos nende kahe vahel minu arvates ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestusest.

37. Kui ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestus ulatub maksimaalse 28-tunnise perioodini, kompenseerib 12-tunnine puhkeaeg, mis veistele tuleb anda, enne seda toimunud ükskõik missuguse veoviisi kestuse.

38. Kui ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestus ei ulatu maksimaalse 28-tunnise perioodini, peavad need kaks maanteetranspordi perioodi olema seotud direktiivi 91/628 eesmärgi tõttu, milleks on loomade tervise kaitse veo ajal. Toetada niisugusel juhul tõlgendust – nagu seda teeb komisjon –, mille kohaselt ei ole maanteetranspordi perioodid omavahel seotud, tähendaks kohelda ro-ro-parvlaevaga veoperioodi soodsamalt kui puhkeaega. Samas kui 14-tunnisele maanteeveo perioodile järgnenud 20-tunnise puhkeaja järel ei tohi järgmine maanteetranspordi periood ületada nimetatud direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d toodud üldise skeemi kohaselt 14 tundi, tähendaks niisugusel juhul tunnistamine, et pärast 20-tunnist vedu ro-ro-parvlaevaga on võimalik maksimaalselt 28-tunnine veoperiood, ja mereveole eelnenud maanteeveo kestuse arvestamatajätmine, et eiratakse direktiivi 91/628 eesmärki, milleks on vähendada nii palju kui võimalik loomade vedamist pikkadel vahemaadel ja piirata sellise veo kestust nende heaolu huvides. Selle eesmärgi tähtsust on muide korranud Euroopa Kohus oma 23. novembri 2006. aasta otsuses kohtuasjas ZVK [13] seoses mõiste „vedu" tõlgendamisega direktiivi 91/628 tähenduses.

39. Tõlgendus, mille kohaselt on maanteeveo perioodid seotud sõltuvalt sellest, milline on ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestus, tagab loomade proportsionaalse kaitse teekonna ajal, piirates nii palju kui võimalik pikkade veoperioodide kuhjumist. See tõlgendus on minu arvates kooskõlas eesmärgiga, mida ühenduse seadusandja soovis saavutada, nimelt loomade samaväärse kaitsega nende veo ajal, võttes arvesse iga transpordivahendiga tagatud kvalitatiivsete tingimuste erinevust, nii et oleksid ette nähtud igale vahendile kohandatud eeskirjad ja seda eelkõige veo kestuse osas.

40. Järelikult ei tundu mulle põhjendatud Rootsi valitsuse väide, mille kohaselt tuleks loomade tervise kaitse tagamiseks asuda seisukohale, et on ainult üks *katkematu* teekond. Kuigi tuleb nõustuda, et vedu leiab aset ühe teekonna jooksul, [14] koosneb see teekond siiski erinevatest veoviisidest, mille suhtes kehtivad ka erinevad eeskirjad. Lisaks

13 – C-300/05, EKL 2006, lk I-11169, punkt 19.

14 – Tuletan meelde, et direktiivi 91/628 artikli 2 punkti g kohaselt on teekond „loomade vedu lähtekohast sihtkohta".

tuleneb Rootsi valitsuse esitatud argumendist mõnede veoviiside, käesoleval juhul mereveo erinev kohtlemine, mis eiraks direktiivi 91/628 mõtet.

41. Ma ei saa seega toetada seisukohta, mida kaitseb eelkõige komisjon ja mille kohaselt ei ole ro-ro-parvlaevaga toimuvale veole eelnev ja järgnev maanteeveo periood kunagi seotud, ega ka Rootsi valitsuse oma, mille kohaselt on need perioodid alati ühe katkematu teekonna raames seotud. Minu meelest tuleb vastata eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimese küsimuse teisele osale hoopis nii, et seos ro-ro-parvlaevaga veole eelneva ja järgneva maanteeveo perioodi vahel sõltub sellest, kas direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d kehtestatud niisuguse veo maksimaalne kestus on vastavalt selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktile b täis.

42. Eespool esitatud analüüs ja vastus, mille ma andsin esimesele küsimusele, võimaldavad olulises osas lahendada ka eelotsusetaotluse esitanud kohtu teise küsimuse.

43. Pean vajalikuks meenutada, et teises küsimuses tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas pärast vedu ro-ro-parvlaevaga, mille kestus näib ületavat 14 tundi, st selle punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d ettenähtud maksimaalse veoperioodi, peab loomadele selle punkti 48 alapunkti 7 alapunkti b kohaselt andma 12 tundi puhkust või võib maanteevedu alata otsekohe pärast maabumist ja kesta maksimaalselt 28 tundi.

44. Nagu ma eespool ütlesin, võib pärast vedu ro-ro-parvlaevaga, mille kestus ei ulatu 28 tunnini, alata uus veoperiood, võttes siiski arvesse ro-ro-parvlaevaga toimunud veole eelnenud võimalikku maanteeveo perioodi.

45. Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et veole ro-ro-parvlaevaga eelnenud maanteeveo kompenseeris üle 24-tunnine puhkeaeg (vastavalt direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunktile 5) ning et eelotsusetaotluse esitanud kohus seisab küsimuse ees, kas pärast väidetavalt liiga pikka (14 tundi ja 30 minutit) vedu ro-ro-parvlaevaga võib alata uus veoperiood. Nagu aga näitas minu arutluskäik esimese eelotsuse küsimuse puhul, võib maanteevedu toimuda otsekohe pärast seda, kui ro-ro-parvlaev, mille teekond ei ulatunud 28 tunnini, jõuab sihtkoha sadamasse. Lisaks ei ole tingimus, mida ma eespool selgitasin ja mis käsitleb vajadust siduda maanteeveo perioodid omavahel, põhikohtuasjas asjakohane, sest ro-ro-parvlaevaga toimunud veole eelnenud maanteeveo periood kompenseeriti.

46. Ma lisan igaks juhuks, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu silmas peetud alternatiiv, milleks oli kohaldada pärast 14-tunnist vedu ro-ro-parvlaevaga 12-tunnist puhkeaega, tuleb tagasi lükata mitte ainult esitatud põhjusel, vaid ka teistel põhjustel, mis on seotud direktiivi 91/628 süstemaatilise tõlgendamisega. Eelkõige koheldaks selle tõlgenduse järgi soodsamalt ühte 14-tunnist maanteeveo perioodi, millele peab direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunkti d kohaselt järgnema ainult „ühetunnine" puhkeaeg, võrreldes ro-ro-parvlaevaga toimuva veoga, millele peab järgnema 12-tunnine puhkeaeg, samal ajal kui see veoviis tagab loomadele tervisesõbralikumad kvalitatiivsed reisitingimused kui maanteevedu. [15]

47. Esitatud põhjendustest lähtudes teen ettepaneku vastata eelotsuse küsimustele nii, et esiteks reguleerib direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkt a peamisi nõudeid, mida kohaldatakse mereveo suhtes, kaasa arvatud selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b silmas peetud vedu ro-ro-parvlaevaga. Teiseks sõltub seos ro-ro-parvlaevaga toimuvale veole eelneva ja järgneva maanteeveo perioodi vahel sellest, kas direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d kehtestatud veo maksimaalne kestus on vastavalt selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktile b täis. Kui ro-ro-parvlaevaga toimuva veo kestus ei ulatu maksimaalse 28 tunnini, võib maanteeveo periood alata otsekohe, kui laev jõuab sihtkoha sadamasse. Selle perioodi kestuse arvutamiseks vastavalt direktiivile 91/628 tuleb võtta arvesse ro-ro-parvlaevaga toimunud veole eelnenud maanteeveo perioodi kestust, kui mereteele eelnenud maanteeveo perioodi ei ole direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 5 kohaselt kompenseeritud vähemalt 24-tunnise puhkeajaga. Seda, kas põhikohtuasjas vastab asjaomane teekond eespool kirjeldatud tingimustele, peab hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus.

15 – Vt selle kohta ka minu eespool viidatud ettepanek kohtuasjas Schwaninger Martin (punktid 31–35).

V. Ettepanek

48. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Finanzgericht Hamburgi esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. 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 ning mida on muudetud nõukogu 29. juuni 1995. aasta direktiiviga 95/29/EÜ) lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunkti a tuleb tõlgendada nii, et see reguleerib peamisi nõudeid, mida kohaldatakse mereveo suhtes, kaasa arvatud selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktis b silmas peetud veo suhtes, mis toimub regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel ja milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata.

2. See, kuidas on omavahel seotud maanteeveo perioodid, millest üks eelneb ja teine järgneb veole regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, sõltub sellest, kas direktiiviga 95/29 muudetud direktiivi 91/628 lisa punkti 48 alapunkti 4 alapunktis d kehtestatud niisuguse veo maksimaalne kestus on vastavalt selle lisa punkti 48 alapunkti 7 alapunktile b täis.

   Järelikult võib juhul, kui sellise veo kestus, mis toimub regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel ja milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, ei ulatu maksimaalse 28 tunnini, maanteeveo periood alata otsekohe, kui laev jõuab sihtkoha sadamasse. Selle perioodi kestuse arvutamiseks vastavalt direktiiviga 95/29 muudetud direktiivile 91/628 tuleb võtta arvesse maanteeveo perioodi kestust, mis eelnes veole regulaarse otseühenduse abil ühenduse kahe geograafilise punkti vahel, milleks kasutatakse sõidukeid, mis laaditakse laevadele ilma loomi maha laadimata, kui mereteele eelnenud maanteeveo perioodi ei ole nimetatud direktiivi lisa punkti 48 alapunkti 5 kohaselt kompenseeritud vähemalt 24-tunnise puhkeajaga.

   Seda, kas põhikohtuasjas vastab asjaomane teekond eespool kirjeldatud tingimustele, peab hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus.