



# Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK  
EVGENI TANCHEV  
esitatud 28. jaanuaril 2021<sup>1</sup>

## Kohtuasi C-120/19

X

**menetluses osalesid:**  
**College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend,**  
**Tamoil Nederland BV**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu))

Eelotsusetaotlus – Ohtlike kaupade vedu – Mõiste „ehitusnõue“ – Tingimus, mille kohaselt veeldatud naftagaasi tankla võib võtta vastu tarneid üksnes niisugustelt veeldatud naftagaasi paakautodelt, millel on kuumust isoleeriv kest – Seda kuumust isoleerivat kesta puudutavad lepingud – Seda tingimust puudutav õiguspärasuse eeldus

1. Käesolevas Euroopa Kohtu kohtuasjas on esitatud kaks eraldi küsimust: üks selle kohta, kuidas on õige tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiivi 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta,<sup>2</sup> täpsemalt selle direktiivi artikli 1 lõiget 5 ja artikli 5 lõiget 1, ning teine seoses tõhususe põhimõttega ja piirangutega, mida see põhimõte seab liikmesriikide menetlusnormidele. Need küsimused on tekkinud seetõttu, et kohtus on vaidlustatud teatavad veeldatud naftagaasi (LPG) tanklate suhtes kehtestatud tingimused seoses keskkonnaloaga, mille kohaselt veeldatud naftagaasi tankla peab võtma kohaletoimetatavat veeldatud naftagaasi ainult sellistest paakautodest, mis vastavad teatavatele eriohutusnõuetele. Esimene küsimus puudutab seda, kas need tingimused on kooskõlas liidu õigusega, nimelt direktiiviga 2008/68, ning teine küsimus puudutab seda, kas need tingimused on jõustatavad juhul, kui need leitakse olevat liidu õigusega vastuolus.

## I. Õiguslik raamistik

### A. Direktiiv 2008/68

2. Direktiivi 2008/68 põhjenduses 5 on märgitud, et ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppega (edaspidi „ADR“),<sup>3</sup> ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo eeskirjadega (edaspidi „RID“) ja ohtlike kaupade rahvusvahelise siseveotranspordi Euroopa kokkuleppega (edaspidi „ADN“) kehtestatakse ühtsed eeskirjad ohtlike kaupade ohutu rahvusvahelise veo kohta. Neid eeskirju tuleb laiendada ka riigisisestele vedudele, et ühtlustada ohtlike kaupade veo tingimused kogu liidus ning tagada ühise veoturu nõuetekohane toimimine.

<sup>1</sup> Algeel: inglise.

<sup>2</sup> ELT 2008, L 260, lk 13.

<sup>3</sup> Ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR), millele kirjutati alla 30. septembril 1957 Genfis ÜRO Euroopa majanduskomisjoni egiidi all.

3. Samuti on direktiivi 2008/68 põhjenduses 13 märgitud, et igale liikmesriigile peab jääma õigus kohaldada rangemaid eeskirju riigisiseste vedude suhtes, mida tehakse nende territooriumil registreeritud või kasutusele võetud transpordivahenditega.

4. Direktiivi 2008/68 põhjenduses 22 on mainitud, et direktiivi eesmärgid on ühtlustatud ohutuseeskirjade ühtse kohaldamise tagamine kogu liidus ning riigisiseste ja rahvusvaheliste vedude kõrge ohutustase.

5. Direktiivi 2008/68 artiklis 1 „Kohaldamisala“ on sätestatud:

„1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ohtlike kaupade maantee[...]transpordi suhtes liikmesriikide piires või liikmesriikide vahel, sealhulgas peale- ja mahalaadimine [...]

[...]

5. Liikmesriigid võivad reguleerida või keelata oma territooriumil ohtlike kaupade veo üksnes muudel kui veohutusega seotud põhjustel.“

6. Direktiivi 2008/68 artiklis 3 „Üldsätted“ on ette nähtud:

„1. Ilma et see piiraks artikli 6 kohaldamist, on ohtlike kaupade vedu keelatud I lisa jaotises I.1 [...] sätestatud juhtudel.

2. Ilma et see piiraks turulepääsu üldeeskirjade või kaubaveo suhtes kohaldatavate üldeeskirjade kohaldamist, antakse ohtlike kaupade veoks luba, kui täidetud on I lisa jaotises I.1 [...] sätestatud tingimused.“

7. Artiklis 5 „Veohutusega seotud piirangud“ on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võivad kehtestada veohutusega seotud põhjustel rangemaid sätteid nende territooriumil registreeritud või kasutusele võetud sõidukite, vagunite ja siseveetranspordiga toimuvate vedude suhtes, kuid mitte ehitusnõuete suhtes.“

8. I lisa „Autotransport“ jaotises I.1 („ADR“) on ette nähtud:

„[...] ADRi A ja B lisa, kusjuures sõna „lepinguosaline“ asendatakse sõnaga „liikmesriik“.“

### ***B. Ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe***

9. ADRi A lisa jaos 1.2.1 („Definitsioonid“) on määratletud:

„**Veeldatud naftagaas (LPG)** (ingl k *liquefied petroleum gas*) on madala rõhu all veeldatud gaas, mis sisaldab ühte või mitut kergest süsivesinikku ÜRO numbriga 1011, 1075, 1965, 1969 või 1978 ja koosneb peamiselt propaanist, propeenist, butaanist, butaani isomeeridest, buteenist koos muude süsivesinikgaaside mikrokogustega.

[...]

**Kaitsevooder** (ingl k *protective lining*) (paakide puhul) tähendab voodrit või pinnakatet, mis kaitseb metallpaaki veetavate ainete eest.

**MÄRKUS:** See definitsioon ei kohaldu voodrile või pinnakattele, mida kasutatakse ainult veetava aine kaitsmiseks.

[...]

**Korpus** (ingl k *shell*) (paakide jaoks) tähendab paagi osa, mis sisaldab veoks mõeldud ainet koos avaustega ja nende sulguritega, kuid selle alla ei kuulu käitamisevahendid ja välised konstruktsioonelemendid.

[...]

**Paak** (ingl k *tank*) on korpus koos käitamisevahenditega ja konstruktsioonelementidega. [...]

[...]

**Paaksõiduk** (ingl k *tank-vehicle*) on vedelike, gaaside või pulbriliste või granuleeritud ainete vedamiseks mõeldud sõiduk, mis koosneb ühest või mitmest püsipaagist. Lisaks vedavale sõidukile või selle asemel kasutatavale veermikule koosneb paaksõiduk ühest või mitmest korpusest, nende käitamisevahenditest ning manustest nende kinnitamiseks sõiduki või veermiku külge.

[...]“.

### C. Madalmaade õigus

10. Madalmaade haldusseadustiku (Algemene wet bestuursrecht) artikkel 8:69a on sõnastatud järgmiselt:

„Halduskohus ei tühista otsust seetõttu, et see on vastuolus kirjutatud või kirjutamata normiga või õiguse läbipõhimõttega, kui kõnealune säte või põhimõte ei teeni ilmselgelt selle isiku huve, kes sellele tugineb.“

## II. Faktilised asjaolud, põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

11. Vaidlus põhikohtuasjas puudutab Madalmaade Purmerendi linna elaniku (edaspidi „X“) kaebusi teatavate tingimuste vaidlustamiseks seoses keskkonnaloaga, mis on antud välja veeldatud naftagaasi tankla käitajale. Eelotsusetaotlusest nähtuvalt ei ole X-i kaebuse lõppeesmärk mitte nende tingimuste äramuutmine, vaid keelata veeldatud naftagaasi müük veeldatud naftagaasi tanklast. X tunneb muret ohutusküsimuste pärast, mis on seotud veeldatud naftagaasi müügiga elamupiirkonnas.

12. Asjaomasel veeldatud naftagaasi tanklal on olnud veeldatud naftagaasi müümise luba alates 8. novembrist 1977. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend (Purmerendi linnavolikogu; edaspidi „linnavolikogu“) andis 30. märtsil 1998 sellele tanklale loa Madalmaade keskkonnaseaduse (Wet milieubeheer) alusel. Hiljem muudeti seda luba korduvalt. Keskkonnaloale lisati 18. jaanuaril 2016 kaks tingimust seoses sõidukitega, mida kasutatakse veeldatud naftagaasi tankla varustamiseks veeldatud naftagaasiga; esimese tingimuse kohaselt peab neil sõidukitel olema kuumust isoleeriv kest<sup>4</sup> ja teise tingimuse kohaselt peab nendel sõidukitel olema täiustatud (ja ohutum) täitevoolik. Linnavolikogu poolt Euroopa Kohtule esitatud seisukohtadest nähtub, et need lisatingimused lisati keskkonnaloaga seotud tingimuste hulka selle tankla käitaja palvel, et suurendada tankla ohutustaset, mistõttu ta võiks uute, varem selle suhtes kehtinutest rangemate standardite kohaselt oma keskkonnaloa säilitada.

<sup>4</sup> Hollandi keeles „hittewerende bekleding“.

13. Need lisanõuded kehtestati peaaegu samal ajal, kui linnavolikogu käsitles X-i kaebust nimetatud veeldatud naftagaasi tankla keskkonnaloa peale. Linnavolikogu sõnul on see tankla seadusega kohustatud lisatingimusi täitma, mille tulemusel väheneb õnnetusjuhtumi oht vastuvõetavaks peetava tasemeni.

14. X palub tühistada kaks keskkonnaloas sisalduvat tingimust, nimelt selle, mille kohaselt võivad seda veeldatud naftagaasi tanklat varustada üksnes LPG-paaksõidukid, millel on kuumust isoleeriv kest, ja selle, mis puudutab paaksõiduki veeldatud naftagaasi täitevoolikut. X ei ole nende tingimuste kui selliste vastu, kuid taotleb nende tühistamist põhjendusel, et neid ei või jõustada, sest need on liidu õigusega vastuolus. X-i kaebuse lõppeesmärk on asjaomaselt veeldatud naftagaasi tanklalt keskkonnaloa äravõtmine. Ilma nendest tingimustest tuleneva tõhustatud ohutusega oleksid nõutavad kaugused suhteliselt ohualtite objektideni suuremad ja veeldatud naftagaasi tankla ei vastaks oma asukoha tõttu nendele suurema kauguse nõuetele.

15. Täpsemalt väitis X põhikohtuasjas, et need kaks tingimust on vastuolus direktiiviga 2008/68 ja/või ELTL artikliga 34 ning seetõttu ei või neid jõustada.

16. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on järeldanud, et Madalmaade õiguse kohaselt ei või linnavolikogu siduda keskkonnaloa tingimustega, mida ei saa jõustada, ja et X kui selle tankla naabruses elav isik on huvitatud nende tingimuste jõustatavusest. Seetõttu on eelotsusetaotluse esitanud kohus arvamisel, et ta peab tegema sisulise otsuse X-i väite kohta, et need tingimused ei ole täidetavad ja jätvad seetõttu vaid väliselt mulje ohutusest.

17. Eelotsusetaotluse esitanud kohus asus seisukohale, et täitmist puudutav tingimus ei riku direktiivi 2008/68 sätteid ja järelikult võib jätta selle tingimuse kehtima. Seetõttu ei ole eelotsuse küsimused seotud täitevooliku nõudega, kuid eelotsusetaotluses on seda nõuet siiski üksikasjalikult kirjeldatud.

18. Nendel asjaoludel peatas Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) menetluse ja taotles Euroopa Kohtult eelotsust järgmistes küsimustes:

- „1. a) Kas direktiivi 2008/68/EÜ artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus LPG-tanklale antud loas sisalduv loatingimus, mille kohaselt võib asjaomasesse LPG-tanklasse LPG-d tarnida üksnes kuumust isoleeriva väliskestaga LPG-paaksõidukites, samal ajal kui sellist kohustust ei ole pandud vahetult ühele või mitmele LPG-paaksõiduki käitajale?
- b) Kas esimesele küsimusele vastamisel on oluline, et liikmesriik sõlmis LPG sektoris tegutsevate ettevõtjate organisatsioonidega (sealhulgas LPG-tanklate käitajatega, LPG tootjate, müüjate ja vedajatega) LPG-paaksõidukite kuumust isoleerivat väliskesta käsitleva ohutusalase kokkuleppe („Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens“), millega pooled kohustusid kasutama kuumust isoleerivat väliskesta, ja liikmesriik võttis seejärel vastu ringkirja, mis käsitleb ohutut vahemaad LPG-tanklate välise ohutuse tagamisel avarii tagajärgedega seotud otsuste puhul („Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval“), milles on ette nähtud täiendav riskipoliitika, mis lähtub eeldusest, et LPG-tanklatesse tarnivad LPG-d kuumust isoleeriva väliskestaga paaksõidukid?

2. a) Kui liikmesriigi kohus kontrollib sellise jõustamisotsuse õiguspärasust, mis on vastu võetud selleks, et tagada sellise loatingimuse täitmine, mida ei saa enam vaidlustada ja mis on vastuolus liidu õigusega:
- Kas liidu õiguse kohaselt, eelkõige liikmesriikide menetlusautonoomiat käsitleva Euroopa Kohtu praktika kohaselt on lubatav, kui liikmesriigi kohus lähtub põhimõtteliselt sellise loatingimuse õiguspärasusest, välja arvatud juhul, kui see on ilmselgelt vastuolus hierarhiliselt kõrgemal tasandil oleva õigusega, sealhulgas liidu õigusega? Kui vastus on jaatav, siis kas liidu õigus seab selle erandi kasutamisele (täiendavaid) tingimusi?
  - Või peab liikmesriigi kohus jätma sellise loatingimuse liidu õiguse alusel – arvestades Euroopa Kohtu otsuseid *Ciola* (C-224/97, EU:C:1999:212) ja *Man Sugar* (C-274/04, EU:C:2006:233) – kohaldamata, kuna liidu õigust on rikutud?
- b) Kas küsimusele 2A vastamisel on oluline, kas jõustamisotsus kujutab endast parandussanktsiooni (*remedy*) või karistusõiguslikku sanktsiooni (*criminal charge*)?

19. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend (linnavolikogu), Saksamaa valitsus ja Madalmaade valitsus ning Euroopa Komisjon on esitanud kirjalikud seisukohad.

20. Algul esitas Euroopa Kohus kavandatud kohtuistungil osaleda kavatsenud menetlusosalistele kaks küsimust suuliseks vastamiseks. COVID-19 pandeemia tõttu jäeti kohtuistung ära ja need kaks küsimust esitati Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 23 alusel huvitatud isikutele kirjalikuks vastamiseks.

21. Need küsimused olid sõnastatud nii:

„Kas liikmesriigid võivad direktiivi 2008/68 artikli 1 lõike 5 alusel koostoimes selle direktiivi artikli 5 lõikega 1 kohaldada rangemaid nõudeid, kui nende nõuete kohaldamine on ajendatud muudest kui veohutusega seotud põhjustest, näiteks keskkonnakaitsest?

Kui vastus on jaatav, siis milliseid järeldusi tuleb sellest teha esimesele eelotsuse küsimusele vastates?“

22. Nendele küsimustele vastasid kirjalikult linnavolikogu, Saksamaa valitsus ja Madalmaade valitsus ning Euroopa Komisjon.

### III. Analüüs

#### A. Esimene küsimus

##### 1. Sissejuhatavad märkused esimese küsimuse kohta

23. Esimese küsimuse punktis a, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus on selle sõnastanud, palutakse Euroopa Kohtult vaid selgitust direktiivi 2008/68 artikli 5 lõike 1 kohaldamise kohta. Tegelikult aga tunneb eelotsusetaotluse esitanud kohus muret seoses sellega, kas keskkonnaloaga seotud tingimused seoses veeldatud naftagaasi paakautodega, mille abil tohib Purmerendis asuvat veeldatud naftagaasi tanklat varustada, nimelt nõuded kuumust isoleeriva kesta ja täitevooliku suhtes, ei ole jõustatavad, sest need tingimused on vastuolus liidu õigusega (täpsemalt direktiivi 2008/68 sätetega). Kui need tingimused ei ole jõustatavad ja tegelikult tohib seda tanklat varustada iga direktiivi 2008/68

ohutusnõuetele vastava veeldatud naftagaasi paakauto abil, on võimalik, et see veeldatud naftagaasi tankla Purmerendis ei vasta Madalmaade õiguse kohaselt nõutavatele ohutusstandarditele. Kui need tingimused on õiguslikult siduvad, näib eelotsusetaotluse põhjal, et selle tankla puhul võivad nõutavad ohutusstandardid olla täidetud.

24. Eelotsusetaotluse esitanud kohus asus seisukohale, et täitevoolikuga seotud nõue ei riku liidu õigust, ega ole seetõttu palunud selgitusi seoses selle nõudega. Ma ei ole veendunud selle järelduse õigsuses ja annan seepärast Euroopa Kohtule nõu, kuidas ta võiks anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule suuniseid selle nõude kohta, et ta saaks vastused, millest on kasu põhikohtuasjas tekkinud küsimuste lahendamisel.

25. Eelotsusetaotluse esitanud kohus jagas oma küsimused üsna loogiliselt kahte ossa: esimese küsimuse punktid a ja b selle kohta, kas kõnealused tingimused on liidu õigusega vastuolus, ning teise küsimuse punktid a ja b selle kohta, kas neid tingimusi saab jõustada ka juhul, kui need on materiaalsoiguslikult liidu õigusega vastuolus, sest nende kehtestamise otsus on muutunud Madalmaade menetlusõiguses kohtus vaidlustamatuks.

26. Komisjon pakkus oma kirjalikes seisukohtades välja, et direktiivi 2008/68 artikli 1 lõige 5 võib olla asjakohane küsimuses, kas need tingimused on lubatavad, ja Euroopa Kohus esitas eespool punktis 21 nimetatud küsimused huvitatud isikutele, et neil oleks võimalus esitada oma seisukoht.

27. Vastavalt direktiivi ülesehitusele ja loogikale käsitlen kõigepealt artikli 1 lõiget 5 puudutavaid argumente nii seoses kuumust isoleerivat kesta puudutava nõudega kui ka täitevoolikut puudutava nõudega ning asun seejärel artikli 5 lõike 1 analüüsi juurde.

28. Esimese küsimuse punkt b puudutab ohutusalase kokkuleppe<sup>5</sup> ja ringkirja<sup>6</sup> võimalikke tagajärgi esimese küsimuse punktile a. Käsitlen seda punkti koos esimese küsimuse punktiga a.

## 2. Direktiivi 2008/68 eesmärk

29. Direktiiv 2008/68 võeti vastu eesmärgiga asendada direktiivid 94/55<sup>7</sup> ja 96/49<sup>8</sup> ning kehtestada üldine kord, mis reguleeriks kõiki ohtlike kaupade siseveo (maantee-, raudtee- ja siseveetranspordi) aspekte.<sup>9</sup> Direktiiviga 2008/68 on selle saavutamiseks laiendatud kolmes rahvusvahelises lepingus ohtlike kaupade rahvusvahelise veo kohta sätestatud eeskirju liikmesriigisisesele ja liikmesriikidevahelisele veole, et ühtlustada ohtlike kaupade veo tingimused ja „tagada ühise veoturu nõuetekohane toimimine“.<sup>10</sup> Direktiivi 2008/68 sõnastatud eesmärgid on „ühtlustatud ohutuseeskirjade ühtse kohaldamise tagamine kogu [liidus]“ ning „riigisiseste ja rahvusvaheliste vedude kõrge ohutustase“.<sup>11</sup>

5 Safety Deal hittewerende beklleding op LPG-autogastankwagens (veeldatud naftagaasi vedavate paaksõidukite kuumust isoleerivat väliskesta käsitlev ohutusalane kokkulepe; edaspidi „ohutusalane kokkulepe“).

6 Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval (ringkiri, mis käsitleb ohutut vahemaad veeldatud naftagaasi tanklate välise ohutuse tagamisel avarii tagajärgedega seotud otsuste puhul; edaspidi „ringkiri“).

7 Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiiv 94/55/EÜ ohtlike kaupade autovedu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1994, L 319, lk 7; ELT eriväljaanne 07/02, lk 217).

8 Nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiiv 96/49/EÜ ohtlike kaupade raudteevedu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1996, L 235, lk 25; ELT eriväljaanne 07/02, lk 472).

9 Vt direktiivi 2008/68 põhjendus 3.

10 Vt direktiivi 2008/68 artikli 1 lõige 1 ja põhjendus 5.

11 Vt direktiivi 2008/68 põhjendus 22.

3. Kas kõnealused nõuded (kuumust isoleeriv kesta, täitevoolik) ulatuvad kaugemale sellest, mis on ette nähtud direktiivis ja ADRis?

30. Eelotsuse küsimused eeldavad, et Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnanaloo tingimustes sisalduv kuumust isoleeriva kesta nõue ületab seda, mida direktiivi 2008/68 ja ADRi kohaselt üldjuhul nõutakse veeldatud naftagaasi paakautodelt. Eelotsusetaotluses sisalduv lisaanalüüs täitevooliku nõude kohta eeldab sedasama. Kui need nõuded ei ületaks direktiiviga nõutut, oleksid eelotsuse küsimused tarbetud. Ükski seisukohti esitanud menetlusosaline ei ole väitnud teisiti. Samuti nähtub eelotsusetaotlusest, et Madalmaade valitsus hoidus kehtestamast ohutusosalases kokkuleppes ette nähtud nõuet kuumust isoleeriva kesta kohta riigi tasandil kohaldatavate siduvate, üldistatud eeskirjade kujul kartuste tõttu, et sellega võidakse rikkuda direktiivi 2008/68 artikli 5 lõiget 1.<sup>12</sup>

31. Seetõttu olen lähtunud oma analüüsis eeldusest, et nii kuumust isoleeriva kesta kui ka täitevooliku nõue ületavad neid, mida peab täitma veeldatud naftagaasi paakauto käitaja direktiivi 2008/68 nõuete täitmiseks.

4. Kas direktiiv 2008/68 on kohaldatav tingimustele, mida sisaldab keskkonnanaluba, nagu Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnanaluba?

32. Madalmaade valitsus ja linnavolikogu on oma kirjalikes seisukohtades väitnud, et Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnanaloga seotud tingimused jäävad väljapoole direktiivi 2008/68 esemelist kohaldamisala. Selles kontekstis märkis linnavolikogu, et keskkonnanaloga seotud tingimused on adresseeritud selle tankla käitajale, mitte vedajale ega veeldatud naftagaasi paakautode käitajale.

33. Samuti toonitas linnavolikogu, et keskkonnanaloga seotud tingimused puudutavad „rajatise“ (inglise keeles *installation*) tegevust ja et sellise loa olemusest tulenevalt on võimatu kehtestada selle abil ehitus- või muid nõudeid, mis oleksid kohaldatavad veeldatud naftagaasi paakautode suhtes.

34. Samuti osutas linnavolikogu, et kõnealuse looga seotud nõuded ei ole üldised ehitusalased tingimused. Need ei puuduta kõiki veeldatud naftagaasi paakautosid (olenemata nende registreerimise või kasutusele võtmise kohast) ega ka kõiki veeldatud naftagaasi tanklaid Madalmaades. Nendega on ainult keelatud Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla käitajal võtta vastu tarneid veeldatud naftagaasi paakautolt, millel ei ole kuumust isoleerivat kesta (või – peaksin lisama – täitevoolikut).

35. Samuti märkis linnavolikogu, et need kaks tingimust, mis puudutavad kuumust isoleerivat kesta ja täitevoolikut, kehtestati asjaomase tankla käitaja taotlusel.

36. Ükski nendest argumentidest ei ole minu arvates veenev.

37. Direktiivi 2008/68 põhjenduse 22 kohaselt on sellel direktiivil kaks eesmärki: „ühtlustatud ohutuseeskirjade ühtse kohaldamise tagamine kogu [liidus]“ ning „riigisiseste ja rahvusvaheliste vedude kõrge ohutustase“. Selleks on sisuliselt inkorporeeritud eeskirju kolmest rahvusvahelisest lepingust, mis käsitlevad ohtlike kaupade rahvusvahelist vedu, ja laiendatud need niisuguste kaupade liidusisesele veole<sup>13</sup> teatavate piiratud eranditega. Käesolevas asjas on nende kolme rahvusvahelise lepingu hulgast oluline ainult ADR.

38. Direktiivi 2008/68 artikli 3 lõikega 2 on seatud liikmesriikidele kohustus anda ohtlike kaupade veoks luba, kui direktiivis sätestatud tingimused on täidetud.

<sup>12</sup> Vt eelotsusetaotluse punkt 44.

<sup>13</sup> Vt direktiivi põhjendused 4 ja 5.

39. On selge, et Purmerendis asuvale veeldatud naftagaasi tanklale linnavolikogu antud keskkonnaluba ja sellega seotud tingimused on kohaliku võimu organi õigusliku tähendusega aktid. Keskkonnaloaga seotud tingimuste tagajärjel on seda tanklat tegelikult teenindada saavate veokite kasutamine piiratud nõudega, et tankla käitaja ei tohi võtta vastu tarneid paakautodelt, mis küll vastavad direktiivi 2008/68 nõuetele, kuid ei vasta nendele lisanõuetele. See, et kõnealune keskkonnaluba on konkreetne halduse üksikakt, ei ole selles kontekstis oluline.<sup>14</sup>

40. Niivõrd kui selle keskkonnaloa tingimused on direktiiviga 2008/68 ettenähtust rangemad, on need seetõttu direktiiviga vastuolus, kui need ei ole põhjendatavad ühegagi direktiivi 2008/68 sätetest, millega on antud liikmesriikidele kaalutusõigus kehtestada rangemaid meetmeid. Kui need seda ei ole, ei peaks Madalmaade asutused üldse saama neid tingimusi jõustada.

#### 5. Kas ELTL artikkel 34 on esimesele küsimusele vastamisel asjakohane?

41. Nagu Saksamaa valitsus on oma seisukohtade punktis 34 osutanud, tuleb direktiivi 2008/68 pidada veeldatud naftagaasi paakautode ohutusnõuete osas niisuguseks, millega on ette nähtud liidu tasandil ammendav ühtlustamine. Seepärast tuleb selle keskkonnaloa kahe tingimuse õiguspärasust hinnata direktiivi, mitte esmase õiguse sätetest lähtudes.<sup>15</sup> Seetõttu ei ole vaja analüüsida neid tingimusi ja nendega kehtestatud nõudeid ELTL artiklist 34 lähtuvalt. Igal juhul ei ole eelotsuse küsimustes selle kohta selgitust palutud.

#### 6. Direktiivi 2008/68 artikli 1 lõige 5

42. Komisjon on oma kirjalikes seisukohtades märkinud, et need tingimused võiksid olla direktiivi 2008/68 artikli 1 lõike 5 kohaselt lubatavad, kui need on kehtestatud muudel põhjustel kui veohutuse huvides. Saksamaa valitsus vaidles Euroopa Kohtu esitatud küsimuste peale esitatud kirjalikus vastuses sellele seisukohale vastu, linnavolikogu ja Madalmaade valitsus oma vastustes aga toetasid seda seisukohta.

43. Saksamaa valitsus väitis oma vastuses, et artikli 1 lõikes 5 sätestatud erandi eesmärk on võimaldada liikmesriikide ametivõimudel piirata riigi läbimist, näiteks seada piiranguid kaitsealade läbimise suhtes, lähtudes niisugustest põhjendustest nagu riiklik julgeolek või keskkonnakaitse. Ta tõlgendab grammatiliselt selle sätte teksti, mis võimaldab liikmesriikidel reguleerida või keelata „vedu“<sup>16</sup> (kõnealuste kaupade veo kui tegevuse tähenduses) oma territooriumil, ning osutab, et tema arvates ei saa selle sättega põhjendada ehitusnõudeid artikli 5 lõike 1 tähenduses.

44. Linnavolikogu väitis oma vastuses, et need tingimused lisati eesmärgiga kaitsta keskkonda ja elamuasumis paikneva asjaomase veeldatud naftagaasi tankla välist ohutust ning et need põhjendused seisavad tema arvates veohutusest eraldi.

45. Juhin kõigepealt tähelepanu, et direktiivi 2008/68 artikli 1 lõikes 5 ja artikli 5 lõikes 1 on teineteist täiendavalt ette nähtud olukorrad, kus liikmesriigid võivad vastavalt „reguleerida või keelata“ ohtlike kaupade vedu oma territooriumil „muudel kui veohutusega seotud põhjustel“ või kohaldada „veohutusega seotud piiranguid“. Seega on artikli 1 lõikes 5 piiritletud see, mida liikmesriigid saavad selle direktiivi kohaldamisalas teha „muudel kui veohutusega seotud põhjustel“ ning artikli 5 lõikes 1 on tehtud sedasama küsimuses, milliseid „veohutusega seotud“ piiranguid saavad liikmesriigid kehtestada.

14 Vt 29. aprilli 1999. aasta kohtuotsus Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, punktid 32 ja 33).

15 Vt selle kohta 17. juuni 2007. aasta kohtuotsus AGM-COS.MET (C-470/03, EU:C:2007:213, punkt 50) ja 1. juuli 2014. aasta kohtuotsus Ålands Vindkraft (C-573/12, EU:C:2014:2037, punkt 57).

16 Saksa keeles „Beförderung“.



46. Liikmesriikide kaalutusõigus reguleerida või keelata direktiivi 2008/68 artikli 1 lõike 5 alusel ohtlike kaupade vedu on erand üldreeglist, mida sisaldavad artikli 3 lõiked 1 ja 2, kus on ette nähtud, et ohtlike kaupu ei tohi vedada, kui see on direktiivi vastavate lisade kohaselt keelatud, ja et selliste kaupade veoks antakse luba, kui nendes lisades sätestatud tingimused on täidetud. Kuna liikmesriikidele artikli 1 lõikes 5 ette nähtud kaalutusõigus on erand üldreeglist, tuleb seda tõlgendada kitsalt. Seda järeldust kinnitab selgelt artikli 1 lõike 5 sõnastus, mille kohaselt peavad eeskirjad või keelud selleks, et olla selle sätte alusel lubatavad, olema kehtestatud *üksnes* muudel kui veohutusega seotud põhjustel. Artikli 1 lõike 5 selge sõnastuse kohaselt ei saa selles sättes ette nähtud erand hõlmata eeskirju ega keelde, mis on kehtestatud osaliselt veohutusega seotud põhjustel.

47. Seda käsitust toetavad eespool punktis 43 nimetatud argumendid. Kui artikli 1 lõike 5 eesmärk on eelkõige anda liikmesriikidele kaalutusõigus keelata või reguleerida ohtlike kaupade vedu läbi iseäranis tundlike piirkondade, nagu saaks väita direktiivi 2008/68 põhjendust 11 aluseks võttes,<sup>17</sup> näib määrsõna „üksnes“ olevat omal kohal. Kui liikmesriik otsustab piirata konkreetse marsruudi kasutamist, näiteks liikumist läbi keskkonnaga seotud kaalutlustel kaitstava ala või tiheasustusega ala, oleks see keeld kehtestatud „üksnes“ muudel kui veohutusega seotud põhjustel. Kõigest see, kui tuleb vedada teisel marsruudil, ei mõjuta veohutust, kuid keskkond võib olla kaitstud ohtlike kaupade veoga kaasnedes võivate ohtude eest. Samuti ei moonuta ega jaga sedalaadi meetmed ohtlike kaupade veo siseturгу.

48. See, kas Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnaloa tingimused kehtestati „üksnes muudel kui veohutusega seotud põhjustel“, on eelotsusetaotluse esitanud kohtu tuvastada. Keeruline aga on kujutleda märgilisemat veohutuse eeskirjade näidet kui veeldatud naftagaasi paakautode ehitusnõuded, mille eesmärk on lükata edasi või hoida ära keeva vedeliku paisuva auru plahvatust õnnetuses, millega kaasneb tulekahju.

49. Samamoodi on keeruline kujutleda, kuidas saaks käsitada *ohutuma* täitevooliku kasutamise nõuet nii, et see on kehtestatud *üksnes* muudel kui veohutusega seotud põhjustel, samas kui „vedu“ hõlmab konkreetselt lasti „peale- ja mahalaadimist“.<sup>18</sup> Nende kahe tingimuse lisamise teatavakstehtud eesmärk oli vähendada katastroofi riski seoses veeldatud naftagaasi kohaletoometamisega, s.o tegevusega, mis seisneb paakautode juhtimises kõnealusesse asukohta, veeldatud naftagaasi mahalaadimises ja lahkumises – teisisõnu tegevusega, mida tervikuna hõlmab mõiste „vedu“ direktiivi 2008/68 tähenduses.

50. Pelgalt see, et kõnealused tingimused lisati keskkonnaloale, mille eesmärk on kaitsta Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla ümbruskonda, ei saa minu arvates muuta nendes tingimustes nõutavat sisu. Need on kohaldatavad üksnes veeldatud naftagaasi maanteevedudele paakautodega sellesse tanklasse ja seal mahalaadimisele ning on selge, et nende eesmärk on hoida ära veo käigus, sealhulgas lasti mahalaadimisel juhtuda võivaid õnnetusi või piirata selliste õnnetuste tagajärgi. See tegevus kuulub otseselt direktiivi 2008/68 kohaldamisalasse ning kõnealuste piirangute ühel või teisel moel sildistamine ega paigutamine ei saa minu arvates nende olemust muuta.

51. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on konkreetselt küsinud, kas vastust esimese küsimuse punktile a mõjutab „veeldatud naftagaasi vedavate paaksõidukite kuumust isoleerivat väliskesta käsitlev ohutusala kokkulepe“, mille Madalmaade valitsus sõlmis veeldatud naftagaasi tööstusharu turuosalistega.

<sup>17</sup> Direktiivi 2008/68 põhjenduses 11 on märgitud: „Igale liikmesriigile peaks jääma õigus reguleerida või keelata oma territooriumil ohtlike kaupade vedu muudel kui ohutusega seotud põhjustel, nagu riiklik julgeolek või keskkonnakaitse.“

<sup>18</sup> Direktiivi 2008/68 artikli 1 lõige 1.

52. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib oma küsimusega sisuliselt teada, kas niisuguste kohustuste paralleelne olemasolu, millel on samasugused või samalaadsed tagajärjed nagu Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnalooga seotud tingimustel ja mille on eraõigusliku lepingu kaudu võtnud veeldatud naftagaasi turul osalejad Madalmaades, võivad kuidagi muuta keskkonnalooga kehtestatud tingimuste olemust. Paralleelne eraõiguslike kohustuste olemasolu ei saa minu arvates muuta veeldatud naftagaasi tankla keskkonnalooga seotud kohustuste avalik-õiguslikku olemust ega Madalmaade ametiasutuste kohustust järgida direktiivi 2008/68.

53. Nendel põhjustel olen arvamusel, et direktiivi 2008/68 artikli 1 lõige 5 ei anna liikmesriikidele kaalutusõigust kehtestada ohutusnõudeid, nagu kuumust isoleeriva kestaga ja täitevoolikuga seotud nõuded, mida sisaldavad kõnealuse keskkonnalooga seotud lisatingimused, mis ületavad direktiivi 2008/68 kohaselt nõutavat.

#### *7. Direktiivi 2008/68 artikli 5 lõige 1*

54. Direktiivi 2008/68 artikli 5 lõige 1 lubab liikmesriikidel teatavatel piiritletud asjaoludel „kehtestada [...] rangemaid sätteid“ seoses veohutusega. Need rangemad sätted peavad puudutama ohtlike kaupade „[riigisiseseid] vedusid“ „nende territooriumil registreeritud või kasutusele võetud“ sõidukitega ning need sätted ei tohi olla „ehitusnõuded“.

55. On selge, et Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnalooga seotud tingimustega, nagu neid on eelotsusetaotluses kirjeldatud, ei ole kehtestatud nõudeid mitte ainult riigisiseses transpordis, vaid ka piiriüleses transpordis kasutatavatele sõidukitele, millega veetakse sellesse tanklasse veeldatud naftagaasi. Need tingimused on ühtviisi kohaldatavad mõlema suhtes. Samamoodi ei ole need tingimused kohaldatavad mitte üksnes Madalmaades „registreeritud või kasutusele võetud“ sõidukite suhtes, vaid olenemata sõiduki registreerimisriigist. Juba neil põhjustel näib, et selle keskkonnalooga seotud tingimused seoses nii kuumust isoleeriva kesta kui ka täitevoolikuga ei ole direktiivi 2008/68 artikli 5 lõike 1 kohaselt lubatavad.

56. Eelotsusetaotluse esitanud kohus keskendus oma esimeses küsimuses aga teistsugusele probleemile: kas Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tankla keskkonnalooga seotud tingimused on direktiiviga 2008/68 vastuolus, sest need on „ehitusnõuded“ ega ole seetõttu „rangemad sätted“, mida Madalmaad saaksid artikli 5 lõikes 1 sätestatud erandi alusel õiguspäraselt kehtestada, kui nende kohaldamisala piirduks riigisisese veoga, milleks kasutatakse Madalmaades registreeritud või kasutusele võetud sõidukeid. Eelotsusetaotluse esitanud kohus järeldas, et täitevooliku nõue ei ole selles tähenduses „ehitusnõue“, ja palus Euroopa Kohtult suuniseid selle kohta, kas kuumust isoleeriva kesta nõuet tuleks käsitleda „ehitusnõudena“ selle sätte tähenduses.

57. Artikli 5 lõikes 1 ei ole täpsustatud, mida mõeldakse „ehitusnõuete“ all. Samuti ei ole selles sättes täpsustatud ega piiritletud, mis liiki objektidega peaksid need „ehitusnõuded“ seotud olema. Direktiivi 2008/68 põhjendusest 16 nähtub, et „ehitusnõuded“ võivad olla seotud nii „veovahendite“ kui ka „seadmetega“, kuid seal ei ole täpsustatud, mida võivad tähendada „seadmed“.

58. Loogiliselt aga hõlmaks „rangemate“ ehitusnõuete keeld vähemalt sama liiki veovahendeid ja seadmeid nagu need, mille suhtes on ADRiga kehtestatud „ehitusnõudeid“ või „nõudeid“ nende „ehitamise“ suhtes.

59. „Ehitusnõue“ näib olevat – nii kuumust isoleeriva kesta kui ka täitevooliku osas – seadme ehitusega seotud nõue, mis tähendab konstruktsiooni, valmistamise ja spetsifikaatidega seotud nõudeid, millele seade peab vastama.<sup>19</sup> Näiteks on ADRI A lisa alajaos 6.7.2.2 ette nähtud korpuste suhtes kehtivad „üldised nõuded konstruktsioonile ja ehitusele“, sealhulgas nõuded, mis puudutavad nende korpuste mis tahes „voodrit“. <sup>20</sup> Nõuet, et veeldatud naftagaasi paakauto korpusel peab olema kuumust isoleeriv kest või kuumuskindel vooderdis, mis vastab teatavatele tehnilistele kriteeriumidele, tuleks iseloomustada kui „ehitusnõuet“ selles tähenduses.

60. Veel ühe näitena nõuab ADRI A lisa alajagu 6.2.1.3.1, et teatavad käitamisvahendid, nimelt „[v]entiilid, torustik ja muud rõhu all töötavad manused“ oleksid „konstrueeritud ja ehitatud“ selliselt, et vastata teatud lõhkemisrõhuga seotud nõuetele. Sellised nõuded on „ehitusnõuded“ selle mõiste loomulikus tähenduses nende „käitamisvahendite“ suhtes ja on seega tehnilised lisaspetsifikaadid, mis puudutavad nii veeldatud naftagaasi paakauto paaki kui ka täitevoolikut.

61. Seetõttu olen seisukohal, et veeldatud naftagaasi paakautode ehitusnõuded, nagu kuumust isoleeriva kesta nõue või spetsiaalse täitevooliku nõue, kui need on direktiiviga 2008/68 nõutavast rangemad ja kehtestatud vähemalt osaliselt veoohutusega (sealhulgas peale- ja mahalaadimisega) seotud põhjustel, on selles direktiivis liikmesriikidele seatud kohustustega vastuolus.

## **B. Teine küsimus**

62. Oma teises küsimuses palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt suuniseid selle kohta, mida ta peab järelutama sellest, kui Purmerendis asuva veeldatud naftagaasi tanklat teenindavate veeldatud naftagaasi paakautode ehitust puudutavad lisatingimused on liidu õigusega vastuolus. Niivõrd kui mitte ainult kuumust isoleeriva kesta nõue, vaid ka täitevooliku nõue on liidu õigusega vastuolus, kehtib teine küsimus ka selle tingimuse suhtes.

63. Eelotsusetaotluse esitanud kohus seisab silmitsi olukorraga, kus X-il võib olla – Madalmaade õigusnormide kohaselt – õigus nõuda keskkonnaloa tingimuste tagasivõtmist, kui need tingimused ei ole jõustatatavad, mis võib omakorda tähendada, et keskkonnaluba ei ole enam põhjendatud ja võib olla vaja see tühistada.<sup>21</sup>

64. Seepärast *ei seisne* küsimus, mille kohta eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitust palub, selles, kas liidu õigus kohustab selle liikmesriigi ametiasutusi uuesti arutusele võtma ja uuesti kaaluma otsust, millega lisati keskkonnaloale lisatingimused, ega ka üldse selle keskkonnaloa andmise otsust. Selline kohustus võtta liidu õigusega vastuolus olev haldusotsus uuesti arutusele võiks tekkida teatavatel tingimustel, mida on Euroopa Kohtu praktikas selgitatud muu hulgas kohtuotsustes Kühne und Heitz,<sup>22</sup> i-21 Germany ja Arcor<sup>23</sup> ning Kempfer.<sup>24</sup> Eelotsusetaotluse esitanud kohus aga küsib oma teises küsimuses konkreetselt, kuidas ta peaks edasi tegutsema, kui ta „kontrollib [...] jõustamisotsuse õiguspärasust“, <sup>25</sup> mitte kuidas ta peaks edasi tegutsema keskkonnaloa enda õiguspärasust hinnates.

19 Vt nt ADRI A lisa alajaos 4.3.2.3.2 korpuse seina paksuse nõudeid käsitlev märkus, mille kohaselt ei pea „paakkonteinerid/MEGC-d“ olema erilisel kaitstud, kui need „(kaasa arvatud nende käitamisvahendid) on selliselt ehitatud“, et need taluksid lööke või ümberpaikumist.

20 Vt nt alajaod 6.7.2.2.4 ja 6.7.2.2.5. Kuigi ADRI on sõnastus „konstrueeritud ja ehitatud“, on need kõnealuse seadme kaks aspekti selles mõttes loogiliselt teineteisest lahutamatud. Ei ole võimalik „ehitada“ ilma „konstrueerimata“.

21 Ma ei väljenda seisukohti üheski nendest riigisisese õiguse küsimustest.

22 13. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Kühne & Heitz (C-453/00, EU:C:2004:17).

23 19. septembri 2006. aasta kohtuotsus i-21 Germany ja Arcor (C-392/04 ja C-422/04, EU:C:2006:586).

24 12. veebruari 2008. aasta kohtuotsus Kempfer (C-2/06, EU:C:2008:78).

25 Kohtujuristi kursiiv.

65. Seega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus suuniseid teistsuguses küsimuses: kas kõnealuseid lisatingimusi saab jõustada, isegi kui need on liidu õigusega vastuolus, põhjusel, et nende kehtestamise otsus on riigisiseste menetlusõigusnormide kohaselt lakanud olemast vaidlustatav. Jõustamisega kaasneb tingimata esiteks kõnealuste tingimuste rikkumine ja seejärel mingisugune uus tegevusvorm või otsus asjaomaste ametiasutuste poolt, millega nähakse ette mingisugune karistus või muu jõustavat laadi tagajärg.

66. Nagu Euroopa Kohus on juba märkinud muu hulgas kohtuotsuses Ciola, kehtivad kõikide detsentraliseeritud ametiasutuste suhtes kohustused, mis tulenevad liidu õiguse esimuslikkusest ja hõlmavad konkreetseid halduse üksikakte.<sup>26</sup> Selle põhjal järeltas Euroopa Kohus kohtuasjas Ciola, et konkreetse jõustunud halduse üksikaktiga kehtestatud keeldu, mis on vastuolus liidu õigusega, tuleb selle keelu rikkumise eest määratud trahvi õiguspärasust hinnates jätta arvesse võtmata.

67. Käesolevas asjas ei ole – nagu ei olnud ka kohtuasjas Ciola – vaidluse all haldusakti enda saatus, vaid küsimus, kas selle akti tingimustele, mis on liidu õigusega vastuolus, saab edaspidistes haldusaktides või jõustamisotsustes tugineda või tuleb need jätta arvesse võtmata, kui hinnatakse nende tingimuste täitmata jätmise eest määratud karistuse – või „õiguskaitsevahendi“ vormis jõustamisotsuse – õiguspärasust.<sup>27</sup> Euroopa Kohus meenutas oma otsuses ED & F Man Sugar,<sup>28</sup> et karistus peab rajanema selgel ja üheselt mõistetaval õiguslikul alusel, ning märkis eksporditoetuste kontekstis, et seaduslikkuse ja õiguskindluse põhimõtted nõuavad, et sanktsiooni määramise otsuse (s.o jõustamisotsuse) seaduspärasuse kontrollimise raames peavad riigisisised ametiasutused ja kohtud saama algset sissenõudmise otsust kontrollida, isegi kui see on lõplikult jõustunud.<sup>29</sup>

68. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on konkreetselt küsinud, kas on oluline, kas jõustamisotsus on „parandussanktsioon“ (*remedy*) või „karistusõiguslik sanktsioon“ (*criminal charge*). Igasugune uus otsus, mille eesmärk on liidu õigust rikkuvate tingimuste jõustamine, peab olema välistatud, olenemata sellest, kas see on oma olemuselt karistuslik või paranduslik. Usun, et selles aspektis on informatiivsed Euroopa Kohtu otsused E.B.<sup>30</sup> ja Fallimento Olimpclub.<sup>31</sup>

69. Kohtuotsuses Fallimento Olimpclub märkis Euroopa Kohus käibemaksuvaidluse kontekstis, et liidu õigus „ei kohusta [...] siseriiklikku kohut jätma kohaldamata siseriiklikke menetlusnorme, mis annavad otsusele seadusjõu, isegi siis, kui see võimaldaks heastada selle otsusega toime pandud [liidu] õiguse rikkumise“.<sup>32</sup> Ent riigisisised õigusnormid, mis andsid *res judicata* jõu õigust rikkuvale otsusele ja *teistele otsustele*, mis puudutavad *teisi maksuaastaid* seoses küsimusega, mille suhtes on tehtud otsus vastuolus liidu õigusega, on liidu õiguse kohasega vastuolus.<sup>33</sup> Teisisõnu võis algne otsus jääda muutmata, kuid ei saanud lubada, et see määraks tulevasi otsuseid.

70. Kohtuasjas E.B. oli tagandatud politseinik 1975. aastal distsiplinaarotsusega ametist ja saadetud pensionile pärast tema süüdimõistmist katses sooritada süütegu, mis seisnes homoseksuaalses kõlvatuses. Samuti vähendati selle otsusega 25% võrra pensionimakseid, mida tal oleks muidu olnud õigus saada. Selle põhjal, et algne otsus, millega vähendati E.B. pensionimakseid, oleks olnud vastuolus direktiiviga 2000/78/EÜ,<sup>34</sup> kui see olnuks kohaldatav, otsustas Euroopa Kohus, et liikmesriigi kohus ei

26 29. aprilli 1999. aasta kohtuotsus Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, punktid 30–33).

27 29. aprilli 1999. aasta kohtuotsus Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, punkt 25).

28 6. aprilli 2006. aasta kohtuotsus ED & F Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233, punkt 15).

29 Sealsamas, punkt 18.

30 15. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus E.B. (C-258/17, EU:C:2019:17).

31 3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Fallimento Olimpclub (C-2/08, EU:C:2009:506).

32 Sealsamas, punkt 23.

33 Sealsamas, resolutsioon.

34 Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv, millega kehtestatakse üldine raamistik võrdseks kohtlemiseks töö saamisel ja kutsealale pääsemisel (EÜT 2000, L 303, lk 16; ELT eriväljaanne 05/04, lk 79).

ole kohustatud kontrollima lõplikku distsiplinaarotsust, millega nähti ette E.B. enneaegne pensionile saatmine, kuid ta on kohustatud kontrollima tema pensioniõiguse vähendamist, et arvutada summa, mille ta oleks saanud juhul, kui ei oleks rikutud talle liidu õigusnormidest tulenevaid õigusi (nimetatud asjas tema õigust sellele, et teda ei diskrimineeritaks soolise sätumuse tõttu).

71. Mõlemas viidatud kohtuasjas lubati jätta algne kohtuotsus või haldusakt kehtima, kuid sellel ei lubatud saada edaspidiste kohtuotsuste aluseks (Fallimento Olimpclub) või määrata kindlaks edasisi pensioniõigusi ametiasutuse töötajale, kelle suhtes on viidud läbi distsiplinaar menetlus (E.B.). Seega eristas Euroopa Kohus vajadust õiguskindluse järele seoses algsete lõplike otsustega, mis ei ole enam vaidlustatavad, vajadusest kaitsta seaduslikkuse põhimõtet järgnevate otsuste osas või algsete otsuste jätkuvate tagajärgede osas. Seepärast olen seisukohal, et meetmed või otsused, mille eesmärk on jõustada tingimusi, mis puudutavad kuumust isoleerivat kesta ja täitevoolikut, on liidu õiguse seisukohast lubamatud.

#### **IV. Ettepanek**

72. Nendel kaalutlustel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele järgmiselt:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiivi 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta tuleb tõlgendada nii, et veeldatud naftagaasi paakautode ehitusnõuded, nagu kuumust isoleeriva kesta nõue või spetsiaalse täitevooliku nõue, kui need on selle direktiiviga nõutavast rangemad ja kehtestatud vähemalt osaliselt veoohutusega (sealhulgas peale- ja mahalaadimisega) seotud põhjustel, on selles direktiivis liikmesriikidele seatud kohustustega vastuolus.

2. Liidu õiguse ja iseäranis Euroopa Kohtu otsuse Ciola kohaselt ei tohi liikmesriigi kohus ega ametiasutus jõustada keskkonnanaloa andmise haldusotsuses ette nähtud tingimusi, nagu kuumust isoleeriva kesta nõue ja täitevooliku nõue, mis on liidu õigusega vastuolus, isegi kui sellel otsusel endal võidakse lubada kehtima jääda.