CONCLUSIONES DE LA ABOGADO GENERAL
SRA. VERICA TRSTENJAK
presentadas el 2 de abril de 2009 [1]

Índice

I. Introducción . . . . . I - 7890

II. Marco normativo . . . . . I - 7890

A. Protección de los animales durante el transporte . . . . . I - 7890

1. Directiva 91/628 . . . . . I - 7891

2. Reglamento nº 1/2005 . . . . . I - 7897

B. Protección de los animales durante el sacrificio . . . . . I - 7903

III. Procedimiento administrativo previo y recurso de la Comisión . . . . . I - 7904

IV. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia . . . . . I - 7907

V. Análisis de la Abogado General . . . . . I - 7907

A. Introducción . . . . . I - 7907

B. Análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el transporte . . . . . I - 7909

1. Análisis preliminar de la admisibilidad . . . . . I - 7909

2. Sobre el motivo de recurso relativo a la identificación y las autorizaciones de los transportistas . . . . . I - 7910

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7910

b) Admisibilidad . . . . . I - 7911

i) Identificación de los transportistas . . . . . I - 7911

ii) Autorizaciones de los transportistas . . . . . I - 7912

1 — Lengua original: esloveno.

c) Apreciación jurídica . . . . . I - 7913

i) Identificación de los transportistas . . . . . I - 7914

ii) Autorizaciones de los transportistas . . . . . I - 7916

d) Resultado del análisis . . . . . I - 7917

3. Sobre el motivo de recurso relativo a la comprobación de los planes de viaje . . . . I - 7918

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7918

b) Admisibilidad . . . . . I - 7919

c) Apreciación jurídica . . . . . I - 7921

d) Resultado del análisis . . . . . I - 7925

4. Sobre el motivo de recurso relativo a la falta de puntos de parada en los puertos . . I - 7925

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7925

b) Admisibilidad . . . . . I - 7926

c) Apreciación jurídica . . . . . I - 7927

d) Resultado del análisis . . . . . I - 7930

5. Sobre el motivo de recurso relativo un control insuficiente de los medios de transporte y de los animales . . . . . I - 7930

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7930

b) Admisibilidad . . . . . I - 7931

c) Apreciación jurídica . . . . . I - 7933

d) Resultado del análisis . . . . . I - 7935

6. Sobre el motivo de recurso relativo a la insuficiencia de las sanciones impuestas en caso de infracciones reiteradas de las normas en materia de protección de los animales . . . . . I - 7936

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7936

b) Admisibilidad . . . . . I - 7936

c) Apreciación jurídica . . . . . I - 7938

d) Resultado del análisis . . . . . I - 7939

7. Resultado del análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el transporte . . . . . I - 7940

C. Análisis del motivo de recurso relativo a la protección de los durante el sacrificio . . . I - 7940

1. Introducción . . . . . I - 7940

2. Sobre el motivo de recurso relativo al aturdido de los animales durante el sacrificio I - 7940

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7940

b) Apreciación jurídica . . . . . I - 7941

c) Resultado del análisis . . . . . I - 7945

3. Sobre el motivo de recurso relativo a la realización de las inspecciones y los controles necesarios en los mataderos . . . . . I - 7945

a) Alegaciones de las partes . . . . . I - 7945

b) Apreciación jurídica . . . . . I - 7946

c) Resultado del análisis . . . . . I - 7947

4. Resultado del análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el sacrificio . . . . . I - 7947

D. Costas . . . . . I - 7948

VI. Conclusión . . . . . I - 7948

I. Introducción

1. Mediante un recurso interpuesto al amparo del artículo 226 CE, en el presente asunto la Comisión solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República Helénica ha incumplido varias obligaciones impuestas por la normativa comunitaria en materia de protección de los animales durante el transporte y el sacrificio que se derivan, en particular, de la Directiva 91/628/CEE del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, sobre la protección de los animales durante el transporte y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE, [2] del Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97, [3] y de la Directiva 93/119/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1993, relativa a la protección de los animales en el momento de su sacrificio o matanza. [4]

2. La Comisión imputa a la República Helénica el incumplimiento de diversas obligaciones relativas a las autorizaciones para el transporte de animales, los controles sobre los planes de viaje, la previsión de puntos de parada para los animales en los puertos, los controles de los medios de transporte y de los animales, y la imposición de sanciones eficaces en caso de infracciones reiteradas de la normativa, varias irregularidades en lo que respecta a la obligación de aturdir a los animales durante el sacrificio, así como la omisión las inspecciones y controles necesarios requeridas en los mataderos. La Comisión acredita tales incumplimientos invocando las comprobaciones realizadas por la Oficina Alimentaria y Veterinaria de la Dirección General de Sanidad y Protección de los Consumidores de la Comisión Europea (en lo sucesivo, «OAV») en el marco de las misiones que realizó en la República Helénica en los años 2002 a 2006.

II. Marco normativo

A. *Protección de los animales durante el transporte*

3. La protección de los animales durante el transporte está regulada en el ámbito comunitario por la Directiva 91/628, que fue derogada por el Reglamento nº 1/2005 a partir del 5 de enero de 2007.

2 — DO L 340, p. 17.
3 — DO L 3, p. 1.
4 — DO L 340, p. 21.

1. Directiva 91/628

4. El artículo 5, parte A, números 1 y 2, de la Directiva 91/628 prevé:

«Los Estados miembros velarán por que:

1) todo transportista:

a) cumpla los siguientes requisitos:

i) figurar inscrito en un registro de manera que la autoridad competente pueda identificarlo rápidamente en caso de incumplimiento de las exigencias de la presente Directiva;

ii) poseer una autorización válida para todo transporte de animales vertebrados que se efectúe en uno de los territorios contemplados en el anexo I de la Directiva 90/675/CEE concedida por la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento o, en el caso de empresas establecidas en terceros países, por una autoridad competente de un Estado miembro de la Unión, previo compromiso escrito del responsable de la empresa de transporte de cumplir las exigencias de la legislación veterinaria vigente.

[…]

2) el transportista:

[…]

b) elabore, para los animales contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 1 que vayan a someterse a intercambios entre Estados miembros o a ser exportados con destino a terceros países, y en caso de que la duración del viaje supere las ocho

horas, un plan de viaje acorde con el modelo que figura en el capítulo VIII del anexo, que se adjuntará al certificado sanitario durante el viaje, y precisará además los puntos posibles de parada o de transbordo.

[…]

d) compruebe:

i) que el original del plan de viaje a que se refiere la letra b):

— ha sido cumplimentado y completado debidamente por las personas apropiadas en el momento oportuno;

— se ha adjuntado al certificado sanitario que acompaña al transporte durante toda la duración del viaje;

[…]».

5. Según el artículo 8 de la Directiva 91/628:

«Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes, sin dejar de cumplir los principios y normas de control establecidos por la Directiva 90/425/CEE, controlen el cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva mediante la inspección, de forma no discriminatoria:

a) de los medios de transporte y de los animales durante el transporte por carretera;

b) de los medios de transporte y de los animales en cuanto lleguen al lugar de destino;

c) de los medios de transporte y de los animales en los mercados, en los lugares de salida y en los puntos de parada y transbordo;

d) de las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento.

Dichas inspecciones cubrirán una muestra adecuada de animales transportados anualmente en cada Estado miembro y podrán llevarse a cabo al mismo tiempo que los controles que se hagan con otros propósitos.

La autoridad competente de cada Estado miembro presentará un informe anual a la Comisión en el que indicará el número de inspecciones llevadas a cabo durante el año civil anterior relativas a cada una de las letras a), b), c) y d), incluido el detalle de todas las infracciones descubiertas y las acciones consiguientes llevadas a cabo por la autoridad competente.

Además, durante el transporte de los animales por su territorio la autoridad competente en el Estado miembro podrá efectuar controles cuando disponga de datos que hagan presumir una infracción.

Las disposiciones del presente artículo no afectarán a los controles que se efectúen en el marco de las misiones ejecutadas de forma no discriminatoria por las autoridades responsables de la aplicación general de las leyes en un Estado miembro.»

6. El artículo 9 de la Directiva 91/628 establece:

«Si, durante el transporte, se comprobare que las disposiciones de la presente Directiva no se cumplen o no se han cumplido, la autoridad competente del lugar donde se haya efectuado la comprobación solicitará a las personas responsables del medio de transporte que adopten las medidas que la autoridad competente considere necesarias para garantizar el bienestar de los animales de que se trate.

Según las circunstancias de cada caso, dichas medidas podrán comprender:

a) la finalización del trayecto o la devolución de los animales a su lugar de salida, por el itinerario más directo, siempre que esta medida no ocasione a los animales un sufrimiento innecesario;

b) el alojamiento de los animales en un lugar adecuado, dispensándoles los cuidados necesarios hasta la resolución del problema;

c) el sacrificio sin crueldad de los animales. El destino y uso de las canales de dichos animales se regularán con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 64/433/CEE.

Toda disposición adoptada en virtud de lo establecido en el párrafo segundo será notificada por la autoridad competente mediante la red ANIMO, con arreglo a las modalidades, incluso financieras, que deberán establecerse con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17.

2. Si la persona responsable del medio de transporte no respetare las instrucciones de la autoridad competente, ésta ordenará inmediatamente la ejecución de dichas medidas, reembolsándose por el procedimiento apropiado los gastos ocasionados por la aplicación de las mismas.

3. La presente Directiva no afectará a las vías de recurso previstas por la legislación vigente en los Estados miembros contra las decisiones de las autoridades competentes.

Las decisiones adoptadas por las autoridades competentes de los Estados miembros deberán comunicarse al expedidor o a su representante junto con la indicación de los motivos, así como a la autoridad competente del Estado miembro de expedición.

Siempre que así lo soliciten el expedidor o su representante, estas decisiones motivadas deberán serles notificadas por escrito mencionando los recursos previstos por la legislación vigente en el Estado miembro de destino, así como sus formas y plazos de presentación.

No obstante, en caso de litigio y siempre que las dos partes estuvieren de acuerdo, podrán someter dicho litigio, dentro de un plazo máximo de un mes, a la apreciación de un experto que figure en una lista de expertos de la Comunidad que deberá establecer la Comisión.

El experto deberá emitir su dictamen dentro de un plazo máximo de setenta y dos horas. Las partes se someterán al dictamen del experto que se ajustará al cumplimiento de la legislación veterinaria comunitaria.»

7. El artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628 dispone:

«En caso de infracciones repetidas de la presente Directiva o de infracciones que supongan un sufrimiento grave para los animales, un Estado miembro adoptará, sin perjuicio de las otras sanciones previstas, las medidas necesarias para remediar las faltas

comprobadas; dichas medidas podrán llegar hasta la suspensión o incluso la retirada de la autorización contemplada en el inciso ii) del punto a) del apartado 1 del artículo 5 A.

Al efectuar la transposición en su legislación nacional, los Estados miembros establecerán las medidas que adoptarán para remediar las faltas comprobadas.»

8. En el capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628 se establece:

«1. Los requisitos establecidos en el presente capítulo serán aplicables al transporte de animales de las especies mencionadas en la letra a) del apartado 1 del artículo 1, excepto al transporte aéreo, cuyas disposiciones figuran en los puntos 27 a 29 de la letra E del capítulo I.

2. El tiempo de viaje para animales de las especies contempladas en el punto 1 no superará las ocho horas.

3. El tiempo máximo de viaje contemplado en el punto 2 podrá ampliarse cuando el vehículo de transporte reúna los siguientes requisitos adicionales:

— haya suficiente yacija en el suelo del vehículo;

— la cantidad de forraje a bordo del vehículo ha de ser la apropiada, en función de las especies de animales transportadas y de la duración del viaje;

— acceso directo a los animales;

— exista la posibilidad de ventilación adecuada que pueda adaptarse en función de la temperatura (interior y exterior);

— haya paneles móviles para crear compartimientos separados;

— los vehículos deberán incluir un dispositivo que permita la conexión a tomas de agua durante las paradas;

— en el caso de vehículos de transporte de cerdos se lleve a bordo agua suficiente para su suministro a los animales durante el viaje.

4. Los intervalos de suministro de agua y de alimentación y los tiempos de viaje y de descanso, cuando se utilicen vehículos de carretera que reúnan los requisitos mencionados en el punto 3 serán los siguientes:

a) A los terneros, corderos, cabritos y potros no destetados y que reciben alimentación láctea así como a los lechones no destetados se les dará un descanso suficiente de una hora al menos, después de nueve horas de transporte, en especial para suministrarles agua y, si fuera necesario, alimento. Tras este período de descanso, podrá proseguirse su transporte durante nueve horas más.

b) Los cerdos podrán transportarse durante un tiempo máximo de viaje de 24 horas. Los animales deberán disponer de agua continuamente durante el viaje.

c) Los solípedos domésticos (excepto los équidos registrados en el sentido de la Directiva 90/426/CEE) podrán transportarse durante un tiempo máximo de viaje de 24 horas. Durante ese tiempo deberán ser abrevados y, en caso necesario, alimentados cada ocho horas.

d) Todos los demás animales de las especies contempladas en el punto 1 deberán tener un descanso suficiente de una hora al menos, después 14 horas de transporte, en especial para suministrarles agua y, si fuera necesario, alimento. Tras este período de descanso, podrá proseguirse su transporte durante 14 horas más.

[…]

7. a) Los animales no deberán transportarse por mar cuando la duración máxima del viaje sea superior a la prevista en el punto 2, salvo si se cumplen las condiciones previstas en los puntos 3 y 4 exceptuados los tiempos de viaje de descanso.

b) En caso de transporte marítimo que una de manera regular y directa dos puntos geográficos de la Comunidad mediante

vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, deberá preverse un descanso de 12 horas tras la descarga de los animales en el puerto de destino o en un punto próximo, excepto cuando la duración del transporte marítimo permita incluir el viaje en el plan general de los puntos 2 a 4.»

2. Reglamento nº 1/2005

9. El artículo 5, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005 prevé:

«En el caso de que équidos domésticos –que no sean équidos no desbravados– y animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina y porcina deban realizar viajes largos entre Estados miembros y con origen o destino en terceros países, los transportistas y los organizadores cumplirán las disposiciones relativas al cuaderno de a bordo u hoja de ruta que figuran en el anexo II.»

10. El artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 dispone:

«1. Nadie podrá operar como transportista salvo que haya sido autorizado a tal efecto por una autoridad competente de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 10 o, en caso de viajes largos, con arreglo al apartado 1 del artículo 11. Cuando que se realice el transporte de los animales, se pondrá a disposición de la autoridad competente una copia de dicha autorización».

11. Conforme al artículo 10, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005:

«La autoridad competente expedirá autorizaciones a los transportistas siempre y cuando:

a) los solicitantes estén establecidos en el Estado miembro en el que presentan la solicitud de autorización o, cuando se trate de solicitantes establecidos en un tercer país, estén representados en dicho Estado miembro;

b) los solicitantes hayan demostrado que disponen de personal, equipos y procedimientos operativos, incluidas, cuando corresponda, guías de buenas prácticas, suficientes y adecuados para poder cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento;

c) los solicitantes, o sus representantes, no hayan infringido gravemente la legislación comunitaria o nacional sobre protección de animales en los tres años que preceden a la fecha de la solicitud. Esta disposición no será de aplicación cuando el solicitante demuestre a satisfacción de la autoridad competente que ha adoptado todas las medidas necesarias para evitar nuevas infracciones.»

12. El artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 establece:

«La autoridad competente expedirá autorizaciones, previa solicitud, a los transportistas que realicen viajes largos, siempre y cuando:

a) cumplan lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 10; y

b) los solicitantes hayan presentado los siguientes documentos:

i) certificados de competencia [profesional] válidos, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 17, para todos los conductores y cuidadores que deban efectuar viajes largos;

ii) certificados de aprobación válidos, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 18, para todos los medios de transporte por carretera que se utilicen para viajes largos;

iii) información pormenorizada de los procedimientos que permiten a los transportistas localizar y registrar la circulación de los vehículos bajo su responsabilidad y mantener permanentemente el contacto con los conductores en cuestión durante los viajes largos;

iv) planes de contingencia para casos de emergencia».

13. Según el artículo 13, apartados 3 y 4, del Reglamento nº 1/2005:

«3. La autoridad competente llevará un registro de las autorizaciones previstas en el apartado 1 del artículo 10 o en el apartado 1 del artículo 11 de modo que pueda identificar rápidamente a los transportistas, en particular en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

4. La autoridad competente registrará las autorizaciones expedidas de conformidad con el apartado 1 del artículo 11 en una base de datos electrónica. El nombre del transportista y su número de autorización serán públicos y estarán disponibles durante el período de validez de la autorización. Siempre que se respete la normativa comunitaria o nacional relativa a la protección de la intimidad, los Estados miembros darán acceso al público a otros datos relativos a las autorizaciones de los transportistas. La base de datos deberá contener asimismo las decisiones notificadas en aplicación de la letra c) del apartado 4 del artículo 26 y del apartado 6 del artículo 26.»

14. El artículo 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 prevé:

«La autoridad competente llevará a cabo en cualquier momento del viaje largo los controles pertinentes, de manera aleatoria o sistemática, con el fin de comprobar que la duración del viaje declarada es realista y que el viaje cumple lo dispuesto en el presente Reglamento, y en particular que la duración de los tiempos de viaje y de los períodos de descanso se ajusta a los límites fijados en el capítulo V del anexo I.»

15. El artículo 25 del Reglamento nº 1/2005, con el título «Sanciones», dispone:

«Los Estados miembros establecerán las normas relativas a las sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión, así como las relativas a la aplicación del artículo 26, a más tardar el 5 de julio de 2006, y le comunicarán sin demora toda modificación ulterior que afecte a las mismas.»

16. Conforme al artículo 26 del Reglamento nº 1/2005, que lleva el título de «Infracciones y notificación de las infracciones»:

«1. En caso de infracción del presente Reglamento, la autoridad competente adoptará las medidas específicas mencionadas en los apartados 2 a 7.

2. Cuando una autoridad competente constate que un transportista no ha respetado las disposiciones del presente Reglamento o que un medio de transporte no cumple dichas disposiciones, lo notificará sin demora a la autoridad competente que hubiere expedido la autorización al transportista y, si el conductor estuviere implicado en el incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento, a la que hubiere expedido el certificado de competencia del transportista. Esta notificación irá acompañada de toda la información y los documentos pertinentes.

3. Cuando una autoridad competente del lugar de destino constate que el viaje realizado ha infringido el presente Reglamento, lo notificará sin demora a la autoridad competente del lugar de salida. Esta notificación irá acompañada de toda la información y los documentos pertinentes.

4. Cuando proceda, la autoridad competente que establezca que un transportista o un medio de transporte incumple lo dispuesto en el presente Reglamento, o que reciba una notificación con arreglo a los apartados 2 o 3, si procede:

a) exigirá al transportista de que se trate que subsane las infracciones observadas y haga lo necesario para evitar que se repitan;

b) someterá al transportista en cuestión a controles complementarios, en particular pidiendo la presencia de un veterinario al cargar los animales;

c) suspenderá o retirará la autorización del transportista o el certificado de aprobación del medio de transporte de que se trate.

5. En caso de infracción del presente Reglamento cometida por un conductor o un cuidador titular de un certificado de competencia, con arreglo a lo previsto en el apartado 2 del artículo 17, la autoridad competente podrá suspender o retirar dicho certificado de competencia, en particular si la infracción pone de manifiesto que el

conductor o el cuidador carece de los conocimientos necesarios o de la actitud apropiada para transportar animales de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento.

6. En caso de infracciones graves o repetidas del presente Reglamento, un Estado miembro podrá prohibir temporalmente al transportista o al medio de transporte de que se trate el transporte de animales en su territorio, aun cuando otro Estado miembro hubiera autorizado al transportista o al medio de transporte, siempre y cuando se hayan agotado todas las posibilidades ofrecidas por la asistencia mutua y por el intercambio de información, conforme a lo previsto en el artículo 24.

7. Los Estados miembros velarán por que se informe sin demora a los puntos de contacto indicados en el apartado 2 del artículo 24 sobre cualquier decisión que se adopte en aplicación de la letra c) del apartado 4 o de los apartados 5 o 6 del presente artículo.»

17. De conformidad con el artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005:

«La autoridad competente comprobará el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento procediendo a inspecciones no discriminatorias de los animales, los medios de transporte y los documentos de acompañamiento. Estas inspecciones deberán realizarse en una proporción adecuada a los animales transportados anualmente en cada Estado miembro y podrán efectuarse al mismo tiempo que los controles realizados con otros fines. La proporción de las inspecciones se incrementará si se comprueba que no se han cumplido las disposiciones del presente Reglamento. Las proporciones antes señaladas se determinarán de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 31.»

18. El artículo 33 del Reglamento nº 1/2005 establece:

«La Directiva 91/628/CEE y el Reglamento (CE) nº 411/98 quedarán derogados a partir del 5 de enero de 2007. Las referencias a la Directiva y al Reglamento derogados se entenderán hechas al presente Reglamento.»

19. El capítulo V del anexo I del Reglamento nº 1/2005 dispone:

«1.1. Los requisitos establecidos en el presente capítulo serán aplicables al transporte de équidos domésticos, excepto los équidos registrados, y de animales de las especies bovina, ovina, caprina y porcina, excepto en el caso de transporte aéreo.

1.2. El tiempo de viaje para animales de las especies consideradas en el punto 1.1. no superará las ocho horas.

1.3. El tiempo máximo de viaje indicado en el punto 1.2. podrá ampliarse cuando el vehículo de transporte reúna los requisitos adicionales del capítulo VI.

1.4. Los intervalos de suministro de agua y de alimentación y los tiempos de viaje y de descanso, cuando se utilicen vehículos de carretera que reúnan los requisitos mencionados en el punto 1.3. serán los siguientes:

a) a los terneros, corderos, cabritos y potros no destetados y que reciben alimentación láctea así como a los lechones no destetados se les dará un descanso suficiente de una hora al menos, después de 9 horas de transporte, en especial para suministrarles agua y, si fuera necesario, alimento. Tras este período de descanso, podrá proseguirse su transporte durante 9 horas más;

b) los cerdos podrán transportarse durante un tiempo máximo de viaje de 24 horas. Los animales deberán disponer de agua continuamente durante el viaje;

c) los équidos domésticos podrán transportarse durante un tiempo máximo de viaje de 24 horas. Durante ese tiempo deberán ser abrevados y, en caso necesario, alimentados cada 8 horas;

d) todos los demás animales de las especies consideradas en el punto 1.1. deberán tener un descanso suficiente de una hora al menos, después 14 horas de transporte, en especial para suministrarles agua y, si fuera necesario, alimento. Tras este período de descanso, podrá proseguirse su transporte durante 14 horas más.

[…]

1.7. a) Los animales no deberán transportarse por mar cuando la duración máxima del viaje sea superior a la prevista en el punto 1.2, salvo si se cumplen las condiciones previstas en los puntos 1.3. y 1.4. exceptuados los tiempos de viaje de descanso.

b) En caso de transporte marítimo que una de manera regular y directa dos puntos geográficos de la Comunidad mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, deberá preverse un descanso de 12 horas tras la descarga de los animales en el puerto de destino o en un punto próximo, excepto cuando la duración del transporte marítimo permita incluir el viaje en el plan general de los puntos 1.2. a 1.4.»

B. *Protección de los animales durante el sacrificio*

20. La protección de los animales durante el sacrificio se regula en la Directiva 93/119.

21. Según el artículo 3 de la Directiva 93/119:

«No se causará a los animales agitación, dolor o sufrimiento evitables durante las operaciones de desplazamiento, estabulación, sujeción, aturdido, sacrificio y matanza.»

22. El artículo 5, apartado 1, de la Directiva 93/119 prevé:

«A los solípedos, rumiantes, cerdos, conejos y aves de corral introducidos en los mataderos para el sacrificio se les deberá:

[…]

d) sangrar de conformidad con las indicaciones del anexo D.»

23. El artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/119 establece:

«Los instrumentos, material de sujeción, equipos e instalaciones para el aturdido o la matanza deberán ser diseñados, construidos, conservados y utilizados de modo que el aturdido o la matanza puedan efectuarse de forma rápida y eficaz, de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva. La autoridad competente verificará la conformidad de los instrumentos, del material de sujeción, del equipo y de las instalaciones utilizadas

para el aturdido o la matanza, con los principios anteriormente expuestos y comprobará periódicamente que se encuentran en buen estado y permiten realizar el objetivo antes citado.»

24. El artículo 8 de la Directiva 93/119 dispone:

«La inspección y el control de los mataderos se efectuará bajo la responsabilidad de la autoridad competente, que podrá acceder libremente en cualquier momento a todas las dependencias de los mismos, con objeto de cerciorarse de que se cumplen las disposiciones de la presente Directiva. Tales inspecciones y controles podrán efectuarse, no obstante, con ocasión de controles efectuados con otros fines.»

25. El anexo D de la Directiva 93/119 contiene normas más detalladas sobre el sangrado de los animales. El punto 1 de dicho anexo prevé:

«El sangrado de los animales que hayan sido aturdidos comenzará lo antes posible después del aturdido y se deberá efectuar de manera que se provoque un desangrado rápido, profuso y completo. En cualquier caso, deberá efectuarse el sangrado antes de que el animal recobre el conocimiento.»

III. Procedimiento administrativo previo y recurso de la Comisión

26. A partir de 1998, la OAV desarrolló varias misiones en la República Helénica con objeto de verificar la eficacia de la aplicación de la legislación comunitaria en materia de protección de los animales, en particular de su protección durante el transporte y sacrificio. La OAV realizó, entre los años 2002 y 2004 incluido, las siguientes misiones:

— misión nº 8729/2002, del 18 al 20 de noviembre de 2002;

— misión nº 9002/2003, del 13 al 17 de enero de 2003;

— misión nº 9176/2003, del 21 al 25 de julio de 2003;

— misión nº 9211/2003, del 15 al 19 de septiembre de 2003;

— misión nº 7273/2004, del 4 al 8 de octubre de 2004.

27. Dado que los inspectores de la OAV habían detectado irregularidades durante las diversas misiones desarrolladas en la República Helénica, el 13 de julio de 2005 la Comisión remitió a ese Estado un escrito de requerimiento en el que solicitaba que se subsanaran las infracciones comprobadas. La República Helénica respondió a dicho escrito de requerimiento el 20 de septiembre de 2005, rebatiendo las infracciones que se le imputaban.

28. Después de un intercambio de información con la República Helénica y tras la misión nº 8042/2006, que tuvo lugar entre el 21 de febrero y el 1 de marzo de 2006, la Comisión consideró que la República Helénica no había subsanado aún las infracciones imputadas. Por tanto, le remitió un dictamen motivado, de 4 de julio de 2006, que fue recibido por el Estado miembro el 5 de julio de 2006. La República Helénica respondió a dicho dictamen mediante escrito de 4 de septiembre de 2006, en el que cuestionó las imputaciones de la Comisión recogidas en el dictamen. La Comisión, después del final del plazo para el cumplimiento de las obligaciones fijado en el dictamen motivado, a saber, el 5 de septiembre de 2006, y después de una nueva misión nº 8167/2006, realizada entre el 4 y el 15 de septiembre de 2006, interpuso recurso contra la República Helénica el 11 de septiembre de 2007 por considerar que ésta no había cumplido aún sus obligaciones.

29. En su recurso, la Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

1. Declare que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 5, parte A, número 1, letra a), incisos i) y ii), 5, parte A, número 2, letra b), 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, 8, 9 y 18, número 2, de la Directiva 91/628/CEE del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, sobre la protección de los animales durante el transporte y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE, y la sección [48], punto 7, letra b),[5] del capítulo VII del anexo de esta Directiva, así como, después del 5 de enero de 2007, las obligaciones previstas en los artículos 5, apartado 4, 6, apartado 1, 13, apartados 3 y 4, 15, apartado 1, 25, 26 y 27, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el

5 — La Comisión se refiere siempre, en las pretensiones y en la fundamentación de su recurso, al «punto 7, letra b)», del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628. No obstante, esa referencia no es en rigor exacta, puesto que tal disposición está incluida en la sección 48 de dicho anexo, con el título «Intervalos de suministro de agua, de alimentación y tiempos de viaje y de descanso». Por tanto, es correcto referirse a tal disposición citando la «sección 48, punto 7, letra b)» del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628. Esa forma de citar dicho anexo se encuentra también en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia; véanse por ejemplo las sentencias de 23 de noviembre de 2006, ZVK (C-300/05, Rec. p. I-11169), apartado 1, y de 9 de octubre de 2008, Interboves (C-277/06, Rec. p. I-7433), apartado 1. Por consiguiente, en las presentes conclusiones, en lugar de referirme al «punto 7, letra b)», citaré, de forma más exacta, la «sección 48, punto 7, letra b)», del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

Reglamento (CE) nº 1255/97, al no haber adoptado las medidas necesarias:

— para que todo transportista de animales obtenga una autorización de la autoridad competente y sea inscrito en un registro que permita a ésta identificarlo inmediatamente, en particular en el caso de incumplimiento de las normas relativas al bienestar de los animales durante el transporte;

— para que las autoridades competentes realicen controles de los planes de viaje y cuadernos de a bordo;

— para que se prevean puntos de descanso para los animales en los puertos o en un punto próximo después de la descarga de éstos;

— para garantizar la realización de controles de los medios de transporte y de los animales, y

— para que se impongan sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias en el caso de infracciones reiteradas o graves de las normas relativas a la protección de los animales durante el transporte;

2. Declare que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 3, 5, apartado 1, letra d), 6, apartado 1, y 8 de la Directiva 93/119/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1993, relativa a la protección de los animales en el momento de su sacrificio o matanza, al no haber adoptado las medidas necesarias:

— para garantizar el respeto de las normas sobre el aturdido de los animales durante el sacrificio, y

— para garantizar que se lleven a cabo las inspecciones y los controles adecuados de los sacrificios;

y que se condene en costas a la República Helénica.

IV. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

30. El 4 de septiembre de 2007, la Comisión presentó su recurso en la Secretaría del Tribunal de Justicia, y el escrito de contestación fue presentado el 26 de noviembre de 2007. El 7 de febrero de 2008, la Comisión presentó en la Secretaría un escrito de réplica, y a continuación el Gobierno griego presentó un escrito de dúplica en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 20 de marzo de 2008. En la vista, celebrada el 22 de enero de 2009, la Comisión y el Gobierno griego presentaron sus observaciones orales y respondieron a las preguntas del Tribunal de Justicia.

V. Análisis de la Abogado General

A. *Introducción*

31. El presente asunto presenta importancia a efectos de garantizar, en el ámbito comunitario, una protección adecuada de los animales durante el transporte y el sacrificio. [6] La regulación apropiada de esta materia y el cumplimiento de la legislación vigente al respecto son primordiales para evitar sufrimientos inútiles a los animales. Asimismo, el respeto a dicha legislación contribuye a prevenir el desarrollo de enfermedades, [7] que pueden derivarse de irregularidades en el transporte o sacrificio, de manera que con ello se protege también indirectamente la salud de las personas que consumen la carne

6 — La protección de los animales durante el transporte y el sacrificio en el marco del Derecho comunitario es un aspecto del esfuerzo general realizado por la Comunidad en aras de la protección y el bienestar de los animales. De este modo, del Protocolo nº 33 sobre la protección y el bienestar de los animales, introducido por el Tratado de Ámsterdam como anexo del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, se desprende que los Estados miembros, «deseando garantizar una mayor protección y un mayor respeto del bienestar de los animales como seres sensibles», han acordado la siguiente disposición, que se incorpora como anexo al Tratado CE: «Al formular y aplicar las políticas comunitarias en materia de agricultura, transporte, mercado interior e investigación, la Comunidad y los Estados miembros tendrán plenamente en cuenta las exigencias en materia de bienestar de los animales, respetando al mismo tiempo las disposiciones legales o administrativas y las costumbres de los Estados miembros relativas, en particular, a ritos religiosos, tradiciones culturales y patrimonio regional». Cabe añadir que en el marco de sus esfuerzos a favor de la protección de los animales en el transporte internacional, la Comunidad se ha adherido también al Convenio europeo sobre protección de los animales durante el transporte internacional, adoptado en el seno del Consejo de Europa. La Comunidad se adhirió a dicho Convenio mediante Decisión del Consejo, de 21 de junio de 2004, relativa a la celebración del Convenio europeo sobre protección de los animales durante el transporte internacional (revisado) (DO L 241, p. 21).

7 — Wilkins, D.B. (ed.), *Animal Welfare in Europe. European Legislation and Concerns,* Kluwer Law International, Londres, La Haya, Boston, 1997, p. 4, afirma que el transporte de animales vivos de un Estado miembro a otro puede influir en la difusión de enfermedades en la Comunidad.

de esos animales. En los últimos años, todo el sector de la protección de los animales ha sido objeto en la Comunidad de amplios debates públicos, [8] sobre la base de los cuales la Comisión ha elaborado un plan de acción comunitario sobre protección y bienestar de los animales, que establece algunas directrices para el desarrollo futuro de la legislación comunitaria en este sector. [9] Así pues, la Comunidad persigue incesantemente aumentar la protección de los animales. [10]

32. En su recurso, la Comisión solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que se derivan de la legislación comunitaria en materia de protección de los animales durante el transporte y el sacrificio, en particular las obligaciones previstas en la Directiva 91/628, el Reglamento nº 1/2005 y la Directiva 93/119. En este contexto, la Comisión no imputa la adaptación extemporánea o errónea del Derecho interno a las Directivas comunitarias, sino el incumplimiento en la práctica de las obligaciones derivadas de esa normativa. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en efecto, un incumplimiento de las obligaciones derivadas del Derecho comunitario puede derivarse de la existencia de una práctica administrativa que viola el Derecho comunitario, aunque, en sí misma, la normativa nacional aplicable sea compatible con ese Derecho. [11] En tal caso, la Comisión tiene que demostrar que dicha práctica administrativa presenta un grado suficiente de continuidad y generalidad. [12] Cuando la Comisión ha aportado suficientes pruebas que ponen de relieve que las autoridades de un Estado miembro han llevado a cabo, de forma repetida y continuada, una práctica que es contraria al Derecho comunitario, incumbe al Estado miembro rebatir de manera fundada y pormenorizada los datos presentados y las consecuencias que de ellos se derivan. [13]

8 — A este respecto, añadiré que en el marco de los debates públicos se habla también con frecuencia de «derechos de los animales» y no sólo de protección de los animales. Véase, en este sentido, Brooman, S., y Legge, D., «Animal transportation», *New Law Journal Practitioner,* nº 6706/1995, p. 1131.

9 — Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo relativa a un plan de acción comunitario sobre protección y bienestar de los animales 2006-2010, COM (2006) 13 final. Según el plan de acción, los cinco ámbitos de acción principales consisten en hacer más estrictas las normas mínimas aplicables en el ámbito de la protección y el bienestar de los animales, así como seguir apoyando las iniciativas internacionales destinadas a concienciar y alcanzar un mayor consenso en lo que se refiere al bienestar animal.

10 — En la doctrina, véase en ese sentido, por ejemplo, Marguenaud, J.-P., «Arrêt "Danske Svineproducenter": la protection communautaire des animaux transportés», *Journal de droit européen,* nº 151/2008, p. 206. También Nentwich, M., «Die Bedeutung des EG-Rechts für den Tierschutz», en Harrer, F., y Graf, G. (ed.), *Tierschutz und Recht,* Orac, Viena, 1994, p. 87, sostiene que la Comunidad es muy activa en el sector de la protección de los animales, en el que ha adoptado numerosas disposiciones. Caspar, J., *Zur Stellung des Tieres im Gemeinschaftsrecht,* Nomos, Baden-Baden, 2001, p. 89, afirma que el Derecho comunitario regula las cuestiones fundamentales en materia de protección de los animales. Bowles, D., y Fisher, C., «Trade Liberalisation in Agriculture: The Likely Implications for European Farm Animal Welfare», en Bilal, S., y Pezaros, P. (ed.), *Negotiating the Future of Agricultural Policies: Agricultural Trade and the Millenium WTO Round,* Kluwer Law International, La Haya, 2000, p. 202, sostienen que el nivel de protección de los animales en la Unión Europea es normalmente superior al vigente en los países competidores.

11 — Véanse por ejemplo las sentencias de 29 de abril de 2004, Comisión/Alemania (C-387/99, Rec. p. I-3751), apartado 42; de 26 de abril de 2005, Comisión/Irlanda (C-494/01, Rec. p. I-3331), apartado 28; de 12 de mayo de 2005, Comisión/Italia (C-278/03, Rec. p. I-3747), apartado 13, y de 27 de abril de 2006, Comisión/Alemania (C-441/02, Rec. p. I-3449), apartado 47. En la doctrina, véase por ejemplo Lenaerts, K., Arts, D., Maselis, I., y Bray, R., *Procedural Law of the European Union,* 2ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2006, p. 132, apartado 5-008; Karpenstein, P., y Karpenstein, U., en Grabitz, E., Hilf, M., y Nettesheim, M. (ed.), *Das Recht der Europäischen Union,* Beck, Múnich, 2008, comentario al artículo 226, apartado 25.

12 — Véanse por ejemplo las sentencias de 29 de abril de 2004, Comisión/Alemania, apartado 42, Comisión/Irlanda, apartado 28, y de 27 de abril de 2006, Comisión/Alemania, apartado 50, citadas en la nota 11, así como las sentencias de 12 de mayo de 2005, Comisión/Bélgica (C-287/03, Rec. p. I-3761), apartado 29, y de 26 de abril de 2007, Comisión/Italia (C-135/05, Rec. p. I-3475), apartado 21.

13 — Véanse, por ejemplo, sentencias Comisión/Irlanda, citada en la nota 11, apartados 46 y 47, y Comisión/Italia, citada en la nota 12, apartado 32.

B. *Análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el transporte*

1. Análisis preliminar de la admisibilidad

33. En el marco de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el transporte, la Comisión alega el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la Directiva 91/628 y del Reglamento nº 1/2005, que ha sustituido y derogado, a partir del 5 de enero de 2007, la Directiva 91/628. [14] A este respecto, procede destacar que el Reglamento nº 1/2005 sólo sustituyó y derogó la Directiva 91/628 después del transcurso del plazo de dos meses desde la recepción del dictamen motivado, plazo en el que el Estado miembro debe cumplir sus obligaciones. La República Helénica recibió, en efecto, el dictamen motivado de la Comisión el 5 de julio de 2006, de modo que el plazo de dos meses para el cumplimiento de las obligaciones correspondientes, fijado en el dictamen motivado, finalizó el 5 de septiembre de 2006. [15] El Reglamento nº 1/2005 entró en vigor el 5 de enero de 2007, mientras que la Comisión interpuso el recurso el 11 de septiembre de 2007.

34. Como se desprende de una reiterada jurisprudencia, la existencia de un incumplimiento en el marco de un recurso basado en el artículo 226 CE debe apreciarse respecto de la legislación comunitaria vigente al término del plazo que la Comisión haya concedido al Estado miembro de que se trate para atenerse a su dictamen motivado. [16]

35. Aunque, en principio, las pretensiones deducidas en el recurso no pueden ampliarse más allá de los incumplimientos alegados en las conclusiones del dictamen motivado y en el escrito de requerimiento, no es menos cierto que la Comisión está legitimada para instar la declaración de un incumplimiento de las obligaciones cuyo origen se encuentra en la versión inicial de un acto comunitario, posteriormente modificado o derogado, que hayan sido mantenidas por las disposiciones de un nuevo acto comunitario. [17] Por el contrario, el objeto del litigio no puede ampliarse a las obligaciones derivadas de las nuevas disposiciones que no tengan su equivalente en la versión inicial del acto de

14 — Véase el artículo 33 del Reglamento nº 1/2005 que dispone, entre otras cosas, que la Directiva 91/628 quedará derogada a partir del 5 de enero de 2007 y que las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a dicho Reglamento.

15 — Véase el apartado 6 del escrito de réplica de la Comisión, en el que ésta aclara detalladamente el momento en que finalizó el plazo fijado en el dictamen motivado para el cumplimiento de las obligaciones correspondientes. En el apartado 11 de su escrito de réplica, la Comisión indica asimismo que el apartado 39 del recurso contiene un error al señalar que el plazo para el cumplimiento de las obligaciones previstas en el dictamen motivado terminó en noviembre de 2006.

16 — Véanse las sentencias de 10 de septiembre de 1996, Comisión/Alemania (C-61/94, Rec. p. I-3989), apartado 42; de 9 de noviembre de 1999, Comisión/Italia (C-365/97, Rec. p. I-7773), apartado 32; de 5 de octubre de 2006, Comisión/Bélgica (C-377/03, Rec. p. I-9733), apartado 33. En la doctrina, véase por ejemplo Lenaerts, K., Arts, D., Maselis, I., y Bray, R., *Procedural Law of the European Union,* 2ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2006, p. 159, apartado 5-052; Rideau, J., y Picod, F., *Code des procédures juridictionnelles de l'Union européenne,* 2ª ed., Litec, París, 2002, p. 175; Karpenstein, P., y Karpenstein, U., en Grabitz, E., Hilf, M., y Nettesheim, M. (ed.), *Das Recht der Europäischen Union,* Beck, Múnich, 2008, comentario al artículo 226, apartado 17.

17 — Véanse las sentencias Comisión/Italia, citada en la nota 16, apartado 36; de 12 de junio de 2003, Comisión/Italia (C-363/00, Rec. p. I-5767), apartado 22; Comisión/Bélgica, citada en la nota 16, apartado 34. Véanse también mis conclusiones presentadas el 11 de junio de 2008 en el asunto Comisión/Italia (sentencia de 19 de marzo de 2009, C-275/07, Rec. p. I-2005), punto 73. En la doctrina, véase por ejemplo Lenaerts, K., Arts, D., Maselis, I., y Bray, R., *Procedural Law of the European Union,* 2ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2006, p. 158, apartado 5-048.

que se trata, so pena de constituir un vicio sustancial de forma en cuanto a la regularidad del procedimiento por el que se declare el incumplimiento de la obligación. [18]

36. Así pues, de la jurisprudencia se desprende que el criterio para valorar la admisibilidad de los motivos de recurso basados en una normativa que ha entrado en vigor recientemente se refiere al ámbito jurídico sustantivo, y no al jurídico formal. Si el nuevo acto normativo, que entró en vigor después de expirar el plazo establecido en el dictamen motivado y antes de la interposición del recurso, contiene obligaciones idénticas, desde el punto de vista jurídico sustantivo, a las previstas en el acto normativo al que sustituye, los motivos de recurso basados en el nuevo acto normativo sólo son admisibles cuando dicho acto normativo imponga al Estado miembro las mismas obligaciones que establecía el acto anteriormente vigente. Por tanto, en el presente asunto es preciso verificar si las obligaciones derivadas de las disposiciones de la Directiva 91/628, que la Comisión invoca en su recurso, tienen un equivalente en las disposiciones del Reglamento nº 1/2005. En aras de la claridad de las presentes conclusiones, examinaré en el marco de cada motivo del recurso la admisibilidad de la invocación de cada una de las disposiciones del Reglamento nº 1/2005.

18 — Véanse las sentencias Comisión/Italia, citada en la nota 17, apartado 22, y Comisión/Bélgica, citada en la nota 16, apartado 34. Véanse también mis conclusiones, citadas en la nota 17, en el asunto Comisión/Italia, punto 73.

2. Sobre el motivo de recurso relativo a la identificación y las autorizaciones de los transportistas

a) Alegaciones de las partes

37. Sobre la base de las comprobaciones efectuadas por la OAV en las misiones nºs 7273/2004 y 8042/2006, la *Comisión* considera que el Gobierno griego no ha adoptado las medidas necesarias para garantizar que todo transportista esté debidamente autorizado para el transporte de animales y esté registrado adecuadamente de modo que permita a la autoridad competente comprobar rápidamente si un determinado transportista cumple las exigencias establecidas para la protección de los animales durante el transporte. La Comisión sostiene que, de este modo, la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 5, parte A, número 1, letra a), incisos i) y ii), y 5, parte A, número 2, letra b), de la Directiva 91/628, así como los artículos 6, apartado 1, y 13, apartados 3 y 4, del Reglamento nº 1/2005.

38. La Comisión afirma que durante la misión nº 7273/2004 (puntos 5.3. y 6.3. del informe sobre la misión) los inspectores de la OAV comprobaron que determinados transportistas carecían de autorización o tenían la autorización caducada. En la misión nº 8042/2006 (puntos 5.3. y 6.3. del informe sobre la misión) se constató además que, pese a haberse producido algunas mejoras, las normas relativas a la autorización e identifi-

cación de los transportistas no se respetaban suficientemente. La Comisión subraya que, si bien existían efectivamente algunas listas de transportistas, no siempre estaban actualizadas.

39. El *Gobierno griego* alega en su escrito de contestación que la detección de una autorización no válida durante la misión nº 7273/2004 constituye un caso aislado que no demuestra el incumplimiento de las obligaciones comunitarias; además las autoridades competentes ya habían detectado dicha autorización no válida. El Gobierno griego indica además que ha adoptado medidas para garantizar el cumplimiento del Derecho comunitario. Dicho Gobierno sostiene que ha comunicado a las autoridades competentes de los departamentos griegos las recomendaciones de los inspectores de la OAV y ha organizado seminarios para transportistas y veterinarios, lo que demuestra el esfuerzo continuado de las autoridades griegas por aplicar correctamente el Derecho comunitario.

40. La *Comisión* afirma a este respecto, en su escrito de réplica, que la organización de dichos seminarios constituye sin duda una medida positiva, pero no puede suplir en ningún caso las medidas oficiales que las autoridades nacionales competentes deben adoptar en materia de autorizaciones de los transportistas.

b) Admisibilidad

41. En el marco del motivo de recurso relativo a la identificación y las autorizaciones de los transportistas, la Comisión alega la infracción del artículo 5, parte A, número 1, letra a), incisos i) y ii), de la Directiva 91/628. En su recurso, sostiene que los artículos 6, apartado 1, y 13, apartados 3 y 4, del Reglamento nº 1/2005 establecen una obligación idéntica. Por tanto, a continuación examinaré la fundamentación de esta alegación de la Comisión.

i) Identificación de los transportistas

42. El artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso i), de la Directiva 91/628 prevé que todo transportista debe figurar inscrito en un registro de manera que la autoridad competente pueda identificarlo rápidamente en caso de incumplimiento de las exigencias de dicha Directiva. Según la Comisión, los apartados 3 y 4 del artículo 13 del Reglamento nº 1/2005 son equivalentes a dicha disposición de la Directiva. Conforme al artículo 13, apartado 3, del Reglamento nº 1/2005, la autoridad competente llevará un registro de las autorizaciones [19] de modo que pueda identificar rápidamente a los transportistas, en particular en caso de incumplimiento de las disposiciones de tal Reglamento. En mi opinión, cabe afirmar que la obligación prevista en el artículo 13, apartado 3, del Reglamento

19 — El artículo 13, apartado 3, del Reglamento nº 1/2005 precisa además que se trata de las autorizaciones previstas en el artículo 10, apartado 1, o en el artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento. El artículo 10, apartado 1, de dicho Reglamento establece los requisitos para la expedición de las autorizaciones a los transportistas, mientras que el artículo 11, apartado 1, determina los requisitos para la expedición de las autorizaciones a los transportistas que realizan viajes largos.

nº 1/2005 es idéntica a la establecida en el artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso i), de la Directiva 91/628. La finalidad de la obligación prevista por ambos artículos consiste en establecer un registro de transportistas que permita su rápida identificación cuando no cumplan las disposiciones de la Directiva o del Reglamento. Por tanto, a mi juicio es admisible la invocación del artículo 13, apartado 3, del Reglamento nº 1/2005 que realiza la Comisión en su recurso.

43. Considero, en cambio, que hay que concluir lo contrario en lo que respecta al artículo 13, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005. En virtud de esa disposición, la autoridad competente está obligada a registrar las autorizaciones en una base de datos electrónica. [20] La obligación de registro de las autorizaciones en una base de datos electrónica constituye una obligación nueva, no prevista en la Directiva 91/628. Por consiguiente, a mi juicio, no es admisible la invocación por la Comisión del artículo 13, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005.

20 — El artículo 13, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005 prevé además que el nombre del transportista y su número de autorización serán públicos y estarán disponibles durante el período de validez de la autorización. Siempre que se respete la normativa comunitaria o nacional relativa a la protección de la intimidad, los Estados miembros darán acceso al público a otros datos relativos a las autorizaciones de los transportistas. La base de datos deberá contener asimismo las decisiones notificadas en aplicación del artículo 26, apartado 4, letra c), y apartado 6.

ii) Autorizaciones de los transportistas

44. Conforme al artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628, todo transportista debe poseer una autorización válida concedida por la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento o, en el caso de empresas establecidas en terceros países, por una autoridad competente de un Estado miembro de la Unión, previo compromiso escrito del responsable de la empresa de transporte de cumplir las exigencias de la legislación veterinaria vigente. Según la Comisión, el equivalente de esta disposición se encuentra en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005, que prevé que nadie podrá operar como transportista salvo que haya sido autorizado a tal efecto por una autoridad competente de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 10 o, en caso de viajes largos, con arreglo al apartado 1 del artículo 11 y que cuando se realice el transporte de los animales, se pondrá a disposición de la autoridad competente una copia de dicha autorización.

45. Es cierto que de ambos artículos –es decir, del artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628 y del artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005– se deriva la obligación para todo transportista de poseer una autorización concedida por la autoridad competente. Sin

embargo, hay que subrayar que, el artículo 6, apartado 1, el Reglamento nº 1/2005, además de exigir a todo transportista la posesión de una autorización, prevé también que dicha autorización debe ser concedida de conformidad con el artículo 10, apartado 1, o el artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento. El artículo 10, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 establece los requisitos para la concesión de las autorizaciones a los transportistas, [21] mientras que el artículo 11, apartado 1, fija los requisitos para la concesión de autorizaciones a los transportistas que realizan viajes largos. [22] Procede señalar que la Directiva 91/628 no prevé requisitos detallados análogos con respecto a las autorizaciones a los transportistas. Dado que las obligaciones derivadas del Reglamento nº 1/2005 son más detalladas que las previstas en la Directiva 91/628, la Comisión no puede, a mi juicio, invocar el artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 en su recurso. Por tanto, en mi opinión no es admisible la invocación del artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 que realiza la Comisión en el recurso.

c) Apreciación jurídica

46. En cuanto al reparto de la carga de la prueba, en el marco de un procedimiento iniciado al amparo del artículo 226 CE corresponde a la Comisión demostrar el incumplimiento del Estado miembro. [23] En cambio, corresponde al Estado miembro demandado impugnar de forma sustancial y detallada los datos presentados y las consecuencias derivadas de ellos. [24] En apoyo del motivo relativo a la identificación y las autorizaciones de los transportistas, la Comisión invoca las comprobaciones efectuadas por la OAV en la misión nº 7273/2004 (puntos 5.3 y 6.3 del informe sobre la misión) y en la misión nº 8042/2006 (puntos 5.3 y 6.3. del informe sobre la misión); por tanto, es necesario verificar si los hechos comprobados por la OAV durante dichas misiones y a los que se refiere la Comisión pueden demostrar la fundamentación de este motivo de recurso.

21 — El artículo 10, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 dispone que la autoridad competente expedirá autorizaciones a los transportistas siempre y cuando los solicitantes: estén establecidos en el Estado miembro en el que presentan la solicitud de autorización o, cuando se trate de solicitantes establecidos en un tercer país, estén representados en dicho Estado miembro; hayan demostrado que disponen de personal, equipos y procedimientos operativos suficientes; no hayan infringido gravemente la legislación comunitaria o nacional sobre protección de animales en los tres años que preceden a la fecha de la solicitud, salvo cuando el solicitante demuestre a satisfacción de la autoridad competente que ha adoptado todas las medidas necesarias para evitar nuevas infracciones.

22 — El artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 prevé que la autoridad competente expedirá autorizaciones a los transportistas, siempre y cuando cumplan lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, y hayan presentado los siguientes documentos: certificados de competencia válidos para todos los conductores y cuidadores; certificados de aprobación válidos para todos los medios de transporte por carretera que se utilicen para viajes largos; información pormenorizada de los procedimientos que permiten a los transportistas localizar y registrar la circulación de los vehículos bajo su responsabilidad y mantener permanentemente el contacto con los conductores en cuestión durante los viajes largos; así como planes de contingencia para casos de emergencia.

23 — Véanse por ejemplo las sentencias de 23 de octubre de 1997, Comisión/Países Bajos (C-157/94, Rec. p. I-5699), apartado 59; de 15 de marzo de 2001, Comisión/Francia (C-147/00, Rec. p. I-2387), apartado 27; Comisión/Irlanda, citada en la nota 11, apartado 41; de 18 de julio de 2007, Comisión/Alemania (C-490/04, Rec. p. I-6095), apartado 48, y de 22 de diciembre de 2008, Comisión/España (C-189/07), apartado 82. En la doctrina, sobre la carga de la prueba que incumbe a la Comisión, véase por ejemplo Cremer, W., en Calliess, C., y Ruffert, M. (ed.), *EUV/EGV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar*, 3ª ed., Beck, Múnich, 2007, p. 1991, apartado 33, que sostiene que el recurso está fundamentado si los hechos alegados por la Comisión son ciertos y si de tales hechos se deriva un incumplimiento del Derecho comunitario imputable al Estado miembro demandado; la existencia de tales hechos debe ser demostrada por la Comisión. Eberhard, G., y Riedl, E., en Mayer, H. (ed.), *Kommentar zu EU- und EG-Vertrag*, Manz, Viena, 2005, comentario al artículo 226, apartado 76, señalan que, conforme a una reiterada jurisprudencia, la carga de la prueba acerca de la vulneración del Derecho comunitario corresponde a la Comisión.

24 — Véanse, por ejemplo, en este sentido las sentencias de 22 de septiembre de 1988, Comisión/Grecia (272/86, Rec. p. 4875), apartado 21; de 18 de julio de 2006, Comisión/Italia (C-119/04, Rec. p. I-6885), apartado 41; de 14 de junio de 2007, Comisión/Italia (C-82/06), apartado 35; véanse también mis conclusiones presentadas el 13 de diciembre de 2007 en el asunto Comisión/Portugal (sentencia de 10 de abril de 2008, C-265/06, Rec. p. I-2245), punto 35.

i) Identificación de los transportistas

47. Del punto 5.3. del informe sobre la misión nº 8042/2006 se desprende que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación solicitó a las autoridades locales competentes que le remitieran las listas de transportistas provistos de autorización. [25] Dicho informe señala que estaba disponible, en el Ministerio, una lista de todos los transportistas, que estaba siendo revisada. Asimismo, en dicho informe consta que dichas listas estaban disponibles en todas las autoridades locales competentes visitadas.

48. En el punto 5.3. del informe sobre la misión nº 8042/2006 se afirma asimismo que los datos relativos a la superficie de carga de los vehículos, que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación había solicitado, no estaban disponibles para todos los transportistas. En el departamento de Serres, no existían tales datos sobre ningún transportista, en el departamento de Kilkís, faltaban dichos datos sobre uno de cada tres transportistas existentes y en el departamento de Mesenia faltaban en el caso de los dos mayores transportistas de ganado bovino.

49. En el punto 6.3. del informe sobre la misión nº 8042/2006 se indica asimismo que las medidas propuestas por el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación se han ejecutado de modo limitado e incompleto. Las listas de transportistas estaban efectivamente disponibles, pero no siempre estaban actualizadas y no siempre contenían todos los datos, por ejemplo los relativos a la superficie de carga o los datos sobre la declaración escrita por la que el transportista se comprometía a cumplir las obligaciones previstas en la Directiva 91/628.

50. En mi opinión, los hechos recogidos en los puntos 5.3. y 6.3. del informe sobre la misión nº 8042/2006 no son suficientes, por varios motivos, para demostrar que la República Helénica ha incumplido su obligación de garantizar que se pueda identificar rápidamente a los transportistas.

51. En primer lugar, de los hechos antes mencionados se desprende que las listas de transportistas estaban disponibles tanto en el Ministerio de desarrollo rural y alimentación como en todas las autoridades locales competentes visitadas por los inspectores de la OAV.

52. En segundo lugar, en cuanto a las alegaciones de la Comisión según las cuales las listas de transportistas no están actualizadas, procede señalar –como ha afirmado el

25 — Del citado punto del informe se desprende asimismo que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación solicitó a las autoridades locales competentes que le remitieran dichas listas hasta el 20 de junio de 2005. No obstante, en el resto del informe, en donde se indica que se dio acceso a dichas listas, no consta claramente si las autoridades locales competentes cumplieron esa obligación.

Gobierno griego en sus escritos de contestación [26] y de dúplica [27]– que tales alegaciones son muy imprecisas. La Comisión se basa, por ejemplo, en las afirmaciones genéricas contenidas en el punto 6.3. del informe sobre la misión nº 8042/2006, según el cual las listas de transportistas «no siempre estaban actualizadas» y «no contenían todos los datos», sin aportar elementos concretos y precisos para determinar en cuántos casos dichas listas no habían sido actualizadas. [28]

53. En tercer lugar, en lo que respecta a la alegación según la cual las listas de transportistas son incompletas porque no contienen datos relativos a la superficie de carga, hay que indicar que ni la Directiva 91/628 ni el Reglamento nº 1/2005 prevén la obligación de incluir tales datos en el registro de los transportistas. Asimismo, la declaración escrita por la que el responsable de la empresa de transporte se compromete a respetar las exigencias de la normativa veterinaria comunitaria vigente sólo es necesaria, conforme al artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628, a efectos de la concesión de la autorización por la autoridad competente del Estado miembro de la Unión a la empresa establecida en un tercer país; no se prevé, en cambio, en dicho artículo la obligación de adjuntar la declaración escrita a la lista de transportistas. El Reglamento nº 1/2005 tampoco contiene ninguna disposición específica relativa a la obligación de indicar los datos de la superficie de carga.

54. En cuarto lugar, cuando la Comisión sostiene que el incumplimiento de una obligación impuesta por el Derecho comunitario se deriva de una práctica administrativa, está obligada a demostrar que dicha práctica administrativa presenta un grado suficiente de continuidad y generalidad. [29] Por tanto, la Comisión tiene que demostrar que las autoridades del Estado miembro han desarrollado una práctica constante y de larga duración que se opone al Derecho comunitario. En el caso de autos, sin embargo, de las pruebas presentadas no se deduce la existencia de una práctica reiterada y persistente; los elementos de prueba aportados por la Comisión se refieren únicamente a comprobaciones realizadas en 2006, y no a comprobaciones relativas a un período temporal más prolongado en el que se haya desarrollado una práctica constante.

55. Por consiguiente, a mi juicio procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso relativa a la identificación de los

26 — Véase el apartado 8 del escrito de contestación del Gobierno griego.

27 — Véase el apartado 8 del escrito de dúplica del Gobierno griego.

28 — A este respecto, procede señalar que el Tribunal de Justicia, al apreciar el incumplimiento de una obligación derivada del Derecho comunitario a la luz de una práctica administrativa de un Estado miembro, se basa en elementos muy concretos para determinar en cuántos casos se han vulnerado efectivamente las normas de Derecho comunitario; véanse por ejemplo las sentencias de 6 de octubre de 2005, Comisión/Grecia (C-502/03), apartado 8, y de 29 de marzo de 2007, Comisión/Francia (C-423/05), apartado 12.

29 — Véanse en tal sentido las sentencias, citadas en la nota 11, de 29 de abril de 2004, Comisión/Alemania, apartado 42, Comisión/Irlanda, apartado 28, y de 27 de abril de 2006, Comisión/Alemania, apartado 50, así como las sentencias, citadas en la nota 12, Comisión/Bélgica, apartado 29, y Comisión/Italia, apartado 21.

transportistas, en la que la Comisión sostiene que la República Helénica ha incumplido las obligaciones establecidas en el artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso i), de la Directiva 91/628 y en el artículo 13, apartado 3, del Reglamento nº 1/2005.

ii) Autorizaciones de los transportistas

56. Del punto 5.3. del informe sobre la misión nº 7273/2004 se desprende que en 2004 las autoridades competentes localizaron transportistas sin autorización o con la autorización caducada. En el punto 6.3. de dicho informe se indica además que se han producido algunos progresos para garantizar que los transportistas sean titulares de una autorización, si bien la legislación que debería mejorar el sistema no se ha adoptado, como se preveía inicialmente. En ese mismo punto del informe se señala además que la obligación de controlar los tiempos de transporte en el caso de viajes de larga duración se vulneró en tres de los cuatro departamentos inspeccionados.

57. Del punto 5.3. del informe sobre la misión nº 8042/2006 se desprende que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación, con objeto de perfeccionar el sistema de autorizaciones, solicitó a las autoridades locales competentes que comunicaran por escrito a todos los transportistas que son responsables de la renovación de su autorización, que están obligados a solicitar dicha renovación un mes antes de que caduque y que deben comunicar cualquier modificación de los conductores o los medios de transporte. En el informe se afirma que, de entre cincuenta y cuatro autoridades locales competentes, cuarenta y nueve respondieron indicando que habían informado a los transportistas de sus obligaciones; asimismo, en todos los departamentos visitados por los inspectores de la OAV, las autoridades competentes habían remitido dichas comunicaciones. En dicho punto del informe sobre la misión se indica asimismo que, en el departamento de Laconia, se envió con carácter general a los transportistas cuya autorización había caducado una notificación para que solicitaran la renovación de su autorización, si bien no se remitió una notificación a cada transportista en concreto.

58. En el punto 5.3 del informe sobre la misión nº 8042/2006 se señala además que no se imputó ninguna infracción relativa a las autorizaciones de los transportistas al Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación. En el departamento de Laconia se concedió una autorización a un transportista pese a que éste no había presentado la declaración escrita con arreglo al artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628; ciertos representantes de las autoridades locales competentes afirmaron que algunos transportistas procedentes de terceros países disponían de autorizaciones nulas, si bien dichas autorizaciones no habían sido expedidas por las autoridades competentes griegas.

59. En el punto 6.3 del informe sobre la misión nº 8042/2006 consta que las medidas propuestas por el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación han sido ejecutadas de modo limitado e incompleto. Asimismo, se indica que dicho Ministerio no ha garantizado que los transportistas procedentes de terceros países dispongan de una autorización válida conforme al artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628.

60. A mi juicio, los hechos mencionados no sirven para demostrar la tesis de la Comisión según la cual la República Helénica ha incumplido las obligaciones derivadas del artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628 acerca de las autorizaciones de los transportistas.

61. Si bien es cierto que en el punto 5.3 del informe sobre la misión nº 7273/2004 se indica que las autoridades competentes han localizado transportistas carentes de autorización o con una autorización caducada, no se especifica sin embargo en dicho informe cuántos transportistas fueron inspeccionados ni el número y nombre de los departamentos, ni cuántos, entre los transportistas inspeccionados, carecían de autorización o tenían una autorización caducada. En su recurso, la Comisión sostiene, en efecto, que no se trataba de un «caso aislado», [30] como afirma el Gobierno griego, sino de un «número considerable de casos específicos». [31] Sin embargo, la Comisión no precisa el número de casos ni en qué porcentaje de casos los transportistas inspeccionados carecían de autorización o disponían de una autorización caducada. Las afirmaciones contenidas en el punto 6.3. de dicho informe son también, a mi parecer, demasiado genéricas para demostrar la tesis de la Comisión. Del mismo modo, del informe sobre la misión nº 8042/2006 no se desprende con claridad cuántos transportistas carecían de una autorización válida o tenían una autorización caducada. Por el contrario, al Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación no se le imputa ninguna infracción relativa a las autorizaciones de los transportistas y el informe sobre la misión nº 8042/2006 sólo menciona algunos casos aislados de infracciones.

30 — Véase el apartado 7 del escrito de contestación.

31 — Véase el apartado 43 del recurso.

62. Las comprobaciones antes mencionadas no pueden, a mi juicio, demostrar en ningún caso la existencia de una práctica administrativa constante y general, en virtud de la cual las autoridades griegas hayan vulnerado las obligaciones derivadas del Derecho comunitario.

63. Por lo tanto, considero que procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso relativa a las autorizaciones de los transportistas, en la que la Comisión sostiene que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de la Directiva 91/628.

d) Resultado del análisis

64. En mi opinión, procede desestimar por infundado el motivo de recurso relativo a la identificación y autorización de los transportistas, por el que la Comisión sostiene que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 5, parte A, número 1, letra a), incisos i) y ii), de la Directiva 91/628, así como en virtud del artículo 13, apartado 3, del Reglamento nº 1/2005.

3. Sobre el motivo de recurso relativo a la comprobación de los planes de viaje

a) Alegaciones de las partes

65. La *Comisión* reprocha a la República Helénica no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar que las autoridades competentes efectúen los controles obligatorios de los planes de viaje relativos al transporte de animales. La Comisión afirma que, de este modo, la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 5, parte A, número 2, letra b), 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, 8, primer párrafo, letras b) y d), y 9 de la Directiva 91/628. La Comisión alega además el incumplimiento de las obligaciones derivadas de los artículos 5, apartado 4, y 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005.

66. La Comisión indica que los inspectores de la OAV detectaron irregularidades en determinados planes de viaje en las misiones nºs 9002/2003 (punto 5.4.2. del informe sobre la misión), 7273/2004 (puntos 5.3. y 6.4. del informe sobre la misión) y 8042/2006 (puntos 5.4.2. y 6.4. del informe sobre la misión). Tales irregularidades se referían, en particular, a la duración excesiva del transporte en la mayor parte de los planes de viaje controlados, correspondientes a animales transportados desde otros Estados miembro y destinados al sacrificio en la República Helénica.

67. El *Gobierno griego* sostiene que en 2003 se introdujo mediante una circular un sistema adecuado de control de los datos contenidos en los planes de viaje. Además, dicho Gobierno afirma que en los casos en que los planes de viaje hayan sido elaborados por las autoridades competentes de otros Estados miembros, las autoridades griegas no pueden verificar los datos que contienen ni los criterios aplicados por las autoridades de esos otros Estados miembros. A juicio del Gobierno griego, las autoridades griegas sólo pueden comprobar el cumplimiento de dichos planes de viaje.

68. La *Comisión* responde a esta alegación del Gobierno griego señalando que la finalidad del control de los planes de viaje consiste en garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 91/628. En su opinión, el control no puede limitarse simplemente a comprobar la existencia del plan o los datos contenidos en el mismo, sino que requiere también verificar que el transporte de los animales tenga lugar conforme a la normativa comunitaria sobre la protección de los animales durante el transporte. La Comisión añade que esta tesis es confirmada además por el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 91/628, que prevé las medidas que deberán adoptarse si, durante el transporte, se comprueba que las disposiciones de dicha Directiva no se han cumplido. Así pues, la Comisión considera que es evidente que el mero control de los datos que figuran en los planes de viaje no basta para satisfacer las obligaciones derivadas de la Directiva 91/628. En lo que respecta a la alegación del Gobierno griego, según la cual en 2003 se introdujo mediante una circular un sistema adecuado para el control de los datos recogidos en los

planes de viaje, la Comisión indica que los inspectores de la OAV comprobaron, en verificaciones concretas, que dichos controles no se efectuaron de modo satisfactorio.

b) Admisibilidad

69. Con respecto al motivo de recurso relativo al control de los planes de viaje, la Comisión alega el incumplimiento de las obligaciones derivadas de los artículos 5, parte A, número 2, letra b), 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, 8, primer párrafo, letras b) y d), y 9 de la Directiva 91/628. La Comisión sostiene además que se han vulnerado los artículos 5, apartado 4, y 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005, que constituyen el equivalente de las disposiciones citadas de la Directiva.

70. Conforme al artículo 5, parte A, número 2, letra b), de la Directiva 91/628, los Estados miembros velarán por que el transportista elabore, para los animales que vayan a someterse a intercambios entre Estados miembros o a ser exportados con destino a terceros países, y en caso de que la duración del viaje supere las ocho horas, un plan de viaje, que se adjuntará al certificado sanitario durante el viaje, y precisará además los puntos posibles de parada o de transbordo. Dicho plan de viaje se elaborará conforme al modelo que figura en el capítulo VIII del anexo de dicha Directiva. Dicho capítulo regula de forma pormenorizada el contenido del plan de viaje, que debe incluir los datos relativos al transportista, medio de transporte, especie y número de animales, lugar de salida y de destino, itinerario y duración del viaje, número del certificado sanitario o documento de acompañamiento, sello del veterinario del lugar de salida, sello de la autoridad competente del punto de salida, fecha y hora de llegada, nombre y firma del responsable del transporte durante el viaje y datos relativos a los puntos de parada o de transbordo. El artículo 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, de la Directiva 91/628 establece que los Estados miembros velarán por que el transportista compruebe que el original del plan de viaje ha sido cumplimentado y completado debidamente por las personas apropiadas en el momento oportuno.

71. Como norma equivalente a las disposiciones de la Directiva 91/628 relativas a la obligación del transportista de elaborar los planes de viaje, la Comisión señala el artículo 5, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005. Esta disposición prevé que en el caso de que équidos domésticos –que no sean équidos no desbravados– y animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina y porcina deban realizar viajes largos entre Estados miembros y con origen o destino en terceros países, los transportistas y los organizadores cumplirán las disposiciones relativas al cuaderno de a bordo u hoja de ruta que figuran en el anexo II de dicho Reglamento. Del punto 2 del anexo II del Reglamento nº 1/2005 se desprende que el cuaderno de a bordo u hoja de ruta se compone de las siguientes secciones: planificación, lugar de salida, lugar de destino, declaración del transportista y parte de incidencias. El anexo II del Reglamento nº 1/2005 regula detalladamente, en secciones específicas, el contenido de cada una de las secciones del cuaderno de a bordo u hoja de ruta.

72. Las disposiciones de la Directiva 91/628 exigen, por tanto, al transportista redactar un *plan de viaje,* mientras que las disposiciones

del Reglamento nº 1/2005 le obligan a elaborar un *cuaderno de a bordo u hoja de ruta.* Al comparar los dos textos normativos se deduce que al *plan de viaje* previsto en la Directiva 91/628 corresponde en gran parte la sección 1 del *cuaderno de a bordo u hoja de ruta,* relativa a la planificación del viaje. Las restantes partes del cuaderno de a bordo u hoja de ruta del Reglamento nº 1/2005 contienen, en cambio, datos más pormenorizados que el plan de viaje mencionado en la Directiva 91/628. Así, por ejemplo, la sección 2 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, que se refiere al lugar de salida, contiene datos relativos al nombre y dirección del poseedor en el lugar de salida o al veterinario oficial, así como datos sobre los controles realizados; la sección 4 recoge una declaración específica del transportista; la sección 5, por último, incluye un parte específico de incidencias. Desde un punto de vista estrictamente formal, es cierto sin duda que la obligación de completar el plan de viaje se corresponde con la obligación de completar la sección 1 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, que se refiere a la planificación; no obstante, hay que tener en cuenta que el cuaderno de a bordo u hoja de ruta constituye un todo unitario y que simplemente con completar la sección 1 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta el transportista no cumple aún sus obligaciones derivadas del artículo 5, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005, invocado por la Comisión. Por consiguiente, considero que procede declarar la inadmisibilidad de la alegación por la Comisión del incumplimiento de las obligaciones derivadas del artículo 5, apartado 4, del Reglamento nº 1/2005 en el marco del motivo de recurso relativo al control de los planes de viaje.

73. En dicho motivo de recurso, la Comisión se refiere asimismo al artículo 8, párrafo primero, letras b) y d), de la Directiva 91/628. Según este precepto, los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes controlen el cumplimiento de los requisitos de dicha Directiva mediante la inspección, de forma no discriminatoria, de los medios de transporte y de los animales en cuanto lleguen al lugar de destino [letra b)], y de las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento [letra d)]. El equivalente de esta norma es, a juicio de la Comisión, el artículo 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005, según el cual la autoridad competente llevará a cabo en cualquier momento del viaje largo los controles pertinentes, de manera aleatoria o sistemática, con el fin de comprobar que la duración del viaje declarada es realista y que el viaje cumple lo dispuesto en el Reglamento, y en particular que la duración de los tiempos de viaje y de los períodos de descanso se ajusta a los límites fijados en el anexo I, capítulo V, del Reglamento.

74. En cuanto a la obligación de control, cabe señalar que la exigencia derivada del artículo 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 no se corresponde totalmente con la obligación prevista en el artículo 8, párrafo primero, letras b) y d), de la Directiva 91/628. Mientras que las obligaciones derivadas de la Directiva 91/628 se refieren al control de los medios de transporte y de los animales, y en general al control de las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento, las obligaciones previstas en el Reglamento nº 1/2005 se refieren al control de los tiempos de viaje, períodos de descanso y, en general, al control de si el viaje se atiene al Reglamento. Además, la obligación de control establecida en el artículo 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 versa únicamente sobre las inspecciones en viajes largos, mientras que en cambio el artículo 8, párrafo primero, de la Directiva 91/628 no se limita a los controles de este tipo de viajes. Otra diferencia entre ambas disposiciones consiste en que, en virtud del artículo 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005, la autoridad

competente llevará a cabo los controles *en cualquier momento* del viaje largo, mientras que en cambio el artículo 8, párrafo primero, letra b), de la Directiva 91/628 se refiere exclusivamente a los controles de los medios de transporte y animales *en cuanto lleguen al lugar de destino.* [32] Por lo tanto, considero que no procede admitir la invocación por la Comisión del artículo 15, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005.

c) Apreciación jurídica

75. El artículo 9 de la Directiva 91/628 indica qué medidas deben adoptarse si se comprueba que las disposiciones de dicha Directiva no se han cumplido. Este artículo dispone, en su apartado 1, que si, durante el transporte, se comprobare que las disposiciones de la Directiva no se cumplen o no se han cumplido, la autoridad competente del lugar donde se haya efectuado la comprobación solicitará a las personas responsables del medio de transporte que adopten las medidas que la autoridad competente considere necesarias para garantizar el bienestar de los animales de que se trate. Según las circunstancias, dichas medidas podrán comprender: a) la finalización del trayecto o la devolución de los animales a su lugar de salida, por el itinerario más directo, siempre que esta medida no ocasione a los animales un sufrimiento innecesario; b) el alojamiento de los animales en un lugar adecuado, dispensándoles los cuidados necesarios hasta la resolución del problema; c) el sacrificio sin crueldad de los animales. [33] Los demás apartados del artículo 9 de la Directiva 91/628 contienen disposiciones sobre las consecuencias de que el responsable del transporte no respete las instrucciones de la autoridad competente, así como preceptos relativos al procedimiento ante las autoridades nacionales. En lo que respecta a esta obligación, la Comisión no invoca ninguna disposición del Reglamento nº 1/2005.

76. En apoyo del motivo de recurso referente al control de los planes de viaje, la Comisión invoca en primer lugar el punto 5.4.2. del informe sobre la misión nº 9002/2003, del que se desprende que la documentación de acompañamiento de los animales durante el transporte en la República Helénica no recogía ninguna indicación sobre el momento de salida. Asimismo, en el punto citado se indica que los inspectores de la OAV detectaron también irregularidades en algunos documentos que ya habían sido examinados por las autoridades nacionales competentes. Las copias de los certificados sanitarios y de los planes de viaje que acompañaban a los animales procedentes de España, Francia y Países Bajos, destinados a su sacrificio en la República Helénica, eran en efecto imprecisas y omitían algunos datos

32 — Si bien es cierto que el artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628 prevé la obligación de controlar los medios de transporte y los animales *durante el trasporte por carretera,* la Comisión se refiere exclusivamente, en este motivo de recurso, al artículo 8, párrafo primero, letras b) y d), de la citada Directiva. Véase el apartado 49 del recurso de la Comisión.

33 — El artículo 9, apartado 1, de la Directiva 91/628 dispone asimismo que el destino y uso de los canales de dichos animales se regularán con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 64/433/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1964, relativa a problemas sanitarios en materia de intercambios de carne fresca (DO 1964, 121, p. 2012). El artículo 9, apartado 1, prevé además, en el párrafo tercero, que toda disposición adoptada en virtud de lo establecido en el párrafo segundo será notificada a la autoridad competente mediante la red ANIMO, con arreglo a las modalidades, incluso financieras, que deberán establecerse con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17 de la Directiva 91/628.

importantes. Los tiempos de viaje que figuraban en la mayor parte de los planes de viaje eran ilógicos e imposibles. El descanso intermedio (entre la estación intermedia en el sur de Italia y el destino final en la República Helénica) no se había consignado en el plan de viaje.

77. La Comisión invoca asimismo el punto 5.4 del informe sobre la misión nº 7273/2004, [34] del que se desprende que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación solicitó a las autoridades competentes de determinados departamentos la presentación de un programa de controles para el año 2003. Dicho programa sólo fue presentado por seis de los cincuenta y cuatro departamentos, es decir, un 11,1 % del total. En dicho punto consta además que en el departamento de Ftiótide, en el segundo trimestre de 2003, el 92 % de las cargas fueron inspeccionadas en el lugar de destino, mientras que en el tercer trimestre de ese mismo año ese porcentaje fue del 83 %. En el departamento de Karditsa, se efectuaron controles en el lugar de salida, en tanto que en el departamento de Larisa se realizaron cada trimestre entre tres y cinco controles, sin aviso previo, en mataderos, si bien no se incluyeron en los controles los transportes de larga duración. Asimismo, en el citado punto del informe se indica que en 2003 las autoridades nacionales inspeccionaron 6.808 vehículos, detectando tres infracciones y veinticuatro irregularidades relativas a los documentos de acompañamiento. Durante la misión, los inspectores de la OAV observaron algunas otras irregularidades que las autoridades nacionales competentes no habían apreciado. [35]

78. El punto 6.4. del informe sobre la misión nº 7273/2004 se refiere en cambio a que la mayor parte de los departamentos no han presentado un programa de control y que, en los departamentos visitados, no estaban claras las modalidades y, en general, la necesidad de efectuar controles en los planes de viaje. [36]

79. La Comisión invoca también los puntos 5.4.2 y 6.4 del informe sobre la misión nº 8042/2006. En el punto 5.4.2 de dicho informe se señala que en el departamento de Kilkís la autoridad nacional competente indicó que no había realizado ningún control sobre los planes de viaje. En los departamentos de Mesenia, Laconia, Tesprótida e Ilia, las autoridades nacionales competentes en materia de controles no detectaron planes de viaje que indicaran tiempos de transporte excesivamente prolongados o que contuvieran irregularidades. En el departamento de Tesprótida, las autoridades nacionales competentes conservaron los planes de viaje originales en lugar de devolverlos a los transportistas, que deberían haberlos entregado a la autoridad competente del lugar de

34 — Aunque la Comisión no se refiere expresamente en el recurso a dicho punto del informe sobre la misión nº 7273/2004, reproduzco su contenido en la medida en que es pertinente en el marco de este motivo de recurso.

35 — Por ejemplo, el hecho de que en el departamento de Larissa figuraba en numerosos planes de viaje una duración excesiva del viaje o que en el departamento de Ftiótide los planes de viaje omitían algunos datos relevantes.

36 — La Comisión invoca también el punto 5.3 del informe sobre la misión nº 7273/2004, del que se desprende que sólo en uno de los cuatro departamentos examinados se habían efectuado controles sobre los planes de viaje, en concreto en el departamento de Ftiótide. No obstante, de dicho punto del informe no se deduce lo que sostiene la Comisión, sino que en el departamento de Ftiótide se habían verificado las declaraciones juradas de los transportistas relativas a su trayecto habitual; de dicho punto no se desprende, en cambio, que este sea el único departamento en que se han efectuado controles sobre los planes de viaje.

origen. En el departamento de Patras, las autoridades nacionales competentes controlaron los planes de viaje sólo hasta el puerto, pero no en la parte restante del viaje hasta el destino; las autoridades nacionales competentes no se percataron, por tanto, de que los tiempos de viaje de numerosos transportes con destino a las islas de Lesbos y Chio eran más prolongados de lo permitido. En el punto 6.4. del informe sobre la misión nº 8042/2006 se afirma además que aunque las autoridades locales competentes elaboraron un programa de control de los planes de viaje, no alcanzaron los objetivos previstos, puesto que se basaron en general en los controles efectuados en los mataderos, realizando en ocasiones inspecciones no especialmente útiles.

80. A la vista de las disposiciones que invoca la Comisión en el marco del presente motivo, se deduce que ésta alega el incumplimiento de cinco obligaciones distintas que incumben a la República Helénica:

— la obligación de velar por que los transportistas dispongan de un plan de viaje [artículo 5, parte A, número 2, letra b), de la Directiva 91/628];

— la obligación de velar por que los planes de viaje de los transportistas sean regulares y conformes [artículo 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, de la Directiva 91/628];

— la obligación de controlar los medios de transporte y los animales en cuanto lleguen al lugar de destino [artículo 8, párrafo primero, letra b), de la Directiva 91/628];

— la obligación de controlar las indicaciones que figuren en los documentos de acompañamiento [artículo 8, párrafo primero, letra d), de la Directiva 91/628];

— la obligación de adoptar medidas en caso de irregularidades (artículo 9 de la Directiva 91/628).

81. Sobre la base de los elementos de prueba aportados por la Comisión no es posible, a mi juicio, concluir que la República Helénica haya incumplido su obligación de velar por que los transportistas dispongan de un plan de viaje [artículo 5, parte A, número 2, letra b), de la Directiva 91/628]. En ninguno de los informes sobre las misiones consta que los transportistas *carecieran* de planes de viaje. En consecuencia, en mi opinión procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso en la que la Comisión alega un incumplimiento de la obligación prevista en el artículo 5, parte A, número 2, letra b), de la Directiva 91/628.

82. La obligación de velar por que los planes de viaje de los transportistas sean regulares y conformes [artículo 5, parte A, número 2,

letra d), inciso i), primer guión, de la Directiva 91/628] entraña la exigencia de que figuren en ellos todos los datos necesarios y que dichos datos sean correctos y adecuados (por ejemplo, se requiere que los tiempos de viaje no sean excesivamente largos). En cuanto al incumplimiento de tal obligación, aunque la Comisión ha aportado pruebas de las que se deduce que dichos planes de viaje presentan algunas irregularidades, en mi opinión esas pruebas no son suficientemente precisas para demostrar una vulneración constante y general de las obligaciones que incumben a las autoridades griegas. Así, por ejemplo, los inspectores de la OAV detectaron que «en algunos documentos» existían irregularidades, que los tiempos de viaje «en la mayor parte de los planes de viaje» eran ilógicos e inverosímiles, y que en «numerosos trasportes» el tiempo de viaje había sido mucho más prolongado de lo permitido. No hay ninguna duda de que en la República Helénica se han comprobado algunas irregularidades en los planes de viaje, pero de los elementos de prueba aportados por la Comisión no se deduce qué porcentaje representan dichas irregularidades frente a los casos controlados. La Comisión no ha aportado, a mi juicio, elementos suficientemente precisos para demostrar un incumplimiento de la obligación de garantizar la regularidad de los planes de viaje. En consecuencia, a mi parecer procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso en la que la Comisión alega un incumplimiento de la obligación prevista en el artículo 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, de la Directiva 91/628.

83. En lo que respecta a la obligación de controlar los medios de transporte y los animales en cuanto lleguen al lugar de destino [artículo 8, párrafo primero, letra b), de la Directiva 91/628], la Comisión no ha aportado, en mi opinión, prueba alguna. En los informes mencionados no figura ningún pasaje en el que se afirme expresamente que los medios de transporte no fueron controlados *en el lugar de destino.* Al contrario, de los elementos de prueba aportados se desprende el dato [37] de que en el departamento de Ftiótide se controlaron, en los trimestres segundo y tercero de 2003, el 92 % y el 83 % de las cargas en el lugar de destino. Por consiguiente, procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso en la que la Comisión alega un incumplimiento del artículo 8, párrafo primero, letra b), de la Directiva 91/628.

84. También es infundada, a mi juicio, la parte del motivo en la que la Comisión alega un incumplimiento de la obligación de controlar las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento [artículo 8, párrafo primero, letra d), de la Directiva 91/628]. Si bien las autoridades nacionales competentes de determinados departamentos no presentaron, en 2003, ningún programa de controles, en el punto 5.4. del informe sobre la misión nº 7273/2004 se indica que en los departamentos visitados por los inspectores de la OAV se efectuaron dichos controles. Es cierto que las autoridades nacionales competentes no apreciaron en algunos casos las irregularidades existentes, pero sin embargo realizaron las inspecciones. En el año 2003, por ejemplo, consta claramente el dato de que se realizaron 6.808 controles. Así pues, considero que procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso en la que la Comisión alega un incumplimiento del artículo 8, párrafo primero, letra d), de la Directiva 91/628.

37 — Véase el punto 77 de las presentes conclusiones.

85. En lo que se refiere a la obligación de adoptar medidas en caso de irregularidades (artículo 9 de la Directiva 91/628), a mi parecer la Comisión no ha aportado ninguna prueba sobre esta parte del motivo de recurso. La constatación del incumplimiento de la obligación prevista en el citado artículo requiere que se demuestre que las autoridades griegas competentes no adoptaron un comportamiento adecuado al detectar las infracciones. Sin embargo, la Comisión no ha aportado ningún elemento que permita demostrar en cuántos casos y en qué departamentos las autoridades griegas competentes apreciaron infracciones sin adoptar las medidas adecuadas. Por tanto, considero que procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso en la que la Comisión alega un incumplimiento del artículo 9 de la Directiva 91/628.

d) Resultado del análisis

86. Considero que procede desestimar por infundado el motivo de recurso relativo a la comprobación de los planes de viaje, por el que la Comisión alega el incumplimiento de las obligaciones derivadas de los artículos 5, parte A, número 2, letra b), 5, parte A, número 2, letra d), inciso i), primer guión, 8, primer párrafo, letras b) y d), y 9 de la Directiva 91/628.

4. Sobre el motivo de recurso relativo a la falta de puntos de parada en los puertos

a) Alegaciones de las partes

87. La *Comisión* reprocha a la República Helénica que en las misiones nº 9211/2003 (punto 5.2.2 del informe sobre la misión) y nº 8042/2006 (punto 5.4.2 del informe sobre la misión) se comprobó que en los puertos de transbordo o en sus proximidades no se habían previsto puntos de parada en los que los animales pudieran descansar durante doce horas tras la descarga del buque en el caso de que la duración del transporte marítimo fuera superior a veintinueve horas. A este respecto, la Comisión alega, en la motivación del recurso, el incumplimiento de la obligación prevista en la sección 48, punto 7, letra b), [38] del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628 o el incumplimiento de la obligación establecida en el punto 1.7, letra b), del capítulo V del anexo I del Reglamento nº 1/2005. En las conclusiones del recurso, la Comisión solicita únicamente, sin embargo, que se declare el incumplimiento de la obligación prevista en la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

88. Con respecto a uno de los puertos (Igoumenitsa), la Comisión indica que existen espacios que podrían utilizarse como puntos de parada, pero ello no resulta posible ya que las autoridades competentes no han autorizado su uso para este fin. La Comisión señala que es cierto que el Gobierno griego

38 — En cuanto a la forma correcta de citar la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628, véase la nota 5 de las presentes conclusiones.

afirmó, en su respuesta al dictamen motivado, que había adoptado las medidas necesarias para garantizar puntos de parada en dicho puerto. Sin embargo, en su opinión dicho Gobierno no ha aportado ninguna prueba en apoyo de tal afirmación.

89. El *Gobierno griego* alega que la Comisión no ha ofrecido ningún ejemplo concreto de un transporte marítimo entre dos puertos comunitarios que pueda tener una duración superior a veintinueve horas. Sostiene que la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628 no obliga a los Estados miembros a garantizar la existencia de puntos de parada en los puertos. A su juicio, esta disposición impone a los transportistas la obligación de prever en sus planes de viaje –que incluyen también el transporte marítimo– descansos en puntos de parada adecuados. El Gobierno griego señala asimismo que, en la práctica, ningún transporte entre un puerto de transbordo griego y otro puerto de transbordo comunitario supera las veintinueve horas. A este respecto, el Gobierno griego observa que la duración del transporte entre el puerto italiano de Bari y el puerto griego de Igoumenitsa, que constituye el principal puerto de tránsito griego, no supera las diez u once horas, mientras que la duración del transporte entre el puerto de Bari y el de Patras no supera las quince horas.

90. La *Comisión* rebate, en su escrito de réplica, las alegaciones del Gobierno griego. Observa que del tenor literal de la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628 se desprende claramente que los Estados miembros están obligados a garantizar puntos de parada en los puertos o en un punto próximo. La Comisión considera además que no es exacta la afirmación del Gobierno griego según la cual ningún transporte entre un puerto griego de transbordo y otro puerto de transbordo comunitario supere las veintinueve horas de duración.

b) Admisibilidad

91. En el marco del motivo de recurso relativo a la inexistencia de puntos de parada, la Comisión alega un incumplimiento de la obligación prevista en la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628, o una vulneración de la obligación establecida en el punto 1.7, letra b), del capítulo V del anexo I del Reglamento nº 1/2005. No obstante, debo señalar que la Comisión alega el incumplimiento de las obligaciones previstas en las citadas disposiciones de esos dos actos normativos sólo en el marco de la motivación del recurso, mientras que en las conclusiones del recurso en sí, sólo aduce el incumplimiento de la obligación establecida en la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628, y no un incumplimiento de la obligación derivada del punto 1.7, letra b), del capítulo V del anexo I del Reglamento nº 1/2005.

92. La sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628 establece que en caso de transporte marítimo que una de una manera regular y directa dos puntos geográficos de la Comunidad mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, deberá preverse un descanso de doce horas tras la descarga de los

animales en el puerto de destino o en un punto próximo, excepto cuando la duración del transporte marítimo permita incluir el viaje en el plan general de los puntos 2 a 4 de dicho anexo.

93. Por su parte, el punto 1.7, letra b), del capítulo V del anexo I del Reglamento nº 1/2005 establece que en caso de transporte marítimo que una de manera regular y directa dos puntos geográficos de la Comunidad mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, deberá preverse un descanso de doce horas tras la descarga de los animales en el puerto de destino o en un punto próximo, excepto cuando la duración del transporte marítimo permita incluir el viaje en el plan general de los puntos 1.2 a 1.4 de dicho capítulo del anexo I.

94. Al comparar ambas disposiciones se comprueba que prevén la misma obligación de descanso de los animales durante doce horas en caso de transporte marítimo que una de manera regular, mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales. [39] Por tanto, la invocación por la Comisión del punto 1.7, letra b), del capítulo V del anexo I del Reglamento nº 1/2005 podría, en principio, ser admisible. Sin embargo, la Comisión no solicita, en las conclusiones del recurso en sí, que se declare el incumplimiento de la obligación derivada de dicho punto del anexo del Reglamento nº 1/2005. Además, la Comisión aclaró en la vista que las disposiciones de la Directiva 91/628 bastaban para apreciar un incumplimiento de obligaciones en el caso de autos, y que sólo citaba los preceptos del Reglamento nº 1/2005 para demostrar que el incumplimiento de la República Helénica tenía un carácter persistente. Así pues, en el marco del presente motivo de recurso me limitaré a examinar si la República Helénica ha incumplido la obligación impuesta por la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

c) Apreciación jurídica

95. En el análisis del motivo relativo a la inexistencia de puntos de parada en los puertos hay que determinar en primer lugar las obligaciones que incumben al Estado miembro en virtud de la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

96. En primer lugar, si bien en dichas disposiciones no se prevé expresamente que los Estados miembros deban garantizar puntos de parada en los puertos para los animales, esa obligación dimana, a mi juicio, de la exigencia de que los animales disfruten después de la descarga de un período de descanso de doce horas en el puerto de destino o en un punto próximo. Considero que no cabe acoger la alegación del Gobierno griego según la cual dichas disposiciones imponen únicamente una obligación a los transportistas de prever en sus planes de viaje –que incluyen el transporte marítimo– descansos en puntos de parada adecuados. Si

39 — [Nota relativa únicamente a la versión eslovena de las presentes conclusiones].

los tiempos de transporte no están comprendidos en los tiempos indicados en los puntos 2 y 4 del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628, [40] los animales deben poder descansar en los puertos, y no en otros lugares del trayecto.

97. En segundo lugar, deseo subrayar el error de la tesis de la Comisión según la cual los puntos de parada son necesarios cuando el transporte supere las veintinueve horas. Los puntos 2, 3 y 4 del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628 ponen de manifiesto que los tiempos máximos permitidos para el transporte son variables y dependen del equipamiento del vehículo utilizado en el transporte de los animales, así como de las especies animales transportadas. [41] Los tiempos de transporte de los solípedos domésticos y de los animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina y porcina no podrán superar en principio las *ocho horas.* [42] Esta duración máxima del viaje podrá ampliarse cuando el vehículo de transporte reúna determinados requisitos, como por ejemplo la presencia a bordo de yacija suficiente, disponer de una cantidad apropiada de forraje y agua, de una ventilación adecuada, así como de paneles móviles para crear compartimentos separados. [43] Si los vehículos cumplen tales requisitos, la duración máxima del viaje para los animales no destetados será de *nueve horas,* después de las cuales deberán disfrutar de un descanso de al menos una hora, pudiendo reanudar a continuación el viaje durante otras *nueve horas.* La duración máxima del transporte de cerdos y solípedos domésticos es de *veinticuatro horas.* [44] Todas las demás especies animales podrán ser transportadas durante *catorce horas,* y deberán disfrutar después de un descanso de una hora para suministrarles agua y, si fuera necesario, alimento, pudiendo proseguirse a continuación el viaje durante *otras catorce horas.* [45]

98. A la luz de lo expuesto en el punto 97 de las presentes conclusiones, resulta evidente que en algunos casos los animales deberán reposar aun cuando el transporte marítimo sea más breve y que en tales casos será necesario garantizar puntos de parada en los puertos. [46] También por este motivo, no es posible compartir la alegación del Gobierno griego según la cual los puntos de parada no son necesarios puesto que el trayecto entre cualquier puerto de transbordo griego y otro puerto de transbordo comunitario no puede superar las veintinueve horas.

99. Procede subrayar además que la Comisión, al sostener que es necesario garantizar puntos de parada en los puertos o en puntos

40 — Véase al respecto, más en detalle, el punto 97 de las presentes conclusiones.

41 — En la doctrina, en cuanto a los tiempos máximos de transporte de los animales, Radford, M., «Animal passions, animal welfare and European policy making», en Craig, P., y Harlow, C. (ed.), *Lawmaking in the European Union,* Kluwer Law International, Londres, 1998, p. 424, señala que las posiciones adoptadas por los Estados sobre esta cuestión en la época de adopción de la Directiva 91/628 fueron muy distintas.

42 — Véase el punto 2 del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

43 — En cuanto a las disposiciones concretas que regulan los requisitos adicionales que deben reunir los vehículos, véase el punto 3 del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

44 — Véase el punto 4, letras b) y c), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

45 — Véase el punto 4, letra d), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

46 — En la práctica, habrá que tener en cuenta también que en ocasiones es difícil garantizar el descanso precisamente en el momento en que está a punto de transcurrir el tiempo máximo permitido para cada especie animal; si por ejemplo el transporte marítimo de cerdos dura veintitrés horas y la descarga dura media hora, se debe garantizar el reposo de los animales en las proximidades del puerto. Además, hay que tener presente que, como declaró el Tribunal de Justicia en la sentencia de 23 de noviembre de 2006, ZVK (C-300/05, Rec. p. I-11169), el transporte incluye la carga y la descarga de los animales. De este modo, el tiempo total del transporte se prolonga aún más.

próximos en el caso de que la duración del transporte supere las veintinueve horas, tiene en cuenta evidentemente la duración del transporte de todas las demás especies animales no designadas específicamente, y no las disposiciones concretas relativas a los tiempos de transporte de animales no destetados o de cerdos y solípedos domésticos, para los cuales la duración máxima del transporte se calcula según la fórmula «14 + 1 + 14» (14 horas de transporte + 1 hora de descanso + 14 horas de transporte). Sin embargo, dicho cálculo es erróneo, como se deduce de la sentencia del Tribunal de Justicia dictada en el asunto Interboves. [47] En dicha sentencia, el Tribunal de Justicia declaró que en alta mar no resulta en absoluto viable respetar un período de descanso de una hora, ya que ello presupone que el buque atraque después de catorce horas de viaje por mar durante al menos una hora antes de volver a hacerse a la mar durante un nuevo período de catorce horas. [48] Por tanto, el Tribunal determinó que en tal caso el tiempo máximo de transporte marítimo es de *veintiocho horas.* [49]

100. En el presente asunto, la Comisión, en apoyo del motivo relativo a la inexistencia de puntos de parada, invoca el punto 5.2.2 del informe sobre la misión nº 9211/2003 y el punto 5.4.2 del informe sobre la misión nº 8042/2006.

101. Del punto 5.2.2 del informe sobre la misión nº 9211/2003 se desprende que en los puertos griegos de transbordo no existen puntos de parada para los animales. Las autoridades nacionales competentes pretendieron justificar esta circunstancia aduciendo que el viaje por mar puede incluirse en el tiempo total de viaje permitido, si bien los inspectores de la OAV afirmaron que no siempre es posible. En algunos casos de transporte de animales desde el sur de Italia a la República Helénica el trayecto marítimo duró mucho más que el tiempo máximo permitido, por lo que los animales deberían haber disfrutado de puntos de parada.

102. En el punto 5.4.2 del informe sobre la misión nº 8042/2006 se indica específicamente que no existen, en los puertos de Patras y del Pireo o en sus proximidades, puntos de parada para los animales. En las proximidades del puerto de Igoumenitsa existe ciertamente una zona que podría utilizarse como punto de parada para los animales transportados, pero las autoridades competentes no han autorizado su uso para ese fin.

103. Los mencionados informes sobre las misiones ponen de relieve que la República Helénica no ha garantizado en algunos de sus puertos puntos de parada para los animales, por lo que a mi juicio resulta fundado el motivo de recurso relativo a la inexistencia de puntos de parada.

47 — Sentencia de 9 de octubre de 2008, Interboves (C-277/06, Rec. p. I-7433).

48 — Véase la sentencia Interboves, citada en la nota 47, apartado 30. Véanse también las conclusiones del Abogado General Mengozzi, presentadas el 13 de marzo de 2008 en el asunto Interboves, citado en la nota 47, de las que se desprende que durante el transporte marítimo el período de descanso de una hora no tiene ningún sentido.

49 — Véase la sentencia Interboves, citada en la nota 47, apartado 32.

d) Resultado del análisis

104. En mi opinión, al no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar puntos de parada para los animales en los puertos o en puntos próximos después de la descarga de los animales, la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo de la Directiva 91/628.

106. La Comisión observa en particular que en determinados departamentos griegos –Acaya, Kilkís y Serres– no está prevista la realización de ningún control de medios de transporte y animales, bien por falta de personal o bien porque dicho control es efectuado ya en los puertos griegos. La Comisión hace constar que el proyecto piloto por el que se prevén controles suplementarios no ha incluido todas las regiones. No se ha incluido, por ejemplo, la región de Tesalia, en la que se detectaron irregularidades en la misión nº 9211/2003.

5. Sobre el motivo de recurso relativo un control insuficiente de los medios de transporte y de los animales

a) Alegaciones de las partes

105. La *Comisión* sostiene que los informes sobre las misiones nº 9211/2003 (punto 5.2.1), nº 7273/2004 (punto 5.5) y nº 8042/2006 (punto 5.5) ponen de manifiesto que la República Helénica no ha adoptado las medidas necesarias para garantizar el control de los medios de transporte y de los animales, con objeto de prevenir formas ilegales de transporte por carretera de animales. En el marco de este motivo, la Comisión indica que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8 de la Directiva 91/628 y del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005.

107. El *Gobierno griego* sostiene que el artículo 8 de la Directiva 91/628 y el artículo 27 del Reglamento nº 1/2005 deben interpretarse en el sentido de que para que se produzca una infracción de tales disposiciones es necesario demostrar una falta total de control sobre la protección de los animales durante el transporte, y que las autoridades competentes están obligadas a determinar las modalidades y el lugar de realización de dichos controles. El artículo 8 de la Directiva 91/628 prevé, en efecto, varias formas de control, y no sólo el control del transporte por carretera al que se refiere la Comisión. Dicho Gobierno considera que la ejecución de un proyecto piloto en el marco del cual equipos mixtos han realizado inspecciones en determinados departamentos, así como la aplicación de sanciones a transportistas y la iniciación de diversos procedimientos de asistencia mutua con determinados Estados miembros, demuestran que las autoridades griegas han realizado los controles exigidos por las disposiciones comunitarias. Como prueba de

ello, el Gobierno griego adjunta al escrito de contestación algunos documentos que demuestran la aplicación de sanciones y la iniciación de procedimientos de asistencia mutua. [50]

108. La *Comisión* responde a esta alegación afirmando que para que el control de medios de transporte y de animales se atenga a las disposiciones comunitarias ha de ser adecuado, suficiente y eficaz. A juicio de la Comisión, los controles de los planes de viaje efectuados por las autoridades griegas no han sido eficaces ni adecuados, de forma que prevengan formas ilegales de transporte de animales por carretera.

b) Admisibilidad

109. En cuanto al motivo relativo al insuficiente control de los medios de transporte y los animales, la Comisión sostiene que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8 de la Directiva 91/628 y del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005.

110. El artículo 8 de la Directiva 91/628 dispone, en su primer párrafo, que los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes controlen el cumplimiento de los requisitos de la Directiva [51] mediante la inspección, de forma no discriminatoria: a) de los medios de transporte y de los animales durante el transporte por carretera; b) de los medios de transporte y de los animales en cuanto lleguen al lugar de destino; c) de los medios de transporte y de los animales en los mercados, en los lugares de salida y en los puntos de parada y transbordo; d) de las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento. En el párrafo segundo, dicho artículo prevé que dichas inspecciones cubrirán una muestra adecuada de animales y en el párrafo tercero establece que la autoridad competente presentará un informe anual a la Comisión en el que indicará el número de inspecciones llevadas a cabo. En el párrafo cuarto se dispone que los controles podrán efectuarse también durante el transporte de los animales, y en el párrafo quinto se establece que las disposiciones de dicho artículo no afectarán a los controles que se efectúen por las autoridades responsables de la aplicación general de las leyes en un Estado miembro.

111. El artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005, que según la Comisión constituye el equivalente del artículo 8 de la Directiva 91/628, prevé en cambio en su primera frase que la autoridad competente comprobará el cumplimiento de los requisitos del Reglamento procediendo a inspecciones no discriminatorias de los animales, los

50 — Se trata de las siguientes decisiones de aplicación de sanciones: de 17 de marzo de 2006, nº 1537; de 19 de abril de 2007, nº 2324; de 24 de septiembre de 2007, nº 5505; de 23 de agosto de 2006, nº 1556; de 8 de enero de 2007, nº 16, y de 2 de octubre de 2006, nº 2961. Los documentos que acreditan el inicio de procedimientos de asistencia mutua con otros Estados miembros son los siguientes: de 25 de septiembre de 2006, nº 308252; de 14 de noviembre de 2006, nº 308313; de 7 de marzo de 2007, nº 261133; de 12 de junio de 2007, nº 304840; de 24 de julio de 2007, nº 304908, y de 25 de junio de 2007, nº 304856.

51 — Dicho artículo establece asimismo que las autoridades competentes realizarán tales controles sin dejar de cumplir los principios y normas de control establecidos por la Directiva 90/425/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativa a los controles veterinarios y zootécnicos aplicables en los intercambios intracomunitarios de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior (DO L 224, p. 29).

medios de transporte y los documentos de acompañamiento. El artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 establece a continuación, en la segunda frase, que estas inspecciones deberán realizarse en una proporción adecuada a los animales transportados anualmente en cada Estado miembro, mientras que en la tercera frase dispone que la proporción de las inspecciones se incrementará si se comprueba que no se han cumplido las disposiciones del Reglamento. [52]

112. Al comparar ambas disposiciones se comprueba que el artículo 8, párrafo primero, de la Directiva 91/628 establece de forma pormenorizada dónde es necesario efectuar, de forma no discriminatoria, inspecciones de los medios de transporte y los animales: durante el transporte por carretera, en los lugares de destino, en los mercados, en los lugares de salida así como en los puntos de parada y transbordo. Asimismo, prevé que las autoridades competentes deberán controlar las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento. El artículo 27, apartado 1, primera frase, del Reglamento nº 1/2005 contiene en cambio una norma general según la cual la autoridad competente debe efectuar inspecciones no discriminatorias de los animales, los medios de transporte y los documentos de acompañamiento. En realidad, quizás cabría afirmar que las diferencias en la formulación de ambas disposiciones no modifican el contenido de las obligaciones de las autoridades competentes y que en virtud de las dos normas citadas las autoridades competentes están obligadas a realizar inspecciones no discriminatorias de los animales, los medios de transporte y los documentos de acompañamiento. Sin embargo, debo señalar que la primera frase del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 atribuye a las autoridades competentes una mayor discrecionalidad para decidir los lugares y las formas de las inspecciones. Los tipos de inspecciones mencionadas en el artículo 8, párrafo primero, de la Directiva 91/628 se prevén de modo acumulativo y la autoridad competente no puede, mediante una valoración independiente, determinar qué tipos de inspecciones efectuará y cuáles omitirá. Por tanto, no cabe afirmar, a mi juicio, que las obligaciones derivadas del artículo 8, párrafo primero, de la Directiva 91/628 y de la primera frase del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005 sean absolutamente idénticas, por lo que no es admisible la invocación por la Comisión de la primera frase del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005.

113. El artículo 8, párrafo segundo, de la Directiva 91/628, que establece que las inspecciones cubrirán una muestra adecuada de animales, equivale a la segunda frase del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005, que prevé que las inspecciones deberán realizarse en una proporción adecuada de animales. Por tanto, es admisible la invocación por la Comisión de esa disposición del Reglamento nº 1/2005. El artículo 8, apartados 3 a 5, de la Directiva 91/628 no tiene, en cambio, ningún equivalente en el marco del artículo 27, apartado 1, del Reglamento nº 1/2005. [53]

52 — El artículo 27, apartado 1, prevé además que dichas proporciones se determinarán de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 31, apartado 2, del citado Reglamento.

53 — El equivalente del artículo 8, párrafo tercero, de la Directiva 91/628 habría podido ser el artículo 27, apartado 2, del Reglamento nº 1/2005, pero la Comisión no hace ninguna referencia al mismo.

c) Apreciación jurídica

114. En el marco de este motivo, la Comisión se refiere a las comprobaciones que figuran en el punto 5.2.1 del informe sobre la misión nº 9211/2003, en el punto 5.5. del informe sobre la misión nº 7273/2004 y en el punto 5.5 del informe sobre la misión nº 8042/2006.

115. Del punto 5.2.1 del informe sobre la misión nº 9211/2003 se desprende que en los departamentos griegos sólo se realizan controles en los puertos y en los puestos fronterizos, pero no se efectúa ningún control en otros puntos del viaje. Además, las autoridades competentes no han llegado a un acuerdo con la policía para facilitar los controles en carretera.

116. El punto 5.5 del informe sobre la misión nº 7273/2004 pone de manifiesto que se convocó una reunión entre los representantes del Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación y los del Ministerio griego de interior, con objeto de organizar controles en carretera. La realización de tales controles sólo debería iniciarse después de la adopción de medidas administrativas adicionales. [54] El representante del Ministerio de desarrollo rural y alimentación admitió que el transporte ilegal de animales en Grecia constituye aún un problema muy difundido.

54 — Del punto 5.5 el informe sobre la misión nº 7273/2004 no se desprende cuáles son dichas medidas.

117. En el punto 5.5 del informe sobre la misión nº 8042/2006 se indica además que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación encargó a cuatro departamentos (Kilkís, Serres, Tesprótida y Acaya) efectuar, en el marco de un proyecto piloto, controles en carretera con la ayuda de la policía. Las autoridades competentes del departamento de Serres comunicaron, en respuesta a dicho encargo, que no tenían ninguna intención de realizar tales inspecciones. Las autoridades competentes del departamento de Kilkís señalaron que no contaban con personal disponible para efectuar controles de ese tipo. En el departamento de Tesprótida, en cambio, dichos controles se programaron en dos ocasiones, si bien no tuvieron lugar por otros compromisos imprevistos de la policía. Las autoridades competentes del departamento de Acaya afirmaron que concentraban los controles en el puerto de Patras y que no necesitaban la colaboración de la policía, puesto que las propias autoridades portuarias detenían los vehículos.

118. Del punto 5.5 del informe sobre la misión nº 8042/2006 se desprende que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación solicitó a la totalidad de los cincuenta y cuatro departamentos griegos adoptar otras medidas para la prevención del transporte ilegal. A dicha solicitud sólo respondieron veintiún departamentos, mientras que los treinta y tres restantes no ofrecieron respuesta alguna. De los siete departamentos visitados por los inspectores de la OAV, cinco no habían contestado a dicha solicitud, y dos –Karditsa y Trikala– habían respondido. En el departamento de Karditsa, se habían impuesto sanciones pecuniarias a cuatro transportistas y uno de ellos fue sancionado también por el departamento de Trikala.

119. En lo que respecta al presente motivo de recurso, procede aclarar en primer lugar que si bien en el escrito de recurso la Comisión se refiere, desde un punto de vista formal, a todo el artículo 8 de la Directiva 91/628, en rigor sólo alega dos infracciones expresas.

120. Por una parte –como acertadamente indica el Gobierno griego– [55] en este motivo la Comisión aporta pruebas para demostrar el incumplimiento de la obligación impuesta por el artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628, que exige establecer inspecciones de los medios de transporte y de los animales durante el transporte *por carretera.* Por otra parte, presenta en cambio elementos de prueba destinados a demostrar que no se han adoptado las «otras medidas» [56] exigidas por el Ministerio de desarrollo rural y alimentación.

121. En cuanto a las «otras medidas» que se deberían haber adoptado, de los elementos de prueba no se desprende con claridad de qué medidas se trata y si esas medidas deben adoptarse en los lugares de destino, en los lugares de salida, en los puntos de parada o si se trata del control de las indicaciones que figuran en los documentos de acompañamiento. Dichos elementos de prueba no permiten, a mi juicio, determinar qué obligaciones derivadas del artículo 8 de la Directiva 91/628 han sido vulneradas, en su caso, por la República Helénica. Asimismo, me permito señalar que ya he indicado, al tratar del motivo de recurso relativo al control de los planes de viaje, que la Comisión no ha demostrado el incumplimiento por la República Helénica de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8, párrafo primero, letras b) y d), de la Directiva 91/628. [57] Por tanto, procede desestimar el motivo relativo al control insuficiente de los medios de transporte y de los animales en la parte que se refiere al incumplimiento de la obligación de adoptar «otras medidas». [58]

122. En consecuencia, centraré el análisis del presente motivo de recurso en la cuestión de si la República Helénica ha vulnerado el artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628.

123. Considero que sobre la base de la información antes indicada, procedente de los informes sobre las misiones, puede afirmarse que el motivo referente al control insuficiente de los medios de transporte y de los animales durante el transporte *por carretera* está fundado. De los citados informes resulta, en efecto, que entre 2003 y 2006 el control de los medios de transporte y de los

55 — Véase el apartado 16 del escrito de contestación del Gobierno griego.

56 — Véase el punto 118 de las presentes conclusiones.

57 — Sobre la falta de fundamento del motivo de recurso relativo al incumplimiento por la República Helénica de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8, párrafo primero, letra b), de la Directiva 91/628, véase el punto 83 de las presentes conclusiones; sobre la falta de fundamento de la parte del motivo de recurso relativo al incumplimiento por la República Helénica de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8, párrafo primero, letra d), de la Directiva 91/628, véase el punto 84.

58 — Añadiré al respecto que no cabe compartir el argumento del Gobierno griego de que para que exista una infracción del artículo 8, párrafo primero, de la Directiva 91/628 es preciso demostrar una falta total de controles de los medios de transporte y de los animales, y que las autoridades competentes tienen plena discrecionalidad para establecer las modalidades de realización de dichos controles. Los tipos de control previstos en el artículo 8, párrafo primero, letras a) a d), de la Directiva 91/628 tienen carácter acumulativo y no alternativo, por lo que, con la realización de controles de un tipo determinado, los Estados miembros no cumplen todas las obligaciones derivadas del artículo 8, párrafo primero, de la Directiva 91/628.

animales durante el transporte por carretera fue casi inexistente. Sólo se realizaron inspecciones en los puertos y en los puestos fronterizos, mientras que no hubo ningún control en las carreteras.

124. Asimismo, conviene subrayar que el control durante el transporte por carretera –que constituye la forma más frecuente de transporte de animales– presenta una importancia aún mayor por cuanto, en principio, esta modalidad de transporte resulta más penosa para los animales que las demás y las condiciones en las que se transportan los animales destinados al sacrificio son habitualmente las peores. [59]

125. En cuanto a los elementos de prueba que el Gobierno griego adjunta a su escrito de contestación, que ponen de relieve que, por una parte, se aplicaron sanciones en los departamentos de Acaya, Ática occidental, Tesprótida y Pella, y que, por otra parte, las autoridades griegas iniciaron varios procedimientos de asistencia mutua con autoridades de otros Estados miembros, procede señalar que todas las medidas adoptadas, salvo dos, [60] fueron ejecutadas después de que transcurriera el plazo para el cumplimiento de las obligaciones fijado en el dictamen motivado, es decir, después del 5 de septiembre de 2006. Según reiterada jurisprudencia, la existencia de un incumplimiento debe apreciarse en función de la situación tal como ésta se presenta al final del plazo fijado en el dictamen motivado. [61] Por lo tanto el Tribunal de Justicia, en el marco de un procedimiento en virtud del artículo 226 CE, no puede tomar en consideración las medidas adoptadas por un Estado miembro en el período comprendido entre el dictamen motivado y la interposición del recurso, sino que debe limitarse a examinar la situación existente en el momento en que finaliza el plazo fijado en el dictamen motivado para subsanar la infracción. La República Helénica, para demostrar que ha cumplido sus obligaciones, sólo ha ofrecido dos ejemplos de sanciones aplicadas antes de que transcurriera dicho plazo, [62] lo cual no es suficiente, a mi juicio, para probar que se ha atenido a las obligaciones derivadas del artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628. [63]

d) Resultado del análisis

126. Al no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar la realización de controles de los medios de transporte y de los animales durante el transporte por carretera, la República Helénica ha incumplido las

59 — Véase Wilkins, D. B. (ed.), *Animal Welfare in Europe. European Legislation and Concerns,* Kluwer Law International, Londres, La Haya, Boston, 1997, pp. 3 y 4.

60 — Los casos mencionados son: 1) sanción administrativa de 2.935 euros por vulneración de la Directiva 91/628, impuesta el 17 de marzo de 2006 en el departamento de Acaya por sobrecarga del vehículo y falta de espacio suficiente para que los animales pudieran descansar en su posición natural; y 2) sanción de 1.000 euros por vulneración de la Directiva 91/628, impuesta el 23 de agosto de 2006 como consecuencia de un sistema inadecuado para abrevar al ganado bovino y por una instalación defectuosa para abrevar al ganado ovino.

61 — Véanse en tal sentido las sentencias de 25 de mayo de 2000, Comisión/Grecia (C-384/97, Rec. p. I-3823), apartado 35; de 10 de mayo de 2001, Comisión/Países Bajos (C-152/98, Rec. p. I-3463), apartado 21; de 17 de enero de 2002, Comisión/Bélgica (C-423/00, Rec. p. I-593), apartado 14; de 24 de junio de 2004, Comisión/Países Bajos (C-350/02, Rec. p. I-6213), apartado 31; de 7 de junio de 2007, Comisión/Bélgica (C-254/05, Rec. p. I-4269), apartado 39; de 17 de enero de 2008, Comisión/Alemania (C-152/05, Rec. p. I-39), apartado 15, y Comisión/Portugal, citada en la nota 24, apartado 25.

62 — Véase la nota 60 de las presentes conclusiones.

63 — La República Helénica alegó en la vista que en realidad las infracciones se habían apreciado antes del final del plazo para el cumplimiento de las obligaciones fijado en el dictamen motivado, pero no aportó ningún elemento en apoyo de esta tesis, que por lo tanto no puede, en mi opinión, acogerse.

obligaciones derivadas del artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628. En lo demás, debe desestimarse por infundado el motivo de recurso relativo al control insuficiente de los medios de transporte y de los animales.

6. Sobre el motivo de recurso relativo a la insuficiencia de las sanciones impuestas en caso de infracciones reiteradas de las normas en materia de protección de los animales

a) Alegaciones de las partes

127. La *Comisión* sostiene que, en las misiones nº 9002/2003 (punto 5.4.5 del informe sobre la misión), nº 9211/2003 (punto 5.4 del informe sobre la misión), nº 7273/2004 (punto 6.7 del informe sobre la misión) y nº 8042/2006 (punto 5.4.3 del informe sobre la misión), se comprobó que la República Helénica no había adoptado las medidas necesarias para aplicar a los infractores sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias en caso de infracciones reiteradas o graves de las normas en materia de protección de los animales durante el transporte. En este motivo, la Comisión alega que se han vulnerado el artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628 y los artículos 25 y 26, apartado 6, del Reglamento nº 1/2005.

128. El *Gobierno griego* estima que la Comisión no ha aducido ningún hecho concreto en apoyo de sus alegaciones. Subraya que las autoridades competentes aplican a los infractores sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias, y para demostrarlo aporta una enumeración de decisiones de imposición de sanciones administrativas. [64]

b) Admisibilidad

129. En el marco del motivo de recurso que se refiere a la insuficiencia de las sanciones impuestas en caso de infracciones reiteradas de las normas en materia de protección de los animales, la Comisión alega una vulneración del artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628. Sostiene que el equivalente de esa disposición puede encontrarse en el artículo 25 del Reglamento nº 1/2005 y, en lo que respecta en particular a las infracciones reiteradas, en el artículo 26, apartado 6, de dicho Reglamento.

130. El artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628 dispone que en caso de infracciones repetidas de esta Directiva o de infracciones que supongan un sufrimiento grave para los animales, un Estado miembro adoptará, sin perjuicio de las otras sanciones previstas, las medidas necesarias para remediar las faltas comprobadas, que podrán llegar hasta la suspensión o incluso la retirada de la autorización prevista en el artículo 5, parte A, número 1, letra a), inciso ii), de dicha Directiva. Dicho artículo prevé además que

64 — El Gobierno griego se remite a las decisiones sancionatorias citadas en la nota 50 de las presentes conclusiones.

al efectuar la transposición de la citada Directiva en su legislación nacional, los Estados miembros establecerán las medidas que adoptarán para remediar las faltas comprobadas.

131. El artículo 25 del Reglamento nº 1/2005 dispone que los Estados miembros establecerán las normas relativas a las sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones de dicho Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Conforme al citado artículo, las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. [65] Por tanto, en virtud del citado artículo, los Estados miembros tienen una obligación general de garantizar la aplicación de sanciones en caso de infracción de las disposiciones del Reglamento, pero no están obligados en cambio a garantizar la imposición de sanciones en caso de infracciones reiteradas, tal como prevé el artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628. En consecuencia, el artículo 25 del Reglamento nº 1/2005 podría como máximo constituir el equivalente del artículo 18, apartado 1, de la Directiva 91/628, que obliga a los Estados miembros a adoptar medidas adecuadas para sancionar cualquier infracción de dicha Directiva cometida por personas físicas o jurídicas. Sin embargo, en su recurso la Comisión no alega una vulneración del artículo 18, apartado 1, sino del artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628. Dado que el artículo 25 del Reglamento nº 1/2005 no es equivalente al citado artículo 18, apartado 2, a mi juicio no es admisible la invocación de la referida disposición del Reglamento.

65 — Este artículo establece asimismo que los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión, así como las relativas a la aplicación del artículo 26, a más tardar el 5 de julio de 2006, y le comunicarán sin demora toda modificación ulterior que afecte a las mismas.

132. El artículo 26, apartado 6, del Reglamento nº 1/2005 prevé que en caso de infracciones graves o repetidas del Reglamento, un Estado miembro podrá prohibir temporalmente al transportista o al medio de transporte de que se trate el transporte de animales en su territorio, aun cuando otro Estado miembro hubiera autorizado al transportista o al medio de transporte. [66]

133. Así pues, de la citada disposición del Reglamento resulta que el Estado miembro sólo tiene la posibilidad de prohibir *temporalmente* al transportista el transporte de animales, mientras que el artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628 permite en general a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para remediar las faltas comprobadas, que podrán llegar hasta la suspensión y a la retirada de la autorización de transporte. Las posibilidades que el artículo 26, apartado 6, del Reglamento nº 1/2005 concede a los Estados miembros para sancionar las infracciones reiteradas son, por tanto, más limitadas que las previstas en el artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628; no obstante, las posibilidades sancionatorias más amplias que ofrece dicha Directiva comprenden también, *a maiori ad minus,* la

66 — Este precepto dispone asimismo que dicha prohibición sólo es posible siempre y cuando se hayan agotado todas las posibilidades ofrecidas por la asistencia mutua y por el intercambio de información, conforme a lo previsto en el artículo 24. Este último artículo establece, en su apartado 1, que son aplicables a efectos de dicho Reglamento las normas y los procedimientos relativos a la comunicación de información definidos en la Directiva 89/608/CEE del Consejo, de 21 de noviembre de 1989, relativa a la asistencia mutua entre las autoridades administrativas de los Estados miembros y a la colaboración entre éstas y la Comisión con objeto de asegurar la correcta aplicación de las legislaciones veterinaria y zootécnica (DO L 351, p. 34); en su apartado 2 dispone que en los tres meses siguientes a la entrada en vigor del Reglamento, cada Estado miembro comunicará a la Comisión los datos de un punto de contacto a efectos de dicho Reglamento, cuando proceda con indicación de una dirección electrónica, así como toda actualización de esta información. La Comisión transmitirá los datos del punto de contacto a los demás Estados miembros en el marco del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

prohibición temporal de transportar los animales, prevista en el citado Reglamento. Por ello, es admisible, en mi opinión, la invocación por la Comisión del artículo 26, apartado 6, del Reglamento nº 1/2005.

c) Apreciación jurídica

134. La Comisión sostiene la fundamentación del motivo de recurso de que se trata invocando el punto 5.4.5 del informe sobre la misión nº 9002/2003, el punto 5.4 del informe sobre la misión nº 9211/2003, el punto 6.7 del informe sobre la misión nº 7273/2004 y el punto 5.4.3 del informe sobre la misión nº 8042/2006.

135. Del punto 5.4.5 del informe sobre la misión nº 9002/2003 se desprende que el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación estableció un sistema de control del cumplimiento de las disposiciones sobre protección de los animales durante el transporte y el sacrificio. Ese sistema se basa en listas de control para documentar las inspecciones realizadas durante el transporte y el sacrificio y en la elaboración posterior de síntesis de los resultados de las inspecciones. Conforme a este sistema, la primera vulneración de las disposiciones sobre protección de los animales es sancionable con una advertencia por escrito, la segunda vulneración con una sanción administrativa, [67] y en caso de producirse una tercera infracción se iniciaría un procedimiento penal.

136. El punto 5.4.5 del informe sobre la misión nº 9002/2003 señala además que se examinaron algunos ejemplos de los controles efectuados por las autoridades nacionales, detectándose irregularidades. [68]

137. En el punto 5.4 del informe sobre la misión nº 9211/2003 se indica que en 2002 se aplicaron nueve advertencias verbales, dieciséis advertencias por escrito y una sanción administrativa a un total de veintiséis infracciones. Ni en 2001 ni en 2002 se impusieron suspensiones o retiradas de la autorización de transporte. Se comprobó que en un departamento se propusieron cuatro sanciones pecuniarias de un importe de 3.000 euros para ciertas infracciones, pero no se tramitaron los expedientes correspondientes.

138. En el punto 6.7 del informe sobre la misión nº 7273/2004 se afirma que el sistema sancionatorio es ineficaz, puesto que los controles básicos son débiles, el número de

67 — Para la vulneración de las normas sobre protección de los animales durante el transporte se prevé una sanción pecuniaria de entre 3.000 y 15.000 euros, así como la suspensión o retirada de la autorización de transporte; en caso de infracción de las disposiciones sobre protección de los animales durante el sacrificio, se establece en cambio una sanción pecuniaria de entre 1.500 y 3.000 euros.

68 — Dichas irregularidades incluían, por ejemplo, un cargamento de 2.345 cerdos procedentes de Países Bajos, de los que 184 habían muerto en el momento de la llegada, mientras que 150 se encontraban en mal estado. Las autoridades competentes locales lo comunicaron al Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación, que a su vez informó a las autoridades neerlandesas competentes y a la Comisión.

advertencias por escrito es escaso y los procedimientos de aplicación de las sanciones son problemáticos.

139. En el punto 5.4.3 del informe sobre la misión nº 8042/2006 consta que el Ministerio de desarrollo rural y alimentación encargó a las autoridades competentes de los departamentos que impusieran, en caso de una primera infracción que no supusiera sufrimientos graves para los animales, una advertencia por escrito, y en caso de reiteración de infracciones, una sanción administrativa. El Ministerio ordenó a dichas autoridades que retiraran la autorización al transportista cuando éste, después de la aplicación de una sanción administrativa, continuara vulnerando las disposiciones comunitarias sobre protección de los animales durante el transporte. Asimismo, les solicitó que aplicaran inmediatamente una sanción administrativa en el caso de que se transportaran animales sin la autorización necesaria o con una autorización caducada. Al verificar la ejecución de estas instrucciones del Ministerio se constató que, por las infracciones cometidas, en el puerto de Patras se impusieron sólo advertencias verbales y en ningún caso advertencias escritas, o se aplicaron otros tipos de sanciones. [69] En los controles efectuados en las fronteras, se aplicaron únicamente advertencias verbales y, en ocasiones, no se sancionaron infracciones que suponían un sufrimiento grave para los animales.

140. En mi opinión, el presente motivo carece de fundamento.

69 — A este respecto, en el punto 5.4.3 del informe sobre la misión nº 8042/2006 no consta de qué tipo de sanciones se trata.

141. En primer lugar, la Comisión sostiene en este motivo la ineficacia del sistema sancionatorio de las infracciones *reiteradas* y pretende demostrarla citando varios informes sobre las misiones desarrolladas en la República Helénica. Sin embargo, en esos elementos de prueba se mezclan datos de meras infracciones aisladas con datos de infracciones reiteradas. La Comisión pretende, por tanto, demostrar la existencia de infracciones repetidas invocando casos de simples infracciones aisladas. En segundo lugar, los datos aportados por la Comisión en su recurso y que se desprenden de los informes sobre las misiones son imprecisos y genéricos. En los informes sobre las misiones, no existe ningún punto en el que se indique con precisión en cuántas ocasiones se reiteraron las infracciones, si se trataba de infracciones reiteradas cometidas por la misma persona y la gravedad de tales infracciones. Además, de los elementos de prueba aportados por la Comisión resulta claramente que se impusieron algunas sanciones, en particular advertencias verbales o por escrito.

d) Resultado del análisis

142. En virtud de las consideraciones expuestas, procede a mi juicio desestimar por infundado el motivo de recurso relativo a la insuficiencia de las sanciones impuestas en caso de infracciones reiteradas de las normas sobre protección de los animales, en el marco del cual la Comisión alega que la República Helénica ha incumplido las obligaciones derivadas del artículo 18, apartado 2, de la Directiva 91/628 y del artículo 26, apartado 6, del Reglamento nº 1/2005.

7. Resultado del análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el transporte

143. En mi opinión, a la luz de todo lo expuesto, al no haber adoptado las medidas necesarias para que se prevean puntos de parada para los animales en los puertos o en un punto próximo después de la descarga de éstos y para que se garantice la realización de controles de medios de transporte y animales durante el transporte por carretera, la República Helénica ha incumplido las obligaciones derivadas de la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo y del artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628.

C. *Análisis del motivo de recurso relativo a la protección de los durante el sacrificio*

1. Introducción

144. En los mataderos comunitarios se sacrifican casi 360 millones de cerdos, bovinos, ovinos y caprinos, así como aproximadamente 4.000 millones de aves de corral. [70] Para evitarles sufrimientos inútiles durante la matanza, se requiere una actuación irreprochable y un mantenimiento regular de los equipos para el aturdido y sacrificio de los animales. Actualmente el aturdido se efectúa por diversos métodos: electronarcosis, percusión, exposición a dióxido de carbono o mediante pistola de clavija perforadora. [71] Sin embargo, en los últimos años se han realizado muchos estudios sobre esta materia [72] y se ha introducido tecnología nueva, por lo que algunos de los métodos indicados en la Directiva 93/119 han quedado ahora obsoletos. Dado que está previsto que en un futuro dicha Directiva sea sustituida por un nuevo Reglamento, [73] que tomará en consideración los nuevos descubrimientos científicos sobre métodos de aturdido y sacrificio, es aún más importante que los Estados miembros respeten el nivel de protección de los animales durante el sacrificio garantizado por la Directiva 93/119.

2. Sobre el motivo de recurso relativo al aturdido de los animales durante el sacrificio

a) Alegaciones de las partes

145. La *Comisión* reprocha a la República Helénica no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas sobre aturdido de los animales

70 — Los datos proceden del Informe sobre la Propuesta de reglamento del Consejo relativo a la protección de los animales en el momento de la matanza [COM(2008) 533 final, p. 3].

71 — Véase el punto 1(A) del anexo C de la Directiva 93/119.

72 — Así por ejemplo Wilkins, D.B. (ed.), *Animal Welfare in Europe. European Legislation and Concerns,* Kluwer Law International, Londres, La Haya, Boston, 1997, p. 7, que afirma que en virtud de los estudios efectuados acerca de los métodos de aturdido se sabe mucho más, por ejemplo, sobre la cantidad de electronarcosis necesaria para que el animal pierda el conocimiento, sobre la fabricación de pistolas con clavija perforadora y sobre la utilización del dióxido de carbono para el aturdido de cerdos.

73 — Propuesta de reglamento del Consejo relativo a la protección de los animales en el momento de la matanza [COM (2008) 533 final, p. 3].

durante el sacrificio, vulnerando así las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 3, 5, apartado 1, letra d), y 6, apartado 1, de la Directiva 93/119.

146. La Comisión sostiene que, en las misiones nº 9002/2003 (punto 5.4.4 del informe sobre la misión), nº 7273/2004 (punto 5.6 del informe sobre la misión) y nº 8042/2006 (punto 5.7 del informe sobre la misión), la OAV comprobó que, en determinados mataderos, el control del aturdido de porcinos y ovinos era insuficiente, por lo que era posible que los animales no hubieran sido aturdidos de forma eficaz. Asimismo, se indicó que el intervalo entre el aturdido y el sangrado era demasiado largo, de modo que los animales podrían haber recuperado el conocimiento.

147. La Comisión indica además que, durante la misión nº 8042/2006, la OAV apreció de nuevo irregularidades en el aturdido de animales. Los inspectores de la OAV detectaron en particular una falta de mantenimiento de los equipos de aturdido, un mal funcionamiento de los mismos y la existencia de intervalos excesivos entre el aturdido y el sangrado. La Comisión observa asimismo que su obligación es verificar si los equipos de aturdido o sacrificio son utilizados de forma rápida y eficaz para ahorrar posibles sufrimientos a los animales.

148. El *Gobierno griego* afirma que las alegaciones de la Comisión son imprecisas y genéricas, y que para apoyarlas no ofrece ningún ejemplo concreto de vulneración de la normativa comunitaria. El Gobierno griego añade que las irregularidades observadas son, en todo caso, mínimas y se refieren únicamente a casos aislados, por otra parte debidamente sancionados. Dicho Gobierno considera que ha subsanado tales irregularidades organizando varios seminarios de formación para veterinarios.

b) Apreciación jurídica

149. Según el artículo 3 de la Directiva 93/119, no se causará a los animales agitación, dolor o sufrimiento evitables durante las operaciones de desplazamiento, estabulación, sujeción, aturdido, sacrificio y matanza. El artículo 5, apartado 1, letra d), de la Directiva 93/119 dispone que a los solípedos, rumiantes, cerdos, conejos y aves de corral introducidos en los mataderos para el sacrificio se les deberá sangrar de conformidad con las indicaciones del anexo D de la Directiva 93/119. Dicho anexo contiene normas más detalladas acerca del sangrado de los animales. En su punto 1 establece que el sangrado de los animales que hayan sido aturdidos comenzará lo antes posible después del aturdido y se deberá efectuar de manera que se provoque un desangrado rápido, profuso y completo. En cualquier caso, deberá efectuarse el sangrado antes de que el animal recobre el conocimiento.

150. Conforme al artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/119, los instrumentos, material de sujeción, equipos e instalaciones para el aturdido o la matanza deberán ser diseñados, construidos, conservados y utilizados de modo que el aturdido o la matanza puedan efectuarse de forma rápida y eficaz, de conformidad con lo dispuesto en dicha Directiva. Asimismo, tal artículo dispone que la autoridad competente verificará la conformidad de los instrumentos, del material de sujeción, del equipo y de las instalaciones utilizadas para el aturdido o la matanza, con los principios anteriormente expuestos y comprobará periódicamente que se encuentran en buen estado y permiten realizar el objetivo antes citado.

151. La Comisión sostiene por tanto, en el presente motivo, que se ha producido un incumplimiento de tres obligaciones:

— la obligación de evitar sufrimientos a los animales antes y durante el sacrificio (artículo 3 de la Directiva 93/119);

— la obligación de sangrar a los animales de manera rápida y eficaz [artículo 5, apartado 1, letra d), en relación con lo dispuesto en el anexo D de la Directiva 93/119];

— la obligación de un mantenimiento correcto y una utilización eficaz de las instalaciones para el aturdido y la matanza (artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/119).

152. La Comisión acredita las presuntas vulneraciones remitiéndose a las comprobaciones que figuran en varios informes sobre las misiones.

153. En el punto 5.4.4 del informe sobre la misión nº 9002/2003 consta que en tres mataderos visitados por los inspectores de la OAV los equipos de aturdido de animales y su mantenimiento se atenían en lo sustancial a las disposiciones comunitarias, con excepción de un matadero de cerdos en el que éstos no eran aturdidos eficazmente con el instrumental que produce el electrochoque. Asimismo, se apreciaron problemas en la demostración de las modalidades de aturdido de los animales. En uno de los mataderos, la sujeción, el aturdido y el sangrado de sólo tres vacas duraron una hora; además, el intervalo entre el aturdido y el sacrificio de dos bovinos fue de 120 segundos, por lo que es posible que los animales hubieran recuperado el conocimiento. En el sacrificio de ovinos, el intervalo entre el aturdido y el sacrificio fue también tan prolongado (37 segundos) que puede que los

animales hubieran recuperado el conocimiento. Basándose en las demostraciones de estos procedimientos, cabe concluir que existen algunas irregularidades y que su ejecución no es rutinaria.

154. Del punto 5.6 del informe sobre la misión nº 7273/2004 también se desprenden irregularidades en el sacrificio de animales en numerosos mataderos. En un matadero del departamento de Ftiótide no existían equipos para abrevar a los animales en las zonas de estabulación y además el suelo no era horizontal. En el departamento de Larisa se observó que un matadero, que antes de la misión había sido designado como no operativo, estaba en realidad en funcionamiento, y que sus instalaciones eran inadecuadas. [74] En un segundo matadero inspeccionado, no existía corriente eléctrica para el aturdido de los animales. En el departamento de Trikala, el aturdido de cerdos en el matadero visitado por los inspectores de la OAV resultó ineficaz y el intervalo entre el aturdido y el sacrificio era excesivamente prolongado. El aturdido de bovinos resultó también ineficaz y no existían en este contexto equipos de reserva para el aturdido.

155. En el punto 5.7 del informe sobre la misión nº 8042/2006 se recogen asimismo numerosas irregularidades en el sacrificio de animales. En efecto, los inspectores de la OAV observaron muchas irregularidades en los mataderos inspeccionados en el departamento de Kilkís, [75] así como en los departamentos de Serres, [76] Tesprótida, [77] Mesenia, [78] Laconia [79] e Ilia. [80]

156. En cuanto al incumplimiento de la obligación de evitar sufrimientos a los animales antes y durante el sacrificio (artículo 3 de la Directiva 93/119), considero que la crítica formulada por la Comisión está fundada. De los puntos 153 a 155 de las presentes conclusiones se deduce que en la

74 — En particular, en ese matadero no existían dispositivos de sujeción para el aturdido de los animales, pantallas indicadoras del voltaje o de la corriente, y equipos de reserva para el aturdido, y las pinzas de electrochoque no estaban suficientemente limpias.

75 — Entre las irregularidades detectadas, cabe citar un aturdido ineficaz de bovinos, un mantenimiento y limpieza inadecuados de los dispositivos de sujeción, un mantenimiento inadecuado de los equipos de aturdido de animales de todas las especies, un funcionamiento defectuoso de la pistola de clavija perforadora y falta de funcionamiento de la instalación eléctrica de aturdido de bovinos, a lo que se añadía la inexistencia de equipos de reserva para el aturdido.

76 — En uno de los tres mataderos visitados en el departamento de Serres, el espacio para los animales enfermos era inadecuado y tenía un sumidero al descubierto; además no funcionaban las instalaciones para abrevar. En un segundo matadero, los equipos de aturdido de rumiantes pequeños eran inadecuados. En un matadero de aves de corral, se descubrieron equipos crueles e inadecuados para la sujeción de las aves, y el agua del tanque para el aturdido de las aves se desbordaba. En el aturdido, la intensidad de la corriente era demasiado baja, por lo que las aves no quedaban adecuadamente aturdidas.

77 — En dos mataderos visitados en el departamento de Tesprótida, los inspectores de la OAV descubrieron una instalación de aturdido inadecuada, falta de equipos de reserva para el aturdido, un mal mantenimiento de las zonas de descanso de los animales y falta de instalaciones para abrevar a los animales. En uno de los mataderos, el sacrificio se registró con fecha posterior a la de su realización efectiva, puesto que en el momento en que se efectuó el matadero no estaba autorizado.

78 — En el departamento de Mesenia, los inspectores de la OAV observaron que el tiempo entre el aturdido y el sacrificio era demasiado prolongado y no existían equipos de reserva para el aturdido.

79 — En el departamento de Laconia, los inspectores de la OAV apreciaron, en un matadero de nueva construcción, que el tiempo transcurrido entre el aturdido y el sacrificio de cerdos era demasiado largo, un mantenimiento inadecuado de la pistola de clavija perforadora y una falta de funcionamiento del voltímetro para el aturdido eléctrico de animales.

80 — En el departamento de Ilia se comprobó que en un matadero el intervalo entre el aturdido y el sangrado era excesivo y que el dispositivo de medición de la corriente indicaba datos erróneos.

mayoría de los mataderos controlados por los inspectores de la OAV se observaron irregularidades en el procedimiento de aturdido de los animales, que pueden ocasionar sufrimiento a los mismos. Asimismo, cabe afirmar que la práctica estaba consolidada, ya que son numerosas las infracciones detectadas en el período comprendido entre 2003 y 2006. Además, las irregularidades apreciadas por los inspectores de la OAV se determinaron de forma concreta; en efecto, en los informes consta claramente en qué departamentos se observaron irregularidades en los mataderos visitados por los inspectores. En los informes se indica con claridad cuántos mataderos se visitaron y en qué departamentos, y se describe asimismo de forma detallada las irregularidades observadas en tales mataderos. Por tanto, no cabe aceptar el argumento del Gobierno griego según el cual las alegaciones de la Comisión son imprecisas y genéricas. Del mismo modo, no es posible, a mi juicio, acoger la tesis del Gobierno griego de que dichas irregularidades han sido subsanadas mediante seminarios de formación para veterinarios. En efecto, dicha formación de los veterinarios, por buena que sea, no garantiza que las disposiciones comunitarias en materia de protección de los animales durante el sacrificio sean respetadas en la práctica. Por tanto, considero que la República Helénica ha incumplido la obligación, derivada del artículo 3 de la Directiva 93/119, de evitar sufrimientos a los animales antes y durante el sacrificio.

157. En lo que respecta al incumplimiento de la obligación de sangrar a los animales de forma rápida y eficaz [artículo 5, apartado 1, letra d), en relación con lo dispuesto en el anexo D de la Directiva 93/119], a mi juicio la Comisión no ha aportado ninguna prueba. La mayor parte de las infracciones recogidas en los informes sobre las misiones se refieren a irregularidades en el aturdido de los animales, irregularidades relativas a la existencia de intervalos demasiado prolongados entre el aturdido y la matanza, así como al mantenimiento inadecuado de los equipos de aturdido y sacrificio. En cambio, en ningún punto de los informes sobre las misiones consta que un animal haya sido desangrado de modo inadecuado. Por consiguiente, considero que procede desestimar por infundada la parte del motivo de recurso en la que la Comisión alega un incumplimiento de las obligaciones de la República Helénica previstas en el artículo 5, apartado 1, letra d), en relación con lo dispuesto en el anexo D de la Directiva 93/119.

158. En cuanto al incumplimiento de la obligación de un mantenimiento adecuado y una utilización eficaz de las instalaciones de aturdido y matanza (artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/119), estimo que la imputación formulada por la Comisión está fundada. Los informes sobre las misiones ponen de manifiesto numerosas irregularidades en el mantenimiento y utilización de tales instalaciones. De los citados informes se desprende que se han ocasionado sufrimientos a los animales precisamente por un mal mantenimiento, un funcionamiento erróneo o una utilización inadecuada de los equipos de aturdido y matanza. Esta infracción también ha persistido durante largo tiempo, entre los años 2003 y 2006. Así pues, considero que la República Helénica ha incumplido la obligación prevista en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 93/119.

c) Resultado del análisis

159. A la luz de las consideraciones expuestas, estimo que, al no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas sobre el aturdido de los animales durante el sacrificio, la República Helénica ha incumplido las obligaciones derivadas de los artículos 3 y 6, apartado 1, de la Directiva 93/119.

3. Sobre el motivo de recurso relativo a la realización de las inspecciones y los controles necesarios en los mataderos

a) Alegaciones de las partes

160. En el marco del motivo de recurso relativo a la realización de las inspecciones y los controles necesarios en los mataderos, la *Comisión* alega que la República Helénica ha incumplido la obligación prevista en el artículo 8 de la Directiva 93/119.

161. La Comisión sostiene que, en las misiones nº 7273/2004 (punto 5.6. del informe sobre la misión) y nº 8042/2006 (punto 5.7. del informe sobre la misión) se comprobaron irregularidades importantes en los mataderos y que la República Helénica no ha adoptado las medidas necesarias para garantizar formas adecuadas de inspección y supervisión de los mataderos. La Comisión reprocha principalmente al Gobierno griego no haber ejecutado completamente el plan de actuación anunciado para garantizar la inspección de los mataderos. En dicho plan se preveía una nueva inspección de todos los mataderos existentes en todos los departamentos griegos antes del final de 2001. La Comisión critica asimismo al Gobierno griego no haber colaborado de forma suficiente con los inspectores de la OAV. Se refiere al caso de un matadero que debía ser visitado por los inspectores y al que no fue posible acceder, ya que el servicio veterinario competente del departamento correspondiente había suspendido sus actividades dos semanas antes de la misión de la OAV. Asimismo, menciona el caso de un matadero que debería haber sido inspeccionado y al que no se pudo acceder por una huelga convocada sólo un día antes de la misión.

162. El *Gobierno griego* afirma que tiene dificultades para entender con precisión qué obligaciones se consideran incumplidas. En cualquier caso, considera que no se le puede imputar el incumplimiento de la obligación derivada del artículo 8 de la Directiva 93/119, ya que los veterinarios competentes realizaron un control correcto, se organizaron seminarios de formación y todos los mataderos fueron inspeccionados de nuevo.

163. La *Comisión* no comparte la tesis del Gobierno griego y señala que la organización de seminarios constituye, sin duda, una medida positiva, pero no puede representar la única solución a la práctica consolidada controvertida.

b) Apreciación jurídica

164. En el motivo de que se trata, la Comisión alega que la República Helénica ha incumplido las obligaciones previstas en el artículo 8 de la Directiva 93/119, que establece que la inspección y el control de los mataderos se efectuará bajo la responsabilidad de la autoridad competente, que podrá acceder libremente en cualquier momento a todas las dependencias de los mismos, con objeto de cerciorarse de que se cumplen las disposiciones de la Directiva; tales inspecciones y controles podrán efectuarse, no obstante, con ocasión de controles efectuados con otros fines.

165. La Comisión fundamenta la vulneración de las obligaciones que incumben a la República Helénica en materia de inspección y control de mataderos remitiéndose al punto 5.6 del informe sobre la misión nº 7273/2004, que pone de manifiesto que el 11 de julio de 2001 el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación solicitó a las autoridades competentes de todos los departamentos que inspeccionaran la totalidad de los mataderos para verificar si respetaban las disposiciones de la Directiva 93/119. El primer plazo para el cumplimiento de esa obligación se fijó para el final del año 2001. Dado que en ese momento no se había ejecutado la obligación de inspección, en agosto de 2003 el Ministerio remitió a las autoridades competentes de todos los departamentos una lista completa de los controles que habían de efectuarse y un modelo de resumen de los informes de inspección, fijando un nuevo plazo de desarrollo de las inspecciones para el final de febrero de 2004. En septiembre de 2004, el Ministerio solicitó a las autoridades competentes de todos los departamentos que le informaran, antes del 27 de septiembre de 2004, de los resultados de las inspecciones realizadas; sin embargo, al finalizar la misión nº 7273/2004, que se desarrolló entre el 4 y el 8 de octubre de 2004, las autoridades competentes del 50 % de los departamentos no habían presentado aún dichos resultados.

166. Además, del punto 5.7 del informe sobre la misión nº 8042/2006 se desprende que los plazos para la presentación de los resultados de las inspecciones fueron prorrogados de nuevo y que, finalmente, el plazo se fijó en el 30 de julio de 2005. Durante la misión nº 7273/2004, que se desarrolló entre el 21 de febrero y el 1 de marzo de 2006, el Ministerio griego de desarrollo rural y alimentación comunicó que las autoridades competentes habían realizado inspecciones en mataderos de treinta y ocho de los cincuenta y cuatro departamentos. De dicho informe se deduce con claridad que se realizaron inspecciones en el 70,37 % de los departamentos, mientras que en el 29,63 % restante no tuvieron lugar.

167. Basándose en estos datos cabe, a mi juicio, declarar que el motivo de recurso por el que la Comisión imputa a la República Helénica no haber efectuado inspecciones en los mataderos, incumpliendo así las obligaciones previstas en el artículo 8 de la Directiva 93/119, está fundado.

168. Por una parte, según los datos citados es evidente que la República Helénica no ha garantizado inspecciones eficaces en los mataderos, dado que los plazos para la realización de las inspecciones se han prorrogado en varias ocasiones y las autoridades

competentes no las efectuaron en los plazos señalados. Por otra parte, incluso después de las numerosas prórrogas de los plazos –más exactamente, *después de más de cuatro años* desde la finalización del plazo inicial, fijado para el final de 2001– las autoridades competentes sólo realizaron inspecciones en el 70,37 % de los departamentos. Esta circunstancia demuestra que las autoridades griegas han desarrollado una práctica consolidada de omisión de las inspecciones de los mataderos.

169. En cuanto a la falta de cooperación de las autoridades griegas con los inspectores de la OAV, procede señalar que el artículo 8 de la Directiva 93/119 no establece ninguna obligación de cooperación de las autoridades competentes con los inspectores de la OAV. [81] Además la Comisión afirmó en la vista que la falta de cooperación de las autoridades griegas no constituye un motivo específico de recurso. [82]

170. En consecuencia, procede declarar en mi opinión que, al no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar la inspección y el control de los mataderos, la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8 de la Directiva 93/119.

c) Resultado del análisis

171. A la luz de las consideraciones expuestas, considero que, al no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar la inspección y el control de los mataderos, la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8 de la Directiva 93/119.

4. Resultado del análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el sacrificio

172. Sobre la base del análisis de los motivos de recurso relativos a la protección de los animales durante el sacrificio, considero que, al no haber adoptado las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas sobre aturdido de los animales durante el sacrificio y para garantizar las

81 — Tal obligación de cooperación podría deducirse a lo sumo del artículo 14, apartado 3, de dicha Directiva, que dispone que el Estado miembro en cuyo territorio se efectúe un control proporcionará a los expertos toda la ayuda necesaria para el cumplimiento de su cometido. No obstante, dado que la Comisión no alega el incumplimiento de las obligaciones derivadas del artículo 14, apartado 3, de la Directiva 93/119, no es posible tener en cuenta esa norma en el análisis de los motivos de recurso.

82 — Subrayaré además que, en el dictamen motivado, la Comisión alega una vulneración del artículo 10 CE en relación con la falta de cooperación de las autoridades griegas, pero en el recurso no aduce ya ninguna infracción de dicho artículo. En consecuencia, cabe concluir que la Comisión ha limitado el fundamento normativo del recurso con respecto al del dictamen motivado. Por tanto, en el análisis de los motivos de recurso, no es posible tener en cuenta tampoco el artículo 10 CE.

inspecciones y los controles de los mataderos, la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 3, 6, apartado 1, y 8 de la Directiva 93/119.

D. *Costas*

173. En virtud del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el procedimiento será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Conforme al artículo 69, apartado 3, párrafo primero, del mismo Reglamento, en circunstancias excepcionales o cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal de Justicia podrá repartir las costas, o decidir que cada parte abone sus propias costas.

174. En el presente caso, dado que sólo procede estimar parcialmente el recurso de la Comisión, propongo al Tribunal de Justicia que la Comisión y la República Helénica carguen con sus propias costas.

VI. Conclusión

175. A la luz de todo lo expuesto, propongo al Tribunal de Justicia que declare que:

1) La República Helénica, al no haber adoptado las medidas necesarias:

— para que se prevean puntos de parada para los animales en los puertos o en un punto próximo después de la descarga de éstos, y

— para que se garantice la realización de controles de medios de transporte y animales durante el transporte por carretera,

ha incumplido las obligaciones derivadas de la sección 48, punto 7, letra b), del capítulo VII del anexo y del artículo 8, párrafo primero, letra a), de la Directiva 91/628/CEE del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, sobre la protección de los animales durante el transporte y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE.

2) La República Helénica, al no haber adoptado las medidas necesarias:

— para garantizar el cumplimiento de las normas sobre el aturdido de los animales durante el sacrificio, y

— para garantizar las inspecciones y los controles de los mataderos,

ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 3, 6, apartado 1, y 8 de la Directiva 93/119/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1993, relativa a la protección de los animales en el momento de su sacrificio o matanza.

3) Desestimar el recurso en todo lo demás.

4) La Comisión de las Comunidades Europeas y la República Helénica cargarán con sus propias costas.