OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO VERICY TRSTENJAK, przedstawiona w dniu 2 kwietnia 2009 r. [1]

Spis treści

I — Wprowadzenie . . . . . I - 7890

II — Ramy prawne . . . . . I - 7890

A — Ochrona zwierząt podczas transportu . . . . . I - 7890

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

2. Rozporządzenie nr 1/2005 . . . . . I - 7897

B — Ochrona zwierząt podczas uboju . . . . . I - 7903

III — Postępowanie poprzedzające złożenie skargi i skarga Komisji . . . . . I - 7904

IV — Postępowanie przed Trybunałem . . . . . I - 7907

V — Ocena rzecznika generalnego . . . . . I - 7907

A — Wprowadzenie . . . . . I - 7907

B — Analiza zarzutów podniesionych w skardze dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu . . . . . I - 7909

1. Uwagi wstępne na temat dopuszczalności . . . . . I - 7909

2. Zarzut dotyczący identyfikacji i zezwoleń dla przewoźników . . . . . I - 7910

a) Argumenty stron . . . . . I - 7910

b) Dopuszczalność . . . . . I - 7911

i) Identyfikacja przewoźników . . . . . I - 7911

ii) Zezwolenia dla przewoźników . . . . . I - 7912

1 — Język oryginału: słoweński.

c) Ocena prawna . . . . . I - 7913

i) Identyfikacja przewoźników . . . . . I - 7914

ii) Zezwolenia dla przewoźników . . . . . I - 7916

d) Wynik analizy . . . . . I - 7917

3. Zarzut dotyczący kontroli planów trasy . . . . . I - 7918

a) Argumenty stron . . . . . I - 7918

b) Dopuszczalność . . . . . I - 7919

c) Ocena prawna . . . . . I - 7921

d) Wynik analizy . . . . . I - 7925

4. Zarzut dotyczący braku miejsc odpoczynku w portach . . . . . I - 7925

a) Argumenty stron . . . . . I - 7925

b) Dopuszczalność . . . . . I - 7926

c) Ocena prawna . . . . . I - 7927

d) Wynik analizy . . . . . I - 7930

5. Zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru kontroli środków transportu i zwierząt . . . . . I - 7930

a) Argumenty stron . . . . . I - 7930

b) Dopuszczalność . . . . . I - 7931

c) Ocena prawna . . . . . I - 7933

d) Wynik analizy . . . . . I - 7935

6. Zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru kar w przypadku wielokrotnych naruszeń przepisów z zakresu ochrony zwierząt . . . . . I - 7936

a) Argumenty stron . . . . . I - 7936

b) Dopuszczalność . . . . . I - 7936

c) Ocena prawna . . . . . I - 7938

d) Wynik analizy . . . . . I - 7939

7. Wynik analizy zarzutów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu I - 7940

C — Analiza zarzutów podniesionych w odniesieniu do ochrony zwierząt podczas ich zabijania . . . . . I - 7940

1. Wprowadzenie . . . . . I - 7940

2. Zarzut dotyczący ogłuszania zwierząt podczas uboju . . . . . I - 7940

a) Argumenty stron . . . . . I - 7940

b) Ocena prawna . . . . . I - 7941

c) Wynik analizy . . . . . I - 7945

3. Zarzut dotyczący gwarancji przeprowadzania koniecznych inspekcji i kontroli w rzeźniach . . . . . I - 7945

a) Argumenty stron . . . . . I - 7945

b) Ocena prawna . . . . . I - 7946

c) Wynik analizy . . . . . I - 7947

4. Wynik analizy zarzutów zawartych w skardze dotyczących ochrony zwierząt podczas ich uboju . . . . . I - 7947

D — W przedmiocie kosztów . . . . . I - 7948

VI — Wnioski . . . . . I - 7948

I — Wprowadzenie

1. W niniejszej sprawie Komisja w skardze złożonej na podstawie art. 226 WE wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy uregulowań wspólnotowych z zakresu ochrony zwierząt podczas transportu i uboju, w szczególności na mocy dyrektywy Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniającej dyrektywy oraz 91/425/EWG i 91/496/EWG (zwanej dalej „dyrektywą 91/628") [2], rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1/2005") [3], a także dyrektywy Rady 93/119/WE z dnia 22 grudnia 1993 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas uboju lub zabijania (zwanej dalej „dyrektywą 93/119") [4].

2. Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom odnoszącym się do zezwoleń na transport zwierząt, kontroli planów trasy, zapewniania miejsc odpoczynku dla zwierząt w portach, kontroli środków transportu i zwierząt, zagwarantowania nakładania skutecznych kar w przypadku wielokrotnych naruszeń przepisów, nieprawidłowości popełnianych przy ogłuszaniu zwierząt podczas uboju i braku koniecznych inspekcji i kontroli w rzeźniach. Komisja dowodzi tych naruszeń, powołując się na stwierdzenia faktyczne, jakich dokonało Biuro ds. Żywności i Weterynarii (Food and Veterinary Office, zwane dalej „FVO") Dyrekcji Generalnej ds. Zdrowia i Ochrony Konsumentów Komisji Europejskiej podczas inspekcji przeprowadzonych w Republice Greckiej w latach 2002–2006.

II — Ramy prawne

A — *Ochrona zwierząt podczas transportu*

3. Dyrektywa 91/628 reguluje na szczeblu wspólnotowym ochronę zwierząt podczas transportu. Dyrektywa ta została uchylona w dniu 5 stycznia 2007 r. na mocy rozporządzenia nr 1/2005.

2 — Dz.U. L 340, s. 17.
3 — Dz.U. L 3, s. 1.
4 — Dz.U. L 340, s. 21.

1. Dyrektywa 91/628

4. Zgodnie z art. 5 część A ust. 1 i 2 dyrektywy 91/628:

„A. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

1) każdy przewoźnik

a) był:

i) zarejestrowany w sposób umożliwiający właściwym organom szybkie wskazanie osoby, na wypadek niespełnienia wymogów niniejszej dyrektywy;

ii) objęty zezwoleniem, które jest ważne dla całokształtu transportu zwierząt kręgowych przeprowadzanego w obrębie jednego z terytoriów, określonych w załączniku I do dyrektywy 90/675/EWG, przyznanym przez właściwy organ państwa członkowskiego miejsca prowadzenia działalności lub, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo prowadzące działalność w państwie trzecim, przez właściwe organy państwa członkowskiego Unii, podlegającego pisemnemu zobowiązaniu osoby odpowiedzialnej za zobowiązanie do spełnienia wymogów obowiązującego wspólnotowego prawodawstwa weterynaryjnego.

[…]

2. przewoźnik:

[…]

b) w odniesieniu do zwierząt określonych w art. 1 ust. 1 lit. a), które mają być przedmiotem handlu między państwami członkowskimi lub wywiezione do państw trzecich, oraz w przypadkach gdy czas podróży przekracza osiem godzin, sporządzał plan trasy zgodnie z wzorem określonym w rozdziale VIII załącznika, który będzie dołą-

czony do świadectwa zdrowia w czasie podróży, oraz wskazuje także wszelkie miejsca postojów i przeładunków.	[…]”
	5. Zgodnie z art. 8 dyrektywy 91/628:
[…]	
d) zapewniał:	„Państwa członkowskie stanowią, że zgodnie z zasadami i regułami dotyczącymi kontroli, ustalonymi w dyrektywie 90/425/EWG, właściwy organ sprawdza, czy spełnione zostały wymogi niniejszej dyrektywy poprzez dokonywanie niedyskryminacyjnych inspekcji:
i) że oryginał planu trasy, określony w lit. b)	a) środków transportu i zwierząt podczas transportu drogowego;
— jest należycie sporządzony i uzupełniony przez właściwe osoby we właściwym czasie,	b) środków transportu i zwierząt przybywających do miejsca przeznaczenia;
— przez cały czas trwania podróży jest on dołączony do świadectwa zdrowia towarzyszącego przesyłce;	c) środków transportu i zwierząt na rynkach, w miejscach wysyłki, postojów i punktach przeładowania;

d) szczegółowych danych w dokumentach towarzyszących.

Inspekcje takie muszą być przeprowadzane na odpowiedniej próbce zwierząt transportowanych, w każdym roku, w ramach każdego państwa członkowskiego oraz mogą być przeprowadzane w tym samym czasie, co kontrole przeprowadzane w innych celach.

Właściwe organy w każdym państwie członkowskim przedkładają Komisji roczne sprawozdanie wskazujące ilość przeprowadzonych inspekcji w poprzednim roku kalendarzowym w odniesieniu do każdej z lit. a), b), c) oraz d) oraz zawierające informacje szczegółowe na temat zgłoszonych naruszeń oraz podjętych w ich następstwie działań przez właściwe organy.

Ponadto, w przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego posiadają informacje na podstawie których można podejrzewać, że doszło do uchybienia, kontrole mogą być także przeprowadzane w czasie transportu zwierząt na ich terytorium.

Niniejszy artykuł nie dotyczy kontroli przeprowadzanych w sposób niedyskryminujący przez organy odpowiedzialne za ogólne stosowanie przepisów prawnych w państwie członkowskim".

6. Zgodnie z art. 9 dyrektywy 91/628:

„Jeżeli w trakcie transportu zostaje stwierdzone, że przepisy niniejszej dyrektywy nie są lub nie były przestrzegane, organ właściwy dla miejsca stwierdzenia takiego uchybienia żąda od osoby odpowiadającej za ten środek transportu podjęcia wszelkich działań, jakie właściwy organ uzna za konieczne dla opieki nad odnośnymi zwierzętami.

Zależnie od okoliczności działania takie mogą obejmować:

a) zorganizowanie zakończenia przewozu lub dostarczenie zwierząt najkrótszą trasą z powrotem do miejsca wyruszenia transportu, pod warunkiem że takie postępowanie nie sprawi zwierzętom niepotrzebnego cierpienia;

b) zorganizowanie zwierzętom odpowiedniego miejsca przechowania i zapewnienie im prawidłowej opieki do czasu rozwiązania problemu;

c) zorganizowanie humanitarnego uboju odnośnych zwierząt. Przeznaczenie i wykorzystanie tusz takich zwierząt regulują przepisy zawarte w dyrektywie 64/433/EWG.

Wszelkie środki podjęte na mocy akapitu drugiego notyfikuje się właściwym organom przez sieć Animo zgodnie z procedurami, łącznie z procedurami finansowymi, które mają zostać ustalone zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 17.

2. Jeżeli osoba odpowiadająca za ów środek transportu nie przestrzega instrukcji właściwego organu, organ ten niezwłocznie egzekwuje wymienione działania, kosztami obciążając osobę odpowiedzialną.

3. Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo odwołania od decyzji właściwych organów, istniejące w ramach ustaw obowiązujących w państwach członkowskich.

Decyzje podejmowane przez właściwe organy w państwach członkowskich wraz z uzasadnieniem są podawane do wiadomości wysyłającemu lub jego przedstawicielowi oraz właściwemu organowi w państwie członkowskim będącym krajem wysyłającym.

Na życzenie wysyłającego lub jego przedstawiciela wymienione decyzje wraz z uzasadnieniem są im przesyłane na piśmie ze szczegółami dotyczącymi prawa do odwołania, którym dysponują zgodnie z ustawami obowiązującymi w państwie członkowskim przeznaczenia oraz szczegółami dotyczącymi obowiązującej procedury i terminów.

Jednakże w razie zaistnienia sporu obie strony zainteresowane mogą, jeśli tak postanowią, w maksymalnym terminie jednego miesiąca, poddać spór ocenie biegłego, którego nazwisko znajduje się na liście biegłych wspólnotowych sporządzonej przez Komisję.

Biegli wydają opinię w terminie nie dłuższym niż 72 godziny. Strony podporządkowują się opinii biegłego z należytym uwzględnieniem ustawodawstwa wspólnotowego w dziedzinie weterynarii".

7. Zgodnie z art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628:

„W przypadku wielokrotnego naruszania niniejszej dyrektywy lub naruszenia powodującego dotkliwe cierpienie u zwierząt, państwo członkowskie może, bez uszczerbku dla innych nałożonych sankcji, podjąć środki konieczne dla naprawienia zauważonych niedociągnięć łącznie aż do zawieszenia lub

nawet wycofania zezwolenia określonego w art. 5A ust. 1 lit. a) ii).

Państwa członkowskie dokonując transpozycji do ich ustawodawstwa krajowego, przewidują środki, które podejmą celem naprawienia zauważonych niedociągnięć".

8. Zgodnie z przepisami rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628:

„1. Wymogi ustanowione w niniejszym rozdziale stosuje się do przemieszczania gatunków zwierząt wyszczególnionych z art. 1 ust. 1 lit. a) z wyjątkiem przypadków transportu powietrznego, w stosunku do którego wymogi są ustanowione w rozdziale I E pkt 27–29.

2. Czasy podróży dla zwierząt należących do gatunków określonych w pkt 1 nie przekraczają ośmiu godzin.

3. Maksymalny czas podróży w pkt 2 może zostać przedłużony, w przypadku gdy pojazd transportujący spełnia następujące dodatkowe wymogi:

— istnieje odpowiednie wyścielenie podłogi pojazdu,

— pojazd transportujący przewozi odpowiednią karmę dla gatunków zwierząt oraz dla czasu trwania podróży,

— istnieje bezpośredni dostęp do zwierzęcia,

— istnieje odpowiednia wentylacja, która może zostać dostosowana do temperatur (wewnątrz jak i na zewnątrz),

— istnieją ruchome panele umożliwiające tworzenie oddzielnych przegród,

— pojazdy są wyposażone w podłączenia do dostarczenia wody w czasie postoju,

— w przypadku pojazdów do transportu świń, przewożona jest wystarczająca ilość wody do celów pojenia w trakcie podróży.

4. Odstępy czasu między pojeniem i karmieniem, czasy trwania podróży oraz okresy odpoczynku w przypadku wykorzystywania pojazdów drogowych, które spełniają wymogi pkt 3, są zdefiniowane w następujący sposób:

a) Nieodstawionym cielętom, jagniętom, oraz źrebiętom, które są wciąż karmione mlekiem oraz nieodstawionym prosiętom po ośmiu godzinach należy zapewnić okres odpoczynku trwający przynajmniej 1 godzinę wystarczający w szczególności na podanie płynów oraz w razie konieczności na karmienie. Po tym okresie odpoczynku, mogą być transportowane przez dalszy okres 9 godzin.

b) Świnie mogą być transportowane maksymalnie przez okres 24 godzin. W czasie podróży muszą mieć ciągły, nieprzerwany dostęp do wody.

c) Zwierzęta domowe nieparzystokopytne (z wyjątkiem zarejestrowanych zwierząt z rodziny koniowatych w rozumieniu dyrektywy 90/426/EWG) mogą być transportowane maksymalnie przez okres 24 godzin. Podczas podróży muszą otrzymywać płyny oraz w razie konieczności być karmione co osiem godzin.

d) Wszystkim pozostałym zwierzętom należącym do gatunków określonych w pkt 1 należy zapewnić po 14 godzinach podróży, okres odpoczynku trwający przynajmniej jedną godzinę, wystarczający dla nich w szczególności na podanie płynów oraz, jeżeli jest to konieczne, na karmienie. Po tym okresie, mogą być transportowane przez dalsze 14 godzin.

[…]

7. a) Zwierząt nie wolno transportować środkami transportu morskiego, jeżeli maksymalne czasy trwania podróży przekraczają okresy ustanowione w pkt 2, chyba że warunki ustanowione w pkt 3 i 4, z wyjątkiem czasów trwania podróży oraz okresami odpoczynku, są spełnione.

b) W przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem

między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty, przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, należy zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu, chyba że czas trwania podróży na morzu jest taki, że podróż może zostać objęta ogólnym programem w ramach pkt 2–4".

2. Rozporządzenie nr 1/2005

9. Zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005:

„W przypadku długich przewozów pomiędzy państwami członkowskimi i państwami trzecimi domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń, przewoźnicy organizatorzy stosują przepisy dotyczące dzienników podróży zamieszczone w załączniku II".

10. Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia 1/2005:

„Przewoźnikiem może być jedynie osoba, która otrzyma zezwolenie wydane przez właściwe władze zgodnie z art. 10 ust. 1 lub w przypadku długotrwałych przewozów zgodnie z art. 11 ust. 1. Podczas transportu zwierząt kopia zezwolenia powinna być dostępna dla właściwych władz".

11. Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005:

„Właściwe władze wydają przewoźnikom zezwolenie, pod warunkiem że:

a) osoby ubiegające się znajdują się, lub w przypadku osób ubiegających się i znajdujących się w państwach trzecich, są reprezentowane w państwie członkowskim, w którym ubiegają się o zezwolenie;

b) osoby ubiegające się wykazały, że dysponują wystarczającą liczbą właściwego

personelu, wyposażenia i procedur operacyjnych umożliwiających im przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, w tym w odpowiednim przypadku zasad dobrej praktyki;

c) osoby ubiegające się lub ich przedstawiciele nie figurują w rejestrze skazanych za poważne naruszenia prawodawstwa wspólnotowego lub ustawodawstwa krajowego dotyczącego ochrony zwierząt w ciągu trzech lat poprzedzających złożenie wniosku. Przepis ten nie ma zastosowania w sytuacji, gdy składający wniosek zapewnił właściwe władze, że podjęte zostały wszystkie środki celem uniknięcia dalszych naruszeń".

12. Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005:

„1. Właściwe władze wydają przewoźnikom zezwolenia na długotrwały transport, pod warunkiem że:

a) spełnią oni przepisy art. 10 ust. 1;

b) osoby ubiegające się złożą następujące dokumenty:

i) ważne prawa jazdy kierowców i osób obsługujących, jak określono w art. 17 ust. 2 w odniesieniu do wszystkich kierowców i osób obsługujących podczas długotrwałego przewozu;

ii) ważne świadectwa zatwierdzenia, jak określono w art. 18 ust. 2 w odniesieniu do wszystkich środków transportu używanych podczas długotrwałego przewozu;

iii) zawierające szczegółowe informacje dotyczące procedur umożliwiających przewoźnikowi śledzenie i rejestrowanie ruchu pojazdów drogowych, za które odpowiadają oraz procedur kontaktowania się z poszczególnymi kierowcami w każdej chwili podczas długotrwałego przewozu;

iv) plan kryzysowy w nagłych przypadkach".

13. Zgodnie z art. 13 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 1/2005:

„3. Właściwe władze prowadzą rejestr zezwoleń określonych w art. 10 ust. 1 lub art. 11 ust. 1 w sposób umożliwiający właściwym władzom szybką identyfikację przewoźnika, w szczególności w przypadku gdy nie spełnia on wymagań niniejszego rozporządzenia.

4. Właściwe władze prowadzą rejestr zezwoleń określonych w art. 11 ust. 1 w postaci elektronicznej bazy danych. Nazwa przewoźnika i numer zezwolenia jest ogólnodostępny podczas okresu ważności zezwolenia. Zgodnie z [Z zastrzeżeniem] regułami wspólnotowymi lub krajowymi dotyczącymi ochrony danych osobowych prawo dostępu do pozostałych danych dotyczące zezwolenia udzielane jest przez państwo członkowskie. Baza danych zawiera również decyzje wydane zgodnie z art. 26 ust. 4 lit. c) oraz art. 26 ust. 6”.

14. Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005:

„1. Na każdym etapie długotrwałego przewozu właściwe władze przeprowadzają właściwe kontrole wyrywkowe lub ukierunkowane celem sprawdzenia, czy przewidywany czas podróży jest możliwy do zrealizowania oraz czy przewóz spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia, a w szczególności czy czas podróży i postoju jest zgodny z limitami określonymi w rozdziale V załącznika I”.

15. Artykuł 25 rozporządzenia 1/2005 zatytułowany „Kary” stanowi:

„Państwa członkowskie określają zasady nakładania kar, stosowane w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Stosowane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie poinformują Komisję o tych przepisach, jak również o przepisach dotyczących stosowania art. 26 najpóźniej do 5 lipca 2006 r. oraz bezzwłocznie poinformują o wszelkich zmianach, które ich dotyczą”.

16. Artykuł 26 rozporządzenia nr 1/2005 zatytułowany „Naruszenia i powiadamianie o naruszeniach” stanowi:

„1. W przypadku wszelkich naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia, właściwe władze podejmują szczególne środki określone w ust. 2–7.

2. Jeżeli właściwe władze stwierdzają, że przewoźnik nie przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia lub środek transportu nie spełnia jego wymogów oraz jeśli kierowca nie przestrzega wymagań niniejszego rozporządzenia, powiadamiają one niezwłocznie właściwe władze, które wydały przewoźnikowi zezwolenie lub świadectwo zatwierdzenia dla środka transportu lub licencję kierowcy. Tego rodzaju powiadomienie zawiera wszelkie odpowiednie dane i dokumenty.

3. Jeżeli właściwe władze miejsca przeznaczenia stwierdzają, że przewóz odbył się z naruszeniem przepisów niniejszego rozporządzenia, właściwe władze miejsca wyjazdu zostaną o tym bezzwłocznie poinformowane. Tego rodzaju powiadomienie zawiera wszelkie odpowiednie dane i dokumenty.

4. Jeżeli właściwe władze stwierdzą, że przewoźnik nie przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia lub środek transportu nie spełnia jego wymogów lub jeśli właściwe władze otrzymują powiadomienie określone w ust. 2 lub 3, właściwe władze:

a) żądają od danego przewoźnika usunięcia niezgodności oraz ustanowienia systemów zapobiegających ponownemu pojawieniu się niezgodności;

b) poddają przewoźnika dodatkowym kontrolom, w szczególności wymagającym obecności lekarza weterynarii przy załadunku zwierząt;

c) zawieszają lub unieważniają zezwolenie przewoźnika lub świadectwo zatwierdzenia danych środków transportu.

5. W przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia przez kierowcę lub osobę obsługującą posiadającą licencję określoną w art. 17 ust. 2, właściwe władze mogą zawiesić lub unieważnić licencję, w szczególności jeśli naruszenie pozwala stwierdzić, że kierowca lub osoba obsługująca nie posiada

wystarczającej wiedzy o transporcie zwierząt zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

6. W przypadku powtarzających się lub poważnych naruszeń niniejszego rozporządzenia państwo członkowskie może czasowo zakazać danemu przewoźnikowi lub środkom transportu przewożenia zwierząt przez swoje terytorium, nawet jeśli przewoźnik lub środek transportu posiada świadectwo zatwierdzenia innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że wszystkie możliwości wzajemnej pomocy i wymiany informacji określone w art. 24 zostały wykorzystane.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie punkty kontaktowe określone w art. 24 ust. 2 były bezzwłocznie powiadamiane o wszelkich decyzjach podjętych zgodnie z ust. 4 lit. c) lub ust. 5 lub 6 niniejszego artykułu".

17. Zgodnie z art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005:

„1. Właściwe władze zapewniają, aby spełnione zostały wymagania niniejszego rozporządzenia poprzez przeprowadzenie niedyskryminacyjnej kontroli zwierząt, środków transportu i związanych z nimi dokumentów. Tego rodzaju inspekcje muszą być przeprowadzane na odpowiedniej partii zwierząt transportowanych w obrębie każdego państwa członkowskiego każdego roku, i mogą być przeprowadzane w tym samym czasie, co kontrole w innych celach. Odsetek inspekcji wzrośnie, jeśli przepisy niniejszego rozporządzenia nie będą przestrzegane. Wymienione odsetki zostaną ustalone zgodnie z procedurami określonymi w art. 31 ust. 2".

18. Zgodnie z art. 33 rozporządzenia nr 1/2005:

„Dyrektywę 91/628/EWG oraz rozporządzenie (WE) nr 411/98 uchyla się 5 stycznia 2007 r. Odniesienia do uchylonej dyrektywy i rozporządzenia są rozumiane jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia".

19. Zgodnie z rozdziałem V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005:

„1.1 Wymogi ustanowione w niniejszej sekcji stosują się do przemieszczania domowych nieparzystokopytnych, z wyjątkiem zarejestrowanych nieparzystokopytnych, gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń, nie dotyczy to transportu drogą powietrzną.

1.2 Czasy podróży dla zwierząt należących do gatunków określonych w ust. 1.1 nie mogą przekroczyć ośmiu godzin.

1.3 Maksymalny czas podróży w ust. 1.2 może zostać przedłużony w przypadku, gdy pojazd transportujący spełnia wymogi rozdziału VI.

1.4 Odstępy czasu między pojeniem i karmieniem, czasy trwania podróży oraz okresy odpoczynku w przypadku wykorzystywania pojazdów drogowych, które spełniają wymogi ust. 1.3, są zdefiniowane w następujący sposób:

a) Nieodstawionym cielętom, jagniętom oraz źrebiętom, które są wciąż karmione mlekiem oraz nieodstawionym prosiętom po ośmiu godzinach należy zapewnić okres odpoczynku trwający przynajmniej 1 godzinę wystarczający w szczególności na podanie płynów oraz w razie konieczności na karmienie. Po tym okresie odpoczynku, mogą one być transportowane przez kolejne 9 godzin.

b) Świnie mogą być transportowane maksymalnie przez okres 24 godzin. W czasie podróży muszą mieć stały dostęp do wody.

c) Zwierzęta domowe nieparzystokopytne mogą być transportowane maksymalnie przez okres 24 godzin. Podczas podróży muszą otrzymywać płyny oraz w razie konieczności być karmione co osiem godzin.

d) Wszystkim pozostałym zwierzętom należącym do gatunków określonych w ust. 1.1 należy zapewnić po 14 godzinach podróży okres odpoczynku trwający przynajmniej jedną godzinę, wystarczający w szczególności na podanie płynów oraz jeżeli jest to konieczne, na karmienie. Po tym okresie odpoczynku mogą być transportowane przez kolejne 14 godzin.

[…]

1.7 a) Zwierząt nie wolno transportować środkami transportu morskiego, jeżeli maksymalny czas trwania podróży przekracza czas określony w ust. 1.2, chyba że spełnione są warunki ustanowione w ust. 1.3 i 1.4, z wyjątkiem czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku.

b) W przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty, przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, należy zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu, chyba że czas trwania podróży na morzu jest taki, że podróż może zostać objęta ogólnym programem w ramach ust. 1.2–1.4".

B — *Ochrona zwierząt podczas uboju*

20. Dyrektywa 93/119 dotyczy ochrony zwierząt podczas uboju.

21. Zgodnie z art. 3 dyrektywy 93/119:

„Podczas przemieszczania, przetrzymywania, krępowania, ogłuszania, uboju lub zabijania oszczędza się zwierzętom wszelkiego zbędnego niepokoju, bólu i cierpienia".

22. Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 93/119:

„Zwierzęta jednokopytne, przeżuwacze, świnie, króliki i drób sprowadzone do rzeźni w celu uboju są:

[…]

d) wykrwawiane zgodnie z przepisami załącznika D".

23. Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/119:

„1. Narzędzia, pęta, inny sprzęt i instalacje używane do ogłuszania lub zabijania muszą być zaprojektowane, wykonane, utrzymywane i używane w taki sposób, aby uzyskać szybkie i skuteczne ogłuszenie lub zabicie, zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. Właściwy organ sprawdza, czy narzędzia, pęta i inny sprzęt używany do ogłuszania i zabijania zgodne są z powyższymi zasadami, oraz regularnie sprawdza, czy są one w dobrym

stanie i pozwalają na osiągnięcie wyżej wymienionego celu".

24. Zgodnie z art. 8 dyrektywy 93/119:

„W celu zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą przeprowadzane są w rzeźniach inspekcje i kontrole na odpowiedzialność właściwego organu, który przez cały czas ma wolny dostęp do wszystkich części rzeźni. Jednakże takie inspekcje i kontrole mogą być przeprowadzane w tym samym czasie co kontrole przeprowadzane w innych celach".

25. Załącznik D do dyrektywy 93/119 zawiera bardziej szczegółowe przepisy dotyczące wykrwawiania zwierząt. Zgodnie z pkt 1 wspomnianego załącznika:

„Wobec zwierząt, które zostały ogłuszone, wykrwawianie musi rozpocząć się jak najszybciej po ogłuszeniu i musi być przeprowadzone w sposób, który doprowadzi do szybkiego, obfitego i całkowitego wykrwawienia. W każdym razie wykrwawienie musi być przeprowadzone przed odzyskaniem świadomości przez zwierzę".

III — Postępowanie poprzedzające złożenie skargi i skarga Komisji

26. Od 1998 r. FVO za pośrednictwem inspekcji prowadzonych w Republice Greckiej kontrolowało skuteczność wprowadzania w życie uregulowań wspólnotowych w zakresie ochrony zwierząt, zwłaszcza podczas ich transportu i uboju. W okresie od 2002 r. do 2004 r. przeprowadziło następujące inspekcje:

— inspekcja nr 8729/2002 od dnia 18 do dnia 20 listopada 2002 r.;

— inspekcja nr 9002/2003 od dnia 13 do dnia 17 stycznia 2003 r.;

— inspekcja nr 9176/2003 od dnia 21 do dnia 25 lipca 2003 r.;

— inspekcja nr 9211/2003 od dnia 15 do dnia 19 września 2003 r.;

— inspekcja nr 7273/2004 od dnia 4 do dnia 8 października 2004 r.

27. Ponieważ w trakcie kilku inspekcji przeprowadzonych w Republice Greckiej inspektorzy FVO wykryli nieprawidłowości, w dniu 13 lipca 2005 r. Komisja skierowała do Republiki Greckiej wezwanie do zaprzestania stwierdzonych uchybień. Republika Grecka odpowiedziała na wezwanie do usunięcia uchybienia w dniu 20 września 2005 r. i w swej odpowiedzi podważyła zarzucane jej uchybienia.

28. Dokonawszy wymiany informacji z Republiką Grecką i przeprowadziwszy inspekcję nr 8042/2006 w dniach od 21 lutego do 1 marca 2006 r. Komisja uznała, że Republika Grecka wciąż nie usunęła zarzucanych uchybień. W dniu 4 lipca 2006 r. skierowała więc do Republiki Greckiej uzasadnioną opinię, która została doręczona temu państwu członkowskiemu w dniu 5 lipca 2006 r.; Republika Grecka odpowiedziała na nią pismem z dnia 4 września 2006 r. i w swej odpowiedzi podważyła twierdzenia Komisji zawarte w uzasadnionej opinii. Stwierdziwszy, po upływie terminu wskazanego w uzasadnionej opinii, czyli 5 września 2006 r., wyznaczonego na wykonanie obowiązków i po przeprowadzeniu dodatkowej inspekcji nr 8167/2006 w dniach od 4 do 15 września 2006 r., że Republika Grecka nadal nie wykonała swych obowiązków, w dniu 11 września 2007 r. Komisja złożyła skargę przeciwko Republice Greckiej.

29. W skardze Komisja wnosi do Trybunału o:

1. stwierdzenie, że nie podejmując środków koniecznych:

— dla zapewnienia, że każdy przewoźnik zwierząt będzie zobowiązany do posiadania zezwolenia właściwych władz i będzie zarejestrowany w sposób umożliwiający właściwym władzom jego szybką identyfikację, w szczególności w przypadku nieprzestrzegania przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu,

— dla przeprowadzania przez właściwe władze obowiązkowych kontroli planów trasy/dzienników podróży,

— dla ustanowienia miejsc odpoczynku dla zwierząt po ich rozładowaniu w portach lub w ich pobliżu,

— dla zapewnienia skutecznych kontroli środków transportu i zwierząt i

— dla nałożenia skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za wielokrotne i poważne naruszenia przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu,

Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i) oraz ii), art. 5 część A ust. 2 lit. b), art. 5 część A ust. 2 lit. d) ppkt i) tiret pierwsze, art. 8, art. 9 i art. 18 ust. 2 dyrektywy Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniającej dyrektywy 90/425/EWG i 91/496/EWG, oraz pkt 7 lit. b) [5] rozdziału VII załącznika do tej dyrektywy, a także po dniu 5 stycznia 2007 r. na mocy art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 1, art. 13 ust. 3 i 4, art. 15 ust. 1, art. 25, art. 26 i art. 27 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE i rozporządzenie (WE) nr 1255/97;

2. nie podejmując środków koniecznych:

— dla zapewnienia przestrzegania przepisów dotyczących ogłuszania zwierząt przy uboju i

— dla zapewnienia odpowiednich inspekcji i kontroli uboju,

5 — We wnioskach i całym uzasadnieniu Komisja powołuje się na „pkt 7 lit. b)" rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628, ale odniesienie to nie jest w pełni właściwe, ponieważ przepis ten wchodzi w zakres pkt 48 tego załącznika, zatytułowanego „Odstępy czasu między pojeniem i karmieniem, czas trwania podróży oraz okresy odpoczynku". W konsekwencji w pełni właściwe jest odwołanie do przepisu „pkt [48] ppkt 7 lit. b)" rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628. Ten sposób przytaczania przepisów wspomnianego załącznika zastosowano także w orzecznictwie Trybunału, zob. na przykład wyroki z dnia 23 listopada 2006 r. w sprawie C-300/05 ZVK, Zb.Orz., s. I-11169, pkt 1, i z dnia 9 października 2008 r. w sprawie C-277/06 Interboves, Zb.Orz. s. I-7433, pkt 1. W niniejszej opinii zamiast odnosić się do „pkt 7 lit. b)" zastosuję ściślejsze odwołanie do „pkt 48 ppkt 7 lit. b)" rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 3, art. 5 ust. 1 lit. d), art. 6 ust. 1 i art. 8 dyrektywy Rady 93/119/WE3 z dnia 22 grudnia 1993 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas uboju lub zabijania;

i obciążenie Republiki Greckiej kosztami postępowania.

IV — Postępowanie przed Trybunałem

30. Skarga Komisji została złożona w sekretariacie Trybunału w dniu 4 września 2007 r., a odpowiedź na skargę w dniu 26 listopada 2007 r. Komisja złożyła replikę, która wpłynęła do sekretariatu Trybunału w dniu 7 lutego 2008 r.; rząd grecki złożył duplikę, która wpłynęła do sekretariatu Trybunału w dniu 20 marca 2008 r. Podczas rozprawy w dniu 22 stycznia 2009 r. Komisja i rząd grecki przedstawiły uwagi ustne i odpowiedziały na pytania Trybunału.

V — Ocena rzecznika generalnego

A — *Wprowadzenie*

31. Niniejsza sprawa posiada istotne znaczenie dla celu zapewnienia na szczeblu wspólnotowym odpowiedniej ochrony zwierząt podczas transportu i uboju [6]. Odpowiednie uregulowania w tej dziedzinie i przestrzeganie prawodawstwa w tym zakresie są istotne, by zapobiegać zbędnym cierpieniom zwierząt. Jednocześnie zachowanie zgodne z tym prawodawstwem przyczynia się do zapobiegania rozwojowi chorób [7], które mogłyby się rozprzestrzenić ze względu na nieprawidłowości popełnione podczas transportu i uboju

6 — Ochrona zwierząt podczas transportu i uboju w ramach prawa wspólnotowego jest wyrazem ogólnego wysiłku podejmowanego przez Wspólnotę na rzecz zapewnienia ochrony i dobrostanu zwierząt. Z Protokołu nr 33 w sprawie dobrostanu zwierząt, który na mocy traktatu amsterdamskiego został załączony do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską wynika, że „pragnąc zapewnić większą ochronę i lepsze poszanowanie [dobrostanu] zwierząt jako istot zdolnych do odczuwania" państwa członkowskie uzgodniły poniższe postanowienia, które są załączone do traktatu WE: „Przy formułowaniu i wykonywaniu wspólnotowej polityki rolnej i transportu oraz jej polityk dotyczących rynku wewnętrznego i badań, Wspólnota i państwa członkowskie w pełni uwzględniają wymagania w zakresie [dobrostanu] zwierząt, przy równoczesnym przestrzeganiu przepisów prawnych i administracyjnych oraz zwyczajów państw członkowskich związanych w szczególności z obyczajami religijnymi, tradycjami kulturowymi i dziedzictwem regionalnym". Należy dodać, że w ramach wysiłków podejmowanych na rzecz ochrony zwierząt Wspólnota przystąpiła także do Europejskiej Konwencji w sprawie ochrony zwierząt w czasie transportu międzynarodowego, przyjętej w ramach Rady Europy. Wspólnota przystąpiła do wspomnianej konwencji na mocy decyzji Rady z dnia 21 czerwca 2004 r. odnoszącej się do podpisania Europejskiej Konwencji w sprawie ochrony zwierząt w czasie transportu międzynarodowego (zmienionej) (2004/544/WE) (Dz.U. L 241, s. 21).

7 — D.B. Wilkins, (ed.), w: *Animal Welfare in Europe. European Legislation and Concerns*, Kluwer Law International, London, Hague, Boston, 1997, s. 4, podnosi, że transport żywych zwierząt z jednego państwa członkowskiego do drugiego ma wpływ na rozpowszechnianie się chorób we Wspólnocie.

zwierząt. Czyniąc to, chroni się zatem pośrednio zdrowie ludzi, którzy będą spożywać mięso tych zwierząt. W ostatnich latach dziedzina ochrony zwierząt w ogólności była w ramach Wspólnoty przedmiotem szerokiej debaty [8], na podstawie której Komisja opracowała plan działań w zakresie ochrony i dobrostanu zwierząt, w którym przewidziano kierunki przyszłego rozwoju uregulowań wspólnotowych w tej dziedzinie [9]. Komisja podejmuje zatem stale wysiłki na rzecz wzmocnienia ochrony zwierząt [10].

32. W rozpatrywanej skardze Komisja wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy prawodawstwa wspólnotowego w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu i ochrony zwierząt podczas uboju, a w szczególności na mocy dyrektywy 91/628, rozporządzenia nr 1/2005 i dyrektywy 93/119. W tym względzie Komisja nie stawia zarzutu nieterminowej lub nieprawidłowej transpozycji dyrektyw wspólnotowych, ale zarzut uchybienia w praktyce zobowiązaniom wynikającym z tego prawodawstwa. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika bowiem, że nawet jeżeli mające zastosowanie uregulowanie krajowe jest zgodne z prawem wspólnotowym, uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego w prawie wspólnotowym może wynikać także z istnienia praktyki administracyjnej [11]. W takim przypadku Komisja musi wykazać, że taka praktyka administracyjna wykazuje w pewnym stopniu charakter trwały i powszechny [12]. W przypadku gdy Komisja dostarczyła wystarczającą liczbę dowodów wskazujących, że władze państwa członkowskiego stosują powtarzającą się i ciągłą praktykę sprzeczną z prawem wspólnotowym, do tego państwa członkowskiego należy rzeczowe i szczegółowe zakwestionowanie przywołanych danych i wynikających z nich wniosków [13].

8 — W tym względzie należy dodać, że w ramach tej debaty publicznej mówi się także wiele na temat „praw zwierząt", a nie tylko na temat ochrony zwierząt. Zobacz podobnie S. Brooman, D. Legge, „Animal transportation", *New Law Journal Practitioner*, nr 6706/1995, s. 1131.

9 — Zobacz Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowego planu działań dotyczącego ochrony i dobrostanu zwierząt na lata 2006–2010, COM (2006) 0013 wersja ostateczna. Jako jedną z głównych dziedzin działalności w planie podkreślono minimalne standardy istniejące w zakresie ochrony i dobrostanu zwierząt, a także nadal poparto inicjatywy międzynarodowe na rzecz poprawy świadomości problematyki związanej z dobrostanem zwierząt i stworzenia szerszego porozumienia w tym zakresie.

10 — W doktrynie podobnie, np. J.P. Marguenaud, Arrêt »Danske Svineproducenter«: la protection communautaire des animaux transportés, *Journal de droit européen*, nr 151/2008, s. 206. Podobnie M. Nentwich, Die Bedeutung des EG-Rechts für den Tierschutz, w: F. Harrer, G. Graf, (ed.), *Tierschutz und Recht*, Orac, Wien 1994, s. 87, podnosi, że Wspólnota podejmuje liczne działania w zakresie ochrony zwierząt — dziedzinie, w której przyjęła wiele przepisów. J. Caspar, *Zur Stellung des Tieres im Gemeinschaftsrecht*, Nomos, Baden-Baden 2001, s. 89, podnosi, że prawo wspólnotowe reguluje zasadnicze kwestie z zakresu ochrony zwierząt. D. Bowles, C. Fisher, Trade Liberalisation in Agriculture: The Likely Implications for European Farm Animal Welfare, w: S. Bilal, P. Pezaros, (ed.), *Negotiating the Future of Agricultural Policies: Agricultural Trade and the Millenium WTO Round*, Kluwer Law International, Hague 2000, s. 202, utrzymują, że standardy ochrony zwierząt w Unii Europejskiej są zwykle wyższe niż standardy w krajach, które z nią konkurują.

11 — Zobacz np. wyroki: z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-387/99 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. s. I-3751, pkt 42; z dnia 26 kwietnia 2005 r. w sprawie C-494/01 Komisja przeciwko Irlandii, Zb.Orz. s. I-3331, pkt 28; z dnia 12 maja 2005 r. w sprawie C-278/03 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-3747, pkt 13, i z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie C-441/02 Komisja przeciwko Niemcom. Zb.Orz. s. I-3449, pkt 47. W doktrynie zob. np. K. Lenaerts, D. Arts, I. Maselis i R. Bray, *Procedural Law of the European Union*, 2nd edition, Sweet&Maxwell, London 2006, s. 132, pkt 5-008; P. Karpenstein i U. Karpenstein, w: E. Grabitz, M. Hilf i M. Nettesheim, (ed.), *Das Recht der Europäischen Union*, Beck, München 2008, komentarz do art. 226, pkt 25.

12 — Zobacz np. wyroki w sprawie Komisja przeciwko Niemcom, ww. w przypisie 11, pkt 42; w sprawie Komisja przeciwko Irlandii, pkt 28; z dnia 12 maja 2005 r. w sprawie C-287/03 Komisja przeciwko Belgii, Zb.Orz. s. I-3761, pkt 29; w sprawie C-441/02 Komisja przeciwko Niemcom, ww. w przypisie 11, pkt 50, i z dnia 26 kwietnia 2007 r. w sprawie C-135/05 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-3475, pkt 21.

13 — Zobacz np. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 11, pkt 46, 47, i wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 12, pkt 32.

B — *Analiza zarzutów podniesionych w skardze dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu*

1. Uwagi wstępne na temat dopuszczalności

33. W odniesieniu do zarzutów zawartych skardze, dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu, Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniom wynikającym z dyrektywy 91/628 i rozporządzenia nr 1/2005, które zastąpiło i uchyliło tę dyrektywę od dnia 5 stycznia 2007 r. [14] W odniesieniu do ostatniej kwestii należy podkreślić, że rozporządzenie nr 1/2005 zastąpiło i uchyliło dyrektywę 91/628 dopiero po wygaśnięciu dwumiesięcznego terminu, licząc od dnia doręczenia uzasadnionej opinii, czyli terminu w którym państwo członkowskie powinno wykonać swe obowiązki. W rezultacie Republika Grecka otrzymała sporządzoną przez Komisję uzasadnioną opinię w dniu 5 lipca 2006 r., a zatem dwumiesięczny termin wskazany w uzasadnionej opinii, jaki został jej wyznaczony w celu wypełnienia zobowiązań, wygasł w dniu 5 września 2006 r. [15] Rozporządzenie nr 1/2005 weszło w życie w dniu 5 stycznia 2007 r., podczas gdy Komisja złożyła skargę w dniu 11 września 2007 r.

34. Jak wynika z utrwalonego orzecznictwa istnienie uchybienia w ramach skargi złożonej na mocy art. 226 WE należy oceniać w świetle prawodawstwa wspólnotowego obowiązującego w chwili upływu terminu nałożonego przez Komisję na dane państwo członkowskie w celu zastosowania się do uzasadnionej opinii [16].

35. O ile żądania zawarte w skardze nie mogą co do zasady zostać rozszerzone ponad uchybienia zarzucane w sentencji uzasadnionej opinii i w wezwaniu do usunięcia uchybienia, to jednak dopuszczalna jest skarga Komisji o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom, które wynikają z pierwotnej wersji aktu prawa wspólnotowego, następnie zmienionego lub uchylonego, i które zostały utrzymane w nowych przepisach [17]. Z drugiej strony, przedmiot sporu nie może zostać rozszerzony o zobowiązania wynikające z nowych przepisów, które nie mają odpowiedników w pierwotnej wersji danego aktu prawa, co stanowiłoby istotne naruszenie

14 — Zobacz art. 33 rozporządzenia nr 1/2005, który stanowi, że uchyla się dyrektywę od 5 stycznia 2007 r. i że odniesienia do uchylonej dyrektywy są rozumiane jako odniesienia do rozporządzenia nr 1/2005.

15 — Zobacz pkt 6 odpowiedzi na skargę Komisji, w którym Komisja wskazuje dokładnie, kiedy upłynął termin wyznaczony w uzasadnionej opinii na wypełnienie zobowiązań. W pkt 11 repliki wyjaśnia także, że pkt 39 skargi zawiera błędną informację, iż termin wyznaczony w uzasadnionej opinii na wypełnienie zobowiązań upłynął w listopadzie 2006 r.

16 — Zobacz wyroki z dnia 10 września 1996 r. w sprawie C-61/94 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. s. I-3989, pkt 42; z dnia 9 listopada 1999 r. w sprawie C-365/97 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. I-7773, pkt 32; z dnia 5 października 2006 r. w sprawie C-377/03 Komisja przeciwko Belgii, Zb.Orz. s. I-9733, pkt 33. W doktrynie zob. np. K. Lenaerts, D. Arts, I. Maselis i R. Bray, *Procedural Law of the European Union*, (ww. w przypisie 11), s. 159, pkt 5-052; J. Rideau, F. Picod, *Code des procédures juridictionnelles de l'Union européenne*, 2e édition, Litec, Paris 2002, s. 175; P. Karpenstein i U. Karpenstein, w E. Grabitz, M. Hilf, i M. Nettesheim, (ed.), *Das Recht der Europäischen Union*, ww. w przypisie 11, komentarz do art. 226, pkt 17.

17 — Zobacz wyroki w sprawie Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 16, pkt 36; z dnia 12 czerwca 2003 r. w sprawie C-363/00 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. I-5767, pkt 22; w sprawie Komisja przeciwko Belgii, ww. w przypisie 16, pkt 34. Zobacz także moją opinię z dnia 11 czerwca 2008 r. w sprawie C-275/07 Komisja przeciwko Włochom (sprawa zawisła przed Trybunałem, pkt 73). W doktrynie zob. np. K. Lenaerts, D. Arts, I. Maselis i R. Bray, *Procedural Law of the European Union*, (ww. w przypisie 11), s. 158, pkt 5-048.

prawidłowości postępowania o stwierdzenie uchybienia [18].

36. Z orzecznictwa wynika zatem, że kryterium oceny dopuszczalności zarzutów zawartych w skardze, które są oparte na prawodawstwie, które ostatnio weszło w życie, nie jest kryterium formalnym, ale materialnym. Jeśli nowy akt prawa, który wszedł w życie po upływie terminu wskazanego w uzasadnionej opinii i przed złożeniem skargi, ustanawia takie same zobowiązania materialne jak akt prawa, który on zastąpił, uzasadnienie skargi oparte na nowym akcie prawa jest dopuszczalne tylko w przypadku, gdy ten ostatnio wprowadzony akt prawa nakłada na państwo członkowskie takie same zobowiązania jak akt prawa, który obowiązywał wcześniej. W konsekwencji w niniejszej sprawie należy zbadać, czy zobowiązania, które wynikają z przepisów dyrektywy 91/628 i na które Komisja powołuje się w skardze, posiadają odpowiedniki w przepisach rozporządzenia nr 1/2005. W celu zapewnienia większej przejrzystości niniejszej opinii dokonam w ramach poszczególnych zarzutów skargi oceny, czy Komisja może powoływać się na poszczególne przepisy rozporządzenia nr 1/2005.

18 — Zobacz wyroki w sprawie C-363/00 Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 17, pkt 2; w sprawie C-377/03 Komisja przeciwko Belgii, ww. w przypisie 16, pkt 34. Zobacz także opinię w sprawie Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 17, pkt 73.

2. Zarzut dotyczący identyfikacji i zezwoleń dla przewoźników

a) Argumenty stron

37. Na podstawie stwierdzeń dokonanych przez FVO w ramach inspekcji nr 7273/2004 i 8042/2006 *Komisja* uważa, że rząd grecki nie podjął środków koniecznych dla zapewnienia, by każdy przewoźnik zwierząt był zobowiązany do posiadania zezwolenia właściwych władz na transport zwierząt i był zarejestrowany w sposób umożliwiający właściwym władzom szybką identyfikację, czy dany przewoźnik spełnia przepisy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Komisja twierdzi, że w ten sposób Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i) i art. 5 część A ust. 2 lit. b) dyrektywy 91/628, a także na mocy art. 6 ust. 1 i art. 13 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 1/2005.

38. Komisja podkreśla, że w ramach inspekcji nr 7273/2004 (pkt 5.3. i 6.3. sprawozdania z inspekcji) inspektorzy FVO stwierdzili, że niektórzy przewoźnicy nie posiadali zezwolenia lub że wydane im zezwolenie utraciło już ważność. W ramach inspekcji nr 8042/2006 (pkt 5.3. i 6.3. sprawozdania z inspekcji) stwierdzono, że mimo pewnej poprawy przepisy dotyczące zezwoleń i identyfikacji przewoźników nie były przestrzegane w wystarczającym stopniu. Komisja podkreśla, że choć

istnieją wykazy przewoźników, nie są one uaktualniane.

39. W odpowiedzi na skargę *rząd grecki* wyjaśnia, że identyfikacja jednego nieważnego zezwolenia w ramach inspekcji nr 7273/2004 była przypadkiem odosobnionym, który nie dowodzi jeszcze, że istnieje uchybienie zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy prawa wspólnotowego. Rząd grecki podkreśla, że podjął środki mające na celu zagwarantowanie zgodności z prawem wspólnotowym. Twierdzi, że poinformował właściwe władze poszczególnych departamentów greckich o zaleceniach wydanych przez inspektorów FVO i zorganizował seminaria dla przewoźników i weterynarzy, co jego zdaniem dowodzi, że władze greckie stale zapewniają prawidłowe stosowanie prawa wspólnotowego.

40. W replice *Komisja* w tym względzie podnosi, że organizacja takich seminariów stanowi bez wątpienia środek pozytywny, ale nie może w żaden sposób zastąpić oficjalnych środków, jakie właściwe władze powinny podjąć w odniesieniu do zezwoleń dla przewoźników.

b) Dopuszczalność

41. W ramach zarzutu dotyczącego identyfikacji i zezwoleń dla przewoźników Komisja powołuje się na naruszenie art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i) oraz ii) dyrektywy 91/628. Twierdzi w skardze, że art. 6 ust. 1 i art. 13 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 1/2005 zawierają to samo zobowiązanie. Zbadam zatem poniżej, czy ten argument Komisji jest zgodny z prawdą.

i) Identyfikacja przewoźników

42. Artykuł 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i dyrektywy 91/628 stanowi, że każdy przewoźnik powinien być zarejestrowany w sposób umożliwiający właściwym organom jego szybkie zidentyfikowanie na wypadek niespełnienia wymogów tej dyrektywy. Zdaniem Komisji odpowiednikiem tego artykułu jest art. 13 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 1/2005. Artykuł 13 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2005 stanowi, że właściwe władze prowadzą rejestr zezwoleń [19] w sposób umożliwiający właściwym władzom szybką identyfikację przewoźnika, w szczególności w przypadku gdy nie spełnia on wymagań tego rozporządzenia. Moim

19 — Poza tym art. 13 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2005 stanowi w sposób jeszcze bardziej szczegółowy, że chodzi o zezwolenia, o których mowa w art. 10 ust. 1 lub w art. 11 ust. 1 tego rozporządzenia. Artykuł 10 ust. 1 przewiduje wymagania dotyczące zezwoleń dla przewoźników, podczas gdy art. 11 ust. 1 określa wymagania dotyczące zezwoleń w przypadku długotrwałych przewozów.

zdaniem można stwierdzić, że obowiązek ustanowiony w art. 13 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2005 jest identyczny z obowiązkiem ustanowionym w art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i dyrektywy 91/928. Celem obowiązku wynikającego z obydwóch artykułów jest prowadzenie rejestru przewoźników umożliwiającego szybką identyfikację przewoźnika, w przypadku gdy nie spełnia on wymagań dyrektywy lub rozporządzenia. W konsekwencji Komisja, moim zdaniem, może powoływać się w swej skardze na art. 13 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2005.

43. Według mnie, w odniesieniu do art. 13 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005 należy dokonać odmiennego stwierdzenia. Z tego artykułu wynika obowiązek prowadzenia przez właściwe władze rejestru zezwoleń w postaci elektronicznej bazy danych [20]. Jest to nowy obowiązek, którego nie przewiduje dyrektywa 91/628. W konsekwencji Komisja nie może, moim zdaniem, powoływać się na art. 13 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005.

20 — Artykuł 13 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005 stanowi także, że nazwa przewoźnika i numer zezwolenia jest ogólnodostępny podczas okresu ważności zezwolenia; prawo dostępu do pozostałych danych dotyczące zezwolenia udzielane jest przez państwo członkowskie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi lub krajowymi dotyczącymi ochrony danych osobowych; baza danych zawiera również decyzje wydane zgodnie z art. 26 ust. 4 lit. c) oraz art. 26 ust. 6.

ii) Zezwolenia dla przewoźników

44. Z art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628 wynika, że każdy przewoźnik musi posiadać zezwolenie przyznane przez właściwy organ państwa członkowskiego miejsca prowadzenia działalności lub, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo prowadzące działalność w państwie trzecim, przez właściwe organy państwa członkowskiego Unii, pod warunkiem pisemnego zobowiązania się osoby odpowiedzialnej za przedsiębiorstwo transportowe do spełnienia wymogów obowiązującego wspólnotowego prawodawstwa weterynaryjnego. Zdaniem Komisji odpowiednikiem tego artykułu jest art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005, z którego wynika, że przewoźnikiem może być jedynie osoba, która otrzyma zezwolenie wydane przez właściwe władze zgodnie z art. 10 ust. 1 lub w przypadku długotrwałych przewozów zgodnie z art. 11 ust. 1. Podczas transportu zwierząt kopia zezwolenia powinna być dostępna dla właściwych władz.

45. Bezsprzecznie z obydwóch artykułów — art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628 i art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 — wynika obowiązek posiadania przez każdego przewoźnika zezwolenia wyda-

nego przez właściwe władze. Ale należy wziąć pod uwagę, że poza wymogiem zawartym w art. 6 ust. 1, by każdy przewoźnik posiadał zezwolenie, rozporządzenie nr 1/2005 stanowi, że zezwolenie to powinno być wydane zgodnie z art. 10 ust. 1 lub zgodnie z art. 11 ust. 1 tego rozporządzenia. Artykuł 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 definiuje wymagania dotyczące zezwoleń dla przewoźników [21], podczas gdy art. 11 ust. 1 definiuje wymagania dotyczące zezwoleń w przypadku długotrwałych przewozów [22]. Należy zauważyć, że dyrektywa 91/628 nie zawiera szczególnych analogicznych wymagań dotyczących zezwoleń dla przewoźników. Ponieważ wymagania wynikające z rozporządzenia nr 1/2005 są bardziej szczegółowe niż wymagania wynikające z dyrektywy 91/628, Komisja nie może, moim zdaniem, powoływać się w swojej skardze na art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005. W konsekwencji powołanie się przez Komisję w skardze na art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 jest niedopuszczalne.

c) Ocena prawna

46. W odniesieniu do rozkładu ciężaru dowodu w ramach postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w trybie art. 226 WE na Komisji spoczywa obowiązek wykazania takiego uchybienia [23]. Natomiast do pozwanego państwa członkowskiego należy rzeczowe i szczegółowe zakwestionowanie powołanych danych i wynikających z nich wniosków [24]. W uzasadnieniu zarzutu dotyczącego identyfikacji i zezwoleń dla przewoźników Komisja powołuje się na stwierdzenia dokonane przez FVO w ramach inspekcji nr 7273/2004 (pkt 5.3 i 6.3 sprawozdania z inspekcji) i nr 8042/2006 (pkt 5.3 i 6.3. sprawozdania z inspekcji), w związku z czym należy zbadać, czy okoliczności faktyczne, które FVO stwierdziło w ramach tych dwóch inspekcji i na które Komisja powołuje się w skardze, dowodzą zasadności tego zarzutu.

21 — Artykuł 10 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 stanowi, że właściwe władze wydają przewoźnikom zezwolenie, pod warunkiem że osoby ubiegające się znajdują się, lub w przypadku osób ubiegających się i znajdujących się w państwach trzecich, są reprezentowane w państwie członkowskim, w którym ubiegają się o zezwolenie; osoby ubiegające się wykazały, że dysponują wystarczającą liczbą właściwego personelu, wyposażenia i procedur operacyjnych umożliwiających im przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, w tym w odpowiednim przypadku zasad dobrej praktyki; osoby ubiegające się lub ich przedstawiciele nie figurują w rejestrze skazanych za poważne naruszenia prawodawstwa wspólnotowego lub ustawodawstwa krajowego dotyczącego ochrony zwierząt w ciągu trzech lat poprzedzających złożenie wniosku, chyba że składający wniosek wykaże odpowiednio właściwym władzom, że podjął wszelkie konieczne środki celem uniknięcia dalszych naruszeń.

22 — Artykuł 11 ust. 1 rozporządzenia 1/2005 stanowi, że właściwe władze wydają przewoźnikom zezwolenia na długotrwały transport, pod warunkiem że spełnią oni przepisy art. 10 ust. 1 i złożą ważne prawa jazdy kierowców i osób obsługujących, ważne świadectwa zatwierdzenia w odniesieniu do wszystkich środków transportu używanych podczas długotrwałego przewozu, szczegółowe informacje dotyczące procedur umożliwiających przewoźnikowi monitorowanie i rejestrowanie ruchu pojazdów drogowych, za które odpowiadają, oraz procedur kontaktowania się z poszczególnymi kierowcami w każdej chwili podczas długotrwałego przewozu, a także plan kryzysowy stosowany w nagłych przypadkach.

23 — Zobacz np. wyroki: z dnia 23 października 1997 r. w sprawie C-157/94 Komisja przeciwko Niederladom, Rec. s. I-5699, pkt 59; z dnia 15 marca 2001 r. w sprawie C-147/00 Komisja przeciwko Francji, Rec. s. I-2387, pkt 27; w sprawie Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 11, pkt 41; z dnia 18 lipca 2007 r. w sprawie C-490/04 Komisja przeciwko Niemcom, Zb.Orz. s. I-6095, pkt 48, i z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-189/07 Komisja przeciwko Hiszpanii, pkt 82.
W doktrynie w odniesieniu do ciężaru dowodu spoczywającego na Komisji zob. np. W. Cremer, w: C. Calliess, M. Ruffert, (ed.), *EUV/EGV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar*, 3. Auflage, Beck, München 2007, s. 1991, pkt 33, który podnosi, że skarga jest zasadna, jeśli okoliczności faktyczne przywoływane przez Komisję są prawdziwe i jeśli z tych okoliczności faktycznych wynika naruszenie prawa wspólnotowego, które należy przypisać pozwanemu państwu członkowskiemu; na Komisji spoczywa obowiązek udowodnienia istnienia tych okoliczności faktycznych. G. Eberhard, E. Riedl, w: H. Mayer, (ed.), *Kommentar zu EU- und EG--Vertrag*, Manz, Wien 2005, komentarz do art. 226, pkt 76, wskazują, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem na Komisji spoczywa ciężar dowodu w zakresie naruszeń prawa wspólnotowego.

24 — W tym względzie zob. np. wyroki z dnia 22 września 1988 r. w sprawie 272/86 Komisja przeciwko Grecji, Rec. s. 4875, pkt 21; z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie C-119/04 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-6885, pkt 41; z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie C-82/06 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-83, pkt 35; Zobacz także pkt 35 mojej opinii z dnia 13 grudnia 2007 r. w sprawie Komisja przeciwko Portugalii (wyrok Trybunału z dnia 19 kwietnia 2008 r. w sprawie C-265/06, Zb.Orz. s. I-7085).

i) Identyfikacja przewoźników

47. Z pkt 5.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zażądało od właściwych władz lokalnych przesłania wykazu przewoźników posiadających zezwolenia [25]. W sprawozdaniu wskazano, że wykaz wszystkich przewoźników, który istniał podczas ponownego badania, był dostępny na szczeblu ministerialnym. Ze sprawozdania wynika także, że wykazy były dostępne u wszystkich właściwych władz lokalnych, u których złożono wizytę.

48. W pkt 5.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wskazano również, że informacje dotyczące powierzchni załadunkowej w pojazdach, których zażądało Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia, nie były dostępne w przypadku wszystkich przewoźników; w departamencie Serres informacji tych nie było od żadnego przewoźnika, w departamencie Kilkis istniały one w odniesieniu do jednej trzeciej przewoźników, a w departamencie Messinia nie było ich od żadnego z dwóch głównych przewoźników bydła.

25 — Z tego punktu sprawozdania wynika także, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zażądało od właściwych władz lokalnych, aby wysłały te wykazy przed dniem 20 czerwca 2005 r. Jednakże dalsza część tego sprawozdania, w której wskazano, że wykazy te są dostępne, nie umożliwia odpowiedzi na pytanie, czy właściwe władze lokalne wywiązały się z tego zobowiązania.

49. Natomiast w pkt 6.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wskazano, że środki zaproponowane przez Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zostały wprowadzone w sposób ograniczony i niepełny. Prawdą jest, że wykazy przewoźników były dostępne, ale nie zawsze były one uaktualniane i nie zawierały wszystkich informacji, jak na przykład informacji dotyczących powierzchni załadunkowej lub pisemnego zobowiązania danej osoby do przestrzegania wymagań ustanowionych w dyrektywie 91/628.

50. Moim zdaniem okoliczności faktyczne, które wynikają z pkt 5.3. i 6.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006, z kilku względów nie wystarczą, by dowieść, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniu zapewnienia możliwości szybkiej identyfikacji przewoźnika.

51. W pierwszej kolejności, z wyżej przytoczonych okoliczności wynika, że wykazy przewoźników były dostępne zarówno na szczeblu Ministerstwa Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia, jak i u wszystkich właściwych władz lokalnych, które były przedmiotem inspekcji FVO.

52. W drugiej kolejności, w odniesieniu do twierdzeń Komisji, zgodnie z którymi wykazy przewoźników nie są uaktualniane, należy

podnieść, jak utrzymuje rząd grecki w odpowiedzi na skargę [26] i w duplice [27], że twierdzenia te są bardzo nieprecyzyjne. Komisja odwołuje się do ogólnych stwierdzeń zwartych w pkt 6.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006, na przykład, że wykazy przewoźników „nie zawsze były uaktualniane" i „nie zawierały wszystkich informacji", nie przytaczając konkretnej i dokładnej liczby wykazów nieuaktualnionych spośród wykazów poddanych kontroli [28].

53. W trzeciej kolejności, w odniesieniu do twierdzenia, zgodnie z którym wykazy przewoźników są niepełne, ponieważ nie zawierają informacji dotyczących powierzchni załadunkowej, należy podnieść, że obowiązek zagwarantowania tych informacji w ramach rejestracji przewoźników nie wynika z dyrektywy 91/628 i rozporządzenia nr 1/2005. Pisemne zobowiązanie osoby odpowiedzialnej za przedsiębiorstwo transportowe, iż będzie ona przestrzegała wymogów obowiązującego wspólnotowego prawodawstwa weterynaryjnego, zgodnie z art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628, jest konieczne jedynie w celu wydania zezwolenia, jakie państwo członkowskie Unii przyznaje przedsiębiorstwu mającemu siedzibę w państwie trzecim; artykuł ten nie zawiera obowiązku dołączenia tego zobowiązania pisemnego do wykazu przewoźników. Rozporządzenie nr 1/2005 nie zawiera także przepisu szczególnego dotyczącego obowiązku zagwarantowania informacji odnoszących się do powierzchni załadunkowej.

54. W czwartej kolejności, ponieważ Komisja utrzymuje, że uchybienie przepisom prawa wspólnotowego wynika z praktyki administracyjnej, powinna ona wykazać, że taka praktyka administracyjna wykazuje w pewnym stopniu charakter trwały i powszechny [29]. Komisja musi zatem wykazać, że władze państwa członkowskiego doprowadziły do trwałej i nieprzerwanej praktyki sprzecznej z prawem wspólnotowym. Tymczasem w niniejszej sprawie z przedstawionych dowodów nie wynika, że chodzi o trwałą i nieprzerwaną praktykę; dowody przedstawione przez Komisję dotyczą jedynie ustaleń dokonanych w 2006 r., a nie ustaleń odnoszących się do dłuższego okresu czasu, w którym rozwinęłaby się trwała praktyka.

55. W konsekwencji uważam, że należy oddalić jako bezzasadną część zarzutu dotyczącą identyfikacji przewoźników, w której Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i)

26 — Zobacz pkt 8 odpowiedzi rządu greckiego na skargę Komisji.

27 — Zobacz pkt 8 dupliki rządu greckiego.

28 — W tym względzie należy wspomnieć, że w przypadkach gdy Trybunał stwierdzał uchybienie zobowiązaniom wynikającym z prawa wspólnotowego ze względu na praktykę administracyjną w danym państwie członkowskim, opierał się na bardzo konkretnych danych dotyczących liczby przypadków, w których przepisy prawa wspólnotowego nie były w praktyce przestrzegane; zob. np. wyroki: z dnia 6 października 2005 r. w sprawie C-502/03 Komisja przeciwko Grecji, niepublikowany w Zbiorze, pkt 8, i z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie C-423/05 Komisja przeciwko Francji, Zb.Orz. s. I-47, pkt 21.

29 — Zobacz podobnie ww. w przypisie 11 wyroki z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie Komisja przeciwko Niemcom, pkt 42, i w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 28; wyrok w sprawie Komisja przeciwko Belgii, ww. w przypisie 12, pkt 29; z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie Komisja przeciwko Niemcom, ww. w przypisie 11, pkt 50, i w sprawie Komisja przeciwko Włochom, ww. w przypisie 12, pkt 21.

dyrektywy i art. 13 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2005.

ii) Zezwolenia dla przewoźników

56. Z pkt 5.3. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 wynika, że w 2004 r. właściwe władze wykryły przewoźników, którzy nie mieli zezwolenia lub których zezwolenie utraciło już ważność. Z pkt 6.3. sprawozdania z inspekcji 7273/2004 wynika, że dokonano pewnego postępu zapewniając, by przewoźnicy posiadali zezwolenia, ale ustawodawstwo, które ulepszyłoby ten system, nie zostało przyjęte, jak to początkowo przewidywano. W tym samym punkcie sprawozdania wskazano również, że wymóg dotyczący kontroli czasu podróży w odniesieniu do transportu długotrwałego nie był przestrzegany w trzech z czterech departamentów, w których przeprowadzono inspekcje.

57. Z pkt 5.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia, w celu ulepszenia systemu zezwoleń, zażądało od właściwych władz lokalnych poinformowania na piśmie wszystkich przewoźników, że na nich spoczywa odpowiedzialność za przedłużenie zezwolenia, że powinni złożyć wniosek o przedłużenie zezwolenia najpóźniej miesiąc przed upływem terminu, na jaki zezwolenie zostało im przyznane, i że mają obowiązek zgłoszenia wszystkich zmian dotyczących kierowców lub pojazdów. W sprawozdaniu stwierdzono, że 49 z 54 właściwych władz lokalnych odpowiedziało, że przewoźnicy zostali poinformowani o ich obowiązkach; we wszystkich departamentach, w których inspektorzy FVO przeprowadzili inspekcje, władze lokalne dostarczyły przewoźnikom informacji. Z tego punktu sprawozdania z inspekcji wynika także, że w departamencie Laconia do każdego przewoźnika, którego zezwolenie utraciło ważność, wysłano ogólne przypomnienie dotyczące przedłużenia zezwolenia, ale przypomnienia nie zostały wysłane do przewoźników w sposób zindywidualizowany.

58. W pkt 5.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wskazano również, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia nie zostało poinformowane o żadnym naruszeniu związanym z zezwoleniami dla przewoźników. W departamencie Laconia jedno zezwolenie zostało wydane przewoźnikowi, pomimo że nie dostarczył pisemnego zobowiązania w rozumieniu art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628; przedstawiciele właściwych władz lokalnych wskazali, że niektórzy przewoźnicy z państw trzecich posiadali zezwolenia, które utraciły ważność, ale że zezwolenia te nie zostały wydane przez właściwe władze greckie.

59. Z pkt 6.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika, że środki zaproponowane przez greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zostały wprowadzone w życie w sposób ograniczony i niepełny. Stwierdzono w nim także, że wspomniane ministerstwo nie zapewniło, aby przewoźnicy z państw trzecich posiadali ważne zezwolenie w rozumieniu art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628.

60. Moim zdaniem, przytoczone okoliczności faktyczne nie dowodzą twierdzenia Komisji, iż Republika Grecka uchybia zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628, dotyczącym zezwoleń dla przewoźników.

61. W pkt 5.3. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 wskazano wprawdzie, że właściwe władze wykryły przewoźników nieposiadających zezwolenia lub posiadających zezwolenia, które utraciły ważność, ale nie wskazano w nim ani liczby przewoźników, których poddano inspekcji, ani nazw i liczby departamentów, w których przeprowadzono inspekcje, ani liczby przewoźników spośród tych, których poddano inspekcji, którzy nie posiadali zezwolenia lub posiadali zezwolenia, które utraciły ważność. Prawdą jest, że w skardze Komisja utrzymuje, iż nie chodzi w tym względzie o „odosobniony przypadek” [30], jak twierdzi rząd grecki, ale „znaczną liczbę indywidualnych przypadków” [31], ale nie wymienia liczby przypadków lub stosunku procentowego przypadków poddanych inspekcji, w których przewoźnicy nie posiadali zezwolenia lub posiadali zezwolenie, które utraciło ważność. Wskazówki zawarte w pkt 6.3. tego sprawozdania są także, według mnie, zbyt ogólne, by na ich podstawie można było udowodnić twierdzenia Komisji, podobnie jak ze sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 nie wynika liczba przewoźników, którzy nie posiadali zezwolenia lub których zezwolenia utraciły ważność. Przeciwnie, greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia nie zostało poinformowane o żadnym naruszeniu związanym z zezwoleniami dla przewoźników, a sprawozdanie z inspekcji nr 8042/2006 przytacza tylko indywidualne przypadki naruszeń.

62. Moim zdaniem, przytoczone stwierdzenia w żaden sposób nie dowodzą istnienia praktyki administracyjnej wykazującej w pewnym stopniu charakter trwały i powszechny, poprzez którą władze greckie naruszyłyby swoje zobowiązania wspólnotowe.

63. W konsekwencji uważam, że należy oddalić jako bezzasadną część zarzutu dotyczącą zezwoleń dla przewoźników, w której Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt ii) dyrektywy 91/628.

d) Wynik analizy

64. Moim zdaniem należy oddalić jako niedopuszczalny zarzut dotyczący identyfikacji i zezwoleń dla przewoźników, w ramach którego Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 5 część A ust. 1 lit. a) ppkt i) oraz ii) dyrektywy 91/628 i art. 13 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2005.

30 — Zobacz pkt 7 odpowiedzi rządu greckiego na skargę Komisji.
31 — Zobacz pkt 43 skargi Komisji.

3. Zarzut dotyczący kontroli planów trasy

a) Argumenty stron

65. *Komisja* zarzuca Republice Greckiej, że nie podjęła środków koniecznych dla zapewnienia przeprowadzania przez właściwe władze obowiązkowych kontroli planów trasy transportu zwierząt. Komisja twierdzi, że w ten sposób Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 5 część A ust. 2 lit. b), art. 5 część A ust. 2 lit. b) ppkt i) tiret pierwsze, art. 8 ust. 1 lit. b) i d) i art. 9 dyrektywy 91/628. Komisja twierdzi także, że doszło do uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 5 ust. 4 i art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005.

66. Komisja podnosi, że w ramach inspekcji nr 9002/2003 (pkt 5.4.2. sprawozdania z inspekcji), nr 7273/2004 (pkt 5.3. i 6.4. sprawozdania z inspekcji) i nr 8042/2006 (pkt 5.4.2. i 6.4. sprawozdania z inspekcji) inspektorzy FVO stwierdzili nieprawidłowości w niektórych planach trasy. Nieprawidłowości polegały między innymi na zbyt długim czasie transportu zadeklarowanym w większości poddanych kontroli planów trasy w przypadku zwierząt transportowanych z innych państw członkowskich i przeznaczonych do uboju w Republice Greckiej.

67. *Rząd grecki* podnosi, że w 2003 r. w drodze okólnika wprowadził odpowiedni system kontroli informacji zamieszczonych w planach trasy. Poza tym podnosi, że w przypadku gdy te plany trasy zostały ustalone przez właściwe władze innych państw członkowskich, władze greckie nie mogą kontrolować informacji wskazanych w tych planach i kryteriów, jakie uwzględniły właściwe władze innych państw członkowskich. Według rządu greckiego właściwe władze greckie mogą kontrolować jedynie wykonywanie tych planów trasy.

68. *Komisja* odpowiada na ten argument rządu greckiego, że celem kontroli planów trasy jest zagwarantowanie przestrzegania wymogów ustanowionych w dyrektywie 91/628. Według niej, kontrola nie powinna ograniczać się jedynie do weryfikacji istnienia planu trasy lub jedynie do weryfikacji znajdujących się w nich informacji, ale obejmować także badanie zgodności transportu zwierząt z prawem wspólnotowym w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu. Komisja podnosi, że takie stanowisko potwierdza także art. 9 ust. 1 dyrektywy 91/628, który przewiduje działania, które należy podjąć, jeżeli w trakcie transportu zostaje stwierdzone, że przepisy tej dyrektywy nie są przestrzegane. Komisja w konsekwencji uważa, że jest oczywiste, iż sama kontrola danych wymienionych w planie trasy nie wystarczy do wykonania obowiązków ustanowionych w dyrektywie 91/628. W odniesieniu do twierdzenia rządu greckiego, iż w 2003 r. w drodze okólnika wprowadził odpowiedni system kontroli informacji zamieszczonych z planach trasy, Komisja podnosi, że podczas przeprowadzania poszczególnych inspekcji

inspektorzy FVO stwierdzili, że kontrole nie zostały przeprowadzone w sposób zadowalający.

b) Dopuszczalność

69. W odniesieniu do zarzutu dotyczącego kontroli planów trasy, Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 5 część A ust. 2 lit. b), art. 5 część A ust. 2 lit. d) ppkt i) tiret pierwsze, art. 8 ust. 1 lit. b) i d) i art. 9 dyrektywy 91/628. Komisja twierdzi także, że doszło do naruszenia art. 5 ust. 4 i art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 jako odpowiedników wyżej wspomnianych artykułów dyrektywy.

70. Artykuł 5 część A ust. 2 lit. b) dyrektywy 91/628 stanowi, że państwa członkowskie zapewniają, by przewoźnik w odniesieniu do zwierząt, które mają być przedmiotem handlu między państwami członkowskimi lub wywiezione do państw trzecich, oraz w przypadkach gdy czas podróży przekracza osiem godzin, sporządzał plan trasy zgodnie z wzorem określonym w rozdziale VIII załącznika, który będzie dołączony do świadectwa zdrowia w czasie podróży, oraz wskazuje także wszelkie miejsca postojów i przeładunków. Ten plan trasy jest sporządzany zgodnie ze wzorem zamieszczonym w rozdziale VIII załącznika; rozdział ten definiuje w sposób szczegółowy treść planu trasy, który powinien obejmować informacje dotyczące przewoźnika, środka transportu, gatunku i liczby zwierząt, miejsca wysyłki i miejsca przeznaczenia, trasy i czasu podróży, numeru świadectwa zdrowia lub dokumentu towarzyszącego, pieczęć lekarza weterynarii miejsca wysyłki, pieczęć właściwych organów miejsca wyjazdu, datę i godzinę wyjazdu, nazwisko i podpis osoby odpowiedzialnej za transport, a także informacje dotyczące miejsca postoju i przeładunku. Artykuł 5 część A ust. 2 lit. d) pkt i) tiret pierwsze dyrektywy 91/628 stanowi, że państwa członkowskie gwarantują, aby przewoźnik zapewniał, by oryginał planu trasy był należycie sporządzony i uzupełniony przez właściwe osoby we właściwym czasie.

71. Komisja twierdzi, że odpowiednikiem przepisów dyrektywy 91/628, które ustanawiają spoczywający na przewoźniku obowiązek wypełnienia planu trasy jest art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005. Zgodnie z tym artykułem w przypadku długich przewozów pomiędzy państwami członkowskimi i państwami trzecimi domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń, przewoźnicy i organizatorzy stosują przepisy dotyczące dzienników podróży zamieszczone w załączniku II. W drugim punkcie załącznika II do rozporządzenia nr 1/2005 przewidziano, że dziennik podróży zawiera następujące sekcje: planowanie, miejsce wyjazdu, miejsce przeznaczenia, oświadczenie przewoźnika i raport o nieprawidłowościach. W poszczególnych sekcjach załącznik II do rozporządzenia nr 1/2005 reguluje w sposób szczegółowy treść sekcji dziennika podróży.

72. Przepisy dyrektywy 91/628 wymagają zatem od przewoźnika, aby sporządził *plan trasy*, podczas gdy przepisy rozporządzenia

nr 1/2005 nakładają na niego obowiązek sporządzenia *dziennika podróży*. Z porównania wzorów obydwóch dokumentów wynika, że sekcja 1 *dziennika podróży*, dotycząca planowania, w dużej mierze odpowiada planowi trasy przewidzianemu w dyrektywie nr 91/628. Natomiast pozostałe części dziennika podróży przewidzianego przez rozporządzenie nr 1/2005 zawierają bardziej szczegółowe informacje niż plan trasy przewidziany przez dyrektywę 91/628. I tak na przykład sekcja 2 dziennika podróży, która dotyczy miejsca wyjazdu, obejmuje nazwę i adres opiekuna w miejscu wyjazdu; sekcja 3, która dotyczy miejsca przeznaczenia, obejmuje informacje dotyczące opiekuna w miejscu przeznaczenia i urzędowego lekarza weterynarii, a także dane odnoszące się do wykonanych kontroli; sekcja 4 obejmuje odrębne oświadczenie przewoźnika; sekcja 5 zawiera odrębny raport o nieprawidłowościach. Ze ściśle formalnego punktu widzenia jest oczywiste, że obowiązek sporządzenia sekcji 1 dziennika podróży, która dotyczy planowania, odpowiada obowiązkowi sporządzenia planu trasy, ale należy wziąć pod uwagę fakt, że dziennik podróży stanowi jedną całość i że sporządzając jedynie sekcję 1 dziennika podróży, przewoźnik nie spełnia jeszcze obowiązku, który na nim ciąży na mocy art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005, na który powołuje się Komisja. Uważam zatem, że Komisja nie może powoływać się w ramach zarzutu dotyczącego kontroli planów trasy na uchybienie zobowiązaniu wynikającemu z art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005.

73. W ramach tego zarzutu Komisja powołuje się także na art. 8 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy 91/628. Artykuł ten stanowi, że państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe władze kontrolowały, czy spełnione zostały wymogi niniejszej dyrektywy, poprzez dokonywanie niedyskryminacyjnych inspekcji środków transportu i zwierząt przybywających do miejsca przeznaczenia [lit. b)] i kontroli szczegółowych danych w dokumentach towarzyszących [lit. d)]. Zdaniem Komisji, odpowiednikiem tego artykułu jest art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005, który stanowi, że na każdym etapie długotrwałego przewozu właściwe władze przeprowadzają właściwe kontrole wyrywkowe lub ukierunkowane celem sprawdzenia, czy przewidywany czas podróży jest możliwy do zrealizowania oraz czy przewóz spełnia wymogi tego rozporządzenia, a w szczególności, czy czas podróży i postoju jest zgodny z limitami określonymi w rozdziale V załącznika I do tego rozporządzenia.

74. W odniesieniu do obowiązku przeprowadzania kontroli można stwierdzić, że obowiązek ustanowiony w art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 nie odpowiada w pełni obowiązkowi ustanowionemu w art. 8 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy 91/628. Podczas gdy obowiązki ustanowione w dyrektywie 91/826 dotyczą kontroli środków transportu, zwierząt i w sposób ogólny kontroli danych w dokumentach towarzyszących, obowiązki ustanowione w rozporządzeniu nr 1/2005 dotyczą kontroli czasu przewozu i postoju oraz ogólnych wymogów odnoszących się do zgodności podróży ze wspomnianym rozporządzeniem. Poza tym obowiązek przeprowadzenia kontroli, ustanowiony w art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005, odnosi się tylko do kontroli podczas długotrwałego przewozu, podczas gdy art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/628 nie ogranicza się jedynie do tego rodzaju kontroli. Ponadto obydwa artykuły różnią się tym, że na

podstawie art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 właściwa władza może *na każdym etapie* długotrwałego przewozu przeprowadzić właściwe kontrole wyrywkowe lub ukierunkowane, podczas gdy art. 8 ust. 1 lit. b) dyrektywy 91/628 dotyczy jedynie kontroli środków transportu i zwierząt *przybywających do miejsca przeznaczenia* [32] . W konsekwencji Komisja nie może, moim zdaniem, powoływać się na art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005.

c) Ocena prawna

75. Artykuł 9 dyrektywy 91/628 zawiera przepisy dotyczące sposobu postępowania w przypadku stwierdzenia, że przepisy dyrektywy nie są przestrzegane. Ustęp 1 tego artykułu stanowi, że jeżeli w trakcie transportu zostaje stwierdzone, że przepisy tej dyrektywy nie są lub nie były przestrzegane, organ właściwy dla miejsca stwierdzenia takiego uchybienia żąda od osoby odpowiadającej za ten środek transportu podjęcia wszelkich działań, jakie właściwy organ uzna za konieczne dla opieki nad danymi zwierzętami. Zależnie od okoliczności działania takie mogą obejmować: a) zorganizowanie zakończenia przewozu lub dostarczenie zwierząt najkrótszą trasą z powrotem do miejsca wyruszenia transportu, pod warunkiem że takie postępowanie nie sprawi zwierzętom niepotrzebnego cierpienia; b) zorganizowanie zwierzętom odpowiedniego miejsca przechowania i zapewnienie im prawidłowej opieki do czasu rozwiązania problemu; c) zorganizowanie humanitarnego uboju danych zwierząt [33]. Pozostałe ustępy art. 9 dyrektywy 91/628 obejmują przepisy dotyczące konsekwencji nieprzestrzegania przez osobę odpowiedzialną za środek transportu instrukcji właściwego organu i przepisy dotyczące prawa odwołania przed władzami krajowymi. W odniesieniu do tego obowiązku Komisja nie powołuje się na żaden przepis rozporządzenia nr 1/2005.

76. W uzasadnieniu zarzutu dotyczącego kontroli planów trasy, Komisja powołuje się w pierwszym rzędzie na pkt 5.4.2. sprawozdania z inspekcji nr 9002/2003, z którego wynika, że dokumentacja, która towarzyszyła zwierzętom podczas transportu wewnątrz Republiki Greckiej, nie zawierała godziny wyjazdu. Z tego punktu sprawozdania wynika także, że inspektorzy FVO wykryli nieprawidłowości również w niektórych dokumentach, które zostały już poddane kontroli przez właściwe władze krajowe. Kopie świadectw zdrowia i planów trasy, które towarzyszyły zwierzętom pochodzącym z Hiszpanii, Francji i Niderlandów, przeznaczonych do uboju w Republice Greckiej, były niespójne i brakowało ważnych informacji.

32 — Artykuł 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy 91/628 zawiera wprawdzie obowiązek przeprowadzenia inspekcji środków transportu i zwierząt *podczas transportu drogowego,* ale w ramach tego zarzutu Komisja powołuje się tylko na art. 8 ust. 1 lit. b) i d) wspomnianej dyrektywy. Zobacz pkt 49 skargi Komisji.

33 — Artykuł 9 dyrektywy 91/628 stanowi także, że przeznaczenie i wykorzystanie tusz takich zwierząt regulują przepisy zawarte w dyrektywie 64/433/EWG [dyrektywa Rady z dnia 26 czerwca 1964 r. w sprawie problemów zdrowotnych wpływających na handel wewnątrzwspólnotowy świeżym mięsem (Dz.U. L 121, s. 2012)]. Artykuł ten stanowi również, że wszelkie środki podjęte na mocy akapitu drugiego notyfikuje się właściwym organom przez sieć Animo, zgodnie z procedurami, łącznie z procedurami finansowymi, które mają zostać ustalone zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 17.

Czasy trwania przewozu zadeklarowane w większości planów trasy były niespójne i niemożliwe do zrealizowania. Pośredni odpoczynek (pomiędzy postojem pośrednim na południu Włoch a miejscem przeznaczenia w Republice Greckiej) nie był odnotowywany w planie trasy.

77. Komisja powołuje się także na pkt 5.4. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 [34], z którego wynika, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zażądało od właściwych władz w każdym z poszczególnych departamentów, aby przedstawiły program kontroli za rok 2003; tylko sześć z 54 departamentów przedstawiło ten program, czyli 11,1% departamentów. Poza tym z tego punktu wynika też, że w departamencie Fthiotida w drugim i trzecim kwartale 2003 r. przeprowadzono kontrolę w miejscu przeznaczenia odpowiednio 92% i 83% załadunku. W departamencie Karditsa kontrole zostały przeprowadzone w miejscu wysyłki; w departamencie Larisa przeprowadzono w każdym kwartale trzy z pięciu niezapowiedzianych kontroli w rzeźniach, ale kontrolą nie zostały objęte przewozy długotrwałe. W departamencie Trikala przeprowadzono kontrole wyładunku po długotrwałym przewozie. Poza tym ze wspomnianego punktu sprawozdania wynika, że w 2003 r. władze krajowe poddały kontroli 6808 pojazdów i stwierdziły 3 naruszenia i 24 nieprawidłowości w dokumentacji towarzyszącej. Podczas inspekcji inspektorzy FVO stwierdzili także kilka dodatkowych nieprawidłowości, których właściwe władze krajowe nie zauważyły [35].

78. W pkt 6.4. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 stwierdzono, że większość departamentów nie przedstawiło programu kontroli planów trasy i że brak jest spójności pomiędzy poddanymi kontroli departamentami w odniesieniu do sposobu zapewniania w danym przypadku kontroli planów trasy [36].

79. Komisja powołuje się także na pkt 5.4.2. i 6.4. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006. Z pkt 5.4.2. wspomnianego sprawozdania wynika, że w departamencie Kilkis właściwe władze krajowe wskazały, że nie przeprowadziły żadnej kontroli planów trasy. W departamentach Messinia, Laconia, Thesprotia i Ilia właściwe władze krajowe nie stwierdziły podczas kontroli, że plany trasy przewidują zbyt długi czas transportu lub że są one dotknięte nieprawidłowościami. W departamencie Thesprotia właściwe władze krajowe zachowały oryginały planów trasy zamiast wydać je przewoźnikom, którzy powinni je

34 — W skardze Komisja nie powołuje się wyraźnie na ten punkt sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004, ale przytaczam jego treść, ponieważ punkt ten jest istotny w ramach niniejszego zarzutu.

35 — Na przykład w departamencie Larisa zbyt długie czasy trwania przewozu zostały zadeklarowane w wielu planach trasy, a w przypadku departamentu Fthiotida w planach trasy brak jest istotnych informacji.

36 — Komisja powołuje się także na pkt 5.3 sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004, z którego wynika, że kontrola planów trasy była przeprowadzana tylko w jednym z czterech departamentów poddanych inspekcji: departamencie Fthiotida. Jednakże z tego sprawozdania nie wynika twierdzenie Komisji, że kontrola planów trasy była przeprowadzana tylko w tym departamencie; wynika z niego natomiast, że w departamencie Fthiotida zobowiązania przewoźników dotyczące planów ich zwyczajowych tras były weryfikowane.

zwrócić właściwemu organowi w miejscu wyjazdu. W Patras właściwe władze krajowe przeprowadziły kontrolę planów trasy wyłącznie do portu, nie obejmując kontrolą reszty podróży aż do miejsca końcowego przeznaczenia; właściwe władze nie wykryły zatem, że w wielu przypadkach czas transportu do wysp Lesbos i Chios był dłuższy niż dopuszczalny. W pkt 6.4. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wskazano, że właściwe władze krajowe, które opracowały program kontroli planów trasy, także nie osiągnęły wyznaczonych celów, ponieważ zasadniczo polegały na kontrolach przeprowadzanych w rzeźniach, a także często przeprowadzały kontrole w przypadkach, gdy nie były one szczególnie użyteczne.

80. Z przepisów przytoczonych przez Komisję w ramach niniejszego zarzutu wynika, że Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia pięciu zobowiązaniom, które ciążą na Republice Greckiej, polegających na:

— zapewnianiu, aby przewoźnicy posiadali plan trasy [art. 5 część A ust. 1 lit. b) dyrektywy 91/628)];

— zapewnianiu, aby plany trasy przewoźników były sporządzone we właściwy sposób [art. 5 część A ust. 2 lit. d) ppkt i) tiret pierwsze dyrektywy 91/628];

— kontrolowaniu środków transportu i zwierząt przybywających do miejsca przeznaczenia [art. 8 ust. 1 lit. b) dyrektywy 91/628];

— kontrolowaniu szczegółowych danych w dokumentach towarzyszących [art. 8 ust. 1 lit. d) dyrektywy 91/628];

— podejmowaniu środków w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (art. 9 dyrektywy 91/628).

81. Moim zdaniem, na podstawie dowodów przedstawionych przez Komisję nie można stwierdzić, że Republika Grecka uchybiła ciążącemu na niej zobowiązaniu do zapewnienia, aby przewoźnicy posiadali plan trasy [art. 5 część A ust. 2 lit. b) dyrektywy 91/628]. Z żadnego sprawozdania z inspekcji nie wynika, że przewoźnicy *nie posiadali* planów trasy. W konsekwencji należy, według mnie, oddalić jako bezzasadną część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z art. 5 część A ust. 2 lit. b) dyrektywy 91/628.

82. Obowiązek zapewnienia, aby plany trasy były należycie sporządzone (art. 5 część A

ust. 2 lit. d) ppkt i) tiret pierwsze dyrektywy 91/628) obejmuje obowiązek zapewnienia, by plany trasy zawierały wszelkie konieczne informacje i by te informacje były konkretne i właściwe (na przykład, by czas przewozu nie był zbyt długi). W odniesieniu do uchybienia temu zobowiązaniu Komisja wprawdzie przedstawiła dowody, z których wynika, że plany trasy były dotknięte nieprawidłowościami. Jednak dowody te nie są, moim zdaniem, wystarczająco precyzyjne, by móc wykazać istnienie trwałego i powszechnego naruszenia obowiązków ciążących na władzach greckich. I tak inspektorzy FVO stwierdzili na przykład, że w „niektórych dokumentach" znajdowały się nieprawidłowości, że czasy trwania transportu „w większości planów trasy" były niespójne i niemożliwe do zrealizowania i że w „wielu przypadkach" czas trwania transportu był dłuższy niż dozwolony. Nie istnieje żadna wątpliwość, że plany trasy w Republice Greckiej były dotknięte nieprawidłowościami, ale stosunek procentowy poddanych kontroli przypadków, w których wykryto te nieprawidłowości, nie wynika jednoznacznie z dowodów przedstawionych przez Komisję. Według mnie, Komisja nie przedstawiła wystarczająco precyzyjnych danych, by móc wykazać uchybienie obowiązkowi związanemu z należytym charakterem planów trasy. W konsekwencji należy, moim zdaniem, oddalić jako bezzasadną część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z art. 5 część A ust. 2 lit. d) ppkt i) tiret pierwsze dyrektywy 91/628.

83. W odniesieniu do obowiązku kontrolowania środków transportu i zwierząt przybywających do miejsca przeznaczenia [art. 8 ust. 1 lit. b) dyrektywy 91/628)] Komisja, moim zdaniem, nie przedstawiła żadnego dowodu. W żadnym miejscu ww. sprawozdań nie wskazano wyraźnie, że pojazdy nie zostały poddane kontroli w *miejscu przeznaczenia*. Wprost przeciwnie, w przypadku departamentu Fthiotida w materiale dowodowym [37] wskazano, że w drugim i trzecim kwartale 2003 r. poddano kontroli w miejscu przeznaczenia odpowiednio 92% i 83% ładunków. W konsekwencji należy oddalić jako bezzasadną część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z art. 8 ust. 1 lit. b) dyrektywy.

84. Część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu kontrolowania szczegółowych danych w dokumentach towarzyszących [art. 8 ust. 1 lit. d) dyrektywy 91/628] także jest, moim zdaniem, bezzasadna. Mimo że właściwe władze krajowe poszczególnych departamentów nie przedstawiły w 2003 r. programów kontroli, z pkt 5.4. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 wynika, że takie kontrole zostały jednak przeprowadzone w departamentach, które były przedmiotem inspekcji inspektorów FVO. Prawdą jest, że w niektórych przypadkach właściwe władze krajowe nie stwierdziły istniejących nieprawidłowości, niemniej jednak kontrole zostały przeprowadzone — istnieje na przykład wyraźna informacja dotycząca 2003 r., zgodnie z którą przeprowadzono 6808 inspekcji. Uważam zatem, że należy oddalić jako bezzasadną część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z art. 8 ust. 1 lit. d) dyrektywy 91/628.

37 — Zobacz pkt 77 niniejszej opinii.

85. W odniesieniu do obowiązku podjęcia środków w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (art. 9 dyrektywy 91/628) uważam, że Komisja nie przedstawiła dowodów, by uzasadnić tę część zarzutu. Stwierdzenie uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z tego artykułu wymaga przedstawienia dowodów wykazujących, że stwierdzając naruszenie, właściwie władze greckie nie działały w należyty sposób. Tymczasem Komisja nie przedstawiła żadnego dowodu dotyczącego liczby przypadków lub departamentów, w których właściwe władze krajowe stwierdziły naruszenia i nie podjęły w tym zakresie właściwych środków. W konsekwencji należy, według mnie, oddalić jako bezzasadną część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z art. 9 dyrektywy 91/628.

d) Wynik analizy

86. Moim zdaniem, należy oddalić jako bezzasadny zarzut dotyczący kontrolowania planów trasy, w ramach którego Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 5 część A ust. 2 lit. b); art. 5 część A ust. 2 lit. d) ppkt i) tiret pierwsze; art. 8 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 9 dyrektywy 91/628.

4. Zarzut dotyczący braku miejsc odpoczynku w portach

a) Argumenty stron

87. *Komisja* zarzuca Republice Greckiej, że inspekcje nr 9211/2003 (pkt 5.2.2. sprawozdania z inspekcji) i nr 8042/2006 (pkt 5.4.2. sprawozdania z inspekcji) wykazują, że nie zapewniła, by w portach promowych lub w ich najbliższym otoczeniu były miejsca odpoczynku, gdzie zwierzęta mogłyby odpocząć przez 12 godzin po ich wyładowaniu ze statku, w przypadku gdy czas transportu morskiego wyniósł co najmniej 29 godzin. W tym względzie Komisja powołuje się w swym uzasadnieniu na uchybienie zobowiązaniu wynikającemu z pkt 48 ppkt 7 lit. b) [38] rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 i uchybienie zobowiązaniu wynikającemu z pkt 1.7 lit. b) rozdziału V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005. Tymczasem w ramach swych żądań wnosi jedynie o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

88. W odniesieniu do jednego z portów (Igoumenitsa) Komisja stwierdza, że istnieją miejsca, które mogłyby być wykorzystywane do odpoczynku, ale że niemożliwe jest ich wykorzystywanie do tego celu ze względu na brak zezwolenia wydanego w tym zakresie przez właściwe władze. Według Komisji, rząd

38 — W odniesieniu do prawidłowego sposobu przytaczania pkt 48, 7, lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 zob. pkt 5 niniejszej opinii.

grecki w swej odpowiedzi na uzasadnioną opinię wskazał, że podjął środki konieczne do zapewnienia, by w tym porcie były miejsca odpoczynku, ale nie przedstawił żadnego dowodu na to twierdzenie.

89. *Rząd grecki* uważa, że Komisja nie wymieniła żadnego konkretnego przykładu, w którym transport morski pomiędzy dwoma portami Wspólnoty przekroczyłby 29 godzin. Podnosi, że pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 nie nakłada na państwa członkowskie obowiązku zagwarantowania miejsc odpoczynku w portach; według rządu greckiego przepis ten nakłada na przewoźników obowiązek przewidywania w ramach planów trasy, która obejmuje transport morski, postojów w odpowiednich miejscach odpoczynku. Poza tym rząd grecki wskazuje, że w praktyce czas żadnego transportu pomiędzy greckim portem promowym a innym portem promowym we Wspólnocie nie przekracza 29 godzin. W tym względzie rząd grecki podnosi, że czas podróży pomiędzy portem Bari we Włoszech a głównym portem greckim Igoumenitsa nie przekracza 10 lub 11 godzin, podczas gdy czas podróży pomiędzy portem Bari a Patras nie przekracza 15 godzin.

90. W replice *Komisja* podważa argumenty rządu greckiego. Twierdzi, że ze sformułowania pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 wyraźnie wynika, że państwa członkowskie powinny zapewniać, by w portach lub ich najbliższym otoczeniu były miejsca odpoczynku. Poza tym Komisja uważa, że twierdzenie rządu greckiego, zgodnie z którym żaden przewóz pomiędzy jakimkolwiek greckim portem tranzytowym a innym portem we Wspólnocie, nie trwa dłużej niż 29 godzin, jest nieprawdziwe.

b) Dopuszczalność

91. W odniesieniu do zarzutu dotyczącego braku miejsc odpoczynku Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 i zobowiązaniu wynikającemu z pkt 1.7 lit. b) rozdziału V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005. Jednakże muszę podkreślić, że Komisja powołuje się na uchybienia zobowiązaniom wynikającym z przepisów tych dwóch aktów prawnych wyłącznie w uzasadnieniu skargi, podczas gdy w swych żądaniach twierdzi, że doszło do uchybienia jedynie zobowiązaniu wynikającemu z pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628, a nie do uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z pkt 1.7 lit. b) rozdziału V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005.

92. Punkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 stanowi, że w przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty, przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, należy zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego

najbliższym otoczeniu, chyba że czas trwania przewozu na morzu jest taki, że może on zostać objęty regułami ogólnymi zawartymi w ppkt 2–4.

93. Punkt 1.7 lit. b) rozdziału V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 stanowi, że w przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty, przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, należy zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu, chyba że czas trwania przewozu na morzu jest taki, że może on zostać objęty regułami ogólnymi zawartymi w pkt 1.2–1.4.

94. Porównanie tych dwóch przepisów pozwala stwierdzić, że obydwa obejmują taki sam obowiązek zapewniania zwierzętom odpoczynku przez dwanaście godzin w przypadku transportu morskiego stałymi połączeniami w razie załadowywania pojazdów na statki bez wyładowywania zwierząt [39]. W konsekwencji mógłby być dopuszczalny zarzut Komisji dotyczący pkt 1.7 lit. b) rozdziału V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005. Jednak w ramach swych żądań Komisja nie wnosi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniu wynikającemu z tego punktu załącznika do rozporządzenia nr 1/2005. Poza tym wyjaśniła podczas rozprawy, że przepisy dyrektywy 91/628 wystarczą do stwierdzenia w niniejszej sprawie uchybienia i że powołała się na przepisy rozporządzenia nr 1/2005 jedynie w celu udowodnienia twierdzenia, że uchybienie Republiki Greckiej miało charakter trwały. W konsekwencji w ramach niniejszego zarzutu przeprowadzę wyłącznie analizę kwestii, czy Republika Grecka nie uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

c) Ocena prawna

95. W ramach analizy niniejszego zarzutu dotyczącego braku miejsc odpoczynku należy najpierw wyjaśnić charakter obowiązków, które zgodnie z pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 spoczywają na państwie członkowskim.

96. W pierwszej kolejności w przepisie tym wprawdzie nie wskazano wyraźnie, że państwa członkowskie powinny zapewniać w portach miejsca odpoczynku dla zwierząt, ale obowiązek ten, moim zdaniem, wynika z wymogu, by zwierzęta odpoczywały przez dwanaście godzin po wyładowaniu w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu. Uważam, że nie można przyjąć argumentu rządu greckiego, zgodnie z którym tylko przewoźnicy mają na mocy ww. przepisów obowiązek przewidywania w planach trasy — która obejmuje transport morski — postojów w odpowiednich miejscach odpoczynku. Jeśli

39 — Niniejszy przypis odnosi się wyłącznie do słoweńskiej wersji językowej niniejszej opinii.

czas transportu nie może być włączony do czasu przewozu, o którym mowa w ppkt 2 i 4 rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 [40], zwierzęta podczas przewozu powinny odpoczywać w portach, a nie w innych miejscach.

97. W drugiej kolejności należy podkreślić, że błędne jest twierdzenie Komisji, iż miejsca odpoczynku są konieczne, w przypadku gdy czas transportu przekracza 29 godzin. Z ppkt 2 i 4 rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628 wynika, że maksymalne dopuszczalne czasy przewozu różnią się pomiędzy sobą i zależą od wyposażenia pojazdu, w którym zwierzęta są transportowane, i gatunku transportowanych zwierząt [41]. Czas transportu zwierząt domowych nieparzystokopytnych, bydła, owiec, kóz i świń zasadniczo nie przekracza *ośmiu godzin* [42]. Ten maksymalny czas transportu może być przedłużony, w przypadku gdy pojazdy, w których transportuje się zwierzęta, spełniają określone wymogi, na przykład istnieje odpowiednie wyścielenie podłogi pojazdu, odpowiednia ilość karmy i wody, odpowiednia wentylacja i ruchome panele umożliwiające tworzenie oddzielnych przegród [43]. Jeśli pojazdy spełniają te wymogi, maksymalny czas transportu w przypadku zwierząt nieodstawionych wynosi *dziewięć godzin*, po którym należy im zapewnić co najmniej jednogodzinny odpoczynek, a następnie transport może trwać kolejne *9 godzin*. Maksymalny czas transportu świń i zwierząt domowych nieparzystokopytnych wynosi *14 godzin* [44]. Zwierzęta wszystkich innych gatunków mogą być transportowane przez 14 godzin, po których należy im zapewnić jednogodzinny odpoczynek, a następnie transport może trwać kolejne *14 godzin* [45].

98. Z rozważań przedstawionych w pkt 97 niniejszej opinii wynika, że w szczególnych przypadkach zwierzętom należy zapewnić także odpoczynek, jeśli transport morski jest krótszy i że także w tych przypadkach należy zagwarantować miejsca odpoczynku w portach [46]. W konsekwencji nie można także uwzględnić argumentu rządu greckiego, iż miejsca odpoczynku nie są konieczne, ponieważ żaden transport morski pomiędzy greckim portem promowym a innym portem promowym we Wspólnocie nie przekracza 29 godzin.

99. Poza tym należy podkreślić, że w przypadku gdy Komisja twierdzi, że należy zagwa-

40 — W tej kwestii zob. szerzej pkt 97 niniejszej opinii.

41 — W doktrynie w odniesieniu do maksymalnych czasów transportu zwierząt M. Radford, Animal passions, animal welfare and European policy making, w: P. Craig i C. Harlow (ed.), *Lawmaking in the European Union*, Kluwer Law International, London 1998, s. 424, podnosi, że w momencie przyjęcia dyrektywy 91/628 sytuacja w tym zakresie bardzo się różniła w poszczególnych państwach.

42 — Zobacz pkt 2 rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

43 — W odniesieniu do szczegółowych przepisów dotyczących dodatkowych wymagań, jakie powinny spełniać pojazdy, zob. pkt 3 rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

44 — Zobacz pkt 4 lit. b) i c) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

45 — Zobacz pkt 4 lit. d) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628.

46 — W praktyce należy także uwzględnić fakt, że czasami trudno jest zapewnić odpoczynek w odpowiednim czasie, w momencie gdy upływa maksymalny czas transportu dopuszczalny w odniesieniu do danego gatunku zwierząt; jeśli na przykład transport morski świń trwa 23 godziny a wyładunek trwa pół godziny należy zapewnić, by miejsce odpoczynku znajdowało się w pobliżu portu. Poza tym należy uwzględnić, że Trybunał orzekł w wyroku z dnia 23 listopada 2006 r. w sprawie C-300/05 ZVK, Zb.Orz. s. I-11169, iż transport obejmuje załadunek i wyładunek; w związku z tym całkowity czas transportu jest jeszcze przedłużony.

rantować miejsca odpoczynku w portach lub w ich najbliższym otoczeniu, jeśli czas transportu przekracza 29 godzin, w sposób oczywisty uwzględnia ona czas transportu zwierząt wszystkich pozostałych gatunków, a nie szczególne przepisy dotyczące czasu transportu zwierząt nieodstawionych lub świń i zwierząt domowych nieparzystokopytnych; w tym względzie oblicza maksymalny czas transportu zgodnie z formułą „14+1+14" (14 godzin transportu + jedna godzina odpoczynku + 14 godzin transportu). Jednakże jak wynika z wyroku w sprawie Interboves [47], takie obliczenie jest nieścisłe. W tej sprawie Trybunał stwierdził, że zachowanie takiego okresu odpoczynku na pełnym morzu jest praktycznie niemożliwe do wykonania, gdyż wymagałoby ono, by po 14 godzinach na morzu statek przybił do brzegu na co najmniej 1 godzinę, zanim wyruszy w morze na kolejne 14 godzin [48]. W konsekwencji Trybunał orzekł, że w takim przypadku maksymalny czas transportu morskiego wynosi *28 godzin* [49].

100. W niniejszym przypadku Komisja powołuje się w uzasadnieniu zarzutu dotyczącego braku miejsc odpoczynku na pkt 5.2.2. sprawozdania z inspekcji nr 9211/2003 i pkt 5.4.2. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006.

101. Z pkt 5.2.2. sprawozdania z inspekcji nr 9211/2003 wynika, że w greckich portach promowych nie ma miejsc odpoczynku dla zwierząt. Właściwe władze krajowe usiłowały uzasadnić tę sytuację faktem, że możliwe jest włączenie podróży morskiej do całkowitego dopuszczalnego czasu transportu, ale inspektorzy FVO wykazali, że nie zawsze jest to możliwe. W niektórych przypadkach transport morski zwierząt z południowych Włoch do Republiki Greckiej trwał dłużej niż maksymalny dopuszczalny czas przewozu, a w konsekwencji powinny były być zapewnione miejsca odpoczynku zwierząt.

102. W pkt 5.4.2. sprawozdania z inspekcji 8042/2006 wyraźnie wskazano, że także w portach Patras i Pireus lub w ich najbliższym otoczeniu nie ma miejsc odpoczynku dla zwierząt. W najbliższym otoczeniu portu Igoumenitsa istnieje powierzchnia, która mogłaby być wykorzystywana jako miejsce odpoczynku dla transportowanych zwierząt, ale właściwe władze nie zezwoliły na wykorzystywanie jej w tym celu.

103. Z ww. sprawozdań z inspekcji wynika, że Republika Grecka w żadnym z jej portów nie zapewniła miejsca odpoczynku dla zwierząt, a w związku z tym zarzut dotyczący braku miejsc odpoczynku jest, moim zdaniem, zasadny.

47 — Wyrok z dnia 9 października 2008 r. w sprawie C-277/06, Zb.Orz. s. I-7433.

48 — Wyrok w sprawie Interboves, ww. w przypisie 47, pkt 30. Zobacz także pkt 33 opinii rzecznika generalnego P. Mengozziego z dnia 13 marca 2008 r. w sprawie Interboves (wyrok ww. w przypisie 47), z którego wynika, że jednogodzinny odpoczynek podczas transportu morskiego nie ma sensu.

49 — Wyrok w sprawie Interboves, ww. w przypisie 47, pkt 32.

d) Wynik analizy

104. Nie podejmując środków koniecznych do tego, by w portach lub w ich najbliższym otoczeniu przewidziano miejsca odpoczynku dla zwierząt po ich wyładowaniu, Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/928.

106. Komisja podnosi w szczególności, że w kilku greckich departamentach — Achaïe, Kilkis i Serres — nie przewidziano przeprowadzania inspekcji środków transportu i zwierząt albo ze względu na brak personelu w tych departamentach, albo ze względu na okoliczność, że inspekcja została już przeprowadzona w portach greckich. Komisja zauważa, że program pilotażowy, który przewidywał dodatkowe inspekcje, nie obejmował wszystkich regionów, w tym regionu Thessalie, w przypadku którego stwierdzono nieprawidłowości w ramach inspekcji nr 9211/2003.

5. Zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru kontroli środków transportu i zwierząt

a) Argumenty stron

105. *Komisja* twierdzi, że ze sprawozdań z inspekcji nr 9211/2003 (pkt 5.2.1.), nr 7273/2004 (pkt 5.5.) i nr 8042/2006 (pkt 5.5.) wynika, że Republika Grecka nie podjęła stosownych środków w celu przeprowadzania inspekcji środków transportu i zwierząt, by zapobiec niedozwolonemu transportowi drogowemu zwierząt. W ramach tego zarzutu Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 91/628 i art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005.

107. *Rząd grecki* twierdzi, że art. 8 dyrektywy 91/628 i art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, że aby doszło do naruszenia tych przepisów, trzeba wykazać całkowity brak kontroli w odniesieniu do ochrony zwierząt podczas transportu i że na właściwych władzach spoczywa obowiązek określenia sposobu, w jaki te inspekcje będą przeprowadzane i miejsca ich przeprowadzania. Artykuł 8 dyrektywy przewiduje bowiem różne formy kontroli, a nie tylko kontrolę drogową, do której odwołuje się Komisja. Rząd grecki uważa, że wprowadzenie programu pilotażowego, w ramach którego mieszane zespoły przeprowadzały inspekcje w określonych departamentach, a także nakładane na przewoźników kary i wprowadzenie różnego rodzaju procedur wzajemnej pomocy pomiędzy niektórymi państwami członkowskimi dowodzi, że władze greckie przeprowadzają inspekcje wymagane przez przepisy

prawa wspólnotowego. Tytułem dowodu rząd grecki dołącza do odpowiedzi na skargę dokumenty, które wykazują, że wydawano decyzje nakładające kary i że istnieją procedury wzajemnej pomocy [50].

108. *Komisja* odpowiada, że aby inspekcje środków transportu i zwierząt były zgodne z przepisami prawa wspólnotowego, muszą być właściwe, wystarczające i skuteczne. Zdaniem Komisji, kontrole planów trasy, jakie władze greckie przeprowadziły, nie były ani skuteczne, ani właściwe, by zapobiec niedozwolonemu transportowi drogowemu zwierząt.

b) Dopuszczalność

109. W odniesieniu do zarzutu dotyczącego niewystarczającego charakteru inspekcji środków transportu i zwierząt Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 91/628 i art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005.

110. Artykuł 8 ust. 1 dyrektywy 91/628 stanowi, że państwa członkowskie zapewniają, by właściwe organy kontrolowały przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy [51] poprzez dokonywanie niedyskryminacyjnych inspekcji: a) środków transportu i zwierząt podczas transportu drogowego; b) środków transportu i zwierząt przybywających do miejsca przeznaczenia; c) środków transportu i zwierząt na rynkach, w miejscach wysyłki, postojów i punktach przeładowania; d) szczegółowych danych w dokumentach towarzyszących. Artykuł 8 ust. 2 wymaga, by inspekcje takie były przeprowadzane na odpowiedniej próbce zwierząt, a ust. 3 by w związku z przeprowadzonymi inspekcjami właściwy organ przedkładał Komisji roczne sprawozdanie. Artykuł 8 ust. 4 stanowi, że kontrole mogą być także przeprowadzane w czasie transportu zwierząt, a ust. 5 przewiduje, że niniejszy artykuł nie dotyczy kontroli przeprowadzanych w sposób niedyskryminujący przez organy odpowiedzialne za ogólne stosowanie przepisów prawnych w państwie członkowskim.

111. Artykuł 27 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005, który, zdaniem Komisji, jest równoważny z art. 8 dyrektywy 91/628 w akapicie pierwszym przewiduje, że właściwe władze zapewniają, aby spełnione zostały wymagania niniejszego rozporządzenia poprzez przeprowadzenie niedyskryminacyjnej kontroli zwierząt, środków transportu i związanych z nimi dokumentów. Zgodnie

50 — Chodzi o decyzje nakładające grzywny: nr 1537 z dnia 17 marca 2006 r.; nr 2324 z dnia 19 kwietnia 2007 r.; nr 5505 z dnia 24 września 2007 r.; nr 1556 z dnia 23 sierpnia 2006 r.; nr 16 z dnia 8 stycznia 2007 r. i nr 2961 z dnia 2 października 2006 r. Dokumentami przedstawiającymi procedury wzajemnej pomocy pomiędzy państwami członkowskimi są dokumenty: nr 308252 z dnia 25 września 2006 r.; nr 308313 z dnia 14 listopada 2006 r.; nr 261133 z dnia 7 marca 2007 r.; nr 304840 z dnia 12 czerwca 2007 r.; nr 304908 z dnia 24 lipca 2007 r. i nr 304856 z dnia 25 czerwca 2007 r.

51 — Artykuł ten stanowi także, że właściwy organ sprawdza przestrzeganie tych wymogów zgodnie z zasadami i regułami dotyczącymi kontroli, ustalonymi w dyrektywie 90/425/EWG [dyrektywa Rady z dnia 26 czerwca 1990 r. dotycząca kontroli weterynaryjnych i zootechnicznych mających zastosowanie w handlu wewnątrzwspólnotowym niektórymi żywymi zwierzętami i produktami w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego (Dz.U. L 224, s. 29)].

z art. 27 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1/2005 tego rodzaju inspekcje muszą być przeprowadzane na odpowiedniej partii zwierząt transportowanych w obrębie każdego państwa członkowskiego każdego roku, a zgodnie z art. 27 ust. 1 akapit trzeci odsetek inspekcji wzrośnie, jeśli przepisy niniejszego rozporządzenia nie będą przestrzegane [52].

112. Porównanie obydwóch przepisów umożliwia stwierdzenie, że art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/628 określa dokładnie, gdzie należy przeprowadzić niedyskryminacyjną kontrolę środków transportu i zwierząt: podczas transportu drogowego, podczas przybycia do miejsca przeznaczenia, na rynkach, w miejscach wysyłki, postojów i punktach przeładowania; stanowi on poza tym, że właściwe władze powinny sprawdzać szczegółowe dane w dokumentach towarzyszących. Artykuł 27 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1/2005 zawiera ogólną zasadę, zgodnie z którą właściwe władze powinny przeprowadzać niedyskryminacyjne kontrole zwierząt, środków transportu i związanych z nimi dokumentów. Być może można byłoby rzeczywiście utrzymywać, że te różnice w zakresie sformułowania pomiędzy obydwoma artykułami nie mogą w rzeczywistości prowadzić do zmiany treści zobowiązań ciążących na właściwych władzach i że zgodnie z obydwoma artykułami właściwe władze mają obowiązek przeprowadzania niedyskryminacyjnych inspekcji zwierząt, środków transportu i dokumentów towarzyszących. Jednakże muszę podnieść, że art. 27 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1/2005 przyznaje właściwym władzom szerszy zakres uznania, ponieważ zgodnie z nim decydują one o tym, gdzie przeprowadzą te inspekcje i w jaki sposób. Tymczasem rodzaje inspekcji przewidziane w art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/826 są zdefiniowane w sposób kumulatywny i właściwy organ nie może z własnej inicjatywy zadecydować, jakiego rodzaju inspekcje przeprowadzi, a których nie przeprowadzi. W konsekwencji nie można, moim zdaniem, stwierdzić, że obowiązki wynikające z art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/926 i z art. 27 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1/2005 są pod każdym względem identyczne, w związku z czym Komisja nie może powoływać się na art. 27 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1/2005.

113. Artykuł 27 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1/2005, który stanowi, że inspekcje muszą być przeprowadzane na odpowiedniej partii zwierząt transportowanych, jest odpowiednikiem art. 8 ust. 2 dyrektywy 91/628, który stanowi, że inspekcje muszą być przeprowadzane na odpowiedniej próbce zwierząt, a w konsekwencji Komisja ma prawo powoływać się na ten artykuł rozporządzenia nr 1/2005. Artykuł 8 ust. 3–5 dyrektywy 91/628 nie posiada odpowiednika w art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 [53].

52 — Artykuł ten stanowi także, że odsetki zostaną ustalone zgodnie z procedurami określonymi w art. 31 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2005.

53 — Artykuł 27 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2005 mógłby być odpowiednikiem art. 8 ust. 3 dyrektywy 91/628, ale Komisja się na niego nie powołuje.

c) Ocena prawna

114. W odniesieniu do niniejszego zarzutu Komisja powołuje się na stwierdzenia zamieszczone w pkt 5.2.1. sprawozdania z inspekcji nr 9211/2003, pkt 5.5. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 i pkt 5.5. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006.

115. Z pkt 5.2.1. sprawozdania z inspekcji nr 9211/2003 wynika, że w departamentach greckich inspekcje przeprowadza się tylko w portach i w punkcie kontroli granicznej i nigdy nie dokonuje się ich w innych miejscach na trasie. Poza tym właściwe władze nie uzgodniły z policją, by ułatwiała ona inspekcje na drogach.

116. Z pkt 5.5. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 wynika, że zwołano posiedzenie z udziałem przedstawicieli z jednej strony greckiego Ministerstwa Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia, a z drugiej strony greckiego Ministerstwa Porządku Publicznego, w celu zorganizowania inspekcji na drogach; takie inspekcje zaczęto by przeprowadzać dopiero po ustanowieniu innych określonych środków administracyjnych [54]. Przedstawiciel Ministerstwa Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia przyznał, że niedozwolony transport zwierząt zawsze był bardzo rozpowszechnionym zjawiskiem w Grecji.

54 — W pkt 5.5 sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 nie określono charakteru tych środków.

117. W pkt 5.5. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia nałożyło na cztery departamenty (Kilkis, Serres, Thesprotia, Achaïe) w ramach programu pilotażowego obowiązek przeprowadzania inspekcji na drogach, przy czym policja powinna zapewnić im swe wsparcie. W reakcji na ten krok właściwe władze w departamencie Serres poinformowały, że nie zamierzają przeprowadzać takich inspekcji; właściwe władze departamentu Kilkis wskazały, że nie posiadają personelu umożliwiającego przeprowadzanie takich inspekcji; w departamencie Thesprotia dwukrotnie zaplanowano inspekcje, ale nie zostały one przeprowadzone ze względu na inne priorytety policji. Właściwe władze w departamencie Achaïe wskazały, że będą przeprowadzać inspekcje w porcie Patras i że nie potrzebują wsparcia policji, ponieważ władze portowe mają prawo do zatrzymywania pojazdów.

118. Z pkt 5.5. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika także, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zażądało od wszystkich 54 departamentów greckich wprowadzenia innych środków w celu zapobieżenia bezprawnemu transportowi. Jedynie 21 departamentów odpowiedziało na to żądanie, podczas gdy 33 departamenty w żaden sposób się do niego nie ustosunkowały. Spośród siedmiu departamentów, które były przedmiotem inspekcji inspektorów FVO, dwa (Karditsa i Trikala) odpowiedziały na to żądanie. W departamencie Karditsa na czterech przewoźników nałożono grzywny, przy czym na jednego z nich nałożono grzywnę także w departamencie Trikala.

119. W odniesieniu do niniejszego zarzutu należy najpierw wyjaśnić, że Komisja bez wątpienia powołuje się w skardze formalnie na cały art. 8 dyrektywy 91/628, ale ściśle rzecz ujmując, twierdzi, że doszło tylko do dwóch wyraźnych naruszeń.

120. Po pierwsze, jak słusznie podnosi rząd grecki [55], Komisja w ramach tego zarzutu przedstawia dowody wykazujące uchybienie zobowiązaniom przewidzianym w art. 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy 91/628, dotyczącym zapewnienia kontroli środków transportu i zwierząt podczas transportu *drogowego.* Po drugie, przedstawia dowody wykazujące niepodjęcie „innych środków" [56], które zaproponowało greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia.

121. W odniesieniu do „innych środków", które zostały wprowadzone w życie, z dowodów nie wynika, o jakie środki chodzi i czy zostały one wprowadzone w miejscu przeznaczenia, w miejscu wysyłki, w portach, czy też chodziło o kontrolę szczegółowych danych w dokumentach towarzyszących. Moim zdaniem, dowody te nie umożliwiają określenia zobowiązań przewidzianych w art. 8 dyrektywy 91/628, którym uchybiła Republika Grecka. Poza tym należy podnieść, że już stwierdziłam w ramach zarzutu dotyczącego kontroli planów trasy, że Komisja nie wykazała, iż Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 ust. 1 lit. b) i d) dyrektywy 91/628 [57]. W konsekwencji należy oddalić zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru inspekcji środków transportu i zwierząt w części odnoszącej się do uchybienia zobowiązaniu wprowadzenia w życie „innych środków" [58].

122. W ramach analizy niniejszego zarzutu skoncentruję się zatem na kwestii, czy Republika Grecka naruszyła art. 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy 91/628.

123. Moim zdaniem, na podstawie przytoczonych informacji, pochodzących ze sprawozdań z inspekcji, można stwierdzić, że zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru inspekcji środków transportu i zwierząt, w części odnoszącej się do inspekcji środków transportu i zwierząt podczas transportu *drogowego,* jest zasadny. Z ww. sprawozdań wynika bowiem, że w latach 2003–2006 inspekcja środków transportu i zwierząt

55 — Zobacz pkt 16 odpowiedzi rządu greckiego na skargę Komisji.

56 — Zobacz pkt 118 niniejszej opinii.

57 — W odniesieniu do bezzasadnego charakteru tej części zarzutu dotyczącego uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 8 ust. 1 lit. b) dyrektywy 91/628 zob. pkt 83 niniejszej opinii; w odniesieniu do bezzasadnego charakteru tej samej części zarzutu dotyczącego uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 8 ust. 1 lit. d) dyrektywy 91/628 zob. pkt 84 niniejszej opinii.

58 — W tym względzie pragnę dodać, że niemożliwe jest uwzględnienie argumentu rządu greckiego, zgodnie z którym w celu stwierdzenia naruszenia art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/628 należy udowodnić całkowity brak inspekcji środków transportu i zwierząt i że właściwe władze korzystają z pełnego zakresu uznania przy określaniu sposobu i miejsca przeprowadzania tych inspekcji. Rodzaje inspekcji, o których mowa w art. 8 ust. 1 lit. a)–d) dyrektywy 91/628, posiadają charakter kumulatywny, a nie alternatywny, i przeprowadzając inspekcje jednego rodzaju państwa członkowskie nie wywiązują się z wszystkich zobowiązań, które na nich ciążą na mocy art. 8 ust. 1 dyrektywy 91/628.

podczas transportu drogowego niemalże nie istniała. Niewystarczające inspekcje były przeprowadzane tylko w portach i w punktach kontroli granicznej, ale niemalże nigdy na drogach.

124. Należy także podnieść, że inspekcja transportu drogowego, który jest najczęstszym sposobem transportu zwierząt, jest także szczególnie ważna, ponieważ zasadniczo jest on dla zwierząt bardziej uciążliwy niż inne sposoby transportu, a warunki, w jakich są transportowane zwierzęta przeznaczone do uboju, są zazwyczaj najgorsze [59].

d) Wynik analizy

125. W odniesieniu do dowodu załączonego przez rząd grecki do odpowiedzi na skargę, w którym wykazuje on po pierwsze, że w departamentach Achaïe, zachodnia Attica, Thesprotia i Pella zostały nałożone kary, a po drugie, że władze greckie wprowadziły różne procedury wzajemnej pomocy pomiędzy władzami innych państw członkowskich, należy podnieść, że z wyjątkiem dwóch ww. środków [60], wszystkie pozostałe środki zostały wprowadzone po upływie terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii na wypełnienie zobowiązań, czyli po dniu 5 września 2006 r. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem istnienie uchybienia należy oceniać na podstawie sytuacji w momencie upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii [61]. Orzekając w przedmiocie skargi wniesionej na podstawie art. 226 WE, Trybunał nie może uwzględnić zmian, jakie zaszły pomiędzy datą uzasadnionej opinii a złożeniem skargi, ale powinien ograniczyć się do zbadania sytuacji, jaka istniała w momencie upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii. Aby dowieść wykonania zobowiązań, które na niej ciążą, Republika Grecka przytoczyła tylko dwa przykłady decyzji nakładających sankcje, wydanych przed upływem tego terminu [62], które, moim zdaniem, nie wystarczają do wykazania, że Republika Grecka wywiązała się ze zobowiązań, które na niej ciążą na mocy art. 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy 91/628 [63].

126. Nie podejmując środków koniecznych do zapewnienia skutecznego przeprowadzenia inspekcji środków transportu i zwierząt podczas transportu drogowego, Republika

59 — Zobacz B. Wilkins, (ed.), *Animal Welfare in Europe — European Legislation and Concerns*, ww. w przypisie 7, s. 3 i 4.

60 — Dwa przytoczone przypadki to: 1) wynosząca 2935 EUR grzywna administracyjna za naruszenia dyrektywy 91/628, która została nałożona w dniu 17 marca 2006 r. w departamencie Achaïe ze względu na nadmierny załadunek pojazdu i brak przestrzeni, by zwierzęta mogły pozostać w pozycji naturalnej; i 2) wynosząca 1000 EUR grzywna administracyjna za naruszenie dyrektywy 91/628, która została nałożona w dniu 23 sierpnia 2006 r. ze względu na niewłaściwy system pojenia bydła i uszkodzone urządzenie do pojenia owiec.

61 — Zobacz podobnie wyroki z dnia 25 maja 2000 r. w sprawie C-384/97 Komisja przeciwko Grecji, Rec. s. I-3823, pkt 35; z dnia 10 maja 2001 r. w sprawie C-152/98 Komisja przeciwko Niderlandom, Rec. s. I-3463, pkt 21; z dnia 17 stycznia 2002 r. w sprawie C-423/00 Komisja przeciwko Belgii, Rec. s. I-593, pkt 14; z dnia 24 czerwca 2004 r. w sprawie C-350/02 Komisja przeciwko Niderlandom, Zb.Orz. s. I-6213, pkt 31; z dnia 7 czerwca 2007 r. w sprawie C-254/05 Komisja przeciwko Belgii, Zb.Orz. s. I-4269, pkt 39; z dnia 17 stycznia 2008 r. w sprawie C-152/05 Komisja przeciwko Niemcom, Zb.Orz. s. I-39, pkt 15, i z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie C-265/06 Komisja przeciwko Portugalii, Zb.Orz. s. I-2245, pkt 25.

62 — Zobacz przypis 60 niniejszej opinii.

63 — Podczas rozprawy Republika Grecka wskazała, że wprawdzie naruszenia zostały stwierdzone przed upływem terminu wyznaczonego jej w uzasadnionej opinii na wykonanie ciążących na niej zobowiązań, ale nie przedstawiła na poparcie tego twierdzenia żadnego dowodu, a zatem moim zdaniem nie można uwzględnić tego twierdzenia.

Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy 91/628. W pozostałym zakresie zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru inspekcji środków transportu i zwierząt należy oddalić jako bezzasadny.

128. *Rząd grecki* uważa, że Komisja nie przytoczyła żadnego konkretnego faktu na poparcie swych argumentów. Podnosi, że właściwe władze nakładają na podmioty popełniające naruszenia skutecznie, proporcjonalne i odstraszające kary i przedstawia jako dowód wykaz decyzji, w których nałożono grzywny administracyjne [64].

6. Zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru kar w przypadku wielokrotnych naruszeń przepisów z zakresu ochrony zwierząt

b) Dopuszczalność

129. W ramach zarzutu dotyczącego niewystarczającego charakteru kar w przypadku wielokrotnych naruszeń przepisów z zakresu ochrony zwierząt Komisja twierdzi, że doszło do naruszenia art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628. Uważa, że odpowiednikiem tego artykułu jest art. 25 rozporządzenia nr 1/2005, a w przypadku naruszeń wielokrotnych art. 26 tegoż rozporządzenia.

a) Argumenty stron

127. *Komisja* twierdzi, że w ramach inspekcji nr 9002/2003 (pkt 5.4.5. sprawozdania z inspekcji), nr 9211/2003 (pkt 5.4. sprawozdania z inspekcji), nr 7273/2004 (pkt 6.7. sprawozdania z inspekcji) i nr 8042/2006 (pkt 5.4.3. sprawozdania z inspekcji) stwierdzono, że Republika Grecka nie podjęła właściwych środków, by na podmioty popełniające naruszenia nakładano skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary w przypadku wielokrotnych lub poważnych naruszeń przepisów z zakresu ochrony zwierząt podczas transportu. W ramach tego środka Komisja twierdzi, że doszło do naruszenia art. 18 ust. 2 dyrektywy nr 91/628 oraz art. 25 i art. 26 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2005.

130. Artykuł 18 ust. 2 dyrektywy 91/628 stanowi, że w przypadku wielokrotnego naruszania tej dyrektywy lub naruszenia powodującego dotkliwe cierpienie u zwierząt, państwo członkowskie może, bez uszczerbku dla innych nałożonych kar, podjąć środki konieczne dla naprawienia stwierdzonych nieprawidłowości, które mogą prowadzić aż do zawieszenia lub nawet wycofania zezwolenia określonego w art. 5 [część] A ust. 1 lit. a)

64 — Rząd grecki odwołuje się do decyzji nakładających grzywny, przytoczonych w przypisie 50 niniejszej opinii.

ii) tej dyrektywy. Artykuł ten stanowi także, że państwa członkowskie dokonując transpozycji do ich ustawodawstwa krajowego, przewidują środki, które podejmą celem naprawienia stwierdzonych nieprawidłowości.

131. Artykuł 25 rozporządzenia nr 1/2005 stanowi, że państwa członkowskie określają zasady nakładania kar stosowane w przypadku naruszenia przepisów tego rozporządzenia i podejmują wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Stosowane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające [65]. Zgodnie z przepisami tego artykułu państwa członkowskie mają ogólny obowiązek zapewnienia, aby kary były stosowane w przypadku naruszeń przepisów tego rozporządzenia, a nie obowiązek zapewnienia, aby kary były stosowane w przypadku wielokrotnych naruszeń, przewidzianych w art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628. W konsekwencji art. 25 rozporządzenia nr 1/2005 mógłby być co najwyżej odpowiednikiem art. 18 ust. 1 dyrektywy 91/628, który nakłada na państwa członkowskie obowiązek podjęcia odpowiednich środków zapewniających karanie każdego naruszenia przepisów tej dyrektywy, niezależnie od tego, czy zostało ono popełnione przez osobę fizyczną czy też osobę prawną. Tymczasem w skardze Komisja nie powołuje się na naruszenie art. 18 ust. 1, ale na naruszenie art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628. Ponieważ art. 25 rozporządzenia nr 1/2005 nie jest odpowiednikiem art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628, Komisja nie może, moim zdaniem, powoływać się na wspomniany art. 25.

65 — Artykuł ten stanowi także, że państwa członkowskie poinformują Komisję o tych przepisach, jak również o przepisach dotyczących stosowania art. [26] najpóźniej do 5 lipca 2006 r. oraz bezzwłocznie poinformują o wszelkich zmianach, które ich dotyczą.

132. Artykuł 26 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2005 stanowi, że w przypadku powtarzających się lub poważnych naruszeń niniejszego rozporządzenia, państwo członkowskie może czasowo zakazać przewożenia zwierząt przez swoje terytorium danemu przewoźnikowi lub w danych środkach transportu, nawet jeśli przewoźnik lub środek transportu posiada świadectwo zatwierdzenia innego państwa członkowskiego [66].

133. Z tego artykułu rozporządzenia wynika zatem jedynie możliwość *czasowego* zakazania przez państwo członkowskie przewoźnikowi przewożenia zwierząt, podczas gdy art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628 umożliwia w sposób ogólny państwu członkowskiemu podjęcie środków koniecznych dla naprawienia stwierdzonych nieprawidłowości, prowadzących aż do zawieszenia lub nawet wycofania zezwolenia. Możliwości, jakimi dysponuje państwo członkowskie, by karać powtarzające się naruszenia na mocy art. 26 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2005, są zatem bardziej ograniczone niż możliwości przewidziane w art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628, ale szersze możliwości karania przewidziane przez tę dyrektywę obejmują a maiori ad minus czasowy zakaz przewożenia zwierząt,

66 — Artykuł ten stanowi także, że wprowadzenie tego zakazu jest możliwe tylko wówczas, gdy wszystkie możliwości wzajemnej pomocy i wymiany informacji określone w art. 24 zostały wykorzystane. Artykuł 24 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi, że zasady i procedury informowania ustanowione w dyrektywie Rady 89/608/EWG z dnia 21 listopada 1989 r. w sprawie wzajemnej pomocy między władzami administracyjnymi państw członkowskich i współpracy między państwami członkowskimi a Komisją w celu zapewnienia prawidłowego stosowania ustawodawstwa dotyczącego spraw weterynaryjnych i zootechnicznych (Dz.U. L 351, s. 34) stosują się do celów niniejszego rozporządzenia, podczas gdy ust. 2 tego artykułu stanowi, że każde państwo członkowskie przekazuje szczegółowe informacje dotyczące punktu kontaktowego do celów niniejszego rozporządzenia, w tym adres elektroniczny, jeżeli taki istnieje, w ciągu trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, jak również każdą aktualizację tego rodzaju danych. Komisja przekazuje szczegółowe informacje dotyczące punktu kontaktowego innym państwom członkowskim w obrębie Stałego Komitetu ds. Łańcucha Pokarmowego i Zdrowia Zwierząt.

przewidziany we wspomnianym rozporządzeniu. W konsekwencji Komisja może, moim zdaniem, powoływać się na art. 26 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2005.

c) Ocena prawna

134. Komisja dowodzi zasadności niniejszego zarzutu, powołując się na pkt 5.4.5. sprawozdania z inspekcji nr 9002/2003, pkt 5.4. sprawozdania z inspekcji nr 9211/2003, pkt 6.7. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 i pkt 5.4.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006.

135. Z pkt 5.4.5. sprawozdania z inspekcji nr 9002/2003 wynika, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia ustanowiło system kontroli zgodności z przepisami w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu i uboju. System ten oparty jest na wykazach kontrolnych mających na celu rejestrację kontroli przeprowadzonych podczas transportu i uboju, z których następnie sporządza się streszczenia wyników uzyskanych podczas tych inspekcji. Zgodnie z tym systemem pierwsze naruszenie przepisów z zakresu ochrony zwierząt jest karane pisemnym upomnieniem, drugie naruszenie grzywną administracyjną [67], a trzecie wszczęciem postępowania karnego.

136. Z pkt 5.4.5. sprawozdania z inspekcji nr 9002/2003 wynika także, że niektóre kontrole przeprowadzone przez właściwe władze zostały zweryfikowane i że stwierdzono nieprawidłowości z tym zakresie [68].

137. W pkt 5.4. sprawozdania z inspekcji nr 9211/2003 wskazano, że w 2002 r. wystosowano 9 upomnień ustnych, skierowano 16 upomnień pisemnych i nałożono jedną grzywnę administracyjną łącznie za 26 naruszeń. Ani w 2001 r., ani w 2002 r. nie zawieszono ani nie wycofano żadnego zezwolenia na transport. Ustalono, że zaproponowano cztery grzywny w wysokości 3000 EUR w celu ukarania naruszeń popełnionych w jednym departamencie, które nie zostały jednak nałożone.

138. W pkt 6.7. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004 wskazano, że system kar nie jest skuteczny, ponieważ podstawowe kontrole są

67 — Za naruszenie przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu przewidziana jest grzywna w wymiarze od 3000 do 15 000 EUR, a także zawieszenie lub wycofanie zezwolenia na transport, podczas gdy za naruszenie przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas uboju przewidziana jest grzywna w wymiarze od 1500 do 3000 EUR.

68 — Nieprawidłowości te obejmowały na przykład transport 2345 świń z Niderlandów, z których 184 było martwych w momencie przybycia, a 150 było w złym stanie. Właściwe władze lokalne poinformowały o tym greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia, które z kolei poinformowało o tym właściwe władze niderlandzkie i Komisję.

niedokładne, liczba upomnień pisemnych nieznaczna, a procedury wykonania kar są problematyczne.

139. Z pkt 5.4.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika, że greckie Ministerstwo Trwałego Rozwoju i Żywienia nałożyło na właściwe władze w departamentach obowiązek wystosowania pisemnego upomnienia w przypadku pierwszego naruszenia, które nie wiązało się z dotkliwymi cierpieniami zwierząt, i nakładania grzywien administracyjnych za wielokrotne naruszenia. Zobowiązano je do wycofywania zezwolenia przewoźnika, w przypadku gdy po nałożeniu na niego grzywny administracyjnej nadal narusza on ustawodawstwo wspólnotowe w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu. Zażądało ono również, by nakładały one bezzwłocznie grzywnę administracyjną w przypadku gdy okazuje się, że transport zwierząt odbywał się bez koniecznego zezwolenia lub na podstawie zezwolenia, które utraciło ważność. Podczas kontroli wprowadzania w życie tych ustanowionych przez ministerstwo wymogów okazało się, że w porcie Patras w przypadku naruszeń wystosowywano jedynie upomnienia ustne, nigdy natomiast nie kierowano upomnień pisemnych, lub że nakładano innego rodzaju kary [69]. Podczas kontroli na granicach wystosowywano jedynie upomnienia ustne, a czasami naruszenia, z którymi wiązały się dotkliwe cierpienia zwierząt, pozostawały bezkarne.

140. Moim zdaniem niniejszy zarzut jest bezzasadny.

69 — W tym względzie w pkt 5.4.3. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 nie wskazano innej formy kar.

141. Po pierwsze Komisja twierdzi w niniejszym zarzucie, że karanie wielokrotnych naruszeń jest *niewystarczające* i zmierza do udowodnienia tej okoliczności, powołując się na różne sprawozdania z inspekcji przeprowadzonych w Republice Greckiej. Tymczasem w ramach tego dowodu dane dotyczące naruszeń jednorazowych są przemieszane z danymi dotyczącymi wielokrotnych naruszeń. Komisja usiłuje zatem wykazać wielokrotne naruszenia, powołując się także na dane dotyczące naruszeń jednorazowych. Po drugie, dane, które Komisja przytacza w skardze i które wynikają ze sprawozdań z inspekcji, są nieprecyzyjne i ogólne. W żadnym punkcie sprawozdań z inspekcji wyraźnie nie wskazano, ile razy dokonano naruszeń lub czy chodzi o wielokrotne naruszenia popełniane przez ten sam podmiot, a także nie dostarczono żadnych informacji na temat wagi wielokrotnych naruszeń. Poza tym z tego dowodu przedstawionego przez Komisję wynika, że nałożono kilka kar, głównie w postaci upomnień ustnych i pisemnych.

d) Wynik analizy

142. W konsekwencji należy według mnie oddalić jako bezzasadny zarzut dotyczący niewystarczającego charakteru sankcji nakładanych w przypadku wielokrotnych naruszeń przepisów z zakresu ochrony zwierząt, w ramach którego Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 18 ust. 2 dyrektywy 91/628 i art. 26 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2005.

7. Wynik analizy zarzutów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu

143. W świetle powyższych rozważań jestem zdania, że Republika Grecka nie podejmując środków koniecznych, aby przewidzieć w portach lub w ich najbliższym otoczeniu miejsca odpoczynku dla zwierząt po wyładowaniu i aby zapewnić skuteczne przeprowadzanie inspekcji środków transportu i zwierząt podczas transportu drogowego, uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika i art. 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy Rady 91/628.

C — *Analiza zarzutów podniesionych w odniesieniu do ochrony zwierząt podczas ich zabijania*

1. Wprowadzenie

144. Każdego roku w rzeźniach w Unii Europejskiej zabija się blisko 360 milionów świń, owiec, kóz i krów i ponad cztery miliardy drobiu [70]. Aby uniknąć niepotrzebnego cierpienia tych zwierząt podczas ich zabijania, konieczne jest nienaganne postępowanie i stałe utrzymywanie w dobrym stanie miejsc, w których ogłusza się i zabija zwierzęta. Ogłuszanie przeprowadza się obecnie różnymi sposobami, takimi jak elektronarkoza, wstrząs, poddanie działaniu dwutlenku węgla lub pistolet bolcowy [71]. Jednak w ciągu ostatnich lat przeprowadzono liczne badania w tym zakresie [72] i została wprowadzona nowa technologia, w związku z czym niektóre sposoby ogłuszania przewidziane w dyrektywie 93/119 stały się przestarzałe. Biorąc pod uwagę, że przewidziano, iż ta dyrektywa zostanie w przyszłości zastąpiona przez nowe rozporządzenie [73], które uwzględni nowe osiągnięcia naukowe w zakresie sposobów ogłuszania i uboju, tym ważniejsze jest, by państwa członkowskie przestrzegały przewidzianego w dyrektywie 93/119 poziomu ochrony zwierząt podczas uboju.

2. Zarzut dotyczący ogłuszania zwierząt podczas uboju

a) Argumenty stron

145. *Komisja* zarzuca Republice Greckiej, że nie przyjęła właściwych środków, by zapewnić

70 — Informacje są zawarte w uzasadnieniu wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady w sprawie ochrony zwierząt podczas ich uśmiercania [COM(2008) 553 wersja ostateczna, s. 3].

71 — Zobacz pkt 1 A. załącznika C do dyrektywy 93/119.

72 — A zatem np. D.B. Wilkins, (ed.), *Animal Welfare in Europe. European Legislation and Concerns*, (ww. w przypisie 7), s. 3, podnosi, że na podstawie badań przeprowadzonych w zakresie metod ogłuszania wiemy w tej kwestii o wiele więcej, na przykład o napięciu prądu elektrycznego, które jest konieczne do tego, aby zwierzę utraciło świadomość, o produkcji pistoletów bolcowych penetrujących i stosowaniu dwutlenku węgla do ogłuszania świń.

73 — Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady w sprawie ochrony zwierząt podczas ich uśmiercania [COM(2008) 553 wersja ostateczna, s. 3].

przestrzeganie przepisów w zakresie ogłuszania zwierząt podczas uboju i w ten sposób uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 3, art. 5 ust. 1 lit. d) i art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/119.

146. Komisja wskazuje, że podczas inspekcji nr 9002/2003 (pkt 5.4.4. sprawozdania z inspekcji), nr 7273/2004 (pkt 5.6. sprawozdania z inspekcji) i nr 8042/2006 (pkt 5.7. sprawozdania z inspekcji) FVO stwierdziło, że w niektórych rzeźniach kontrola ogłuszania świń i bydła była niewystarczająca i w konsekwencji istniała możliwość, że zwierzęta nie były skutecznie ogłuszane. Podobnie stwierdzono, że odstęp czasu pomiędzy ogłuszeniem a wykrwawieniem był zbyt długi, w związku z czym zwierzęta mogły odzyskiwać świadomość.

147. Poza tym Komisja utrzymuje, że w ramach inspekcji nr 8042/2006 FVO ponownie stwierdziło nieprawidłowości w zakresie ogłuszania zwierząt. Inspektorzy FVO stwierdzili, między innymi, brak utrzymywania w dobrym stanie narzędzi do ogłuszania, nieprawidłowe funkcjonowanie tych narzędzi i zbyt długie odstępy czasu pomiędzy ogłuszaniem a wykrwawianiem. Komisja wskazuje również, że jej obowiązkiem jest określenie, czy szybko i skutecznie stosuje się narzędzia konieczne do ogłuszenia i uboju, by oszczędzić zwierzętom ewentualnych cierpień.

148. *Rząd grecki* twierdzi, że argumenty Komisji są nieprecyzyjne i zbyt ogólne i że nie przytacza ona na ich poparcie żadnego konkretnego przypadku naruszenia ustawodawstwa wspólnotowego. Rząd grecki podkreśla, że stwierdzone nieprawidłowości są w każdym razie minimalne i dotyczą tylko pojedynczych przypadków, w odniesieniu do których nałożono odpowiednie kary. Uważa ponadto, że zaradził tym nieprawidłowościom, organizując różnorodne seminaria szkoleniowe dla weterynarzy.

b) Ocena prawna

149. Zgodnie z art. 3 dyrektywy 93/119 podczas przemieszczania, przetrzymywania, krępowania, ogłuszania, uboju lub zabijania oszczędza się zwierzętom wszelkiego zbędnego niepokoju, bólu i cierpienia. Artykuł 5 ust. 1 lit. d) dyrektywy 91/119 stanowi, że zwierzęta jednokopytne, przeżuwacze, świnie, króliki i drób sprowadzone do rzeźni w celu uboju są wykrwawiane zgodnie z przepisami załącznika D do tej dyrektywy. Załącznik ten zawiera bardziej szczegółowe przepisy w zakresie wykrwawiania zwierząt; pkt 1 tego załącznika stanowi, że wobec zwierząt, które zostały ogłuszone, wykrwawianie musi rozpocząć się jak najszybciej po ogłuszeniu i musi być przeprowadzone w sposób, który doprowadzi do szybkiego, obfitego i całkowitego wykrwawienia. W każdym razie wykrwawienie musi być przeprowadzone przed odzyskaniem świadomości przez zwierzę.

150. Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/119 narzędzia, pęta, inny sprzęt i instalacje używane do ogłuszania lub zabijania muszą być zaprojektowane, wykonane, utrzymywane i używane w taki sposób, aby uzyskać szybkie i skuteczne ogłuszenie lub zabicie, zgodnie z przepisami tej dyrektywy; artykuł ten stanowi także, że właściwy organ sprawdza, czy narzędzia, pęta i inny sprzęt używany do ogłuszania i zabijania zgodne są z powyższymi zasadami, oraz regularnie sprawdza, czy są one w dobrym stanie i pozwalają na osiągnięcie wyżej wymienionego celu.

151. W ramach niniejszego zarzutu Komisja twierdzi zatem, że doszło do uchybienia trzem zobowiązaniom, polegającym na:

— oszczędzeniu zwierzętom cierpień przed i podczas ich uboju (art. 3 dyrektywy 93/119);

— szybkim i skutecznym wykrwawianiu zwierząt (art. 5 ust. 1 lit. d) w związku z przepisami załącznika D do dyrektywy 93/119);

— zapewnieniu dobrego stanu i skutecznego używania instalacji służących do ogłuszania i zabijania zwierząt (art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/119).

152. Komisja dowodzi naruszenia za pomocą stwierdzeń zamieszczonych w kilku sprawozdaniach z inspekcji.

153. Z pkt 5.4.4. sprawozdania z inspekcji nr 9002/2003 wynika, że w trzech rzeźniach, które były przedmiotem inspekcji inspektorów FVO, sprzęt służący do ogłuszania zwierząt i jego utrzymanie w dobrym stanie były co do zasady zgodne z przepisami wspólnotowymi, z wyjątkiem jednej rzeźni do uboju świń, w której świnie nie były skutecznie ogłuszane narzędziem do wywoływania elektrowstrząsów. Problemy pojawiały się także w momencie samego ogłuszania zwierząt. W jednej z rzeźni krępowanie, ogłuszanie i wykrwawianie tylko trzech krów trwało godzinę; poza tym odstęp czasu pomiędzy ogłuszeniem a ubojem dwóch świń wynosił 120 sekund, co oznacza, że zwierzęta mogły odzyskać świadomość.

Podobnie podczas uboju owiec odstęp czasu pomiędzy ogłuszeniem a ubojem był tak długi (37 sekund), że zwierzęta mogły odzyskać świadomość. Wykonanie tych procedur umożliwia stwierdzenie, że w ich toku pojawiły się nieprawidłowości i że nie były prowadzone rutynowo.

154. Nieprawidłowości podczas uboju zwierząt w wielu rzeźniach zostały przytoczone również w pkt 5.6. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004. W rzeźni w departamencie Fthiotida nie było sprzętu do pojenia zwierząt w instalacjach do czasowego ich przetrzymywania, poza tym grunt nie był płaski. W departamencie Larisa stwierdzono nieprawidłowości w rzeźni, w przypadku której przed inspekcją wskazano, że nie działa w niej sprzęt [74]. W innej poddanej inspekcji rzeźni nie było prądu do elektrycznego ogłuszania zwierząt. W departamencie Trikala ogłuszanie świń w rzeźni będącej przedmiotem inspekcji inspektorów było nieskuteczne, a odstęp czasu pomiędzy ogłuszaniem a ubojem był zbyt długi. Ogłuszanie świń także było nieskuteczne i w tym zakresie urządzenia zamienne do ogłuszania były niedostępne.

155. Liczne nieprawidłowości podczas uboju zwierząt przytoczono także w pkt 5.7. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006. I tak w rzeźni, którą skontrolowano w departamencie Kilkis, inspektorzy FVO stwierdzili liczne nieprawidłowości [75]. Podobnie było w przypadku departamentów Serres [76], Thesprotia [77], Messinia [78], Laconia [79] i Ilia [80].

156. W odniesieniu do uchybienia zobowiązaniu do oszczędzenia cierpień zwierzętom przed i podczas uboju (art. 3 dyrektywy 93/119) uważam, że zarzut Komisji jest zasadny. Z punktów 153–155 niniejszej opinii wynika, że w większości rzeźni, które inspektorzy FVO podali inspekcji, wykryto

74 — Dokładniej, w tej rzeźni nie było opasek uciskowych służących do ogłuszania zwierząt, monitorów wyświetlających napięcie prądu, urządzeń do wymiany w celu ogłuszania, a zaciski do elektrowstrząsów nie były odpowiednio czyszczone.

75 — Wśród tych nieprawidłowości należy wymieć nieskuteczne ogłuszanie bydła, utrzymywanie w złym stanie i niewystarczające czyszczenie urządzeń do przywiązywania, utrzymywanie w złym stanie urządzeń do ogłuszania zwierząt wszystkich gatunków, niewłaściwe funkcjonowanie pistoletu bolcowego penetrującego i elektrycznego urządzenia do ogłuszania owiec, a przy tym brak było stosownych urządzeń zamiennych do ogłuszania.

76 — W departamencie Serres w jednej z trzech rzeźni przestrzeń do przyjmowania zwierząt była niewystarczająca, a właz do kanału ściekowego nie był przykryty; poza tym nie funkcjonowały instalacje do pojenia zwierząt. W drugiej rzeźni sprzęt do ogłuszania młodych przeżuwaczy był nieodpowiedni. W rzeźni dla drobiu fosy były odkryte, a instalacje do przywiązywania drobiu były nieodpowiednie, woda w zbiorniku na wodę przeznaczoną do pojenia drobiu przelewała się. Podczas ogłuszania napięcie było zbyt słabe, w związku z czym drób nie był skutecznie ogłuszany.

77 — W obydwu rzeźniach, które były przedmiotem inspekcji w departamencie Thesprotia, inspektorzy FVO wykryli nieodpowiednie urządzenia do ogłuszania, brak urządzeń do wymiany w celu ogłuszania, utrzymywanie w złym stanie instalacji do pojenia zwierząt. W jednej z nich ubój został zarejestrowany w momencie późniejszym niż rzeczywiście miał miejsce, ponieważ w dniu przeprowadzania uboju nie zostało jeszcze wydane zezwolenie.

78 — W departamencie Messinia inspektorzy FVO wykryli zbyt długie odstępy czasu pomiędzy ogłuszaniem a ubojem, a także brak urządzeń do wymiany w celu ogłuszania.

79 — W departamencie Laconia inspektorzy FVO stwierdzili w niedawno założonej rzeźni zbyt długie okresy czasu pomiędzy ogłuszaniem a ubojem świń, utrzymywanie w złym stanie pistoletu bolcowego penetrującego i niedziałające urządzenie do mierzenia ogłuszania zwierząt za pomocą prądu elektrycznego.

80 — W departamencie Ilia stwierdzono zbyt długie odstępy czasu pomiędzy ogłuszaniem a zabijaniem oraz fakt, że monitor do mierzenia napięcia prądu nie wyświetlał dokładnych danych.

nieprawidłowości w zakresie procedury ogłuszania zwierząt, co spowodowało ich cierpienia. Można także stwierdzić, że praktyka ta ma charakter trwały, ponieważ chodzi o liczne naruszenia stwierdzone w latach 2003–2006. Poza tym nieprawidłowości stwierdzone przez inspektorów FVO mają charakter konkretny: nazwy departamentów, w których wykryto nieprawidłowości w rzeźniach będących przedmiotem inspekcji wyraźnie zostały przytoczone w sprawozdaniach. Liczba poddanych inspekcji rzeźni i departamenty, w których się one znajdują, są wyraźnie wskazane w sprawozdaniach; podobnie nieprawidłowości, które stwierdzono w tych rzeźniach, są dokładnie opisane. Nie można zatem uwzględnić argumentu rządu greckiego, iż argumenty Komisji są nieprecyzyjne i zbyt ogólne. Nie można także według mnie uwzględnić argumentu rządu greckiego, iż zaradzono tym nieprawidłowościom poprzez zorganizowanie szkoleń dla weterynarzy. Nawet jeśli szkolenia dla weterynarzy były wysokiej jakości, nie gwarantują one bowiem, że przepisy wspólnotowe w zakresie ochrony zwierząt podczas uboju są w praktyce przestrzegane. A zatem, moim zdaniem, Republika Grecka uchybiła wynikającemu z art. 3 dyrektywy 93/119 zobowiązaniu do oszczędzenia cierpień zwierzętom przed i podczas uboju.

157. W odniesieniu do uchybienia zobowiązaniu zabijania zwierząt szybko i skutecznie [art. 5 ust. 1 lit. d) w związku z przepisami załącznika D do dyrektywy 93/119] Komisja, moim zdaniem, nie przedstawiła żadnego dowodu. Większość ze wspomnianych naruszeń przytoczonych w sprawozdaniach z inspekcji dotyczy nieprawidłowości, które miały miejsce podczas ogłuszania zwierząt, nieprawidłowości związanych ze zbyt długimi odstępami czasu pomiędzy ogłuszeniem a ubojem, a także utrzymywania w nieodpowiednim stanie instalacji używanych do ogłuszania i uboju. Jednakże w żadnym miejscu w sprawozdaniach z inspekcji nie wskazano, że stwierdzono niezgodne z prawem zabijanie zwierząt. Należy zatem, moim zdaniem, oddalić jako bezzasadną część zarzutu, w której Komisja twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniom, które ciążą na Republice Greckiej na mocy przepisów art. 5 ust. 1 lit. d) w związku z przepisami załącznika D do dyrektywy 93/119.

158. W odniesieniu do uchybienia zobowiązaniu do zapewnienia dobrego stanu i skutecznego używania instalacji służących do ogłuszania i zabijania zwierząt (art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/119) twierdzę, że ten zarzut Komisji jest zasadny. W sprawozdaniach z inspekcji przytoczono liczne nieprawidłowości związane z utrzymywaniem w dobrym stanie i używaniem tych instalacji. Z ww. sprawozdań z inspekcji można wywieść, że cierpienia zostały u zwierząt spowodowane utrzymywaniem w złym stanie, nieprawidłowym funkcjonowaniem i niewłaściwym używaniem instalacji do ogłuszania i zabijania zwierząt. Naruszenia te trwały przez dosyć długi okres czasu — od 2003 r. do 2006 r. Uważam zatem, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/119.

c) Wynik analizy

159. W konsekwencji uważam, że Republika Grecka nie podejmując środków w celu zapewnienia przestrzegania przepisów dotyczących ogłuszania zwierząt podczas uboju, uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 3 i art. 6 ust. 2 dyrektywy 93/119.

3. Zarzut dotyczący gwarancji przeprowadzania koniecznych inspekcji i kontroli w rzeźniach

a) Argumenty stron

160. W odniesieniu do zarzutu dotyczącego gwarancji przeprowadzania koniecznych inspekcji i kontroli w rzeźniach *Komisja* twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 93/119.

161. Zdaniem Komisji, w ramach inspekcji nr 7273/2004 (pkt 5.6. sprawozdania z inspekcji) i nr 8042/2006 (pkt 5.7. sprawozdania z inspekcji) stwierdzono liczne nieprawidłowości w rzeźniach, a Republika Grecka nie podjęła koniecznych środków, by w rzeźniach przeprowadzano we właściwy sposób inspekcje i kontrole. Zarzuca ona zasadniczo rządowi greckiemu, że nie wykonał w pełni planu działań, jaki ogłosił w celu zapewnienia inspekcji w rzeźniach. W planie tym przewidziano przeprowadzenie do końca 2001 r. ponownej inspekcji wszystkich rzeźni w departamentach greckich. Poza tym zarzuca władzom greckim, że nie współpracowały w wystarczający sposób z inspektorami FVO. Komisja odwołuje się do przykładu, w którym rzeźnia, która powinna być skontrolowana przez inspektorów, była niedostępna, ponieważ właściwe biuro weterynaryjne zainteresowanego departamentu zawiesiło jej działalność dwa tygodnie przed kontrolą FVO. Podnosi także brak możliwości dostępu do niektórych rzeźni, które powinny być poddane kontroli, ze względu na strajki, które zostały ogłoszone dzień przed kontrolą.

162. *Rząd grecki* twierdzi, że ma trudności z rozpoznaniem uchybienia, które jest mu zarzucane. W każdym razie uważa, że nie można mu zarzucać uchybienia zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 93/119, ponieważ właściwi lekarze weterynarii przeprowadzili właściwą kontrolę, gdyż zostały zorganizowane seminaria szkoleniowe i wszystkie rzeźnie zostały ponownie skontrolowane.

163. *Komisja* podważa te argumenty rządu greckiego i twierdzi, że o ile prawdą jest, że organizacja seminariów stanowi pozytywny środek, nie może ona z pewnością stanowić jedynego rozwiązania przyjętego wobec spornej praktyki o charakterze trwałym.

b) Ocena prawna

164. W ramach niniejszego zarzutu Komisja twierdzi, że Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 93/119, zgodnie z którym w celu zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą przeprowadzane są w rzeźniach inspekcje i kontrole na odpowiedzialność właściwego organu, który przez cały czas ma wolny dostęp do wszystkich części rzeźni. Jednakże takie inspekcje i kontrole mogą być przeprowadzane w tym samym czasie co kontrole przeprowadzane w innych celach.

165. Komisja dowodzi naruszenia obowiązków przez Republikę Grecką dotyczących inspekcji i kontroli w rzeźniach, powołując się na pkt 5.6. sprawozdania z inspekcji nr 7273/2004, z którego wynika, że greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia w dniu 11 lipca 2001 r. zażądało od właściwych władz w każdym z departamentów, aby przeprowadziły inspekcję wszystkich rzeźni w celu określenia, czy w rzeźniach tych przestrzega się przepisów dyrektywy 93/119. Pierwotnym terminem wyznaczonym w celu wykonania tego obowiązku był koniec 2001 r. Ten obowiązek przeprowadzenia inspekcji nie został spełniony w wyznaczonym terminie; w sierpniu 2003 r. ministerstwo doręczyło właściwym władzom w każdym departamencie zrewidowany wykaz kontrolny i wzór streszczenia sprawozdań z inspekcji i wyznaczyło na koniec lutego 2004 r. nowy termin na przeprowadzenie inspekcji. We wrześniu 2004 r. ministerstwo zażądało od właściwych władz w każdym departamencie poinformowania do 17 września 2004 r. o wynikach przeprowadzonych inspekcji, ale pod koniec inspekcji nr 7273/2004, która trwała od 4 do 8 października 2004 r. właściwe władze z 50% departamentów wciąż nie przedstawiły wyników inspekcji.

166. Następnie z pkt 5.7. sprawozdania z inspekcji nr 8042/2006 wynika, że terminy wyznaczone na przedstawienie wyników inspekcji nieustannie były odraczane i że ostatecznie termin został wyznaczony na 30 lipca 2005 r. W trakcie inspekcji nr 7273/2004, która trwała od dnia 21 lutego do dnia 1 marca 2006 r. greckie Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich i Żywienia zostało poinformowane, że właściwe władze w 38 z 54 departamentów przeprowadziły inspekcję w rzeźniach. A zatem z tego sprawozdania z inspekcji wynika, że inspekcje zostały przeprowadzone w 70,37% departamentów, natomiast w 29,63% departamentów ich nie przeprowadzono.

167. Moim zdaniem, na podstawie tych danych możliwe jest stwierdzenie zasadności zarzutu, w którym Komisja twierdzi, że Republika Grecka nie przeprowadziła inspekcji w rzeźniach i w ten sposób uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 93/119.

168. Po pierwsze, z ww. danych wynika, że Republika Grecka nie zapewniła przeprowadzania skutecznych inspekcji w rzeźniach, ponieważ terminy wykonania inspekcji nieustannie były odraczane, a właściwe władze nie

przeprowadziły tych inspekcji w wyznaczonym czasie. Po drugie, po wielokrotnym odroczeniu terminu, a dokładniej *po upływie ponad czterech lat* od pierwotnie wyznaczonego na koniec 2001 r. terminu, właściwe władze przeprowadziły inspekcje zaledwie w 70,37% departamentów. Fakty te dowodzą, że władze greckie wprowadziły praktykę o charakterze trwałym polegającą na nieprzeprowadzaniu inspekcji w rzeźniach.

c) Wynik analizy

169. W odniesieniu do braku współpracy władz greckich z inspektorami FVO, należy podkreślić, że obowiązek współpracy właściwych władz z inspektorami FVO nie wynika z art. 8 dyrektywy 93/119 [81]. Poza tym Komisja wskazała podczas rozprawy, że powoła się na brak współpracy władz greckich jako odrębny zarzut [82].

170. Moim zdaniem, należy zatem stwierdzić, że Republika Grecka, nie podejmując środków koniecznych do zapewnienia inspekcji i kontroli w rzeźniach, uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 8 dyrektywy 93/119.

171. Na podstawie wyżej przytoczonej argumentacji uważam, że Republika Grecka, nie podejmując środków koniecznych do zapewnienia inspekcji i kontroli w rzeźniach, uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 8 dyrektywy 93/119.

4. Wynik analizy zarzutów zawartych w skardze dotyczących ochrony zwierząt podczas ich uboju

172. Na podstawie analizy zarzutów zawartych w skardze dotyczących ochrony zwierząt podczas ich uboju uważam, że Republika Grecka, nie podejmując środków koniecznych do zapewnienia przestrzegania przepisów

81 — Podobny obowiązek współpracy mógłby wynikać co najwyżej z art. 14 ust. 3 tej dyrektywy, który stanowi, że państwo członkowskie, na którego terytorium przeprowadzana jest kontrola, udziela biegłym wszelkiej niezbędnej pomocy w wypełnianiu ich obowiązków. Jednak ponieważ Komisja nie twierdzi, że doszło do uchybienia zobowiązaniom wynikającym z art. 14 ust. 3 dyrektywy 93/119, nie mogę zatem uwzględnić tego artykułu w ramach analizy zarzutów podniesionych w skardze.

82 — Należy także podnieść, że w związku z brakiem współpracy władz greckich Komisja powołuje się także w uzasadnionej opinii na naruszenie art. 10 WE, ale w skardze nie twierdzi już, że doszło do naruszenia postanowień tego artykułu. Na tej podstawie można stwierdzić, że Komisja zawęziła podstawę prawną zawartą w skardze w stosunku do podstawy prawnej powołanej zawartej w uzasadnionej opinii. W konsekwencji nie mogę także uwzględnić art. 10 WE w ramach analizy zarzutów podniesionych w skardze.

z zakresu ogłuszania zwierząt podczas uboju i zapewnienia inspekcji i kontroli w rzeźniach, uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 3, art. 6 ust. 1 i art. 8 dyrektywy 93/119.

D — *W przedmiocie kosztów*

173. Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu Trybunału kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. W razie częściowego tylko uwzględnienia żądań każdej ze stron oraz w przypadkach szczególnych, Trybunał może postanowić, że każda ze stron poniesie własne koszty.

174. W niniejszej sprawie skarga Komisji jest tylko w części zasadna, proponuję zatem Trybunałowi, aby postanowił, że Komisja i Republika Grecka pokrywają własne koszty.

VI — Wnioski

175. W świetle całości powyższych rozważań proponuję Trybunałowi, aby orzekł:

1) że nie podejmując środków koniecznych:

— dla ustanowienia miejsc odpoczynku dla zwierząt po ich rozładowaniu w portach lub w ich najbliższym otoczeniu i

— dla zapewnienia skutecznych kontroli środków transportu i zwierząt podczas transportu drogowego

Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika i art. 8 ust. 1 lit. a) dyrektywy Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniającej dyrektywy 90/425/EWG oraz 91/496/EWG;

2) że nie podejmując środków koniecznych:

— dla zapewnienia przestrzegania przepisów dotyczących ogłuszania zwierząt przy uboju i

— dla zapewnienia odpowiednich inspekcji i kontroli w rzeźniach,

Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 3, art. 6 ust. 1 i art. 8 dyrektywy Rady 93/119/WE z dnia 22 grudnia 1993 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas uboju lub zabijania.

3) że skarga zostaje oddalona w pozostałym zakresie.

4) że Komisja Wspólnot Europejskich i Republika Grecka pokrywają własne koszty.