PAOLO MENGOZZI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2008. február 28. [1]

1. A jelen előzetes döntéshozatalra utalással a kérdést előterjesztő bíróság lényegében annak meghatározását kéri a Bíróságtól, hogy a 615/98/EK rendelet [2] által a 91/628/EGK irányelvre [3] való hivatkozás alapján állatoknak Roll-On/Roll-Off (Ro-Ro) kompon történő, harmadik országba irányuló szállítása esetén az említett irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának különös rendelkezései – amelyek a Közösség két pontja közötti, Ro-Ro komppal történő szállításra alkalmazandók – analógia útján alkalmazandók-e, és e rendelkezés értelmezésének módját kéri a Bíróságtól, nevezetesen, hogy elő kell-e írni szünetet 14 órás tengeri szállítást követően. Az első kérdésre adott nemleges válasz esetén a kérdést előterjesztő bíróság a Bíróságtól annak meghatározását kéri, hogy ugyanezen irányelv melléklete 48.7. pontjának a) pontja alapján a vízi úton történő szállítást követően kezdődhet-e további 29 órás közúti szállítás anélkül, hogy a korábban legalább 24 órát pihenő állatok előzetes kirakodására szükség volna. Végül a nemzeti bíróság az irányelv 5. cikke A. pontja 2.d. pontjában említett útvonalterv teljesítésének módjára kérdez rá, különösen, hogy e célból elegendő-e géppel megírt nyilatkozatban előre meghatározni a Ro-Ro kompon elvégzendő állattartási teendőket.

I – Jogi háttér

2. A 2634/97/EK tanácsi rendelettel [4] módosított, a marha- és borjúhús piacának közös szervezéséről szóló, 1968. június 27-i 805/68/EGK tanácsi rendelet [5] az élő állatok exportjára vonatkozó visszatérítés kifizetését az állatok kíméletére és különösen az állatok szállítás közbeni védelmére vonatkozó közösségi jogszabályok betartásától teszi függővé. A 805/68 rendeletet 2000. január 1-jétől felváltó, a marha- és borjúhús piacának közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1254/1999/EK tanácsi rendelet [6] 33. cikke (9) bekezdésének második albekezdése szövegszerűen átveszi

1 – Eredeti nyelv: olasz.

2 – Az élő szarvasmarhafélék szállítás közbeni kíméletével kapcsolatos export-visszatérítési előírások alkalmazására vonatkozó különleges részletes szabályok megállapításáról szóló, 1998. március 18-i 615/98/EK bizottsági rendelet (HL L 82., 19. o.).

3 – Az 1995. június 29-i 95/29/EK tanácsi irányelvvel módosított, az állatok szállítás közbeni védelméről, valamint a 90/425/EGK és a 91/496/EGK irányelv módosításáról szóló, 1991. november 19-i 91/628/EGK tanácsi irányelv (HL L 340., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 3. fejezet, 12. kötet, 133. o.). Ezen irányelvet az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről, valamint a 64/432/EGK és a 93/119/EK irányelv és a 1255/97/EK rendelet módosításáról szóló, 2004. december 22-i 1/2005/EK tanácsi rendelet (HL 2005. L 3., 1. o.) hatályon kívül helyezte. E rendelet 33. cikke mindazonáltal csak 2007. január 1-jétől írja elő a hatályon kívül helyezést.

4 – 1997. december 18-i tanácsi rendelet (HL L 356., 13. o.).

5 – HL L 148., 24. o.

6 – HL L 160., 21. o.; magyar nyelvű különkiadás 3. fejezet, 25. kötet, 339. o.

a fent hivatkozott 13. cikk (9) bekezdésének második albekezdését.

3. A 805/68 rendelet alkalmazásának részletes szabályait a 615/98 rendelet pontosítja.

4. Ez utóbbi 1. cikke kimondja, hogy az élő szarvasmarhafélék exportjára vonatkozó visszatérítés akkor fizethető ki, ha az állatok szállítása során a harmadik országbeli rendeltetési helyükön történő első kirakodásukig a 91/628 irányelv rendelkezéseit betartották.

5. A 615/98 rendelet 2. cikke alapján a Közösség területéről való kilépéskor az állatokat ellenőrizni kell. E cikk (3) bekezdése előírja, hogy a kilépés szerinti állam illetékes hatósága által kijelölt hatósági állatorvosnak kell ellenőriznie és igazolnia, hogy a) a 91/628 irányelv rendelkezéseivel összhangban az állatok alkalmasak a tervezett utazásra, b) a szállítóeszköz, amelyen az állatok elhagyják a Közösség vámterületét, megfelel a fent hivatkozott irányelv rendelkezéseinek, és c) hogy ezen irányelvnek megfelelően megtették az állatok utazás közbeni gondozásával kapcsolatos intézkedéseket.

6. A 91/628 irányelv megállapítja azokat a kritériumokat, amelyeket a tagállamoknak a szállítás során be kell tartaniuk az állatok védelme érdekében.

7. Emlékeztetni kell arra, hogy ezen irányelv alapján „szállítás" alatt az állatok szállítóeszköz használatával történő mozgatása értendő, amely az állatok be- és kirakodásával jár, és „pihenőidő" azon összefüggő időtartam az utazás folyamán, amely során az állatokat nem szállítják szállítóeszközzel.

8. A 91/628 irányelv 5. A. cikke 2d. pontja alapján a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a szállító biztosítsa, hogy a b) pontban említett útvonalterv eredeti példánya feltüntesse, hogy a szállított állatokat mikor és hol etették és itatták meg az út során, és hogy a szállítmányért felelős személyzet biztosítsa, hogy e bejegyzések szerepelnek az útvonaltervben.

9. Az említett irányelv mellékletének VII. fejezete (48. pontja) előírja az élő állatok szállítás során betartandó etetési és itatási időközöket, valamint a szállítási és pihenőidőket. A 48.2. pont alapján a szállítási idő elvben nem lépheti túl a nyolc órát, kivéve ha a szállítóeszköz eleget tesz a 3. pontban foglalt követelményeknek. A szarvasmarhafélék szállítására vonatkozóan a fenti fejezet 48.4. pontjának d) pontja rögzíti azon szabályt (úgynevezett 29 órás szabály), amely

szerint az állat számára 14 órás szállítás után legalább egy óra, az itatásra és – amennyiben szükséges – etetésre elegendő pihenő időt kell biztosítani, amelyet követően az állatokat ismét további 14 órán át lehet szállítani, majd ismét ki kell rakodni, meg kell etetni és itatni, és legalább 24 órán keresztül pihentetni kell [7].

10. Az irányelv mellékletének 48.7. pontja a vízi úton történő szállításra vonatkozóan a következőképpen rendelkezik:

„a) Az állatokat tilos vízi úton szállítani, amennyiben a maximális utazási idő meghaladja a 2. pontban meghatározott időtartamot, hacsak a 3. és 4. pontban meghatározott feltételek nem teljesülnek, az utazási és pihenőidők kivételével.

b) A Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő vízi szállítás esetében az állatokat a rendeltetési kikötőben, vagy annak közvetlen közelében lerakodás után 12 órán át pihentetni kell, kivéve ha a tengeri út időtartama olyan, hogy az utazás besorolható a 2–4. pont általános rendszerébe.”

7 – Valójában a 29 órás szabály a 48.4. pont d) pontjának pontatlan értelmezése, amely legfeljebb 28 órás szállítás esetén előírja a legalább egyórás pihenőidő szükségességét. Ebből következően az említett 29 órás szabály a szállításnak nem leghosszabb idejét határozza meg, hanem a legrövidebbet.

II – A tényállás, az előzetes döntéshozatal iránti kérelem és a Bíróság előtti eljárás

11. 2002. október 23-án a Schwaninger Martin Viehhandel – Viehexport (a továbbiakban: Schwaninger Martin) bejelentette a Zollamt Salzburg Erstattungen (salzburgi vámhivatal/visszatérítések) felé 33 szarvasmarha Albániába való kivitelét, amelyre tekintettel export-visszatérítést kért. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kiderül, hogy a szóban forgó állatokat először 14 órás időközön át közúton szállították Ausztriából Triesztig (Olaszország), ahol kirakodták és 24 órán át pihentették őket, mielőtt Ro-Ro kompon az albániai rendeltetési állomásig folytatták az utat. A tengeren történő szállítás Durrësig (Albánia) 41 órán és 30 percen keresztül tartott, és rögtön egy négy és fél órás közúti szállítással folytatódott Lushnjáig (Albánia), a rendeltetési állomásig, ahol az állatokat egy összesen 46 órás utazást követően kirakodták.

12. A salzburgi vámhivatal elutasította a Schwaninger Martin által benyújtott, export-visszatérítés kifizetése iránti kérelmet, mivel úgy vélte, hogy a szóban forgó szállítás sértette a közösségi állatvédelmi szabályozást, különösen a 91/628 irányelvnek a tengeri szállítás során az etetési és időközökre vonatkozó előírásait. Megállapította ugyanis, hogy a benyújtott útvonalterv nem tartalmazta az etetési és itatási időközöket a tengeri szállítás során, sem az e műveletekért felelős személy

tájékoztatását, és e körülményekből azt a következtetést vonta le, hogy az állatokat 46 órán át nem etették és nem itatták meg. E tekintetben irrelevánsnak tekintette a járművezető utólag benyújtott, esküvel egyenértékű nyilatkozatát, amely a kompon történő szállítás során az etetési és itatási órákra vonatkozó információkat tartalmazta.

13. A Schwaninger Martin keresetet nyújtott be a salzburgi vámhivatal ezen elutasító határozata ellen az Unabhängiger Finanzsenat (független pénzügyi bíróság) előtt, amely – mivel úgy vélte, hogy kétségek merülnek fel a vonatkozó közösségi jogszabály értelmezését illetően – felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) A […] 615/98 […] rendeletet úgy kell-e értelmezni, hogy a […] 91/628 irányelv melléklete [48. pontja 7. b) pontját] analóg módon alkalmazni kell a Közösségen belüli valamely földrajzi pont és harmadik országban található valamely földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő vízi szállításra is?

2) Amennyiben az első kérdésre igennel kell válaszolni, a […] 91/628 irányelv melléklete [48. pontja 7. b) pontját] úgy kell-e értelmezni, hogy a szarvasmarhák szállítása során a vízi szállítás időtartama nem felel meg a 4. d) pont szabályának, amennyiben az állatok 14 órás szállítási időtartamot követően nem részesülnek legalább egy óra tartamú pihenőidőben?

3) Amennyiben az első kérdésre adott válasz nemleges, a […] 91/628 irányelv melléklete [48. pontja 7. pontjának az ebben az esetben alkalmazandó a) pontját] úgy kell-e értelmezni, hogy a Közösségen belüli valamely földrajzi pont és harmadik országban található valamely földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, Ro-Ro kompra rakodott járművekkel történő vízi szállítás időtartama irreleváns, amennyiben az állatokat rendszeresen etetik és itatják, és ilyen esetben a tehergépkocsi a rendeltetési hely szerinti kikötőben történő kirakodása után közvetlenül további 29 órás közúti szállítási időtartam kezdődik-e?

4) Amennyiben a harmadik kérdésre igennel kell válaszolni, a […] 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. pontja d) pontja ii. alpontjának első francia bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a szállítmányért felelős személyzetnek be kell jegyezni az útvonaltervbe, hogy a szállított állatokat mikor etették és itatták meg az út során, és olyan, írógéppel írt előzetes bejegyzés, amely szerint »a kompon történő szállítás ideje során az [állatok] etetése és itatása este, reggel, délben, este és reggel történik«, nem felel meg a 91/628 irányelv követelményeinek,

és ennek az a jogkövetkezménye, hogy az elvégzett állattartási teendők bejegyzésének hiánya az export-visszatérítési jogosultság elvesztéséhez vezet, amennyiben nem sikerül más módon a szükséges igazolást rendelkezésre bocsátani?”

14. A Bíróság alapokmányának 23. cikke alapján a Schwaninger Martin, a belga és osztrák kormány, valamint az Európai Közösségek Bizottsága írásbeli észrevételeket terjesztett elő. A tárgyaláson a Schwaninger Martin, a görög kormány és a Bizottság képviseltette magát.

III – Jogi elemzés

A – *Az első kérdésről*

15. A kérdést előterjesztő bíróság az első kérdéssel lényegében a 615/98 rendelet által a 91/628 irányelvre való hivatkozás hatályának pontosítását kéri a Bíróságtól, és különösen, hogy e hivatkozás alapján a Közösségen belüli valamely földrajzi pont és harmadik országban található valamely földrajzi pont közötti vízi szállítás esetében ezen irányelv melléklete 48. pontjának 7. b) pontját analógia útján alkalmazni kell-e.

16. E kérdés elemzése előtt hasznos röviden – bizonyos részletekkel – leírni azt a jogszabályi környezetet, amelybe e kérdés illeszkedik.

17. Elsőként emlékeztetni kell arra, hogy a 615/98 rendelet 1. cikke az export-visszatérítés kifizetését – az állatok szállítása során egészen harmadik országbeli rendeltetési helyükön történő első kirakodásukig – a közösségi állatvédelmi szabályozás, különösen a 91/628 irányelv által előírt követelmények betartásától teszi függővé, amelyek között az említett irányelv melléklete VII. fejezetének a szállítás során betartandó maximális szállítási időkre és a pihenési időkre vonatkozó rendelkezéseket kell megemlíteni.

18. A szarvasmarhaféléket általában nyolc órán keresztül lehet szállítani, kivéve ha a szállítási eszköz megfelel bizonyos, a szállított állatok kíméletére vonatkozó követelményeknek – az irányelv mellékletének 48.3. pontja –, ebben az esetben az utazás 29 órára növelhető, amelyet egy legalább egyórás szünettel megszakítanak, ezen idő alatt az állatokat meg kell etetni és itatni.

19. Vízi szállítás esetén az irányelv mellékletének 48.7. pontja nyolc órában rögzíti az utazás leghosszabb időtartamát, kivéve ha a szállítási eszköz megfelel a 48.3. pontban előírt feltételeknek, amikor is az utazás időtartamára és a pihenési időkre vonatkozó feltételeket nem kell betartani. Mindazonáltal Ro-Ro kompon történő, a Közösségen belüli tengeri szállítás esetén a fent hivatkozott 48.7. pont b) pontja tizenkét órás szüntetet ír elő a rendeltetési kikötőben, ha az utazás időtartama meghaladta a 48.2. pontban és a 48.4. pont d) pontjában meghatározott korlátokat (8 óra vagy 28 órás szállítás).

20. A kérdést előterjesztő bíróság annak meghatározását kéri a Bíróságtól, hogy a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontjának a) és b) alpontja közül melyik alkalmazandó olyan szállításra, amelyet – mint a jelen esetben – egy, a Közösségen belüli pontot harmadik országgal összekötő, hajóra rakodott tehergépkocsival végeznek. A kérdést előterjesztő bíróság ugyanis – megjegyezve, hogy a 48.7. pont b) pontjának szó szerinti megfogalmazása alapján e rendelkezés alkalmazhatóságát ki kellene zárni a közösségi szállításokon kívüli szállításokra – mégis úgy véli, hogy a szóban forgó cikk hatályát ki lehet terjeszteni a 615/98 rendelet által a 91/628 irányelvre történő hivatkozás alapján, amely rendelet az állatok szállítása során egészen harmadik országbeli rendeltetési helyükön történő első kirakodásukig megköveteli az irányelv által előírt követelmények betartását.

21. Véleményem szerint ilyen értelmezés több okból sem fogadható el.

22. Elsőként, amint azt a Bizottság megjegyzi, a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának – amely kizárja a hatálya alól a közösségi területen kívüli vízi szállításokat – világos megfogalmazásán kívül fennáll azon tény is, hogy a fenti rendelet – bár a 615/98 rendelet 1. cikke az export-visszatérítés kifizetése céljából kiterjeszti a 91/628 irányelv előírásainak betartását „az állatok szállításának különböző szakaszaiban a harmadik országbeli rendeltetési helyükön történő első kirakodásukig" – nem tartalmaz egyetlen konkrét rendelkezést sem azon módokra vonatkozóan, amelyek szerint az irányelv rendelkezéseit, noha kifejezetten a Közösségen belüli szállításra utalva, a rendelet keretében szintén alkalmazni kellene harmadik országokba irányuló szállításokra.

23. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy bár a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának a Közösségen kívüli szállításokra történő alkalmazása hozzájárulna a 615/98 rendeletben előírt, az állatok védelme céljának eléréséhez azáltal, hogy azonos szintű védelmet biztosít a Közösségen belüli és azon kívüli szállítás esetén, a rendszer ilyen kiterjesztése mindazonáltal a harmadik országok részéről történő együttműködéssel járna, amelyeknek a rendeltetési hely szerinti kikötőkben a közösségi szabályozás által előírt infrastruktúra- és higiénés feltételeket kellene biztosítaniuk az állatok kímélete érdekében. Ilyen eredmény összeegyeztethetetlen az államok szuverén egyenlősége elvének tiszteletben tartásával, amely a nemzetközi kapcsolatok alapja.

24. A kérdést előterjesztő bíróság által javasolt analógia útján történő kiterjesztést ennél fogva kizárja a nemzetközi jog elvei betartásának követelménye, és különösen az, hogy a közösségi szabályok alkalmazását jogilag nem lehet a „közösségi területen” [8] kívül előírni. Nem lehet az a szándéka a közösségi jogalkotónak, hogy ezen elvekkel ellentétesen járjon el, amikor az export-visszatérítés érdekében – a 615/98 rendelet 1. cikke által a 91/628 irányelvre történő hivatkozás útján – az irányelv rendelkezéseinek betartását előírja.

25. Ki kell tehát zárni a 615/98 rendelet és a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontja kombinált rendelkezéseinek a nemzeti bíróság által javasolt értelmezését, mivel ellentétes a fenti elvekkel.

26. Ezenkívül a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjában említett különös rendszer analógia útján történő kiterjesztése nem tűnik szükségesnek, tekintettel arra a tényre is, hogy nincs hiányosság a szóban forgó rendszerben a harmadik országba irányuló Ro-Ro komppal történő szállításra vonatkozóan. Ebben az esetben ugyanis az említett rendelkezés a) pontjában előírt tengeri szállításra alkalmazandó általános rendelkezéseket kell alkalmazni. Tehergépkocsinak kompon történő szállítása, bár rendelkezik bizonyos jellegzetességekkel, mindazonáltal tengeri szállításként sorolható be, mint azt megerősíti – azon körülményen kívül, hogy a Ro-Ro kompon történő szállítás esetén a b) pont kifejezetten „vízi szállításról” szól – az a tény is, hogy az irányelv melléklete I. fejezetének 26. pontjában a jogalkotó a szállítási eszközök szabályozása során a *vízi* szállítási eszközök közé sorolta e kompokat [9], és a b) pontban ugyanez a pont az ilyen szállításra pontosan előírja, hogy „i. az állatok bokszait megfelelően kell rögzíteni a járműhöz; a járművet és az állatok bokszait megfelelő megkötésre szolgáló felszereléssel kell ellátni, amelyekkel azok szilárdan a hajóhoz rögzíthetők. Ro-ro hajók fedett fedélzetén a szállított járművek számának megfelelő szellőztetést kell biztosítani. Lehetőség szerint az állatok szállításához használt járművet a friss levegőt bevezető nyílás közelében kell elhelyezni; ii. az állatok bokszainak megfelelő szellőztetését kellő számú szellőzőnyílással vagy más eszközzel kell biztosítani, figyelemmel arra, hogy a hajó zárt járműfedélzetén a levegőáramlás korlátozott mértékű. Az állatok bokszainak belsejében és annak minden szintjén elegendő helynek kell lennie, annak biztosítására, hogy a természetes testtartásban álló állatok felett megfelelő legyen a szellőztetés; iii. az állatok bokszainak minden részéhez biztosítani kell a közvetlen megközelítés lehetőségét, hogy az út során az állatok szükség szerinti ellátása, etetése, itatása elvégezhető legyen” (e feltételekről feltételezni lehet – figyelemmel az előzetes döntéshozatalra utaló határozatra –, hogy a jelen esetben ezek teljesültek, tekintettel arra, hogy az eredeti példány 15. oldalán az előzetes döntéshozatalra utaló határozat igazolja, hogy a jelen esetben az állatokat

8 – Lásd a területiség elvére vonatkozóan a 89/85., 104/85., 114/85., 116/85., 117/85. és 125–129/85. sz., Ahlström Osakeyhtiö és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1988. szeptember 27-én hozott ítélet (EBHT 1988., 5193. o.) 18. pontját. Lásd a C-286/90. sz., Poulsen és Diva Navigation ügyben 1992. november 24-én hozott ítéletet (EBHT 1992., I-6019. o.) is.

9 – Lásd ebben az értelemben a Bizottság 2003. július 22-i AGRI H4/MR D (2003) 18791 közleményét is.

olyan járműben szállították, amely a 91/628 irányelv melléklete 48.3. pontjában foglalt „további követelményeknek” megfelelt).

B – *A második kérdésről*

29. Az első kérdésre javasolt megoldás alapján nem szükséges válaszolni a Bíróság elé terjesztett második kérdésre, amellyel a nemzeti bíróság a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának alkalmazási módjainak meghatározását kéri egy Ro-Ro kompon történő tengeri szállításra a Közösségen kívül elhelyezkedő rendeltetési állomás felé.

27. Azon tény, hogy a szabályozás nem hiányos, erősíti az általam javasolt megoldást, tekintettel arra, hogy a jelen esethez hasonló esetre alkalmazandó szabályozás biztosítja az állatok kímélete céljának megvalósítását, és elkerüli – ellentétben a belga kormány által fenntartott állásponttal – a 615/98 rendelet 1. cikkében a 91/628 irányelv előírásainak betartására történő utalás hatékony érvényesülésének veszélyeztetését [10].

30. Mindazonáltal arra az esetre, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy a 48.7. pont b) pontja alkalmazandó a Ro-Ro kompon történő, Közösségen kívüli tengeri szállításra, megvizsgálom e kérdést.

28. Az idáig bemutatott megfontolások alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a kérdést előterjesztő bíróság első kérdésére olyan értelemben válaszoljon, hogy a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának különös rendelkezései, amelyek kizárólag a Közösség két pontját összekötő vízi szállításra utalnak, nem alkalmazhatók analógia útján állatoknak harmadik országba irányuló, Ro-Ro kompon történő szállítására.

31. A nemzeti bíróság különösen annak pontosítását kéri a Bíróságtól, hogy a 48.7. pont b) pontja – amely e tekintetben a 48.4. pont d) pontjára hivatkozik – alapján a Ro-Ro kompon történő huszonkilenc órás szállításnak az első 14 órás szállítási időtartamot követően legalább egy óra tartamú pihenőidőt kell-e magában foglalnia.

10 – A közösségi rendelkezések hatékony érvényesülésének megőrzését szolgáló értelmezés szükségességéről lásd különösen a C-434/97. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2000. február 24-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-1129. o.) 21. pontját és a C-403/99. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 2001. október 4-én hozott ítélet (EBHT 2001., I-6883. o.) 28. pontját.

32. Úgy vélem, hogy e kérdésre nemmel kell válaszolni.

33. Azon nehézségeken kívül ugyanis, amelyekkel a komp szembesül, ha az állatok számára pihenőidő biztosítása céljából ki kell kötnie egy kikötőben vagy annak közelében, a szóban forgó szabályozás értelmezése céljából figyelembe kell venni az e szabályozáshoz kapcsolódó célokat és különösen az irányelv mellékletének 48.7. pontja által hivatkozott 48.4. pontban előírt legalább egyórás pihenőidő lényeges funkcióját, és következésképpen a Ro-Ro kompon történő tengeri szállítás keretében ilyen jellegű pihenőidő tényleges szükségességének hiányát.

C – *A harmadik kérdésről*

34. Emlékeztetni kell arra, hogy a kérdéses legalább egyórás szünet célja, hogy a szállító számára lehetővé tegye az állatok higiéniájáról, etetéséről és itatásáról való gondoskodást. Márpedig ha egyértelműnek tűnik, hogy a közúti szállítás esetén e műveletek elvégzéséhez meg kell állítani a járművet, Ro-Ro komppal történő szállításnál nem ez a helyzet, ekkor ugyanis – mint arra a fenti 26. pontban utaltam –, az állatokat meg lehet és meg kell etetni, itatni a szállítás közben is. Továbbá mivel Ro-Ro komppal történő szállításról van szó, el lehet képzelni, hogy még ha kamionon is történik ez, az állatok nem szenvednek a közúti szállításra jellemző rázkódástól, és ebből a szemszögből nézve olyan, jobb körülmények között utaznak, amelyek fölöslegessé teszik a szóban forgó egyórás szünetet.

35. Abban az esetben, ha a Bíróság nem értene egyet az első kérdésre adott válasszal, azt javaslom, hogy a második kérdésre olyan értelemben válaszoljon, hogy a 14 órás szállítást követő egyórás szünet nem alkalmazandó azokra az állatokra, amelyeket hajóra rakodott tehergépkocsin szállítanak, ha a hajó megfelel a 91/628 irányelv melléklete I. fejezete 26. pontjának b) pontjában foglalt feltételeknek.

36. A kérdéses szállításnak tengeri szállításként történő minősítése a fenti 26. pontban azt jelenti, hogy kifejezetten e szállítási módra előírt rendelkezés hiányában a 91/628 irányelv mellékletében foglalt, vízi szállításra vonatkozó általános rendelkezések alkalmazandók a szóban forgó szállításra.

37. Ebből következően először tisztázni kell, hogy a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontjának b) pontját kellett-e alkalmazni, amely szerint „a Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő vízi szállítás esetében az állatokat a rendeltetési kikötőben vagy annak közvetlen közelében lerakodás után 12 órán át pihentetni kell, kivéve ha a tengeri út időtartama olyan, hogy az utazás besorolható a 2–4. pont általános rendszerébe.”

38. Semmiképpen sem tűnik ki az iratokból, hogy a vízi szállítás időtartamát nem tüntették fel az útvonaltervben, amelyet a 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontjának második francia bekezdése értelmében a szállítmányért felelős személyzetnek „ellenőrzés után jóvá kell hagyatnia […] az engedélyezett határátkelőhely vagy a tagállam által kijelölt kilépési hely illetékes hatóságával, miután az állatokat a hatósági állatorvos megvizsgálta, és az út folytatására alkalmasnak találta”.

39. Ésszerűen lehet tehát úgy vélni, hogy a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontjának b) pontja a jelen esetben nem alkalmazandó, és hogy egyedül a 48.7. pontjának a) pontját kell alkalmazni, amely szerint „az állatokat tilos vízi úton szállítani, amennyiben a maximális utazási idő meghaladja” a 8 órát, „hacsak a 3. és 4. pontban meghatározott feltételek nem teljesülnek, az utazási és pihenő idők kivételével”.

40. Egy tagállami és egy harmadik országbeli kikötő közötti, Ro-Ro komppal történő szállítás esetén az irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának alkalmazása – legalábbis a megfogalmazásán és a fenti 26. pont szerinti meghatározáson alapuló értelmezés szerint – mindenképpen maga után vonja a 12 órás pihenőidő kizárását a Ro-Ro kompon szállított állatoknak a rendeltetési kikötőbe érkezést követően és közvetlenül további 28 órás közúti szállítás megkezdésének lehetőségét [11], ha három feltétel teljesül: elsőként a Ro-Ro kompon történő szállítás legyen része a fent hivatkozott útvonaltervben szereplő általános utazási tervnek, ezt követően a Ro-Ro komp – amint azt a jelen esetben tanúsítja az előzetes döntéshozatalra utaló határozat eredeti példányának 15. oldala – tegyen eleget a 48.3. pontban foglalt feltételeknek, és végül, hogy a 91/628 irányelv melléklete I. fejezete 26. pontja b) pontjának i., ii. és iii. alpontjában kifejezetten előírt és a fenti 26. pontban megismételt intézkedéseket meghozták (amelyet nem lehet kizárni, amint arra utaltunk, tekintettel arra, hogy a Ro-Ro komp megfelel a fent hivatkozott 48.3. pontban előírt feltételeknek).

41. Ezen értelmező megközelítés alapján az említett pihenőidő konkrét kizárása lehetséges, ha az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban tanúsított adatokon kívül az előző pontban említett két másik adatról is szerezhető információ.

42. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat azonban kételyeket fejez ki az ilyen megközelítésnek a jelen esetre történő alkalmazási lehetőségét illetően, annak ellenére, hogy az ügy állatoknak harmadik országba

11 – Ellenkezőleg, abban az esetben, ha a szállítás két tagállami kikötőt összekötő Ro-Ro kompon történik, nem lehet *a priori* kizárni a 12 órás pihenőidőt, tekintettel arra, hogy még ha ezen időtartam az érkezés szerinti kikötő hatóságaival való együttműködést is igényli, ezen együttműködés – amely nem harmadik országokat terhelő kötelezettség – a tagállami hatóságokat terheli: ez az oka annak, hogy – amikor a Ro-Ro komppal történő szállítás meghaladja a 48.7. pont b) pontjában előírt időtartamot – a szarvasmarháknak a tagállami kikötőbe érkezésükkor biztosítani kell e pihenőidőt. Ellenben ha a szállítási idő nem haladja meg a fenti időtartamot, a szarvasmarhákat elvben nem kell pihentetni, és a szállítás közvetlenül folytatódhat.

történő szállítására vonatkozik, a 41 órás, hajón történő szállítást egy mintegy 5 órás szárazföldi szállítás követ, amely az utazás teljes időtartamát 46 órára növeli.

43. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a tanácstalansága abból ered, hogy a szóban forgó rendelkezések szó szerinti olvasatából levezethető megoldás azzal járna, hogy állatoknak egy Közösségben található és egy harmadik országbeli kikötő közötti Ro-Ro komppal történő szállítására nem vonatkozna időbeli korlát, még ha az időtartam jóval meg is haladná a 46 órát, és több napig tartana: ez az eredmény nem felelne meg a kérdéses szabályozás által követett, állatok védelmére vonatkozó célnak.

44. Márpedig e teleológiai kételyeket figyelembe kell venni. Ennek érdekében különös figyelmet kell szentelni: a) a Finanzgericht Hamburg 2006. február 2-án hozott ítéletében elfogadott, a fent hivatkozott megközelítést követő érvelés kérdést előterjesztő bíróság általi ellenzésének, és b) a fent említett elméletnek, amely szerint egy Közösségben elhelyezkedő földrajzi pont és egy harmadik országbeli földrajzi pont közötti, a jelen esethez hasonló szállítás elméletben bármely időkorlát alól kivonható.

45. Ami a kérdést előterjesztő bíróság által vitatott érvelést illeti, ez abban áll, hogy „az állatok Ro-Ro komppal történő szállításának szakaszát kétségtelenül pihenési időnek kell tekinteni” [12]. Ilyen érvelés a kérdést előterjesztő bíróság szerint nem tartható, tekintettel arra, hogy a 91/628 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének h) pontja szerint a „pihenőidő” összefüggő időtartam az utazás folyamán, mely során az állatokat nem szállítják szállítóeszközzel.

46. E panasz nem lehet meghatározó, tekintettel arra, hogy attól az időponttól kezdve, hogy a Finanzgericht Hamburg, „pihenőidőnek” minősíti az állatok Ro-Ro komppal történő szállításának szakaszát, joggal feltételezhető, hogy ilyennek tekintette azon időszakot is, amely során a kifejezetten állatok szállítására szolgáló hajóra berakodott állatokat szállítottak (ez utóbbi időszakot bizonyára nem lehet egy először tengeren, majd szárazföldön folytatott utazásba beszámítani). Azt kell tehát megállapítani, hogy ha a kérdéses kifejezést használta, ez alatt azt értette, hogy az első típusú szállítási eszközön töltött időt – hasonlóan azon minősítéshez, amelyet a második típusú eszközön töltött időre alkalmazott –, a hatása szempontjából *hasonlónak* kell tekinteni, mint a pihenési időt. Ezt tette egyébiránt a Bizottság is észrevételeiben a Bíróság előtt, amikor azt állította, hogy a Ro-Ro kompra rakodott járművek szállítását sem szállításnak, sem a 91/628 irányelv meghatározása szerinti pihenőidőnek nem lehet tekinteni.

12 – E következtetésre jutva – fejti ki az előzetes döntéshozatalra utaló határozat – a Finanzgericht Hamburg szembehelyezkedett a Verwaltungsgerichtshof Wiennel, amely 2005. június 30-án hozott ítéletében kimondta, hogy a 12 órás pihenőidő szabálya alól csak akkor lehet kivételt tenni, ha a Ro-Ro komppal történő szállítás nem haladta meg a 14 órát.

47. Azon elvet illetően, amely szerint a Közösségen belüli valamely földrajzi pont és harmadik országban található valamely földrajzi pont közötti szállítás esetén a jelen esetben felmerülőhöz hasonló szállításra elvben nem vonatkozna semmilyen időbeli korlát, ezen elméletet egy csapásra cáfolja azon tény, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság maga is – önmagának ellentmondva – a Bíróság elé terjeszt annak meghatározását kérve, hogy abban az esetben, ha a Ro-Ro kompra rakodott járművekkel történő vízi szállítás időtartama irreleváns, a tehergépkocsi a rendeltetési hely szerinti kikötőben történő kirakodása után közvetlenül további 28 órás közúti szállítási időtartam kezdődik-e (amely annak elismerését mutatja, hogy fennáll a szállítás időtartamára vonatkozó korlátozás, még akkor is, ha a szállításra közúton kerül sor harmadik országban).

48. A szóban forgó elmélet ezen első gyengeségéhez társul egy határozottabb elem: még ha az irányelv egyetlen rendelkezést sem ír elő harmadik országban közúti szállításra vonatkozóan, a rendszer általános szelleméből arra lehet gondolni, hogy az utazás 29 órás minimális időtartamát e szállításra is alkalmazni kell. Ha nem így lenne, aláásnánk a szóban forgó szabályozás állatok kíméletének biztosítására irányuló általános célját.

49. Következésképpen állatoknak a Ro-Ro kompra rakodott tehergépkocsin történő szállításának semlegeskénti minősítésével, amikor a 39–41. pontban említett feltételek teljesülnek, nem áll fenn a veszély, hogy ezen állatok szállítása, ha közvetlenül közúton folytatódik, megszakítás nélkül meghosszabbodhasson több napon keresztül, mivel ezen új szállítás feltétel nélkül csak 14 órán át tarthat, amelyet legalább egyórás pihenőidőnek kell követnie.

50. Nem ellentétesek az előző pont végén levont következtetésekkel a 91/628 irányelv melléklete 48.7. pontja b) pontjának értelmezéséből eredő nehézségekkel kapcsolatban a fenti 23. és 24. pontban kifejtettek, amely éppen a Ro-Ro kompra rakodott tehergépkocsin állatokat szállító számára előírja, hogy az állatokat a harmadik országbeli rendeltetési hely szerinti kikötőben rakodja ki 12 órás pihenésre, mivel ez az ország hatóságainak együttműködését vonja maga után, amelynek hiányában nem lenne lehetséges a közösségi szabályok alkalmazását a „közösségi területen kívül” előírni.

51. A 48.4. pont d) pontjában előírt legalább egyórás pihenés ugyanis nem igényli a harmadik ország hatóságai részéről történő együttműködést, mivel – a 46. pontban kifejtettek szerint – a 91/628 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének h) pontja a pihenőidőt úgy határozza meg, mint „összefüggő időtartam az utazás folyamán, amely során az állatokat nem szállítják szállítóeszközzel”. Ebből következően az állatok számára biztosítandó pihenőidő nem jár semmiféle kirakodással.

52. Azt javaslom tehát, hogy a Bíróság a harmadik kérdésre adandó válaszként

mondja ki, hogy a Közösségen belüli valamely földrajzi pont és harmadik országban található valamely földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, Ro-Ro kompra rakodott járművekkel történő vízi szállítás időtartama irreleváns, amennyiben az állatokat rendszeresen etették és itatták, oly módon, hogy ha e feltétel teljesül, a tehergépkocsinak a rendeltetési hely szerinti kikötőben történő kirakodása után közvetlenül további 28 órás közúti szállítási időtartam kezdődhet.

D – *A negyedik kérdésről*

53. Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni, hogy egyrészt a 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. pontja d) pontja ii. alpontjának első francia bekezdését „úgy kell-e értelmezni, hogy a szállítmányért felelős személyzetnek be kell jegyezni az útvonaltervbe, hogy a szállított állatokat mikor etették és itatták meg az út során", és másrészt, hogy „olyan, írógéppel írt előzetes bejegyzés", amely szerint a kompon történő szállítás ideje során az állatok „etetése és itatása este, reggel, délben, este, reggel történik", nem felel-e meg a 91/628 irányelv követelményeinek, és ennek az-e a jogkövetkezménye, hogy „az elvégzett [állattartási] teendők bejegyzésének hiánya az exportvisszatérítési jogosultság elvesztéséhez vezet, amennyiben nem sikerül más módon a szükséges igazolást rendelkezésre bocsátani."

54. Egyértelműnek tűnik a kérdést előterjesztő bíróság kérdésének két ágából, hogy kérdésének fő célja annak ellenőrzése, hogy a szállító egész magatartása megfelel-e az irányelvnek – és nem csupán a kérdés első ágát jelentő konkrét rendelkezésnek való megfelelés: az egész magatartásé, amely nem csupán olyan, programként bemutatott, az útvonaltervbe írógéppel írt előzetes bejegyzés, hanem a) az útvonaltervbe később történő bejegyzésnél a szállító aláírása, amellyel megerősíti a szállítás befejezésekor, hogy minden előírt időközben és módon az utazási tervben említett állattartási teendőket valóban elvégezte, és b) ugyanilyen tartalmú, esküvel egyenértékű nyilatkozatban, amely az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 3. oldalán foglaltak szerint kimondja, hogy a vezetőtől származik, és amelyet a Zollamt Salzburg, Erstattungen irrelevánsnak ítélt.

55. Az előző bekezdésben jelzettek szerint értett e kérdésre a megfelelő módon történő válaszadás érdekében a 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontját a d) pont ii. alpontjában foglalt rendelkezés második francia bekezdésének és az irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontjának és f) pontjának fényében kell értelmezni.

56. A 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontjának ii. alpontja kimondja, hogy a szállító biztosítja, hogy a szállítmányért felelős személyzet „bejegyezze az útvonaltervbe, hogy a szállított állatokat mikor és hol etették és itatták meg az út során";

a d) pont i. alpontjának első francia bekezdése előírja, hogy az útvonalterv eredeti példányát „a megfelelő személyek a megfelelő időben pontosan elkészítsék és kitöltsék” [13].

57. Az alapeljárás felperese a Bíróság előtt tett írásbeli észrevételeiben kiemelte a szóban forgó rendelkezés általi különbségtételt az „elkészít” és „kitölt” között, hangsúlyozva azon tényt, hogy a rendelkezés előírja, hogy e két formalitást – tehát mindegyiküket – a „megfelelő időben” kell megtenni.

58. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 5.2. pontjában kifejtettekre hivatkozva, nevezetesen, hogy a szállítás befejezésekor a szállító az útvonalterv aláírásával megerősíti, hogy az előzőleg meghatározott időpontokban valóban elvégezte az állattartási teendőket, az alapügy felperese e megállapításból azt a következtetést kívánja levonni, hogy ha azon időpontoknak az írógéppel írt előzetes bejegyzése az útvonaltervbe, amelyek során az állatokat meg kell etetni és itatni, megfelel az előírt elkészítésnek, a későbbi aláírás az előírt formaságok „kitöltésének” felel meg. A felperes ez alatt természetesen azt érti, hogy az aláírással történő kitöltés megfelel a kérdéses szabályozás általi követelménynek az aláírás által a korábban írógéppel írt útvonaltervvel való kapcsolat létrehozása révén. Ugyanis a) a kérdéses teendőket este, reggel, délben, este és reggel kell elvégezni, az „este, reggel” kifejezések ismétlését jogosan lehet úgy érteni, mint nem egy általános utalást, hanem ellenkezőleg, a konkrétan teljesítendő utazás különböző – beazonosításra alkalmas – időpontjaira hivatkozást, amely utazás az iratokból kitűnően 41 és fél órát tartott, tehát pontosan lefedte az „estén, reggelen, délen” kívül az „estét” és a „reggelt” is, és b) az útvonaltervben meghatározott program e ponton olyan részletes volt, hogy a végrehajtásának részletes leírását fölöslegessé tette, és azt eredményezte, hogy az utazás vége a „megfelelő” idő az útvonaltervbe belefoglalandó nyilatkozat aláírással való befejezésére. Természetesen az alapügy felperese támogatja a két korábbi pontban kifejtett elméletet, észrevételeiben ezért nem hivatkozik az esküvel egyenértékű nyilatkozathoz kapcsolódó bizonyító erőre, amelyről az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 3. pontjában kimondják, hogy a Zollamt Salzburg, Erstattungen előtt *ex post,* hiába tették.

59. Azon módok, amelyek szerint az alapügy felperese úgy gondolja, hogy megfelel a 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. pontja d) pontja ii. alpontjának, nem felel meg pontosan az irányelv ii. alpontjában leírtaknak, amely a szállító számára kötelezővé teszi annak biztosítását, hogy „bejegyezze az útvonaltervbe, hogy a szállított állatokat mikor és hol etették és itatták meg az út során”, azért, mert (azonkívül, hogy vízi szállítás esetén nem egyszerű megjelölni a „helyet”, ahol a teendőket elvégezték) a

13 – Dőlt betűs kiemelés tőlem.

szállítmányért felelős személyzet által követett módok nem olyan jellegűek, amelyek alkalmasak az etetés és itatás órájának meghatározására.

60. Ha azonban, mint arra az 56. pont utal, a 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontjának és a d) pont i. alpont második francia bekezdésének előírásai – a 2. f) pont előírásával együtt – teljesülnek, az a tény, hogy a követett eljárás nem felel meg teljesen, nem teszi lehetővé azon következtetést – mint azt a Zollamt Salzburg Erstattungen tette az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 3. pontja szerint –, hogy az állatokat 46 órán keresztül nem etették és nem itatták meg, és hogy következésképpen az exportőr elveszti az export-visszatérítési jogosultságát.

61. A 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. f) pontjának ii. alpontja (amelyet természetesen figyelembe kell venni a 2. pont egészének szisztematikus értelmezése keretében) előírja, hogy a szállító „bizonyítja […], hogy lépéseket tett az állatok táplálék- és vízszükségletének kielégítésére a szállítás során, abban az esetben is, ha az útvonaltervet meg kell változtatni”.

62. Ezzel a közösségi jogalkotó kétségtelenül arra utalt, hogy nem szándékozott a 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontjában előírt bizonyítási módoknak abszolút értéket tulajdonítani annak kimutatása érdekében, hogy az etetés és itatás rendszeresen megtörtént. A közösségi jogalkotó számára a lényeges elem, amelyet a szállítónak be kell mutatnia, az a konkrét bizonyíték, ami igazolja, hogy „az állatok táplálék- és vízszükségletét a szállítás során” kielégítették.

63. A 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontjának való nem teljes megfelelésnek abszolút értéket tulajdonítani, amelyet a Zollamt Salzburg Erstattungen tesz, ellentétes azon a következtetéssel, amelyet a Bíróság a Viamex Agrar Handel és ZVK ügyben hozott ítéletben [14] javasolt megközelítéséből – amely az adott ügy valamennyi tényállási elemét értékeli – kell levonni, a 615/98 rendelet 1. cikke és 5. cikkének (3) bekezdése által a 91/628 irányelvre történő hivatkozás logikáját és alkalmazását illetően.

64. A Bíróság megkereséséhez vezető nemzeti eljárásokban, az említett előzetes döntéshozatalra utalás érvényességének kérdése – a jogbiztonság és arányosság elvének állítólagos megsértése miatt – merült fel arra hivatkozással, hogy mindkét rendelkezés a) az élő szarvasmarhafélék exportjára vonatkozó visszatérítés kifizetését az állatok szállítása során a rendeltetési hely szerinti harmadik országban történő első kirakodásukig az irányelv rendelkezéseinek betartásától teszik függővé, és b) úgy értendők, mint amelyek kizárják e visszatérítéseket az említett rendelkezések egyikének megsértése esetén is.

14 – A C-37/06. sz. és C-58/06. sz. ügyben 2008. január 17-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-69. o.).

65. A Bíróság az elé terjesztett kérdésekre azt válaszolta, hogy „a 615/98 rendelet által alkalmazott, a 91/628 irányelvre vonatkozó általános hivatkozás célja […] annak biztosítása, hogy az említett irányelvnek az élő állatok kíméletével, és különösen az állatok szállítás közbeni védelmével kapcsolatos, releváns rendelkezéseit betartsák” [15]: azt vonta le ebből, hogy a kérdéses előzetes döntéshozatalra utalást nem lehet érvénytelennek nyilvánítani, tekintettel arra, hogy nem értelmezhető úgy, hogy az a 91/628 irányelv valamennyi rendelkezésére, így különösen azokra is vonatkozik, amelyek nem kötődnek az említett irányelv fő céljához [16]. Így emlékeztetve az arányosság elvének hagyományosan elismert hatályára, amely elv alapján „amikor több alkalmas intézkedés közül lehet választani, a legkevésbé kényszerítőt kell igénybe venni, és az okozott hátrányok nem lehetnek túlzottak az elérni kívánt célokhoz képest” [17], a Bíróság kimondta, hogy az illetékes nemzeti hatóságoknak kell tiszteletben tartaniuk ezen elvet a 615/98 rendelet rendelkezéseinek alkalmazása keretében [18].

66. A Bíróság által a nemzeti bíróságnak követni javasolt megközelítés – a visszatérítések rendszerét a szarvasmarhák szállítás közbeni védelmével összekötő rendelkezések alkalmazása és értelmezése érdekében – egyértelmű. A két alábbi kritériumon alapul:

1) az irányelv rendelkezéseinek olyan értelmezése, amelyek célja egymás kiegészítése és összességükben való elhelyezkedésük, oly módon, hogy mindegyiknek és a 615/98 rendelet általi hivatkozásnak eltérő jelentőség tulajdonítása aszerint, hogy közvetlen célja az irányelv elsődleges céljának megvalósítása vagy ehhez képest csupán eszközjellegű funkciója van, és

2) a rendelkezéseinek olyan alkalmazása, hogy több műveletből azt választja ki, amely biztosítja, hogy az esetleg okozott hátrányok ne legyenek túlzottak az elérni kívánt célhoz, az állatok egészségének védelméhez képest.

67. A 62–64. pontban kifejtett megfontolások kétségtelenül azon szempontoknak felelnek meg, amelyeket a Bíróság a fenti 63–66. pontban említett ítéletben követendőnek ítélt.

15 – Uo. (29. pont).
16 – Uo.
17 – Uo. (35. pont).
18 – Uo. (46. pont).

IV – Végkövetkeztetések

68. A fent hivatkozott irányadó adatok, és azon megfontolások fényében, amelyek az alapügy jellemzőinek és a Bíróságnak a fenti 64–66. pontban vizsgált határozatában említett szempontok elemzését indokolják a szóban forgó irányadó adatok értelmezése érdekében, azt javaslom, hogy a Bíróság a következőképpen válaszoljon az Unabhängiger Finanzsenat által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre:

„1) Az 1995. június 29-i 95/29/EK tanácsi irányelvvel módosított, az állatok szállítás közbeni védelméről, valamint a 90/425/EGK és a 91/496/EGK irányelv módosításáról szóló, 1991. november 19-i 91/628/EGK tanácsi irányelv melléklete VII. fejezete 48.7. pontjának b) pontja nem alkalmazható analógia útján állatoknak harmadik országba irányuló, Ro-Ro kompon történő szállítására.

2) A Közösségen belüli földrajzi pont és harmadik országban található földrajzi pont közötti, rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő vízi szállítás esetében e szállítás időtartama nem releváns, feltéve hogy az állatokat rendszeresen megetették és megitatták oly módon, hogy ha e feltétel teljesül, a rendeltetési hely szerinti kikötőben történő kirakodása után közvetlenül további 28 órás közúti szállítási időtartam kezdődhet.

3) A 91/628 irányelv 5. cikke A. pontja 2. d) pontja ii. alpontjának első francia bekezdése az export-visszatérítésben részesülés lényeges feltételeként nem írja

elő a vízi szállítmányért felelős személyzet számára, hogy az útvonaltervben megjelölje a pontos órát, amikor a szállított állatokat megetették és megitatták.

4) Az olyan, írógéppel írt előzetes bejegyzést tartalmazó útvonalterv, amely szerint a kompon történő szállítás ideje során az állatokat kellően beazonosítható időpontban megetetik és megitatják, elegendő lehet a 91/628 irányelv követelményeinek betartásához, amennyiben bizonyított, hogy e műveletekre valóban sor került.

A nemzeti bíróság feladata annak megállapítása, hogy az exportőr által szolgáltatott elemek megfelelők-e, figyelembe véve adott esetben az útvonalterven kívüli elemeket is, mint például a szállítás végét követően benyújtott, esküvel egyenértékű nyilatkozatot."