OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
PAOLO MENGOZZIEGO
przedstawiona w dniu 28 lutego 2008 r. [1]

1. W niniejszym wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym sąd a quo zwraca się do Trybunału z zapytaniem, czy co do zasady, zgodnie z wyrażonym w rozporządzeniu nr 615/98 [2] odesłaniu do dyrektywy 91/628/EWG [3] w przypadku transportu zwierząt na promach typu roll-on/roll-off (zwanych dalej „promami") z przeznaczeniem w państwie trzecim, mają zastosowanie per analogiam przepisy szczególne z pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do ww. dyrektywy, obowiązujące w odniesieniu do transportu morskiego zwierząt pomiędzy dwoma miejscami we Wspólnocie, oraz o określenie sposobu, w jaki należy interpretować ten przepis, w szczególności pod kątem istnienia bądź nie obowiązku przewidzenia przerwy po 14 godzinach transportu morskiego. W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze sąd krajowy ponadto zwraca się do Trybunału o sprecyzowanie, czy stosując pkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy po zakończeniu transportu morskiego może rozpocząć się etap transportu drogowego trwający 29 godzin, bez potrzeby przewidzenia uprzedniego rozładunku zwierząt i odpoczynku trwającego co najmniej 24 godziny. Wreszcie sąd krajowy zastanawia się nad sposobem zrealizowania planu trasy, o którym mowa w art. 5 część A pkt 2 lit. d) dyrektywy 91/628/EWG, a w szczególności, czy wystarczającą jest sporządzona na wstępie, przy użyciu maszyny do pisania, adnotacja, że zwierzęta winny być oporządzane na pokładzie promu.

I — Ramy prawne

2. Artykuł 13 ust. 9 akapit drugi rozporządzenia Rady (EWG) nr 805/68 z dnia 27 czerwca 1968 r. w sprawie wspólnej organizacji rynku wołowiny i cielęciny [4], w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem nr 2634/97 [5], uzależnia wypłatę dopłaty do wywozu żywych zwierząt od zachowania przepisów wspólnotowych w zakresie dobrostanu zwierząt, a w szczególności ochrony zwierząt podczas transportu. Artykuł 33 ust. 9 akapit drugi rozporządzenia Rady (WE) nr 1254/1999 z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie wspólnej organizacji rynku wołowiny i cielęciny [6], które zastąpiło z dniem 1 stycznia 2000 r. rozporządzenie nr 805/68,

1 — Język oryginału: włoski.

2 — Rozporządzenie Komisji (WE) nr 615/98 z dnia 18 marca 1998 r. ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące przyznania refundacji wywozowych odnośnie do ochrony żywego bydła podczas transportu (Dz.U. L 82, s. 19).

3 — Dyrektywa Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniająca dyrektywy 90/425/EWG oraz 91/496/EWG (Dz.U. L 340, s. 17), w brzmieniu zmienionym dyrektywą Rady 95/29/WE z dnia 29 czerwca 1995 r. (Dz.U. L 148, s. 52). Dyrektywa ta została uchylona rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającym dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97. Artykuł 33 tego rozporządzenia przewiduje jednak jego uchylenie ze skutkiem od dnia 5 stycznia 2007 r.

4 — Dz.U. L 148, s. 24

5 — Rozporządzenie Rady (WE) nr 2643/97 z dnia 18 grudnia 1997 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 805/68 w sprawie wspólnej organizacji rynku wołowiny i cielęciny (Dz.U. L 356, s. 13).

6 — Dz.U. L 160, s. 21.

powtórzył brzmienie przywołanego powyżej art. 13 ust. 9 akapit drugi.

3. Przepisy wykonawcze do rozporządzenia nr 805/68 zawiera rozporządzenie nr 615/98.

4. Artykuł 1 rozporządzenia nr 615/98 stanowi, że wypłata dopłaty do wywozu żywego bydła jest uzależniona w szczególności od przestrzegania przepisów dyrektywy Rady 91/628 podczas transportu zwierząt do chwili ich pierwszego rozładunku w państwie trzecim przeznaczenia.

5. Zgodnie z art. 2 rozporządzenia nr 615/98 przy wywozie zwierząt z obszaru celnego Wspólnoty należy przeprowadzić kontrolę. Artykuł 2 ust. 3 stanowi, że urzędowy lekarz weterynarii zobowiązany jest sprawdzić i poświadczyć, że zwierzęta nadają się do zaplanowanego transportu w rozumieniu dyrektywy 91/628, że środek transportu, w którym żywe zwierzęta opuszczą obszar celny Wspólnoty, spełnia wymogi przepisów tej dyrektywy i że podjęte zostały przewidziane w niej działania mające na celu zapewnienie zwierzętom opieki podczas transportu.

6. Dyrektywa 91/628 określa obowiązujące państwa członkowskie kryteria ochrony zwierząt w trakcie transportu.

7. Należy przypomnieć, że na mocy tej dyrektywy przez „transport" rozumie się wszelkie przemieszczanie zwierząt odbywające się przy użyciu środka transportu, które obejmuje załadunek i wyładunek zwierząt, a przez „okres odpoczynku" — nieprzerwany okres czasu w ciągu podróży, w trakcie którego zwierzęta nie są przemieszczane środkami transportu.

8. Zgodnie z art. 5 część A ust. 2 lit. d) dyrektywy 91/628 państwa członkowskie zapewniają, by przewoźnik gwarantował, aby oryginał planu trasy, określony w lit. b) tego przepisu, określał godziny i miejsca, w których transportowane zwierzęta były karmione i pojone podczas podróży, oraz by pracownicy, odpowiedzialni za transport zapewniali zamieszczanie adnotacji w tym zakresie w planie trasy.

9. Rozdział VII (pkt 48) załącznika do wymienionej wyżej dyrektywy określa odstępy czasu między karmieniem i pojeniem jak również czas podróży i okresy odpoczynku obowiązujące w trakcie transportu żywych zwierząt. Zgodnie z pkt 48 ppkt 2 czas podróży nie może przekraczać co do zasady ośmiu godzin, chyba że środek transportu spełnia wymogi określone w ppkt 3 tego przepisu. W odniesieniu do transportu bydła pkt 48 ppkt 4 lit. d) oraz pkt 48 ppkt 5 przywołanego rozdziału ustanawia zasadę (zwaną zasadą 29 godzin), zgodnie z którą należy tym zwierzętom zapewnić po 14 godzinach transportu

okres odpoczynku trwający przynajmniej jedną godzinę, pozwalający na ich napojenie oraz, jeżeli jest to konieczne, nakarmienie. Po takiej przerwie mogą być one transportowane przez dalsze 14 godzin, by znów zostać rozładowane, nakarmione i napojone oraz odpoczywać przez przynajmniej 24 godziny [7].

10. Punkt 48 ppkt 7 załącznika do dyrektywy stanowi, w odniesieniu do transportu morskiego, co następuje:

„a) Zwierząt nie wolno transportować środkami transportu morskiego, jeżeli maksymalne czasy trwania podróży przekraczają okresy ustanowione w pkt 2, chyba że warunki ustanowione w [ppkt] 3 i 4, z wyjątkiem czasów trwania podróży oraz okresów 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 dwunastogodzinny 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”.

7 — W rzeczywistości „zasada 29 godzin” stanowi nieścisłą wykładnię pkt 48 ppkt 4 lit. d), który przewiduje w ramach transportu trwającego maksymalnie 28 godzin wymóg przynajmniej godzinnej przerwy. W konsekwencji przywołana zasada 29 godzin definiuje nie maksymalny czas transportu, ale minimalny czas podróży.

II — Okoliczności faktyczne, pytania prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

11. W dniu 23 października 2002 r. w Zollamt Salzburg, Erstattungen (urząd celny w Salzburgu/refundacje) Martin Schwaninger zadeklarował wywóz do Albanii 33 sztuk bydła i wniósł o przyznanie na tej podstawie refundacji wywozowej. Z postanowienia sądu krajowego wynika, że zwierzęta te były przewożone początkowo przez 14 godzin transportem drogowym z Austrii do portu w Trieście (Włochy), gdzie zostały wyładowane, i zapewniono im wynoszący ponad 24 godziny okres odpoczynku przed dalszą podróżą do Albanii na ciężarówce załadowanej na prom typu roll-on/roll-off. Rejs do Durres (Albania) trwał 41,5 godziny, a odbywający się bezpośrednio po nim transport drogowy do Lushnja (Albania) — końcowego miejsca przeznaczenia 4,5 godziny. Zwierzęta zostały wyładowane po podróży trwającej 46 godzin.

12. Urząd celny w Salzburgu oddalił wniosek Martina Schwaningera o wypłatę refundacji wywozowej, uznając, że przedmiotowy transport odbył się z naruszeniem przepisów wspólnotowych w zakresie ochrony zwierząt, w szczególności przepisów dyrektywy 91/628 dotyczących odstępów pomiędzy pojeniem i karmieniem zwierząt w trakcie transportu morskiego. Urząd ten zakwestionował przedłożony mu plan trasy, w którym nie figurowały odstępy czasowe pomiędzy karmieniem i pojeniem zwierząt podczas transportu morskiego, ani tożsamość osoby odpowiedzialnej za wykonanie tych czynności. Urząd wywnioskował z powyższych okoliczności, że zwierzęta nie były karmione ani pojone przez

okres 46 godzin. Złożone w późniejszym czasie pod przysięgą oświadczenie kierowcy zawierające informacje dotyczące godzin karmienia i pojenia w trakcie transportu promem zakwalifikował jako bez znaczenia.

13. Martin Schwaninger wniósł skargę na tę decyzję odmowną urzędu celnego w Salzburgu do Unabhängiger Finanzsenat (niezależna izba podatkowa), która, mając wątpliwości co do wykładni znajdującego zastosowanie prawa wspólnotowego, postanowiła zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 615/98 z dnia 18 marca 1998 r. należy interpretować w ten sposób, że w przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem pomiędzy jednym punktem geograficznym we Wspólnocie a punktem geograficznym położonym w państwie trzecim przy użyciu pojazdów załadowywanych na pokład statku bez wyładowania zwierząt rozdział VII pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. należy stosować odpowiednio?

2) Jeżeli na pytanie pierwsze udzielona zostanie odpowiedź twierdząca, powstaje pytanie, czy rozdział VII pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628/EWG należy rozumieć w ten sposób, że w przypadku transportu bydła czas transportu morskiego nie odpowiada przepisowi ppkt 4 lit. d), jeżeli zwierzętom nie zapewni się po 14 godzinach transportu okresu [przerwy] trwającego przynajmniej jedną godzinę.

3) Jeżeli na pytanie pierwsze zostanie udzielona odpowiedź przecząca, powstaje pytanie, czy znajdujący wtedy zastosowanie przepis rozdział VII pkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy 91/628/EWG należy rozumieć w ten sposób, że czas transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem pomiędzy jednym punktem geograficznym we Wspólnocie a punktem geograficznym położonym w państwie trzecim przy użyciu pojazdów załadowywanych na pokład statku bez wyładowania zwierząt jest nieistotny, o ile zwierzęta są regularnie karmione i pojone, oraz czy w takim przypadku po wyładowaniu samochodu ciężarowego w porcie przeznaczenia rozpoczyna bezpośrednio bieg kolejny czas transportu drogowego wynoszący 29 godzin.

4) Jeżeli na pytanie trzecie udzielona zostanie odpowiedź twierdząca, powstaje pytanie, czy art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) tiret pierwsze dyrektywy 91/628/EWG należy rozumieć w ten sposób, że pracownicy odpowiedzialni za transport zobowiązani są do zapisania w planie trasy, kiedy transportowane zwierzęta były karmione i pojone w czasie transportu promem, a dokonany z góry maszyną do pisania wpis „Podczas transportu promem zwierzęta są karmione i pojone wieczorem, rano, w południe, wieczorem, rano" nie odpowiada wymogom dyrektywy

91/628/EWG, ze skutkiem prawnym w postaci utraty roszczenia o refundację wywozową w wyniku braku zapisów nt. przeprowadzonych czynności oporządzenia zwierząt, o ile wymagany dowód nie zostanie dostarczony w inny sposób?"

14. Na podstawie art. 23 statutu Trybunału uwagi na piśmie przedstawili Martin Schwaninger, rządy belgijski i austriacki oraz Komisja. Na rozprawie stawili się przedstawiciele Martina Schwaningera, rządu greckiego i Komisji.

III — Analiza prawna

A — *W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego*

15. W pytaniu pierwszym sąd a quo zwraca się do Trybunału z zapytaniem, czy co do zasady, zgodnie z wyrażonym w rozporządzeniu nr 615/98 odesłaniem do dyrektywy 91/628, w przypadku transportu zwierząt na promach typu roll-on/roll-off (zwanych dalej „promami") z przeznaczeniem w państwie trzecim, mają zastosowanie per analogiam przepisy szczególne z pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do ww. dyrektywy, obowiązujące w odniesieniu do stałego połączenia w ramach transportu morskiego zwierząt pomiędzy dwoma punktami geograficznymi we Wspólnocie.

16. Przed przystąpieniem do analizy tego pytania konieczne jest krótkie przedstawienie, wraz z towarzyszącymi temu uściśleniami, kontekstu legislacyjnego, w który wpisane jest pytanie pierwsze.

17. Należy na wstępie przypomnieć art. 1 rozporządzenia nr 615/98, zgodnie z którym wypłata refundacji do wywozu żywych zwierząt jest uzależniona od przestrzegania — podczas transportu do pierwszego wyładowania w państwie trzecim przeznaczenia — przepisów prawa wspólnotowego dotyczących dobrostanu zwierząt i w szczególności przepisów dyrektywy 91/628, pośród których należy przywołać przepisy zawarte w rozdziale VII jej załącznika, dotyczące maksymalnego czasu transportu i okresów odpoczynku w jego trakcie.

18. Co do zasady bydło może być transportowane przez osiem godzin, z wyjątkiem przypadków, w których środek transportu spełnia określone wymogi mające na celu zapewnienie dobrostanu transportowanych zwierząt tj. pkt 48 ppkt 3 załącznika do dyrektywy, w którym to przypadku podróż może wydłużyć się do 29 godzin z godzinną przerwą w połowie, kiedy to zwierzęta winny zostać nakarmione i napojone.

19. W przypadku transportu morskiego pkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy określa ośmiogodzinny maksymalny czas podróży, chyba że środek transportu spełnia wymogi określone w pkt 48 ppkt 3, w którym to przypadku nie wymaga się spełnienia wymogów dotyczących czasu podróży i odpoczynków. Niemniej jednak w przypadku transportu morskiego do punktu przeznaczenia poza Wspólnotą, dokonanego na pokładzie promów, wymieniony wyżej pkt 48 ppkt 7 lit. b) wymaga dwunastogodzinnej przerwy w porcie przeznaczenia, jeżeli czas podróży przekroczył ograniczenia określone w pkt 48 ppkt 2 i ppkt 4 lit. d) (osiem lub dwadzieścia osiem godzin transportu).

20. W tych okolicznościach sąd krajowy zwraca się do Trybunału o określenie, który spośród dwóch przypadków ujętych w pkt 48 ppkt 7 lit. a) i b) załącznika do dyrektywy 91/628 ma zastosowanie do transportu, który jak w niniejszym przypadku jest przeprowadzany z użyciem ciężarówek załadowanych na pokład statku, kursującego na trasie łączącej punkt we Wspólnocie z państwem trzecim. W istocie sąd a quo — wskazując, że zgodnie z dosłowną wykładnią pkt 48 ppkt 7 lit. b) należy wyłączyć możliwość stosowania tego przepisu do transportu innego niż wewnątrzwspólnotowy — ocenia mimo to, że zakres zastosowania spornego przepisu może zostać rozszerzony zgodnie z odesłaniem do dyrektywy 91/628 zamieszczonym w rozporządzeniu nr 615/98, które wymaga poszanowania jej przepisów w trakcie transportu zwierząt do pierwszego wyładunku w państwie trzecim przeznaczenia.

21. Moim zdaniem nie można przyjąć takiej wykładni z rozmaitych powodów.

22. Po pierwsze jak zwraca uwagę Komisja, poza jasnym sformułowaniem pkt 48 pkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628, który wyklucza ze swego zakresu zastosowania transport promami poza obszarem Wspólnoty, dodać należy fakt, że o ile prawdą jest, iż art. 1 rozporządzenia nr 615/98 rozciąga w celach przyznania refundacji wywozowych stosowanie przepisów dyrektywy 91/628 na różnych etapach transportu zwierząt „do chwili ich pierwszego rozładunku w państwie trzecim przeznaczenia", o tyle przywołane rozporządzenie nie zawiera żadnych przepisów szczególnych, zgodnie z którymi przepisy dyrektywy, mimo że odnoszące się wyraźnie do transportu wewnątrz Wspólnoty, znajdują jednoczesne zastosowanie, w ramach rzeczonego rozporządzenia, do transportu do państwa trzeciego.

23. W tym względzie należy zwrócić uwagę, że nawet jeżeli zastosowanie pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika dyrektywy 91/628 do transportu poza obszarem Wspólnoty pomogłoby w osiąganiu szczególnego celu rozporządzenia nr 615/98 w postaci ochrony zwierząt, zapewniając równy poziom ochrony podczas transportu wewnątrz Wspólnoty i poza jej obszarem, tego rodzaju rozszerzenie zakresu normy wymagałoby jednak współpracy ze strony państw trzecich, które musiałyby zapewnić w portach przeznaczenia wymaganą infrastrukturę i warunki higieniczne wymagane przepisami wspólnotowymi dla ochrony dobrostanu zwierząt. Tego rodzaju wynik jest niezgodny z przestrzeganiem zasady suwerennej równości państwa — podstawy stosunków międzynarodowych.

24. Rozszerzenie przez analogię zakresu normy, zaproponowane przez sąd a quo, jest wykluczone z uwagi na obowiązek przestrzegania zasad prawa międzynarodowego, a w szczególności braku, z prawnego punktu widzenia, możliwości wymagania stosowania przepisów wspólnotowych poza „terytorium Wspólnoty” [8]. Nie należy przypisywać prawodawcy wspólnotowemu intencji przekroczenia tych zasad i przywołanego braku możliwości, gdy wymaga on poszanowania przepisów dyrektywy 91/628 dla celów refundacji wywozowych za pomocą odesłania do tych przepisów sformułowanego w art. 1 rozporządzenia nr 615/98.

25. Należy zatem wykluczyć łączną wykładnię art. 1 rozporządzenia nr 615/98 pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 zaproponowaną przez sąd krajowy, jako sprzeczną z powyższymi wskazówkami.

26. Poza tym rozszerzenie przez analogię zakresu normy szczególnej wyrażonej w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 nie jest konieczne, ze względu na fakt, iż nie ma w ramach omawianego systemu żadnych luk prawnymi, które należałoby usnąć w odniesieniu do transportu promami roll-on/roll-off z przeznaczeniem w państwie trzecim. W tym przypadku bowiem znajdą zastosowanie przepisy ogólne odnoszące się do transportu morskiego przewidziane w pkt 48 ppkt 7 lit. a). Tym samym transport załadowanymi na statek ciężarówkami, zachowując swe odmienności, podlega klasyfikacji jako transport morski, co potwierdza brzmienie pkt 48 ppkt 7 lit. b), w którym mowa o „transporcie morskim”, a przede wszystkim fakt, że w pkt 26 rozdziału i załącznika do spornej dyrektywy, prawodawca regulując środki transportu włączał te typy statków do środków transportu „przez morze” [9], stanowiąc w szczególności w pkt 48 ppkt 7 lit. b), że w przypadku tego rodzaju transportu - „i) pomieszczenie dla zwierząt winno być właściwie przymocowane do pojazdu; pojazd i pomieszczenie winny być solidnie przymocowane do statku. Na zadaszonym pokładzie promu typu roll-on/roll-off należy zapewnić wystarczającą wentylację, w zależności od liczby transportowanych pojazdów. W miarę możliwości pojazd transportujący zwierzęta winien być umieszczony blisko wlotu świeżego powietrza; ii) pomieszczenie dla zwierząt winno być wyposażone w wystarczającą ilość otworów lub w inny sposób zapewniać wystarczającą wentylację, biorąc pod uwagę ograniczony dostęp powietrza do zamkniętej przestrzeni ładowni statku, w której umieszczane są samochody. Wolna przestrzeń wewnątrz pomieszczenia dla zwierząt, na każdym z poziomów winna być wystarczająca w celu zapewnienia stosownej wentylacji ponad zwierzętami, jeżeli znajdują się one w pozycji stojącej; iii) należy przewidzieć bezpośredni dostęp do każdej części pomieszczenia dla zwierząt, tak aby można było w razie potrzeby udzielić im pomocy, nakarmić i napoić w trakcie podróży” (wymogi, które zgodnie z postanowieniem sądu krajowego można zakładać zostały spełnione w niniejszej sprawie, zważywszy, że na stronie 15 oryginału czytamy, że pojazd, na który zostały załadowane zwierzęta spełniał

8 — Zobacz co się tyczy zasady terytorialności wyrok z dnia 27 września 1988 r. w sprawach połączonych 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85, 125/85-129/85, Ahlström Osakeyhtiö przeciwko Komisji (Rec. s. 5193, pkt 18). Zobacz również wyrok z dnia 24 listopada 1992 r. w sprawie C-286/90, Poulsen e Diva Navigation Corp. (Rec. s. I-6019).

9 — Zobacz jednocześnie, podobnie, komunikat Komisji AGRI H4/MR D (2003) 18791 z dnia 22 lipca 2003 r.

dodatkowe wymogi, ustanowione w pkt 48 ppkt 3 załącznika do dyrektywy 91/628).

27. Fakt, że przepisy nie zawierają luk potwierdza ponadto proponowane przeze mnie rozstrzygnięcie, biorąc pod uwagę, że samo istnienie przepisów znajdujących zastosowanie do przypadków takich jak w niniejszej sprawie zapewnia realizację celu ochrony transportowanych zwierząt i, wbrew twierdzeniom rządu belgijskiego, zapobiega podważeniu skuteczności odesłania do przepisów dyrektywy 91/628 zawartego w art. 1 rozporządzenia nr 615/98 [10].

28. W świetle uwag przedstawionych powyżej, proponuję Trybunałowi, by na pierwsze z pytań podniesionych przez sąd a quo odpowiedział, że przepis szczególny pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628/EWG, który dotyczy wyłącznie stałych i bezpośrednich połączeń promowych łączących dwa punkty geograficzne we Wspólnocie, nie ma zastosowania przez analogię do transportu zwierząt na pokładzie promów typu roll-on/roll-off z przeznaczeniem w państwie trzecim.

10 — W przedmiocie konieczności wykładni przepisów wspólnotowych w sposób zapewniający ich skuteczność zob. w szczególności wyrok z dnia 24 lutego 2000 r., w sprawie C-434/97, Komisja przeciwko Francji (Rec. s. I-1129, pkt 21) i z dnia 4 października 2001 r. w sprawie C-403/99, Komisja przeciwko Włochom (Rec. s. I-6883, pkt 28).

B — *W przedmiocie pytania drugiego*

29. Zważywszy na treść rozstrzygnięcia, które proponuję w odniesieniu do pytania pierwszego, nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na drugie z pytań przedstawionych Trybunałowi, w którym sąd krajowy zwraca się o określenie szczególnych sposobów stosowania pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 do transportu morskiego promem typu roll-on/roll-off z przeznaczeniem poza obszarem Wspólnoty.

30. Niemniej jednak, na wypadek gdyby Trybunał uznał pkt 48 ppkt 7 lit. b) za znajdujący zastosowanie do transportu morskiego z przeznaczeniem poza obszarem Wspólnoty dokonanego za pomocą promów, proponuję przeanalizować przywołane pytanie.

31. W szczególności sąd krajowy zwraca się do Trybunału o określenie, czy stosując pkt 48 ppkt 7 lit. b) oraz pkt 48 ppkt 4 lit. d), do którego przepis ten odsyła, w trakcie 29-godzinnej podróży promem typu roll-on/rolloff należy przewidzieć godzinną przerwę po pierwszych 14 godzinach podróży.

32. W mojej opinii na pytanie to należy udzielić odpowiedzi przeczącej.

33. W istocie, poza trudnościami natury praktycznej, na jakie napotyka prom, który ma obowiązek zacumowania w porcie lub w jego pobliżu, aby umożliwić zwierzętom odpoczynek, należy w celu wykładni przepisów spornych w tej sprawie uwzględnić cele jakim one służą, w szczególności podstawową funkcję czasu odpoczynku w wymiarze przynajmniej godziny przewidzianego w pkt 48 ppkt 4 załącznika do dyrektywy, do którego odsyła pkt 48 ppkt 7 a w konsekwencji brak rzeczywistej konieczności odpoczynku tego typu w ramach transportu morskiego na pokładzie promu.

34. Należy zatem przypomnieć, że omawiana przerwa w wymiarze co najmniej godziny, ma na celu umożliwienie przewoźnikowi koniecznej opieki nad zwierzętami, tak w zakresie higieny, nakarmienia, czy napojenia. Jest oczywiste, że do wykonania tego rodzaju czynności w przypadku transportu drogowego konieczne jest zatrzymanie pojazdu, co nie ma zastosowania do transportu promowego, w przypadku którego, jak wskazałem w pkt 26 powyżej, zwierzęta mogą i muszą być karmione, pojone także w trakcie tego etapu transportu. Poza tym odnosząc się do transportu przy użyciu promu, chociaż zwierzęta znajdują się na pokładzie ciężarówki to nie są poddane wstrząsom i kołysaniu właściwym transportowi drogowemu i zatem, pod tym względem podróżują w lepszych warunkach, przez co omawiany okres odpoczynku staje się zbędny.

35. Jeżeli Trybunał nie przyjmie rozstrzygnięcia zaproponowanego przeze mnie w stosunku do pytania pierwszego, proponuję, by na pytanie drugie odpowiedział on w ten sposób, że co najmniej godzinny odpoczynek po czternastu godzinach podróży nie ma zastosowania do zwierząt transportowanych w ciężarówce załadowanej na pokład promu, który spełnia wymogi określone w rozdziale I pkt 26 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628.

C — *W przedmiocie pytania trzeciego*

36. Przedstawiona powyżej w pkt 26 kwalifikacja omawianego typu transportu jako transportu morskiego oznacza, że przy braku przepisów szczególnych przewidzianych dla tego typu transportu, mają do niego zastosowanie przepisy ogólne, zawarte w załączniku do dyrektywy 91/628 obowiązujące w odniesieniu do tego transportu.

37. W konsekwencji należy na wstępie wyjaśnić, czy w niniejszym przypadku należy stosować pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628, zgodnie z którym „[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”.

38. Z akt sprawy nie wynika w żaden sposób, by czas trwania transportu morskiego nie został wskazany w planie trasy, który zgodnie z art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) tiret drugie dyrektywy 91/628 pracownicy odpowiedzialni za transport posiadają poświadczony „po kontroli przez właściwe organy na przejściu granicznym lub punkcie wyjścia wyznaczonym przez państwo członkowskie (pieczęć i podpis), po przeprowadzeniu kontroli i oceny zwierząt przez lekarza weterynarii, aby były odpowiednie do kontynuowania podróży".

39. Można zatem racjonalnie ocenić, że w niniejszym przypadku pkt 48 ppkt 7 lit b) załącznika do dyrektywy 91/628 nie znajduje zastosowania, oraz że stosuje się wyłącznie pkt 48 ppkt 7 lit a), zgodnie z którym „[z] wierząt nie wolno transportować środkami transportu morskiego jeżeli maksymalne czasy trwania podróży przekraczają" osiem godzin „chyba że warunki ustanowione w [ppkt] 3 i 4, z wyjątkiem czasów trwania podróży oraz okresów odpoczynku, są spełnione".

40. W przypadku transportu promowego pomiędzy portem w państwie członkowskim a portem w państwie trzecim, stosowanie pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy, przynajmniej na podstawie wykładni językowej tego przepisu i dodatkowych informacji dostarczonych w pkt 26 powyżej, oznacza wyłączenie dwunastogodzinnego odpoczynku zwierząt transportowanych na promie po dotarciu do portu przeznaczenia i możliwość rozpoczęcia niezwłocznie nowego etapu transportu, tym razem drogowego, w wymiarze 28 godzin [11], jeśli tylko spełnione są trzy przesłanki: po pierwsze promowy transport morski jest częścią ogólnego planu podróży zawartego w przywołanym wyżej planie trasy, następnie prom, jak to zostało poświadczone w niniejszym przypadku na 15 stronie postanowienia sądu krajowego, spełnia wszystkie wymogi określone w pkt 48 ppkt 3 i wreszcie, że podjęte zostały wszystkie środki przewidziane w rozdziale I pkt 26 lit. b), ppkt ii) i iii) załącznika do dyrektywy 91/628 powtórzone w pkt 26 powyżej (co nie może zostać wykluczone, jak wskazano wyżej, skoro prom spełniał wszystkie wymogi określone w wymienionym wyżej pkt 48 ppkt 3).

41. Przy takiej wykładni wykonanie obowiązku odpoczynku w praktyce może być poddane dalszym wyłączeniom, jeśli poza informacjami wynikającymi z postanowienia sądu krajowego dostępne są dane dotyczące pozostałych dwóch przesłanek wskazanych w punkcie powyżej.

42. Postanowienie sądu krajowego zawiera jednak wątpliwości co do możliwości przyjęcia takiej wykładni w danym przypadku, mimo faktu, że dotyczy on transportu zwierząt do państwa trzeciego, rejs promu trwał

11 — Odwrotnie w przypadku transportu promowego łączącego porty dwóch państw członkowskich, dwunastogodzinny okres odpoczynku nie może zostać wyłączony a priori, ponieważ nawet jeśli organizacja tego odpoczynku wymaga współpracy z władzami portu, do którego przybył ładunek, czynność ta, która nie należy do obowiązków władz państwa trzeciego, obciąża wyłącznie państwo członkowskie. Z tego powodu, jeśli transport morski na pokładzie promu przekracza przewidziany w pkt 48 ppkt 7 lit. b) czas trwania podróży, należy umożliwić bydłu docierającemu do portu państwa członkowskiego odpoczynek w tym wymiarze godzin. Natomiast jeżeli czas transportu nie przekracza wspomnianego wymiaru godzin bydło nie musi korzystać z odpoczynku i transport może być niezwłocznie kontynuowany.

41 godzin, po czym nastąpiło dalszych 5 godzin transportu drogowego, co daje całkowity czas podróży równy 46 godzinom.

43. Zdaniem sądu krajowego wątpliwości wynikają z faktu, że zgodnie z językową wykładnią spornych przepisów transport zwierząt na pokładzie promu pomiędzy portem we Wspólnocie a portem w państwie trzecim nie jest poddany żadnym ograniczeniom o charakterze czasowym, nawet jeśli przekracza on znacznie 46 godzin, trwając kilka dni, co w rezultacie nie jest godne z celem ochrony zwierząt właściwym spornym przepisom.

44. Należy zatem mieć na względzie tę złożoność natury teleologicznej. Aby to uczynić należy zwrócić uwagę po pierwsze na fakt zakwestionowania przez sąd krajowy argumentacji Finanzgericht Hamburg, przedstawionej w orzeczeniu z dnia 2 lutego 2006 r., który opierał się na przytoczonej wykładni, a po drugie na wskazaną powyżej tezę, że w przypadku transportu łączącego punkt geograficzny we Wspólnocie z punktem geograficznym położonym w państwie trzecim, transport taki, o jaki chodzi w niniejszym przypadku, może teoretycznie być wyłączony spod wszelkich ograniczeń czasowych.

45. Argumentacja zakwestionowana przez sąd krajowy zawierała pogląd jakoby „etap transportu zwierząt na pokładzie promu należy bez jakichkolwiek wątpliwości zaliczyć na poczet czasu odpoczynku” [12]. Argument tego rodzaju, w opinii sądu krajowego, nie może zostać uznany, ponieważ art. 2 ust. 2 lit. h) dyrektywy 91/628 stanowi, że „okres odpoczynku” jest to „nieprzerwany okres czasu w ciągu podróży, w trakcie którego zwierzęta nie są przemieszczane środkami transportu”.

46. Zarzut ten nie może mieć waloru decydującego, gdyż od momentu, kiedy Finanzgericht Hamburg uznał okres transportu zwierząt na pokładzie promu za „okres odpoczynku”, można zakładać, że zaliczył również jako taki okres transportu zwierząt załadowanych bezpośrednio na statki przeznaczone specjalnie do ich transportu (okres ten z pewnością nie może być zaliczony do czasu transportu odbywającego się najpierw na morzu a następnie drogami). Należy zatem uznać, że posługując się omawianym sformułowaniem zamierzał on potwierdzić, że czas spędzony na pokładzie pierwszego typu środka transportu - w ślad za kwalifikacją, którą przyjął w przypadku okresu spędzonego na pokładzie drugiego typu środka transportu - należy uznać z punktu widzenia jego znaczenia za *porównywalny z* okresem odpoczynku. Pokrywa się to ponadto z uwagami Komisji przedstawionymi przed Trybunałem, w których potwierdza ona, że transport pojazdów załadowanych na promy w rozumieniu przepisów dyrektywy 91/628 nie może być uważany, ani za transport, ani za okres odpoczynku.

12 — Dochodząc do takiego wniosku - zgodnie z postanowieniem sądu odsyłającego - Finanzgericht Hamburg postawił się w opozycji do wiedeńskiego Verwaltungsgerichtshof, który w orzeczeniu z dnia 30 czerwca 2005 r. potwierdził, że odstępstwo od zasady 12 godzin odpoczynku jest możliwe jednie wówczas, gdy czas transportu promowego nie przekroczy 14 godzin.

47. Pierwszą podstawową słabością twierdzenia, że transport pomiędzy punktem geograficznym we Wspólnocie a punktem geograficznym położonym w państwie trzecim, taki jak w niniejszej sprawie, może teoretycznie uniknąć wszelkich ograniczeń czasowych jest fakt, że sąd krajowy przeczy sobie zwracając się do Trybunału o odpowiedź, czy jeśli czas transportu na pokładzie pojazdu załadowanego na prom jest bez znaczenia, to nowy, dwudziestoośmiogodzinny etap transportu drogowego zaczyna się niezwłocznie po wyładowaniu ciężarówki w porcie znajdującym się w państwie trzecim (co wyraźnie wskazuje, iż istnieje limit czasowy dotyczący transportu, nawet transportu drogowego w państwie trzecim).

48. Do pierwszej słabości spornej tezy dodać należy czynnik bardziej decydujący. Nawet jeśli dyrektywa nie przewiduje żadnego przepisu, wymagającego, aby transport odbywał się na drogach państwa trzeciego, ogólne zasady systemu skłaniają do myślenia, że zasada 29-godzinnej podróży winna mieć zastosowanie również do tego rodzaju transportu. Gdyby tak się nie stało, doszłoby do naruszenia ogólnego celu spornych przepisów polegającego na zapewnieniu dobrostanu zwierząt.

49. W konsekwencji wobec uznania okresu transportu, który odbył się w pojazdach załadowanych na pokład promu, za neutralny jeżeli są spełnione wszystkie przesłanki wskazane w pkt 39-41 powyżej, ryzyko, że drogowy transport zwierząt następujący bezpośrednio po nim przedłuży się bez jakichkolwiek przerw do kilku dni, nie istnieje, gdyż nowy etap transportu może trwać bez ograniczeń jedynie przez 14 godzin zważając na fakt, że po upływie tego czasu wymagana jest co najmniej godzinna przerwa.

50. Wniosek zamykający punkt poprzedni nie podważa wyrażonych w pkt 23 i 24 powyżej uwag dotyczących trudności, jakie rodzi wykładnia pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628, który wymaga od przewoźnika zwierząt pojazdem załadowanym na pokład promu, by je wyładował w celu odpoczynku po 12 godzinach podróży, w porcie przeznaczenia w państwie trzecim, wymagając tym samym współpracy ze strony władz tego państwa, której brak oznaczałby niemożność wykonywania przepisów wspólnotowych poza terytorium Wspólnoty.

51. Przynajmniej jednogodzinny odpoczynek przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d) nie wymaga współpracy ze strony władz tego państwa członkowskiego, jak to zostało wskazane w pkt 46 powyżej, art. 2 ust. 2 lit. h dyrektywy 91/628 definiuje okres odpoczynku jako nieprzerwany okres czasu w ciągu podróży, w trakcie którego zwierzęta nie są przemieszczane środkami transportu. Tym samym zapewnienie zwierzętom odpoczynku nie wymaga żadnego wyładowania.

52. Proponuję zatem, aby na trzecie z pytań Trybunał odpowiedział, że czas transportu

morskiego w ramach stałego i bezpośredniego połączenia pomiędzy jednym punktem geograficznym we Wspólnocie a punktem geograficznym położonym w państwie trzecim przy użyciu pojazdów załadowywanych na pokład statku bez wyładowania zwierząt jest nieistotny, o ile zwierzęta są regularnie karmione i pojone, z tym skutkiem, że jeżeli warunek ten jest spełniony bezpośrednio po wyładowaniu samochodu ciężarowego w porcie przeznaczenia może rozpocząć się kolejny okres transportu drogowego wynoszący 28 godzin.

D – *W przedmiocie pytania czwartego*

53. W pytaniu czwartym sąd krajowy pyta po pierwsze, czy „art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) tiret pierwsze dyrektywy 91/628/EWG należy rozumieć w ten sposób, że pracownicy odpowiedzialni za transport zobowiązani są do zapisania w planie trasy, kiedy transportowane zwierzęta były karmione i pojone w czasie transportu promem", a po drugie, czy „dokonany z góry maszyną do pisania wpis", że podczas transportu promem „zwierzęta są karmione i pojone wieczorem, rano, w południe, wieczorem, rano" nie odpowiada wymogom dyrektywy 91/628/EWG, ze skutkiem prawnym w postaci „utraty roszczenia o refundację wywozową w wyniku braku zapisów przeprowadzonych czynności oporządzenia zwierząt, o ile wymagany dowód nie zostanie dostarczony w inny sposób".

54. Porządek logiczny dwóch części pytania, z którym zwrócił się do Trybunału sąd krajowy świadczy, że podstawowym przedmiotem pytania jest zbadanie zgodności z dyrektywą, a nie tylko z konkretnym przepisem, będącym przedmiotem pierwszej części tego pytania — ogólnego zachowania przewoźnika, na które składa się nie tylko dokonany z góry maszyną do pisania wpis do planu trasy, ale również umieszczenie później na planie trasy podpisu przewoźnika potwierdzającego po zakończeniu transportu, że w rzeczywistości zapewniono zwierzętom opiekę wskazaną w planie trasy, w przewidzianym czasie i w przewidziany sposób, oraz złożone pod przysięgą oświadczenie kierunku takiej samej treści, o którym na stronie 3 postanowienia sądu odsyłającego czytamy, iż zostało złożone przez kierowcę, oraz że Zollamt Salzburg, Erstattungen, uznał iż jest ono bez znaczenia dla sprawy.

55. Aby udzielić właściwej odpowiedzi na to pytanie, rozumiane w sposób wskazany w poprzednim punkcie, należy dokonać wykładni art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) dyrektywy 91/628 w świetle art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) tiret drugie oraz lit. f) tego przepisu.

56. Artykuł 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) dyrektywy 91/628 stanowi, że przewoźnik gwarantuje, aby pracownicy odpowiedzialni za transport zapewniali, by „plan trasy określał miejsca, w których transportowane zwierzęta *były* karmione i pojone

podczas podróży", a pierwsze tiret lit. d) ppkt i) stanowi, że oryginał planu trasy, „jest należycie *sporządzony i uzupełniony* przez właściwe osoby we właściwym czasie" [13].

57. Skarżący w postępowaniu przed sądem krajowym w uwagach na piśmie przedstawionych przed Trybunałem podkreśla rozróżnienie przeprowadzone w spornym przepisie pomiędzy „faktem sporządzenia" a „faktem uzupełnienia" planu trasy, argumentując, że przepis ten oznacza, iż obie formalności — a zatem każda z osobna — winny zostać wykonane we „właściwym czasie".

58. Przypominając, co zostało już stwierdzone w pkt 5 ppkt 2 postanowienia sądu krajowego, że podpisując z końcem podróży plan trasy przewoźnik potwierdził, że zwierzęta rzeczywiście uzyskały wymaganą opiekę o określonych porach, skarżący w postępowaniu głównym wyciąga wniosek, że dokonana wcześniej przy użyciu maszyny do pisania adnotacja na planie trasy o czasie, kiedy zwierzęta winny być pojone i karmione odpowiada wymaganemu „sporządzeniu", a późniejszy podpis jest „uzupełnieniem" wymaganych formalności. W ten sposób skarżący wyraźnie twierdzi, że fakt uzupełnienia planu trasy poprzez umieszczenie w nim podpisu jest realizacją wymogu ustanowionego spornymi przepisami, łącząc fakt złożenia podpisu z wcześniej wpisanym planem podróży. W istocie następujące doprecyzowanie, zgodnie z którym sporne działania winny były zostać przeprowadzone „wieczorem, rano, w południe, wieczorem, rano", powtarzając słowa „wieczorem, rano", może być zasadnie zrozumiane jako wskazówka nie o charakterze ogólnym, ale odnosząca się do różnych bliżej nieokreślonych momentów w czasie podróży, która, jak wynika z akt sprawy, trwała 41,5 godziny, a więc dokładnie objęła poza „wieczorem, ranem i południem" również „wieczór" i „rano", oraz że szczegółowy do tego stopnia charakter planu trasy mógł uczynić zbędnym równie szczegółowe sprawozdanie z przebiegu trasy oraz sprawić, że koniec podróży był „właściwym" momentem na sporządzenie oświadczenia włączonego do planu trasy, składając końcowy podpis. Powołanie się przez skarżącego w postępowaniu głównym na tezę przedstawioną w dwóch punktach powyżej jest powodem, dla którego w swych uwagach przed Trybunałem nie powołuje się on na siłę dowodową, jaką można by łączyć z oświadczeniem złożonym pod przysięgą, o której w pkt 3 postanowienia sądu krajowego mówi się, że zostało bezskutecznie przedstawione *ex post* przed *Zollamt Salzburg, Erstattungen.*

59. Tym samym sposób, w jaki skarżący w postępowaniu głównym twierdzi, że zastosował się do przepisów art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) dyrektywy 91/628, z pewnością nie odpowiada precyzyjnie przepisowi dyrektywy zawartemu w ppkt ii), który zobowiązuje przewoźnika, aby zagwarantował, by pracownicy odpowiedzialni za transport zapewniali, aby „plan trasy określał miejsca, w których transportowane zwierzęta były karmione i pojone podczas podróży", ponieważ (poza faktem, iż w odniesieniu do transportu morskiego nie jest łatwym określenie „miejsc", w których podjęto omawiane działania) szczegółowe zasady, które miały rzekomo być przestrzegane przez

13 — Podkreślenia moje.

pracowników odpowiedzialnych za transport nie dostarczają informacji na temat czasu i miejsca pojenia i karmienia zwierząt.

60. O ile jednak, jak zostało wskazane w pkt 55 powyżej, zastosowano się do przepisów art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) dyrektywy 91/628 oraz do tiret drugiego lit. d) ppkt i) w związku z lit. f) pkt 2 tego samego przepisu, z faktu, że zastosowane przez przewoźnika szczegółowe zasady nie odpowiadają dokładnie tym przepisom, nie można wywieść — jak to uczynił w pkt 3 postanowienia odsyłającego Zollamt Salzburg, Erstattungen, że zwierzęta nie były karmione i pojone przez 46 godzin, oraz że w konsekwencji eksporter zostaje pozbawiony prawa do refundacji wywozowych.

61. Sporny art. 5 częśćA pkt 2 lit. f) ppkt ii) dyrektywy 91/628 (który naturalnie należy wziąć pod uwagę w ramach wykładni systemowej pkt 2 ujmowanego jako całość) wymaga, by „przewoźnik […] wska[zał] w planie trasy, że kroki zostały podjęte celem zaspokojenia potrzeb żywności oraz wody dla zwierząt w czasie podróży, nawet w przypadku gdy plan trasy jest zmieniany lub w przypadku gdy podróż zakłócana jest z przyczyn od niego niezależnych".

62. Przepisem tym prawodawca wspólnotowy wskazał jednoznacznie, że nie zamierza nadawać absolutnego znaczenia szczegółowym sposobom przeprowadzania dowodu z art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) dyrektywy 91/628 w celu wykazania, że regularnie karmiono i pojono zwierzęta. Dowodem o podstawowym znaczeniu, jaki przewoźnik winien przedstawić, jest w świetle przepisów wspólnotowych konkretny dowód, spełnienia „potrzeby pojenia i karmienia transportowanych zwierząt podczas podróży".

63. Przypisanie absolutnego znaczenia nieprzestrzeganiu art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) dyrektywy 91/628, jak to uczynił Zollamt Salzburg, Erstattungen, pozostaje w sprzeczności z rezultatami podejścia do oceny wszystkich znaczących okoliczności faktycznych danego przypadku, w tym wskazanych przez eksportera, które, jak Trybunał Sprawiedliwości potwierdził w wyroku sprawie Viamex Agrar i Zuchtvieh-Kontor GmbH (ZVK) [14], należy stosować w wykładni i stosowaniu odesłania z art. 1 i art. 5 ust. 3 rozporządzenia 615/98 do dyrektywy 91/628.

64. W postępowaniu przed sądem krajowym, które doprowadziło do przedłożenia rozpatrywanego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, podniesiono kwestie ważności tego wniosku jako sprzecznego z zasadą pewności prawa i zasady proporcjonalności. Wątpliwość ta powstała z tego powodu, że oba przepisy uzależniają wypłatę refundacji z tytułu wywozu żywego bydła od przestrzegania w trakcie transportu zwierząt, aż do pierwszego miejsca wyładowania w państwie trzecim, przepisów dyrektywy oraz ze względu na fakt, że były interpretowane jako wyłączające takie refundacje w przypadku chociażby naruszenia jednego z przewołanych przepisów.

14 — Wyrok z dnia 17 stycznia 2008 r. w sprawach połączonych C-37/06 i C-58/06 (Zb.Orz. s. I-69).

65. Trybunał odpowiedział na przedłożone mu pytania, zaznaczając na wstępie, że „ogólne odesłanie do dyrektywy 91/628, zawarte w rozporządzeniu nr 615/98, ma na celu zagwarantowanie przestrzegania odpowiednich przepisów tej dyrektywy dotyczących dobrostanu zwierząt i w szczególności ochrony zwierząt podczas transportu” [15], wywodząc stąd niedopuszczalność takiego wniosku, biorąc pod uwagę fakt, że odesłanie to nie może być interpretowane jako odnoszące się do całości przepisów dyrektywy 91/628, a w szczególności tych, które nie mają żadnego związku z głównym celem realizowanym przez rzeczoną dyrektywę [16]. Następnie, przypominając zakres tradycyjnie przypisywany zasadzie proporcjonalności, jako zasady mocą której „tam, gdzie istnieje możliwość wyboru spośród większej liczby odpowiednich rozwiązań, należy stosować te najmniej dotkliwe, a wynikające z tego niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do zamierzonych celów” [17], Trybunał potwierdził, że zasada ta winna być przestrzegana przez właściwe władze krajowe w ramach stosowania przepisów rozporządzenia nr 615/98 [18].

66. Podejście, którego stosowanie w odniesieniu do wykładni i wykonywania przepisów wiążących system refundacji z przepisami w zakresie ochrony zdrowia zwierząt w trakcie ich transportu, wskazuje sądom krajowym Trybunał Sprawiedliwości jest oczywiste. Znajduje ono podstawę w następujących dwóch kryteriach:

1) wykładni przepisów dyrektywy, które się wzajemnie uzupełniają i funkcjonują w ramach grupy przepisów stanowiących akt, w którym są one zawarte, nadając każdemu z nich oraz odesłaniu, o którym mowa w rozporządzeniu nr 615/98 odrębne znacznie, stosownie do tego, czy bezpośrednim celem danego przepisu jest zapewnienie realizacji głównego celu dyrektywy, czy też ma czysto instrumentalną funkcję w stosunku do tego celu, oraz

2) stosowania przepisów dyrektywy wybierając spośród wielu sposobów jej wykonywania, ten, który zapewnia, że niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do zamierzonego celu ochrony zdrowia zwierząt.

67. Wnioski przedstawione w pkt 62–64 powyżej, bez wątpienia odpowiadają kryteriom wskazanym przez Trybunał w przywołanym powyżej w pkt 63–66 wyroku jako znajdujące zastosowanie w tej dziedzinie.

15 — Ibidem (pkt 29).
16 — Ibidem.
17 — Ibidem (pkt 35).
18 — Ibidem (pkt 46).

IV — Wnioski

68. W świetle przywołanych powyżej przepisów normatywnych i wniosków co do ich wykładni, jakie sugeruje analiza cech niniejszego przypadku i kryteriów wskazanych w wyroku Trybunału przywołanych w pkt 64-66, sugeruję, by Trybunał odpowiedział na pytania przedłożone przez Unabhängiger Finanzsenat w następujący sposób:

1. Przepisy szczególne pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628/EWG Rady z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniająca dyrektywy 90/425/EWG oraz 91/496/EWG w brzmieniu zmienionym dyrektywą Rady 95/29/WE z dnia 29 lipca 1995 r., który dotyczy wyłącznie stałych i bezpośrednich połączeń promowych łączących dwa punkty geograficzne we Wspólnocie nie mają zastosowania przez analogię do transportu zwierząt na pokładzie promów z przeznaczeniem w państwie trzecim.

2) W przypadku transportu morskiego, w ramach stałego i bezpośredniego połączenia pomiędzy jednym miejscem we Wspólnocie a miejscem położonym w państwie trzecim przy użyciu pojazdów załadowywanych na pokład statku bez wyładowania zwierząt, czas takiego transportu jest nieistotny, o ile zwierzęta są regularnie karmione i pojone, z tym skutkiem, że jeżeli warunek ten jest spełniony, bezpośrednio po wyładowaniu samochodu ciężarowego w porcie przeznaczenia może rozpocząć się kolejny okres transportu drogowego wynoszący 28 godzin.

3) Zgodnie z art. 5 część A pkt 2 lit. d) ppkt ii) tiret pierwsze dyrektywy 91/628/EWG zapisywanie przez pracowników odpowiedzialnych za transport morski w planie trasy dokładnej godziny, kiedy transportowane zwierzęta były karmione

i pojone w czasie transportu promem, nie jest koniecznym warunkiem uzyskania refundacji wywozowych.

4) Dokonany z góry maszyną do pisania wpis zgodnie z którym w trakcie transportu zwierzęta są karmione i pojone o czasie odpowiadającym fazom wieczorem, rano, w południe, wieczorem, rano" nie odpowiada wymogom dyrektywy 91/628/EWG, ze skutkiem prawnym w postaci „utraty roszczenia o refundację wywozową w wyniku braku zapisów przeprowadzonych czynności oporządzenia zwierząt, o ile wymagany dowód nie zostanie dostarczony w inny sposób.

Do sądu krajowego należy określenie, czy dowody przedstawione w tym zakresie przez eksportera są wystarczające, biorąc przy tym pod uwagę, jeśli zachodzi taka konieczność, inne dowody niż plan trasy, takie jak oświadczenie pod przysięgą złożone po zakończeniu podróży.