NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PAOLO MENGOZZI
prednesené 28. februára 2008 [1]

1. Týmto návrhom na začatie prejudiciálneho konania vnútroštátny súd v podstate žiada, aby Súdny dvor upresnil, či sa v zmysle odkazu nariadenia č. 615/98 [2] na smernicu 91/628 [3] v prípade prepravy zvierat na trajektoch typu *roll on/roll off* (ďalej len „trajekty“) do tretích štátov uplatňujú analogicky osobitné ustanovenia bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy uvedenej smernice, ktoré sa vzťahujú na prepravu zvierat na plavidlách medzi dvoma bodmi Spoločenstva, a tiež ujasnil spôsob, akým sa má toto ustanovenie vykladať, najmä v tom zmysle, či je alebo nie je potrebné zabezpečiť prestávku po 14 hodinách prepravy po mori. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku vnútroštátny súd ďalej žiada, aby Súdny dvor upresnil, či v zmysle bodu 48 ods. 7 písm. a) prílohy tejto smernice môže po ukončení prepravy po mori začať následná cestná preprava v trvaní 29 hodín bez toho, aby bolo potrebné predtým zabezpečiť vyloženie zvierat a ich oddych v trvaní najmenej 24 hodín. Napokon sa vnútroštátny súd pýta na spôsob, akým treba vyplniť plán prepravy uvedený v článku 5 A ods. 2 písm. d) smernice, a najmä, či postačuje na tento účel vopred poznamenať prostredníctvom písacieho stroja spôsob starostlivosti, ktorý má byť pre zvieratá zaistený na palube trajektu.

I — Právny rámec

2. Článok 13 ods. 9 druhý pododsek nariadenia Rady (EHS) č. 805/68 z 27. júna 1968 o spoločnej organizácii trhov v sektore hovädzieho mäsa [4] [*neoficiálny preklad*], zmeneného a doplneného nariadením č. 2634/97 [5], stanovuje, že platba vývoznej náhrady na živé zvieratá je podmienená dodržaním právnej úpravy Spoločenstva týkajúcej sa blaha zvierat a najmä ochrany zvierat počas prepravy. Článok 33 ods. 9 druhý pododsek nariadenia Rady (ES) č. 1254/1999 zo 17. mája 1999 o spoločnej organizácii trhu s hovädzím a teľacím mäsom [6], ktorý od 1. januára 2000 nahrádza nariadenie č. 805/68, doslova

1 — Jazyk prednesu: taliančina.

2 — Nariadenie Komisie (ES) č. 615/98 z 18. marca 1998, ktorým sa stanovujú osobitné pravidlá uplatňovania režimu vývozných náhrad vzhľadom na blaho živého hovädzieho dobytka počas prepravy [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 82, s. 19).

3 — Smernica Rady 91/628/EHS z 19. novembra 1991 o ochrane zvierat počas prepravy, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 90/425/EHS a 91/496/EHS (Ú. v. ES L 340, s. 17; Mim. vyd. 03/012, s. 133), zmenená a doplnená smernicou Rady 95/29/ES z 29. júna 1995 (Ú. v. ES L 148, s. 52; Mim. vyd. 03/017, s. 466). Táto smernica bola zrušená nariadením Rady (ES) č. 1/2005 z 22. decembra 2004 o ochrane zvierat počas prepravy a s ňou súvisiacich činností a o zmene a doplnení smerníc 64/432/EHS a 93/119/ES a nariadenia (ES) č. 1255/97 (Ú. v. EÚ L 3, s. 1). Článok 33 tohto nariadenia však stanovuje zrušenie smernice až od 5. januára 2007.

4 — Ú. v. ES L 148, s. 24.

5 — Nariadenie Rady (ES) č. 2634/97, z 18. decembra 1997, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie nariadenia (EHS) č. 805/68 o spoločnej organizácii trhov v sektore hovädzieho mäsa [*neoficiálny predaj*] (Ú. v. ES L 356, s. 13).

6 — Ú. v. ES L 160, s. 21; Mim. vyd. 07/025, s. 339.

reprodukuje už citované ustanovenia článku 13 ods. 9 druhého pododseku.

3. Pravidlá uplatňovania nariadenia č. 805/68 sú upresnené nariadením č. 615/98.

4. Článok 1 tohto nariadenia stanovuje, že platba vývozných náhrad na živý hovädzí dobytok je podmienená predovšetkým tým, že počas prepravy zvierat až po prvé vyloženie v tretej krajine určenia musí byť dodržaný súlad so smernicou 91/628.

5. Podľa článku 2 nariadenia č. 615/98 sa pri opustení colného územia Spoločenstva uskutočňuje kontrola zvierat. Odsek 3 tohto článku stanovuje, že úradný veterinárny lekár poverený príslušným orgánom východiskového štátu overí a osvedčí, že a) zvieratá sú spôsobilé prekonať určenú cestu v súlade so smernicou 91/628; b) dopravné prostriedky, na ktorých zvieratá opúšťajú colné územie Spoločenstva, sú v súlade s ustanoveniami tejto smernice a c) boli prijaté opatrenia na zabezpečenie starostlivosti o zvieratá počas cesty v súlade s uvedenou smernicou.

6. Smernica 91/628 stanovuje kritériá, ktoré musia členské štáty dodržiavať na účely ochrany zvierat počas prepravy.

7. Je potrebné pripomenúť, že v zmysle tejto smernice sa pod pojmom „preprava“ rozumie každý pohyb zvierat, ktorý sa uskutočňuje dopravným prostriedkom a ktorý zahrnuje nakladanie a vykladanie zvierat, a pod pojmom „obdobie odpočinku“ neprerušované obdobie v priebehu cesty, počas ktorej [ktorého — *neoficiálny preklad*] sa zvieratá nepremiestňujú dopravným prostriedkom.

8. Na základe článku 5 A ods. 2 písm. d) smernice 91/628 členské štáty dbajú o to, aby prepravca zabezpečil, aby originál plánu prepravy uvedený v písmene b) obsahoval údaje o časoch a miestach, v ktorých boli prepravované zvieratá počas cesty nakŕmené a napojené, a aby pracovníci zodpovední za prepravu zabezpečili, že tieto údaje sa v pláne prepravy uvedú.

9. V kapitole VII (bod 48) prílohy uvedenej smernice sa uvádzajú intervaly na napájanie a kŕmenie, ako aj dĺžka trvania cesty a obdobie odpočinku, ktoré sa musia dodržiavať počas prepravy živých zvierat. Na základe bodu 48 ods. 2 dĺžka trvania cesty nesmie prekročiť osem hodín okrem prípadu, že dopravný prostriedok spĺňa požiadavky uvedené v bode 48 ods. 3. Na prepravu hovädzieho dobytka sa v bode 48 ods. 4 písm. d) a v bode 48 ods. 5 uvedenej kapitoly stanovuje pravidlo (tzv. pravidlo 29 hodín), podľa ktorého musí byť zvieratám po 14 hodinách cesty poskytnutá prestávka na odpočinok

v trvaní najmenej 1 hodiny, počas ktorej musia byť napojené a v prípade potreby aj nakŕmené, po tejto prestávke sa môžu prepravovať ďalších 14 hodín a po ich uplynutí musia byť znovu vyložené, nakŕmené a napojené a odpočívať najmenej 24 hodín. [7]

10. Bod 48 ods. 7 prílohy smernice stanovuje v súvislosti s prepravou po mori:

„a) Zvieratá sa nesmú prepravovať po mori, ak maximálna dĺžka trvania cesty prekročí dĺžku stanovenú v bode 2, pokiaľ nie sú splnené podmienky stanovené v bodoch 3 a 4, s výnimkou dĺžky trvania cesty a prestávky na odpočinok.

b) V prípade prepravy po mori pravidelným a priamym spojom medzi dvomi zemepisnými bodmi spoločenstva na vozidlách naložených na plavidlá bez vyloženia zvierat musia zvieratá odpočívať počas 12 hodín po vyložení v cieľovom prístave alebo v jeho bezprostrednej blízkosti, pokiaľ je dĺžka trvania po mori [… bezprostrednej blízkosti okrem prípadu, že dĺžka prepravy po mori je — *neoficiálny preklad*] taká, že plavbu je možné zahrnúť do všeobecnej schémy bodov 2 až 4.“

7 — Pravidlo 29 hodín v skutočnosti predstavuje nepresný výklad bodu 48 ods. 4 písm. d), ktorý stanovuje v prípade prepravy trvajúcej najviac 28 hodín potrebu prestávky na odpočinok v trvaní aspoň 1 hodiny. Uvedené pravidlo teda nedefinuje maximálnu dĺžku trvania prepravy ale minimálnu dĺžku trvania cesty.

II — Skutkové okolnosti, prejudiciálne otázky a konanie pred Súdnym dvorom

11. Spoločnosť Schwaninger Martin, Viehhandel — Viehexport (ďalej len „Schwaninger Martin“) deklarovala 23. októbra 2002 na Zollamt Salzburg, Erstattungen (Colný úrad Salzburg/Náhrady) vývoz 33 kusov hovädzieho dobytka do Albánska a z toho dôvodu požadoval priznanie vývoznej náhrady. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že zvieratá boli najprv v priebehu 14 hodín prepravované po ceste z Rakúska do Terstu v Taliansku, kde boli vyložené a odpočívali 24 hodín, a následne pokračovali v ceste smerom do Albánska na kamiónoch naložených na trajekt. Preprava po mori až do mesta Drač v Albánsku trvala 41,5 hodiny a bezprostredne na ňu nadviazala preprava po ceste v trvaní 4,5 hodiny až do konečného cieľa — Lushnja v Albánsku, kde boli zvieratá vyložené po ukončení cesty v celkovom trvaní 46 hodín.

12. Zollamt Salzburg/Erstattungen odmietol žiadosť o vývoznú náhradu, ktorú podala spoločnosť Schwaninger Martin, pretože sa domnieval, že dotknutá preprava porušila právnu úpravu Spoločenstva v oblasti ochrany zvierat, a to najmä ustanovenia smernice 91/628 týkajúce sa intervalov na napájanie a kŕmenie zvierat počas prepravy po mori. Zistil totiž, že v pláne prepravy, ktorý mu bol predložený, neboli uvedené časové intervaly medzi kŕmením a napájaním dotknutých zvierat počas prepravy po mori ani zmienka o osobe, ktorá bola týmito činnosťami poverená, a z týchto okolností vyvodil, že zvieratá neboli počas 46 hodín ani kŕmené, ani napájané. Dodatočne predložené

čestné vyhlásenie vodiča s uvedením časov kŕmenia a napájania počas prepravy na palube plavidla kvalifikoval ako irelevantné.

13. Spoločnosť Schwaninger Martin podala proti tomuto rozhodnutiu o zamietnutí colného úradu v Salzburgu odvolanie na Unabhängiger Finanzsenat, ktorý sa vzhľadom na pochybnosti o výklade relevantnej právnej úpravy Spoločenstva rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 1 nariadenia Komisie (ES) č. 615/98 z 18 marca 1998 chápať v tom zmysle, že sa analogicky uplatní… bod 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice Rady 91/628/EHS z 19. novembra 1991 v prípade prepravy zvierat po mori pravidelným a priamym spojom medzi zemepisným bodom Spoločenstva a zemepisným bodom v tretej krajine na vozidlách naložených na plavidlá bez vyloženia zvierat?

2. Pokiaľ bude prvá otázka zodpovedaná kladne, je potrebné chápať… bod 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628 v tom zmysle, že pri preprave hovädzieho dobytka dĺžka trvania cesty po mori nebude v súlade s pravidlami podľa odseku 4 písm. d), keď zvieratám po preprave trvajúcej 14 hodín nebude poskytnutá prestávka najmenej jednu hodinu?

3. Pokiaľ sa na prvú otázku odpovie záporne, je potrebné uplatniteľné ustanovenie… bodu 48 ods. 7 písm. a) prílohy smernice… chápať v tom zmysle, že dĺžka trvania prepravy zvierat po mori pravidelným a priamym spojom medzi zemepisným bodom Spoločenstva a zemepisným bodom v tretej krajine na vozidlách naložených na plavidlá bez vyloženia zvierat, je irelevantná, pokiaľ sú zvieratá pravidelne kŕmené a napájané, a že v takom prípade začína po vyložení vozidla v cieľovom prístave ďalší 29 hodinový časový interval cestnej prepravy?

4. Pokiaľ sa na tretiu otázku odpovie kladne, je potrebné chápať článok 5 A ods. 2 písm. d) bod ii) prvú zarážku smernice… v tom zmysle, že pracovníci zodpovední za prepravu musia v pláne prepravy uviesť, kedy boli počas prepravy trajektom prepravované zvieratá kŕmené a napájané, pričom písacím strojom vopred napísaný záznam „[zvieratá] sú počas prepravy trajektom kŕmené a napájané večer, ráno, na poludnie, večer, ráno“ nespĺňa požiadavky smernice 91/628, s tým právnym následkom, že chýbajúce záznamy o vykonaných

úkonoch pri starostlivosti o zvieratá, vedú k strate nároku na vývoznú náhradu, pokiaľ sa nepodarí zabezpečiť požadovaný dôkaz iným spôsobom?“

14. V zmysle článku 23 Štatútu Súdneho dvora predložili písomné pripomienky Schwaninger Martin, belgická a rakúska vláda, ako aj Komisia. Na pojednávaní boli zastúpení Schwaninger Martin, grécka vláda a Komisia.

III — Právne posúdenie

A — *O prvej prejudiciálnej otázke*

15. Svojou prvou prejudiciálnou otázkou vnútroštátny súd žiada, aby Súdny dvor upresnil pôsobnosť odkazu nariadenia č. 615/98 na smernicu 91/628, a najmä, či je v zmysle tohto odkazu nutné v prípade prepravy trajektom do tretích štátov analogicky uplatniť bod 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice týkajúci sa prepravy na palube plavidla, teda prepravy, ktorá spája pravidelným spôsobom dva zemepisné body Spoločenstva.

16. Pred samotnou analýzou tejto otázky sa zdá byť vhodné stručne opísať legislatívny rámec, do ktorého prvá otázka spadá, a do istej miery ho upresniť.

17. Predovšetkým je vhodné pripomenúť, že podľa článku 1 nariadenia č. 615/98 je priznanie vývozných náhrad podmienené tým, že počas prepravy zvierat až po prvé vyloženie v tretej krajine určenia musí byť dodržaný súlad s právnou úpravou Spoločenstva v oblasti ochrany zvierat a najmä požiadaviek stanovených smernicou 91/628, spomedzi ktorých je potrebné uviesť ustanovenia uvedené v kapitole VII prílohy tejto smernice týkajúce sa jednak maximálneho trvania cesty a jednak období odpočinku, ktoré sa počas prepravy musia dodržiavať.

18. Hovädzí dobytok môže byť vo všeobecnosti prepravovaný počas ôsmich hodín okrem prípadu, že dopravný prostriedok spĺňa určité podmienky, ktorých cieľom je zabezpečiť blaho prepravovaných zvierat — bod 48 ods. 3 prílohy smernice —, a v takomto prípade sa cesta môže predĺžiť na 29 hodín prerušených prestávkou v trvaní aspoň jednej hodiny, počas ktorej sa zvieratá musia nakŕmiť a napojiť.

19. V prípade prepravy po mori stanovuje bod 48 ods. 7 písm. a) prílohy smernice maximálnu dĺžku trvania cesty na osem hodín okrem prípadu, že dopravný prostriedok spĺňa podmienky požadované v bode 48 ods. 3, čo znamená, že dodržanie podmienok týkajúcich sa dĺžky cesty a období odpočinku sa nepožaduje. V prípade prepravy po mori v rámci Spoločenstva uskutočnenej prostredníctvom trajektu vyžaduje už citovaný bod 48 ods. 7 písm. b) prestávku v trvaní 12 hodín v cieľovom prístave, ak dĺžka cesty prekročila hranice určené v bodoch 48 ods. 2 a 4 písm. d) (osem hodín alebo 28 hodín prepravy).

20. Vnútroštátny súd žiada Súdny dvor o upresnenie, ktorý z dvoch prípadov, ktoré sú uvedené v písm. a) a b) bodu 48 ods. 7 prílohy smernice 91/628, sa uplatňuje na prepravu, ktorá je tak ako v prejednávanej veci uskutočnená prostredníctvom kamiónov naložených na plavidle, ktoré spája bod Spoločenstva s bodom v tretej krajine. Vnútroštátny súd totiž uvádza, že na základe doslovného znenia bodu 48 ods. 7 písm. b) by bolo potrebné vylúčiť uplatnenie tohto ustanovenia na inú prepravu ako na prepravu v rámci Spoločenstva, no napriek tomu sa domnieva, že rozsah pôsobnosti dotknutého článku možno rozšíriť prostredníctvom odkazu nariadenia č. 615/98 na smernicu 91/628, teda nariadenia, ktoré vyžaduje dodržiavanie ustanovení tejto smernice počas prepravy zvierat, a to až po prvé vyloženie v tretej krajine určenia.

21. Podľa môjho názoru takýto výklad nemožno pripustiť, a to z viacerých dôvodov.

22. V prvom rade, ako na to poukazuje Komisia, sa k jasnej formulácii bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628, ktorý zo svojej pôsobnosti vylučuje prepravu trajektmi uskutočnenú mimo priestoru Spoločenstva, pridružuje skutočnosť, že hoci článok 1 nariadenia č. 615/98 rozširuje na účely priznania vývozných náhrad dodržiavanie požiadaviek smernice 91/628 v rôznych fázach prepravy zvierat „až po prvé vyloženie v tretej krajine určenia“, toto nariadenie neobsahuje žiadne konkrétne ustanovenie, pokiaľ ide o pravidlá, na základe ktorých by sa požiadavky tejto smernice, uplatňujúce sa výslovne na prepravu v rámci Spoločenstva, mali tiež uplatňovať v rámci tohto nariadenia na prepravu do tretích krajín.

23. V tejto súvislosti je potrebné poukázať na to, že aj ak by uplatnenie ustanovení bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628 na prepravu mimo Spoločenstva malo prispieť k dosiahnutiu špecifického cieľa ochrany zvierat uvedeného v nariadení č. 615/98 zabezpečením rovnakej úrovne ochrany pri preprave v Spoločenstve a preprave mimo Spoločenstva, takéto rozšírenie režimu by vyžadovalo spoluprácu zo strany tretích krajín, ktoré by museli vo svojich cieľových prístavoch zabezpečiť existenciu infraštruktúry a hygienických podmienok, ktoré vyžaduje právna úprava Spoločenstva na ochranu blaha zvierat. Takýto výsledok nie je v súlade s dodržiavaním zásady zvrchovanej rovnosti štátov, ktorá je základom medzinárodných vzťahov.

24. Rozšírenie na základe analógie, ktoré navrhuje vnútroštátny súd, sa teda zdá byť vylúčené z dôvodu požiadavky dodržiavania

zásad medzinárodného práva a najmä právnej nemožnosti vyžadovať uplatnenie pravidiel Spoločenstva mimo „územia Spoločenstva“ [8]. Nemožno sa domnievať, že zákonodarca Spoločenstva mal v úmysle ísť proti týmto zásadám a tejto nemožnosti, keď stanovil povinnosť dodržiavania ustanovení smernice 91/628 na účely vývozných náhrad prostredníctvom odkazu na tieto ustanovenia v článku 1 nariadenia č. 615/98.

25. Výklad spojených ustanovení článku 1 nariadenia č. 615/98 a bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628, ako ho navrhuje vnútroštátny súd, je preto potrebné vylúčiť vzhľadom na rozpor s vyššie uvedenými úvahami.

26. Okrem toho rozšírenie osobitného režimu uvedeného v bode 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628 na základe analógie sa nezdá byť nevyhnutné aj vzhľadom na to, že v prípade predpokladu prepravy trajektom do tretích krajín neexistuje žiadna medzera, ktorú treba vyplniť. V tomto prípade sa totiž použijú všeobecné ustanovenia, ktoré sa uplatňujú na dopravu po mori a ktoré sú upravené v písmene a) vyššie uvedeného ustanovenia. Preprava kamiónom naloženým na plavidle sa preto napriek určitým osobitostiam stále klasifikuje ako preprava po mori, ako to potvrdzuje okrem okolnosti, že doprava prostredníctvom trajektu sa v písmene b) považuje výslovne za „prepravu po mori“, tiež a predovšetkým skutočnosť, že v bode 26 kapitoly I prílohy dotknutej smernice zákonodarca pri úprave dopravných prostriedkov zahrnul tieto typy plavidiel medzi dopravné prostriedky na prepravu *po vode* [9] a že písmeno b) toho istého bodu konkrétne stanovuje, že „i) oddelenie pre zvieratá je riadne pripevnené k vozidlu, vozidlo a oddelenie pre zvieratá sú vybavené vhodnými uväzovacími prostriedkami, ktoré umožnia, aby zvieratá boli pevne priviazané. Na krytej palube trajektu sa musí udržiavať vetranie dostačujúce na počet prepravovaných vozidiel. Ak je to možné, vozidlo na prepravu zvierat by sa malo umiestniť v blízkosti prívodu čerstvého vzduchu; ii) oddelenie pre zvieratá má dostatočný počet vetracích otvorov alebo iných prostriedkov, ktoré zabezpečujú dostatočné vetranie. Treba mať na pamäti, že prívod vzduchu je v uzavretom priestore plavidla, kde sa nachádza vozidlo, obmedzený. V oddelení pre zvieratá a na každom jeho poschodí musí byť dostatok priestoru, ktorý umožní primerané vetranie nad zvieratami, keď sú vo svojej prirodzenej vzpriamenej polohe; iii) do každej časti oddelenia pre zvieratá musí byť zabezpečený priamy prístup, aby mohla byť zvieratám počas cesty v prípade potreby poskytnutá opatera, krmivo a voda“ (čo sú podmienky, o ktorých sa možno domnievať, že boli v prejednávanej veci splnené, keďže originálna verzia návrhu na začatie prejudiciálneho konania na strane 15 potvrdzuje, že zvieratá boli prepravované v dopravnom prostriedku, ktorý spĺňal „dodatočné požiadavky“ bodu 48 ods. 3 prílohy smernice 91/628).

8 — Pokiaľ ide o zásadu teritoriality, pozri rozsudok z 27. septembra 1988, Ahlström Osakeyhtiö a i./Komisia, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 a 125/85 až 129/85, Zb. s. 5193, bod 18. Pozri tiež rozsudok z 24 novembra 1992, Poulsen a Diva Navigation Corp., C-286/90, Zb. s. I-6019.

9 — Pozri tiež v tomto zmysle oznámenie Komisie AGRI H4/MR D (2003) 18791 z 22. júla 2003.

27. Skutočnosť, že právna úprava nemá medzery, okrem toho potvrdzuje riešenie, ktoré navrhujem, keďže samotná existencia právnej úpravy, ktorá sa uplatňuje na predpoklad, akým je ten v prejednávanej veci, zabezpečuje uskutočnenie cieľa ochrany prepravovaných zvierat a na rozdiel od tvrdenia belgickej vlády zabraňuje tomu, aby bol narušený potrebný účinok odkazu článku 1 nariadenia č. 615/98 na dodržiavanie požiadaviek smernice 91/628. [10]

B — *O druhej otázke*

29. Vzhľadom na odpoveď, ktorú navrhujem v súvislosti s prvou otázkou, by nebolo potrebné odpovedať na druhú otázku položenú Súdnemu dvoru, ktorou vnútroštátny súd žiada o upresnenie spôsobov uplatnenia bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628 na prepravu po mori prostredníctvom trajektu smerujúceho do bodu mimo Spoločenstva.

30. V prípade, že Súdny dvor dospeje k názoru, že bod 48 ods. 7 písm. b) sa uplatňuje na prepravu po mori prostredníctvom trajektu mimo Spoločenstva, však navrhujem uvedenú otázku preskúmať.

28. Na základe uvedených úvah navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prvú otázku predloženú vnútroštátnym súdom odpovedal v tom zmysle, že osobitné ustanovenia bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628, ktoré odkazujú len na prepravu trajektmi spájajúcu dva body Spoločenstva, sa analogicky neuplatňujú na prepravu zvierat na palube trajektov smerujúcich do tretích krajín.

31. Vnútroštátny súd najmä žiada Súdny dvor o upresnenie, či podľa bodu 48 ods. 7 písm. b), ktorý odkazuje v tejto súvislosti na bod 48 ods. 4 písm. d), preprava trvajúca 29 hodín uskutočnená prostredníctvom trajektu musí zahŕňať prestávku v trvaní jednej hodiny po uplynutí prvých 14 hodín cesty.

32. Domnievam sa, že na túto otázku je potrebné odpovedať záporne.

10 — O potrebe vykladať ustanovenia Spoločenstva tak, aby sa zachoval potrebný účinok, pozri najmä rozsudky z 24. februára 2000, Komisia/Francúzsko (C-434/97, Zb. s. I-1129, bod 21), a zo 4. októbra 2001, Komisia/Taliansko (C-403/99, Zb. s. I-6883, bod 28).

33. Okrem praktických ťažkostí, s ktorými by sa trajekt stretol, ak by musel zakotviť v prístave alebo v jeho blízkosti, aby zvieratám umožnil odpočinok, je totiž na účely výkladu dotknutej právnej úpravy potrebné zohľadniť jej ciele, a najmä základnú funkciu odpočinku v trvaní aspoň jednej hodiny, ktorú upravuje bod 48 ods. 4 prílohy smernice, na ktorý odkazuje bod 48 ods. 7, a teda neexistenciu skutočnej potreby odpočinku tohto typu v rámci prepravy po mori na palube trajektu.

34. Je totiž potrebné pripomenúť, že uvedená prestávka v trvaní aspoň jednej hodiny má za cieľ umožniť prepravcovi, aby zabezpečil zvieratám potrebnú starostlivosť týkajúcu sa hygieny, napájania a kŕmenia. Je zjavné, že na uskutočnenie takýchto činností v prípade cestnej prepravy je potrebné zastaviť vozidlo, to isté však neplatí v prípade prepravy trajektom, pri ktorej, ako je uvedené v bode 26 vyššie, zvieratá môžu a musia byť nakŕmené a napojené aj počas fázy prepravy. Okrem toho, pokiaľ ide o prepravu trajektom, možno sa domnievať, že hoci sú zvieratá umiestnené v kamióne, nie sú vystavené traseniu a hádzaniu, ktoré sú vlastné preprave po ceste, a teda z tohto hľadiska sú prepravované v lepších podmienkach, z ktorých vyplýva zbytočnosť dotknutej prestávky na odpočinok v trvaní jednej hodiny.

35. Ak Súdny dvor neprijme môj návrh v súvislosti s prvou otázkou, navrhujem, aby na druhú otázku odpovedal v tom zmysle, že prestávka na odpočinok v trvaní aspoň jednej hodiny po 14 hodinách cesty sa neuplatňuje na zvieratá prepravované v kamióne naloženom na trajekt, ak tento trajekt spĺňa podmienky stanovené v kapitole I bode 26 písm. b) prílohy smernice 91/628.

C — *O tretej otázke*

36. Zo skutočnosti, že v bode 26 vyššie som dotknutú prepravu klasifikoval ako prepravu po mori, vyplýva, že v prípade absencie osobitných ustanovení v súvislosti s týmto typom prepravy sa na dotknutú prepravu vzťahujú všeobecné ustanovenia o preprave po mori uvedené v prílohe smernice 91/628.

37. Je preto hneď na začiatok potrebné upresniť, či v prípade prejednávanej veci bolo vhodné uplatniť bod 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628, podľa ktorého „v prípade prepravy po mori pravidelným a priamym spojom medzi dvomi zemepisnými bodmi spoločenstva na vozidlách naložených na plavidlá bez vyloženia zvierat musia zvieratá odpočívať počas 12 hodín po vyložení v cieľovom prístave alebo v jeho bezprostrednej blízkosti, pokiaľ je dĺžka trvania po mori [… bezprostrednej blízkosti okrem prípadu, že dĺžka prepravy po mori je — *neoficiálny preklad*] taká, že plavbu je možné zahrnúť do všeobecnej schémy bodov 2 až 4“.

38. Zo spisu nevyplýva, že dĺžka trvania prepravy po mori nebola poznamenaná v pláne prepravy, ktorý podľa druhej zarážky článku 5 A ods. 2 písm. d) bodu ii) smernice 91/628 musia osoby poverené prepravou „dať po kontrole… overiť príslušnému orgánu schváleného miesta priechodu alebo výstupného miesta určeného členským štátom…, potom ako zvieratá úradný veterinárny lekár prezrel a rozhodol, že sú spôsobilé pokračovať v ich ceste“.

39. Možno sa preto dôvodne domnievať, že v prípade prejednávanej veci sa bod 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628 neuplatňuje a uplatňuje sa iba bod 48 ods. 7 písm. a), podľa ktorého sa „zvieratá nesmú prepravovať po mori, ak maximálna dĺžka trvania cesty prekročí“ osem hodín, „pokiaľ nie sú splnené podmienky stanovené v bodoch 3 a 4, s výnimkou dĺžky trvania cesty a prestávky na odpočinok“.

40. Za predpokladu, že preprava sa uskutočnila trajektom medzi prístavom členského štátu a prístavom tretej krajiny, musí uplatnenie bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice — aspoň na základe výkladu založeného na jeho znení a na upresneniach uvedených v bode 26 vyššie — nevyhnutne znamenať vylúčenie odpočinku v trvaní 12 hodín po príchode zvierat prepravovaných trajektom do cieľového prístavu a možnosť začať okamžite nový interval prepravy na ceste v trvaní 28 hodín [11], a to ak sú splnené tri podmienky: po prvé, že preprava po mori prostredníctvom trajektu je súčasťou všeobecného plánu cesty, ktorý je uvedený vo vyššie citovanom pláne prepravy, po druhé, že trajekt — ako to potvrdzuje originál návrhu na začatie prejudiciálneho konania na strane 15 spĺňa podmienky uvedené v bode 48 ods. 3, a napokon, že všetky opatrenia výslovne stanovené v kapitole I bode 26 písm. b) bodoch i) ii) a iii) prílohy smernice 91/628 a uvedené v bode 26 vyššie boli prijaté (čo nemožno vylúčiť, ako bolo uvedené, keďže trajekt zodpovedá podmienkam stanoveným v už citovanom bode 48 ods. 3).

41. Konkrétne vylúčenie potreby tohto odpočinku je na základe takéhoto výkladu možné, ak okrem informácií vyplývajúcich z návrhu na začatie prejudiciálneho konania možno získať aj ďalšie dva údaje uvedené v predchádzajúcom bode.

42. Návrh na začatie prejudiciálneho konania však vyjadruje pochybnosti v súvislosti s možnosťou nasledovať tento prístup v prejednávanej veci, a to napriek tomu, že táto vec sa týka prepravy zvierat do tretích

11 — V opačnom prípade za predpokladu, že preprava sa uskutoční prostredníctvom trajektu spájajúceho prístavy dvoch členských štátov, nemožno *a priori* vylúčiť odpočinok v trvaní 12 hodín vzhľadom na to, že aj keby tento odpočinok vyžadoval zo strany orgánov cieľového prístavu spoluprácu — ktorá nie je povinnosťou orgánov tretích krajín — boli by za ňu zodpovedné orgány členských štátov: to je dôvod, pre ktorý v prípade že ide o prepravu po mori trajektom, ktorá prekročí interval predpokladaný v bode 48 ods. 7 písm. b), musí byť hovädziemu dobytku pri príchode do prístavu členského štátu zabezpečený odpočinok v uvedenom rozsahu. Naopak, ak dĺžka trvania prepravy neprekročí tento interval, hovädzí dobytok v zásade nemusí mať k dispozícii túto prestávku na odpočinok a preprava môže okamžite pokračovať.

krajín a cesty trajektom v trvaní 41 hodín, za ktorou nasledovala preprava po zemi v trvaní približne 5 hodín, z čoho vyplýva celkové trvanie cesty v rozsahu 46 hodín.

43. Vnútroštátny súd uvádza, že jeho pochybnosti vyplývajú zo skutočnosti, že z riešenia, ktoré možno vyvodiť z doslovného výkladu dotknutých ustanovení, by vyplývalo, že preprava zvierat trajektom medzi prístavom Spoločenstva a prístavom tretej krajiny by nemala žiadne časové obmedzenie, a to ani v prípade, že by jej trvanie výrazne presiahlo 46 hodín a predĺžilo by sa na niekoľko dní: tento výsledok by bol v rozpore s cieľom ochrany zvierat, ktorý dotknutá právna úprava sleduje.

44. Tieto pochybnosti teleologického charakteru je potrebné zohľadniť. S týmto cieľom sa musí osobitná pozornosť venovať a) výhradám, ktoré má vnútroštátny súd k argumentácii Finanzgericht Hamburg uvedenej v rozsudku vyhlásenom 2. februára 2006, ktorý nasledoval už citovaný prístup, a b) vyššie uvedenému predpokladu, podľa ktorého by v prípade prepravy medzi zemepisným bodom Spoločenstva a zemepisným bodom nachádzajúcim sa v tretej krajine nemusela byť preprava, akej sa týka prejednávaná vec, teoreticky predmetom žiadnych časových obmedzení.

45. Pokiaľ ide o argumentáciu, ktorú vnútroštátny súd spochybňuje, vyplýva z nej, že „fáza prepravy zvierat trajektom sa nepochybne započíta do obdobia odpočinku“ [12]. Takéto tvrdenie nemožno podľa vnútroštátneho súdu prijať, keďže podľa článku 2 ods. 2 písm. h) smernice 91/628 „obdobie odpočinku“ znamená „neprerušované obdobie v priebehu cesty, počas ktorej [počas ktorého — *neoficiálny preklad*] sa zvieratá nepremiestňujú dopravným prostriedkom“.

46. Táto výhrada nemôže byť rozhodujúca, keďže pokiaľ Finanzgericht Hamburg označí interval prepravy zvierat naložených na trajekt ako „obdobie odpočinku“, možno sa oprávnene domnievať, že by tak označil aj interval prepravy zvierat naložených priamo na plavidlách špeciálne určených na ich prepravu (takýto interval by určite nemohol byť započítaný do dĺžky trvania cesty, ktorá sa začala na mori a potom pokračovala na ceste). Je preto potrebné sa domnievať, že ak použil dotknutý výraz, chcel tým vyjadriť, že čas strávený v prvom type dopravného prostriedku sa musí z pohľadu jeho dosahu považovať za *ekvivalentný* obdobiu odpočinku, a to v súlade s kvalifikáciou, ktorú by prijal pre čas strávený v druhom type dopravného prostriedku. Práve to urobila Komisia vo svojich pripomienkach predložených Súdnemu dvoru, keď tvrdila, že preprava vozidiel naložených na trajektoch nemôže byť považovaná za prepravu ani za obdobie odpočinku v zmysle definícií smernice 91/628.

12 — Prijatím tohto stanoviska sa podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania Finanzgericht Hamburg názorovo rozišiel s Verwaltungsgerichtshof Viedeň, ktorý v rozsudku z 30. júna 2005 konštatoval, že výnimka z pravidla obdobia odpočinku v trvaní 12 hodín sa môže pripustiť, len ak trvanie prepravy trajektom neprekročilo 14 hodín.

47. Pokiaľ ide o predpoklad, podľa ktorého by v prípade prepravy medzi zemepisným bodom Spoločenstva a zemepisným bodom v tretej krajine preprava, akej sa týka prejednávaná vec, mohla teoreticky uniknúť akýmkoľvek obmedzeniam v súvislosti s jej trvaním, ten je oslabený predovšetkým skutočnosťou, že samotný vnútroštátny súd si odporuje tým, že Súdny dvor žiada, aby upresnil, či za predpokladu, že dĺžka trvania cesty na vozidle, ktoré je naložené na trajekt, nie je relevantná, začína nový 28-hodinový interval prepravy po ceste okamžite po vyložení kamiónu v prístave v tretej krajine (čím sa zjavne pripúšťa existencia obmedzenia dĺžky trvania cesty, aj ak sa tá uskutočňuje po ceste v tretej krajine).

48. K tejto prvej slabine dotknutej tézy sa však pridáva ešte rozhodujúcejší prvok: aj keď smernica neobsahuje žiadne ustanovenia, pokiaľ ide o prepravu po ceste v tretej krajine, všeobecný duch právnej úpravy naznačuje, že minimálne trvanie v rozsahu 29 hodín cesty sa musí uplatňovať aj na túto prepravu. Ak by to tak nebolo, narušil by sa všeobecný cieľ dotknutej právnej úpravy, ktorý spočíva v zabezpečení blaha zvierat.

49. Z toho vyplýva, že vzhľadom na neutralizáciu dĺžky trvania cesty zvierat na vozidlách naložených na trajekt v prípade splnenia podmienok uvedených v bodoch 39 až 41 vyššie neexistuje riziko, že preprava týchto zvierat v prípade, že sa v nej okamžite pokračuje po ceste, sa môže predĺžiť na niekoľko dní bez prestávky, keďže tento nový typ prepravy sa môže uskutočniť, bez toho, aby bol predmetom podmienok, len na 14 hodín, pričom je nepochybné, že po tomto časovom intervale je povinný odpočinok v trvaní aspoň jednej hodiny.

50. Úvahy uvedené v bodoch 23 a 24 vyššie v súvislosti s ťažkosťami plynúcimi z výkladu bodu 48 ods. 7 písm. b) prílohy smernice 91/628 — z ktorého by vyplývala povinnosť prepravcu zvierat naložených na vozidle, ktoré sa nachádza na trajekte, vyložiť zvieratá v cieľovom prístave v tretej krajine na účely odpočinku v trvaní 12 hodín, čo by predpokladalo spoluprácu orgánov tejto krajiny, pričom v prípade jej neexistencie by bolo nemožné vyžadovať uplatnenie pravidiel Spoločenstva mimo „územia Spoločenstva“, — nebránia záveru, ku ktorému som dospel v závere predchádzajúceho bodu.

51. Odpočinok trvajúci aspoň hodinu, ktorý upravuje bod 48 ods. 4 písm. d), totiž nevyžaduje žiadnu spoluprácu s orgánmi tretích krajín, keďže, ako je uvedené v bode 46 vyššie, článok 2 ods. 2 písm. h) smernice 91/628 definuje obdobie odpočinku ako „neprerušované obdobie v priebehu cesty, počas ktorej [počas ktorého — *neoficiálny preklad*] sa zvieratá nepremiestňujú dopravným prostriedkom“. Poskytnutie odpočinku zvieratám teda nepredpokladá ich vyloženie.

52. Navrhujem preto, aby Súdny dvor ako odpoveď na tretiu otázku upresnil, že

v prípade prepravy po mori, ktorá pravidelne a priamo spája zemepisný bod Spoločenstva so zemepisným bodom v tretej krajine, uskutočnenej na vozidlách, ktoré sú naložené na trajekt, bez vyloženia zvierat, sa musí dĺžka trvania cesty považovať za irelevantnú, pokiaľ sú zvieratá pravidelne kŕmené a napájané, takže ak je táto podmienka splnená, po vyložení kamiónu v cieľovom prístave môže začať ďalší 28-hodinový časový interval cestnej prepravy.

D — *O štvrtej otázke*

53. Svojou štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd jednak pýta, či sa „článok 5 A ods. 2 písm. d) bod ii) prvá zarážka smernice 91/628 má vykladať v tom zmysle, že pracovníci zodpovední za prepravu musia v pláne prepravy uviesť, kedy boli počas prepravy po mori prepravované zvieratá nakŕmené a napojené“, a jednak, či „písacím strojom vopred napísaný záznam“, podľa ktorého sa počas prepravy na palube plavidla „zvieratá kŕmia a napájajú večer, ráno, na poludnie, večer, ráno“, nie je v súlade s požiadavkami smernice 91/628, s právnym následkom spočívajúcim v tom, že „chýbajúce záznamy o vykonaných úkonoch pri starostlivosti o zvieratá, vedú k strate nároku na vývoznú náhradu, pokiaľ sa nepodarí zabezpečiť požadovaný dôkaz iným spôsobom“.

54. Z logického usporiadania dvoch častí otázky, ktorú položil vnútroštátny súd, vyplýva, že podstatou jeho otázky je overenie súladu medzi smernicou — a nie len konkrétnym ustanovením, ktoré tvorí prvú časť otázky, — a celkovým konaním prepravcu, teda konaním, ktoré nespočíva len v uvedení písacím strojom vopred napísaného záznamu ako programu v pláne prepravy, ale aj v a) neskoršom doplnení podpisu v tomto pláne prepravy, ktorým chcel prepravca na konci prepravy potvrdiť, že sa skutočne o zvieratá staral tak, ako je to uvedené v pláne prepravy, a to v každej fáze stanoveného obdobia a predpísaným spôsobom, a b) čestnom vyhlásení, ktoré potvrdzovalo vyššie uvedené a o ktorom sa na strane 3 návrhu na začatie prejudiciálneho konania uvádza, že pochádza od vodiča a Zollamt Salzburg, Erstattungen ho kvalifikoval ako irelevantné.

55. Aby bolo možné odpovedať vhodným spôsobom na túto otázku chápanú spôsobom naznačeným v predchádzajúcom bode, je potrebné pristúpiť k výkladu článku 5 A ods. 2 písm. d) bodu ii) smernice 91/628 vo svetle druhej zarážky ustanovenia písmena d) bodu ii) a rovnakého článku 5 A ods. 2 písm. f) tejto smernice.

56. Článok 5 A ods. 2 písm. d) bod ii) smernice 91/628 stanovuje, že prepravca zabezpečí, aby pracovníci zodpovední za prepravu „uviedli v pláne prepravy časy a miesta, v ktorých *boli* prepravované zvieratá počas cesty nakŕmené a napojené“, a písmeno d)

bod i) prvá zarážka stanovuje, že originál plánu prepravy má byť „správne zostavený a vyplnený príslušnými osobami v patričnom čase“ [13].

57. Žalobca vo veci samej vo svojich písomných pripomienkach predložených Súdnemu dvoru zdôraznil rozdiel, ktorý dotknuté ustanovenie robí medzi „zostavením“ a „vyplnením“, pričom trvá na tom, že z tohto ustanovenia vyplýva, že tieto dve formálne náležitosti, a teda aj každá z nich, musia byť splnené „v patričnom čase“.

58. Po tom, ako žalobca vo veci samej poukázal na skutočnosti už uvedené v bode 5.2 návrhu na začatie prejudiciálneho konania, teda že prepravca po ukončení prepravy svojím podpisom na pláne cesty potvrdil, že sa skutočne o zvieratá staral v každej vopred stanovenej fáze, tvrdí, že z tohto konštatovania možno vyvodiť, že ak písacím strojom vopred napísaný záznam uvedený v pláne cesty a týkajúci sa období, kedy mali byť zvieratá nakŕmené a napojené, zodpovedá zostaveniu, následný podpis zodpovedá vyplneniu požadovaných formálnych náležitostí. Žalobca vo veci samej tým má zjavne na mysli to, že okolnosť vyplnenia prostredníctvom podpisu spĺňa požiadavku stanovenú dotknutou právnou úpravou vzhľadom na vzťah medzi samotným podpisom a programom cesty, ktorý bol predtým napísaný na stroji. V skutočnosti a) upresnenie, podľa ktorého dotknuté činnosti mali byť uskutočnené „večer, ráno, na poludnie, večer, ráno“, a zopakovanie slov „večer, ráno“ mohlo byť legitímne chápané nie ako všeobecná informácia, ale naopak, ako informácia poukazujúca na rôzne presne označiteľné momenty prepravy, ktorá sa mala konkrétne uskutočniť a ktorá trvala, tak ako to vyplýva zo spisu, 41,5 hodiny, a teda zahŕňala presne „večer, ráno, poludnie“, ako aj „večer“ a „ráno“, a b) program vymedzený v pláne cesty bol natoľko presný, že podrobný opis jeho realizácie mohol byť zbytočný a koniec cesty preto mohol byť „vhodným“ momentom na vyplnenie potvrdenia prostredníctvom konečného podpisu, pričom toto potvrdenie môže byť súčasťou plánu prepravy. Žalobca vo veci samej sa zjavne preto, že zastáva argumentáciu uvedenú v predchádzajúcich dvoch bodoch, vo svojich pripomienkach neodvoláva na možnú dôkaznú hodnotu čestného vyhlásenia, v súvislosti s ktorým sa v bode 3 návrhu na začiatok prejudiciálneho konania uvádza, že bolo vytvorené zbytočne a *ex post* pred Zollamt Salzburg, Erstattungen.

59. Takto opísaný spôsob, akým žalobca vo veci samej podľa svojho tvrdenia postupoval v súlade s ustanoveniami článku 5 A ods. 2 písm. d) bodu ii) smernice 91/628, nepochybne nezodpovedá úplne presne požiadavkám smernice uvedeným v bode ii), podľa ktorých je prepravca povinný zabezpečiť, aby „pracovníci zodpovední za prepravu uviedli v pláne prepravy časy a miesta, v ktorých boli prepravované zvieratá počas cesty nakŕmené a napojené“, a to z toho dôvodu, že (okrem skutočnosti, že v prípade prepravy po mori nie je jednoduché uviesť „miesto“, kde boli činnosti uskutočnené) údajný spôsob, ktorým postupovali pracovníci zodpovední za dopravu, nebol takej povahy, aby sa na jeho

13 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

základe mohol určiť čas, kedy sa uskutočnilo napájanie a kŕmenie.

60. Ak sa však, tak ako bolo uvedené v bode 56 vyššie, predpoklady článku 5 A ods. 2 písm. d) bodu ii) smernice 91/628 a druhej zarážky písm. d) bodu i) spoja s ustanoveniami odseku 2 písm. f), skutočnosť, že spôsob, akým sa postupovalo, nebol presne v súlade s ustanoveniami ods. 2 písm. d) bodu ii), neumožňuje, aby sa dospelo k záveru, ku ktorému podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania (bod 3) dospel Zollamt Salzburg, Erstattungen, že zvieratá neboli počas 46 hodín napojené a nakŕmené a že vývozca z toho dôvodu stratil nárok na vývozné náhrady.

61. Dotknutý článok 5 A ods. 2 písm. f) bod ii) smernice 91/628 (a ktorý samozrejme treba v rámci systematického výkladu odseku 2 ako celku brať do úvahy) stanovuje, že „prepravca preukáže…, že boli prijaté opatrenia, aby sa splnili potreby zvierat na krmivo a vodu počas cesty, aj vtedy, ak sa plán prepravy zmenil“.

62. Tým dal zákonodarca Spoločenstva jednoznačne najavo, že nemal v úmysle dať absolútnu hodnotu spôsobu, akým sa v súlade s článkom 5 A ods. 2 písm. d) bodom ii) smernice 91/628 preukáže, že napájanie a kŕmenie boli pravidelne uskutočňované. Pre zákonodarcu Spoločenstva je základným predpokladom, ktorý musí prepravca splniť, predloženie konkrétneho dôkazu o tom, že „potreby zvierat na krmivo a vodu počas cesty“ boli uspokojené.

63. Prisúdiť nie úplne presnému dodržaniu článku 5 A ods. 2 písm. d) bodu ii) smernice 91/628 absolútnu hodnotu, ktorú tomuto ustanoveniu priznáva Zollamt Salzburg, Erstattungen, je okrem toho v rozpore so závermi, ktoré je potrebné vyvodiť z prístupu Súdneho dvora prijatého v jeho rozsudku vo veciach Viamex Agrar a Zuchtvieh-Kontor GmbH (ZVK) [14] v súvislosti s logikou a uplatnením odkazu článku 1 a článku 5 ods. 3 nariadenia č. 615/98 na smernicu 91/628, teda prístupu spočívajúceho v posúdení všetkých skutkových okolností týkajúcich sa prejednávanej veci vrátane skutkových okolností predložených vývozcom.

64. V rámci vnútroštátnych konaní, ktoré vyústili do začatia konania na Súdnom dvore, bola otázka platnosti tohto odkazu z dôvodu údajného porušenia zásady právnej istoty a zásady proporcionality nastolená preto, že obe ustanovenia a) podmieňujú platbu vývozných náhrad na živý hovädzí dobytok tým, že počas prepravy zvierat až po prvé vyloženie v tretej krajine určenia musí byť dodržaný súlad so smernicou, a b) sú vnímané v tom zmysle, že vylučujú uvedené náhrady aj v prípade porušenia len jedného z týchto ustanovení.

14 — Rozsudok zo 17 januára 2008, C-37/06 a C-58/06, Zb. s. I-69.

65. Súdny dvor v odpovedi na otázky, ktoré mu boli položené, predovšetkým poukázal na to, že „cieľom všeobecného odkazu na smernicu 91/628 vyplývajúceho z nariadenia č. 615/98 je zabezpečiť… dodržiavanie relevantných ustanovení tejto smernice v oblasti blaha žijúcich zvierat a najmä ochrany zvierat počas prepravy“ [15]: z toho vyvodil, že dotknutý odkaz nemožno vyhlásiť za neplatný, keďže ho nemožno vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje na všetky ustanovenia smernice 91/628 a najmä na tie, ktoré sa netýkajú hlavného cieľa, ktorý uvedená smernica sleduje. [16] Následne po tom, ako pripomenul tradične uznávanú pôsobnosť zásady proporcionality ako zásady, v zmysle ktorej „pokiaľ sa ponúka výber medzi viacerými primeranými opatreniami, je potrebné prikloniť sa k najmenej obmedzujúcemu a spôsobené zásahy nesmú byť neprimerané v pomere k sledovaným cieľom“ [17], Súdny dvor konštatoval, že táto zásada musí byť príslušnými vnútroštátnymi orgánmi v rámci uplatňovania ustanovení nariadenia č. 615/98 rešpektovaná. [18]

66. Prístup, ktorý Súdny dvor vnútroštátnym súdom naznačil v súvislosti s výkladom a uplatnením ustanovení, ktoré spájajú režim vývozných náhrad s režimom ochrany zdravia hovädzieho dobytka v priebehu jeho prepravy, je jasný. Vychádza z týchto dvoch kritérií:

1. vykladať ustanovenia smernice, ktoré sa majú vzájomne dopĺňať a začleniť do celku pravidiel vytvárajúcich akt, ktorého sú súčasťou, tak, aby sa každému z nich, ako aj odkazu uvedenému v nariadení č. 615/98 priznal iný význam, a to podľa toho, či je priamym účelom ustanovenia zabezpečiť uskutočnenie základného cieľa smernice alebo či má vo vzťahu k tomuto hlavnému cieľu smernice len pomocnú úlohu, a

2. uplatňovať ustanovenia smernice tak, aby sa medzi viacerými spôsobmi zvolil ten, ktorý zabezpečí, že nevýhody, ktoré môžu byť spôsobené, nie sú neprimerané v porovnaní so sledovaným cieľom ochrany zdravia zvierat.

67. Úvahy uvedené v bodoch 62 až 64 vyššie nepochybne zodpovedajú kritériám, o ktorých Súdny dvor prostredníctvom rozsudku uvedeného v bodoch 63 až 66 vyššie usúdil, že je potrebné sa nimi v tejto oblasti riadiť.

15 — Tamže, bod 29.
16 — Tamže.
17 — Tamže, bod 35.
18 — Tamže, bod 46.

IV — Návrh

68. Vzhľadom na uvedené normatívne ustanovenia a na úvahy v súvislosti s ich výkladom, ktoré vyplynuli z analýzy charakteristických prvkov prejednávanej veci a kritérií uvedených v rozsudku Súdneho dvora skúmaného v bodoch 64 až 66 vyššie, navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prejudiciálne otázky Unabhängiger Finanzsenat odpovedal takto:

1. Osobitné ustanovenia bodu 48 ods. 7 písm. b) kapitoly VII prílohy smernice Rady 91/628/EHS z 19. novembra 1991 o ochrane zvierat počas prepravy, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 90/425/EHS a 91/496/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou Rady 95/29/ES z 29. júna 1995, ktoré sa vzťahujú len na prepravu po mori spájajúcu dva body Spoločenstva, sa analogicky neuplatňujú na prepravu zvierat na palube trajektov smerujúcich do tretích krajín.

2. V prípade prepravy po mori, ktorá pravidelne a priamo spája miesto Spoločenstva s miestom v tretej krajine, uskutočnenej na vozidlách, ktoré sú naložené na trajekt, bez vyloženia zvierat, sa musí dĺžka trvania cesty považovať za irelevantnú, pokiaľ sú zvieratá pravidelne kŕmené a napájané, takže ak je táto podmienka splnená, po vyložení kamiónu v cieľovom prístave môže začať ďalší 28-hodinový časový interval cestnej prepravy.

3. Článok 5 A ods. 2 písm. d) bod ii) prvá zarážka smernice 91/628 nevyžaduje absolútnym spôsobom, aby pracovníci zodpovední za prepravu po mori uviedli

v pláne prepravy presný čas, kedy boli prepravované zvieratá nakŕmené a napojené, ako základnú podmienku získania vývozných náhrad.

4. Písacím strojom vopred napísaný záznam, podľa ktorého boli zvieratá počas cesty nakŕmené a napojené v časoch zodpovedajúcich dostatočne identifikovateľným fázam cesty, môže splniť požiadavky smernice 91/628 za predpokladu, že sa preukáže, že tieto činnosti boli v týchto časoch uskutočnené.

Úlohou vnútroštátneho súdu je preskúmať dostatočný charakter dôkazov, ktoré v tejto súvislosti predložil vývozca, berúc podľa potreby do úvahy aj iné dôkazy, ako je plán prepravy, ako napríklad čestné vyhlásenie uskutočnené po skončení cesty.