ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-Н P. MENGOZZI
представено на 28 февруари 2008 година [1]

1. С настоящото преюдициално запитване запитващата юрисдикция иска от Съда по същество да поясни дали по силата на препращането в Регламент № 615/98 [2] към Директива 91/628 [3] в случай на транспортиране на животни с така наречени „roll on/roll off кораби“ (наричани по-нататък „ро-ро кораби“) с местоназначение трета държава се прилагат по аналогия специалните разпоредби на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към горепосочената директива, приложими към случая на транспортиране на животни с кораби, свързващи две точки на Общността, и да поясни как трябва да се тълкува тази разпоредба, по-специално дали е необходимо да се предвиди почивка след продължило 14 часа транспортиране по море. В случай на отрицателен отговор на първия въпрос, от Съда се иска да поясни дали на основание точка 48, точка 7, буква а) от приложението към директивата след транспортиране по море може да започне последващо транспортиране по суша с продължителност 29 часа, без да е необходимо да се предвиди предварително разтоварване и почивка на животните от поне 24 часа. Накрая, националният съд поставя въпроса относно начина на съставяне на маршрутния план, посочен в член 5, част А, точка 2, буква г) от директивата, и по-специално дали за тази цел е достатъчно предварително да се отбележат посредством пишеща машина грижите, които трябва да се положат за животните на борда на кораба.

I — Правна уредба

2. Член 13, параграф 9, втора алинея от Регламент (ЕИО) № 805/68 на Съвета от 27 юни 1968 година за общата организация на пазара на говеждо и телешко месо [4], изменен с Регламент (ЕО) № 2634/97 [5], обуславя изплащането на възстановяването за износ на живи животни от спазването на общностното законодателство относно хуманното отношение към животните, и по-специално защитата на животните по време на транспорт. Член 33, точка 9, втора алинея от

1 — Език на оригиналния текст: италиански.

2 — Регламент (ЕО) № 615/98 на Комисията от 18 март 1998 година относно особени правила за прилагане на режима на възстановяванията при износ, що се отнася до хуманното отношение към живите животни от рода на едрия рогат добитък по време на транспорт (ОВ L 82, стр. 19).

3 — Директива на Съвета от 19 ноември 1991 година за защита на животните по време на транспорт и за изменение на директиви 90/425/ЕИО и 91/496/ЕИО (ОВ L 340, стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 3, том 10, стр.182), изменена с Директива 95/29/ЕО на Съвета от 29 юни 1995 година (ОВ L 148, стр. 52; Специално издание на български език, 2007 г., глава 3, том 17, стр. 120). Тази директива се отменя с Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета от 22 декември 2004 година относно защитата на животните по време на транспортиране и свързаните с това операции и за изменение на директиви 64/432/ЕИО и 93/119/ЕО и Регламент (ЕО) № 1255/97 (ОВ L 3, 2005 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 3, том 62, стр. 3). Член 33 от този регламент обаче предвижда отмяната ѝ едва от 5 януари 2007 година.

4 — ОВ L 148, стр. 24.

5 — Регламент (ЕО) на Съвета от 18 декември 1997 година за изменение на Регламент (ЕИО) № 805/68 за общата организация на пазара на говеждо и телешко месо (ОВ L 356, стр. 13).

Регламент (ЕО) № 1254/1999 на Съвета от 17 май 1999 година относно общата организация на пазара на говеждо и телешко месо [6], който от 1 януари 2000 г. заменя Регламент № 805/68, възпроизвежда текстово разпоредбите на горепосочения член 13, параграф 9, втора алинея.

3. Редът и условията за прилагане на Регламент № 805/68 са уточнени в Регламент № 615/98.

4. Член 1 от последния предвижда, че изплащането на възстановяванията при износ на живи животни от рода на едрия рогат добитък е обусловено от спазването на разпоредбите на Директива 91/628 по време на транспортирането на животните до тяхното първо разтоварване в третата страна на крайно местоназначение.

5. Съгласно член 2 от Регламент № 615/98 проверка на животните се извършва на излизане от митническата територия на Европейската общност. Параграф 3 на посочения член предвижда, че упълномощен ветеринарен лекар трябва да провери и да удостовери: а) че животните са годни за пътуването, предвидено съобразно разпоредбите на Директива 91/628; б) че превозното средство, с което животните ще напуснат посочената митническа територия, е в съответствие с разпоредбите на тази директива; и в) че са взети мерки за полагане на грижи за животните по време на пътуването съобразно разпоредбите на посочената директива.

6. Директива 91/628 установява критериите, които държавите-членки трябва да спазват за защита на животните по време на транспорт.

7. Трябва да се припомни, че по смисъла на директивата „транспортиране“ е всяко придвижване на животни, извършвано с транспортно средство, което включва натоварването и разтоварването на животните, а „период на почивка“ — непрекъснат период при пътуването, по време на който животните не се придвижват с транспортно средство.

8. На основание член 5, част А, точка 2, буква г) държавите-членки гарантират, че превозвачът гарантира, че в оригиналното копие на маршрутния план, посочен в буква б), се отбелязва кога и къде транспортираните животни са били хранени и поени по време на пътуването и че персоналът, отговорен за транспортирането, удостоверява, че тези отбелязвания фигурират в маршрутния план.

9. Глава VII (точка 48) от приложението към гореспоменатата директива указва интервалите за поене и хранене, както и времето за пътуване и периодите на почивка, които трябва да се спазват по време на транспортирането на живи животни. На основание точка 48, точка 2 времето за пътуване при животните от видовете, посочени в точка 1, не превишава осем часа, освен ако транспортното средство отговаря на допълнителните изисквания, посочени в точка 3. За транспортирането на животни от рода на едрия рогат добитък точка 48, точка 4, буква

6 — ОВ L 160, стр. 21; Специално издание на български език, 2007 г., глава 3, том 28, стр. 80.

г) и точка 5 от посочената по-горе глава установява правилото (известно като „правилото на 29 часа“), според което след 14 часа пътуване на животните се дава период на почивка от най-малко един час, достатъчна за да им се даде течност и при необходимост да бъдат нахранени, след което тяхното транспортиране може да продължи за следващи 14 часа и отново да се разтоварят, нахранят и оставят да починат в продължение най-малко на 24 часа [7].

10. Точка 7 на точка 48 от приложението към директивата предвижда за транспортирането по море следното:

„а) Животните не трябва да бъдат транспортирани по море, ако максималното време на пътуване превишава определеното в точка 2, освен ако са спазени условията по точки 3 и 4, с изключение на времето на пътуване и периодите на почивка.

б) В случаите на морски транспорт по редовна и директна връзка между две географски точки на Общността с превозни средства, натоварени на плавателни съдове без разтоварване на животните, последните трябва да бъдат оставени да починат за 12 часа след разтоварване в пристанището на местоназначението или в непосредствена близост до него, освен ако времето на пътуване по море позволява такова пътуване да бъде включено в общата схема на точки 2 до 4.“

7 — Всъщност правилото на 29 часа представлява неточно тълкуване на точка 48, точка 4, буква г), която установява, че в рамките на транспортиране с максимална продължителност от 28 часа е необходимо да се осигури почивка от поне един час. От това следва, че посоченото правило на 29 часа не определя максималната продължителност на транспортирането, а минималната продължителност на пътуването.

II — Факти, преюдициални въпроси и производство пред Съда

11. На 23 октомври 2002 г. Schwaninger Martin декларира пред Zollamt Salzburg, Erstattungen (Митническа служба на Залцбург/Възстановявания) износ на 33 говеда за Албания и иска на това основание да му се предостави възстановяване при износ. От акта за преюдициално запитване е видно, че въпросните животни първо са били транспортирани по суша в продължение на 14 часа от Австрия до Триест (Италия), където са били разтоварени и след период на почивка от 24 часа продължават своето пътуване с местоназначение Албания с камион, натоварен на ро-ро кораб. Транспортирането по море до Дуръс (Албания) продължава 41 часа и 30 минути, веднага след които следват четири и половина часа транспорт по суша до Люшня (Албания) — крайното местоназначение, където животните са разтоварени след пътуване, продължило общо 46 часа.

12. Митническата служба на Залцбург отхвърля искането за възстановяване при износ на Schwaninger Martin, тъй като счита, че последното е извършило въпросното транспортиране в нарушение на общностната уредба в областта на защитата на животните, и по-специално на разпоредбите на Директива 91/628 относно интервалите за поене и хранене при транспортиране по море. Всъщност то отбелязва, че маршрутният план, представен от жалбоподателя, не съдържа нито отбелязвания за интервалите между храненето и поенето на животните по време на транспортирането по море, нито указване на лицето, натоварено с посочените операции, от което заключава, че

животните не са били нито хранени, нито поени в продължение на период от 46 часа. Освен това то определя като ирелевантна за тази цел представената впоследствие клетвена декларация от водача на превозното средство, съдържаща информация относно часовете на поене и хранене на животните по време на транспортирането на борда на кораба.

13. Schwaninger Martin подава жалба срещу отказа на митническата служба на Залцбург пред Unabhängiger Finanzsenat (независим финансов правораздавателен орган), която поради съмнения относно тълкуването на релевантното общностно законодателство решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 1 от Регламент […] № 615/98 […] да се разбира в смисъл, че […] точка 48, точка 7, буква б) от приложението към директива […] 91/628 трябва да се прилага по аналогия в случая на морски транспорт, свързващ редовно и директно дадена географска точка на Общността и географска точка, разположена в трета страна, посредством превозни средства, натоварени на плавателните съдове, без разтоварване на животните?

2) Ако отговорът на първия въпрос е положителен, следва ли […] точка 48, точка 7, буква б) от приложението към директива […] 91/628 да се разбира в смисъл, че в случай на транспортиране на едър рогат добитък времето на пътуване по море не е в съответствие с правилото по точка 4, буква г), щом като животните не са се ползвали от период на почивка най-малко един час след продължило 14 часа транспортиране?

3) Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, следва ли разпоредбата, която тогава би била приложима — точка 48, точка 7, буква а) от приложението към Директива 91/628, да се разбира в смисъл, че в случая на морски транспорт, свързващ редовно и директно дадена географска точка на Общността с географска точка, разположена в трета страна, посредством превозни средства, натоварени на плавателните съдове, без разтоварване на животните, продължителността на транспортирането не е релевантна, щом като животните са редовно поени и хранени, и че при подобно обстоятелство нов интервал за транспортиране по суша от 29 часа започва веднага след като камионът е разтоварен на пристанището по местоназначение?

4) Ако отговорът на третия въпрос е положителен, следва ли член 5, част А, точка 2, буква г), подточка ii), първо тире от Директива 91/628 да се разбира в смисъл, че персоналът, отговорен за транспортирането, трябва да отбележи на маршрутния план в кой момент транспортираният добитък е бил хранен и поен през морската фаза на транспортирането и че вписано предварително на пишеща машина отбелязване, според което „[животните] са хранени и поени вечерта, сутринта, на обяд, вечерта,

сутринта по време на прехода“, не отговаря на изискванията на Директива 91/628, което от правна гледна точка означава, че липсата на отбелязване за положените [за животните] грижи води до изгубване на правото на възстановяване, при положение че необходимото доказателство не може да се събере по друг начин?“

14. На основание член 23 от Статута на Съда писмени становища представят Schwaninger Martin, белгийското и австрийското правителство и Комисията. На съдебното заседание се представляват Schwaninger Martin, гръцкото правителство и Комисията.

III — Правен анализ

А — *По първия въпрос*

15. С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се поясни какъв е обхватът на препращането, извършено от Регламент № 615/98 към Директива 91/628, и по-конкретно дали съгласно това препращане в случай на транспортиране с кораб с местоназначение трета страна трябва да се приложат по аналогия изричните разпоредби на точка 48, точка 7, буква а) от приложението към тази директива за транспортирането с кораби, свързващи редовно и директно две географски точки на Общността.

16. Преди да пристъпя към анализ на изложения въпрос, считам за удачно да припомня накратко с някои пояснения законовия контекст, в който същият се вписва.

17. Следва преди всичко да се припомни, че член 1 от Регламент № 615/98 обуславя предоставянето на възстановявания при износ от спазването, по време на транспортирането и до първото разтоварване в третата страна на крайното местоназначение, на общностната уредба в областта на защитата на животните, и по-специално на разпоредбите на Директива 91/628, сред които трябва да се посочат разпоредбите на глава VII от приложението към директивата относно максималната продължителност и периодите на почивка по време на транспортирането.

18. Принципно едрият рогат добитък може да се транспортира осем часа, освен ако са спазени някои условия относно транспортното средство, които да гарантират хуманното отношение към транспортираните животни — точка 48, точка 3 от приложението към директивата, в който случай пътуването може да се удължи до 29 часа, в рамките на които да бъде осигурена пауза от поне един час, през която животните трябва да бъдат нахранени и напоени.

19. В случай на транспорт по море точка 48, точка 7, буква а) от приложението към директивата определя на осем часа максималното време на пътуването, освен ако транспортното средство не отговаря на допълнителните изисквания, посочени в точка 3, като в такъв случай спазването на условията относно времето на пътуването и периодите на почивка не е задължително. В случай обаче че вътреобщностният морски транспорт се извършва посредством кораби roll-on/roll-off, буква б) от посочената по-горе точка 7 налага пауза от 12 часа в пристанището на пристигане, ако са били надхвърлени времевите граници, посочени в точки 2 и 4, буква г) (осем и двадесет и осем часа на транспорт).

20. Понастоящем запитващата юрисдикция иска от Съда да поясни кой от двата случая, описани в точка 48, точка 7, букви а) и б) от приложението към Директива 91/628 се прилага към транспорт като разглеждания, който се извършва посредством камиони, натоварени на кораб, свързващ географска точка, разположена в Общността, и географска точка, разположена в трета страна. Всъщност макар запитващата юрисдикция да отбелязва, че въз основа на буквалната формулировка на точка 7, буква б) би трябвало да се изключи приложимостта на посочената разпоредба към различен от общностния транспорт, той все пак счита, че приложното поле на въпросния член може да се разшири съгласно препращането, извършено в Регламент № 615/98 към Директива 91/628, която изисква спазване на разпоредбите на същата по време на транспорта на животните до първото разтоварване в третата страна на крайното местоназначение.

21. По мое мнение подобно тълкуване не може да се възприеме поради няколко причини.

22. На първо място, както отбелязва Комисията, освен ясната формулировка на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, която води до изключване от приложното му поле на транспорта с кораб, извършен извън общностното пространство, се добавя фактът, че макар да е вярно, че член 1 от Регламент № 615/98 разширява за целите на предоставяне на възстановявания при износ спазването на разпоредбите на Директива 91/628 във фазите на транспорта на животни „до първото място на разтоварване в третата страна на крайното местоназначение“, посоченият регламент не съдържа никаква специална разпоредба относно условията, при които разпоредбите на директивата, дори и отнасящи се изрично до вътреобщностен транспорт, в рамките на посочения регламент, би трябвало да се приложат и към транспорт, извършен към трети страни.

23. В това отношение следва да се отбележи, че макар аналогичното прилагане на разпоредбите на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628 към извънобщностния транспорт да спомага за постигането на специалната цел за защита на животните, посочена в Регламент № 615/98, като осигурява еднакво равнище на защита както за общностния, така и за извънобщностния транспорт, подобно разширяване на приложното поле на уредбата предполага сътрудничество от страна на третите страни, които би трябвало да гарантират наличието на инфраструктурата и хигиенните условия, изисквани от общностното законодателство за защита на хуманното отношение към животните. Това е несъвместимо със спазването на принципа за суверенно равенство между държавите, който е в основата на международните отношения.

24. Разширяването по аналогия, предложено от запитващата юрисдикция, следователно е изключено от изискването за спазване на принципите на международното право, и по-специално от правната невъзможност прилагането на общностните норми да бъде наложено извън „територията на Общността“ [8]. Не може да се приеме, че при налагане спазването на разпоредбите на Директива 91/628 за целите на възстановяванията при износ посредством извършеното в член 1 от Регламент № 615/98 препращане общностният законодател е имал намерение да влезе в противоречие с посочените принципи и невъзможност.

25. Следователно тълкуването на член 1 от Регламент № 615/98 във връзка с точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, предложено от националният съд, трябва да се изключи, тъй като е в противоречие с посоченото в предходната точка.

26. Освен това разширяване по аналогия на специалния режим, посочен в точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, не изглежда необходимо, като се има предвид и фактът, че не е налице непълнота във въпросния режим, която да трябва да се преодолее, що се отнася до хипотезата на транспорт с ро-ро кораб с местоназначение трета страна. Всъщност в този случай ще се приложат общите разпоредби, приложими към транспорт по море, предвидени в буква а) на горепосочената разпоредба. Фактически макар да има някои особености, транспортът с камион, натоварен на кораб, продължава да се класифицира като транспорт по море, както се потвърждава — освен от обстоятелството, че за транспорт, извършен с ро-ро кораби, изрично става въпрос съгласно същата буква б) за „морски транспорт“ — също и преди всичко от факта, че в точка 26 на глава I от приложението към разглежданата директива, регламентирайки транспортните средства, законодателят е включил тези видове кораби сред транспортните средства за *воден транспорт* [9] и че в буква б) на същата точка изрично е предвидил за този вид транспорт, че: „i) помещението на животните трябва да бъде съответно фиксирано за транспортното средство; транспортното средство и помещението на животните трябва да бъдат здраво закрепени към кораба. В покритите палуби на ро-ро кораби се поддържа вентилация според броя на транспортираните моторни транспортни средства. В случаите, когато това е възможно, транспортното средство за транспортиране на животните трябва да бъде поставено на място, където има приток на свеж въздух; ii) помещението на животните трябва да бъде снабдено с достатъчен брой отвори, които да позволяват достатъчна вентилация, като се държи сметка, че въздушният поток е ограничен в ограниченото пространство на корабния трюм. Свободното пространство в помещението на животните на всичките му нива трябва да бъде такова, че да позволява естествена вентилация над животните, когато те са в естественото си изправено положение; iii) трябва да бъде предвиден непосредствен достъп до всяка част от помещението на животните, за да могат, при необходимост, да се положат грижи за тях, да се напоят и хранят по време на пътуването

8 — Вж. относно принципа на териториалност Решение от 27 септември 1988 г. по дело Ahlström Osakeyhtiö и др./Комисия (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 и 125—129/85, Recueil, стр. 5193, точка 18). Вж. също Решение от 24 ноември 1992 г. по дело Poulsen и Diva Navigation Corp. (C-286/90, Recueil, стр. I-6019).

9 — Вж. в този смисъл и Съобщение на Комисията AGRI H4/MR D (2003) 18791 от 22 юли 2003 година.

им“ (условия, по отношение на които, като се има предвид актът за запитване, се предполага, че в случая са можели да бъдат спазени, доколкото на стр. 15 в оригинала на акта за запитване се удостоверява, че животните са били натоварени в транспортно средство, което отговаряло на „допълнителните изисквания“ по точка 48, точка 3 от приложението към Директива 91/628).

27. Освен това липсата на непълнота в уредбата потвърждава разрешението, което предлагам, доколкото самият факт, че е налице уредба, приложима към хипотеза като разглежданата, гарантира реализирането на целта за защита на транспортираните животни и следователно, обратно на поддържаното от белгийското правителство, осуетява полезното действие на препращането към спазването на разпоредбите на Директива 91/628, извършено от член 1 от Регламент № 615/98 [10].

28. Въз основа на изложените дотук съображенията предлагам на Съда да отговори на първия от повдигнатите от запитващата юрисдикция въпроси в смисъл, че към транспорта на животни на борда на ро-ро кораби с местоназначение трети страни не могат да се приложат по аналогия специалните разпоредби на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, които се отнасят единствено към транспорт по редовна и директна връзка между две точки на Общността.

10 — Относно необходимостта от тълкуване на общностните разпоредби с оглед запазване на полезното действие вж. по-специално Решение от 24 февруари 2000 г. по дело Комисия/Франция (C-434/97, Recueil, стр. I-1129, точка 21) и Решение от 4 октомври 2001 г. по дело Комисия/Италия (C-403/99, Recueil, стр. I-6883, точка 28).

Б — *По втория въпрос*

29. С оглед на предложеното от мен разрешение по първия въпрос, не следва да се отговаря на втория от поставените на Съда въпроси, с който националният съд иска да се пояснят условията за прилагане на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към директивата към морски транспорт с ро-ро кораб с местоназначение извън границите на Общността.

30. Все пак ще направя анализ на посочения въпрос, в случай че Съдът прецени, че точка 48, точка 7, буква б) е приложима към морски транспорт с кораби с местоназначение извън границите на Общността.

31. Националната юрисдикция иска по-специално от Съда да поясни дали на основание точка 48, точка 7, буква б), която препраща в това отношение към точка 48, точка 4, буква г), преход от двадесет и девет часа, извършен с ро-ро кораб, трябва да включва пауза от един час след първите четиринадесет часа пътуване.

32. Считам, че на този въпрос трябва да се отговори отрицателно.

33. Всъщност освен практическите трудности, които ро-ро кораб би срещнал, ако трябваше да акостира в пристанище или в близост до такова, за да осигури на животните време за почивка, с оглед тълкуването на разглежданата уредба, следва да се отчитат целите на тази уредба, и по-специално съществената функция на времето за почивка от поне един час, предвидено в точка 48, точка 4 от приложението към директивата, към която препраща точка 48, точка 7, и в резултат — действителната необходимост от време за почивка от този вид в рамките на транспорт по море на борда на ро-ро кораб.

34. Всъщност следва да се припомни, че въпросната пауза от поне един час има за цел да даде възможност на превозвача да положи необходимите грижи за животните по отношение на хигиена, хранене и поене. Макар да изглежда явно, че за извършването на тези операции в случая на транспорт по суша е необходимо да се спре превозното средство, това не се отнася за транспортиране с ро-ро кораб, през което, както се посочва в точка 26 по-горе, животните могат да бъдат хранени и поени и по време на транспорта. Освен това, що се отнася до транспорт с ро-ро кораб, може да се предположи, че дори да се намират в камион, животните не понасят трусовете и клатушкането, присъщи на сухопътния транспорт, и от тази гледна точка пътуват в по-добри условия, които превръщат разглеждания понастоящем едночасов период на почивка в излишен.

35. В случай че Съдът не споделя изложеното по-горе разрешение по отношение на първия въпрос, му предлагам да отговори на втория въпрос в смисъл, че спрямо животните, транспортирани в камион, натоварен на кораб, който отговаря на условията на точка 26, буква б) на глава I от приложението към Директива 91/628, не се прилага периодът на почивка от поне един час след 14 часа пътуване.

B — *По третия въпрос*

36. Дадената в точка 26 по-горе квалификация на въпросния транспорт като морски транспорт предполага, че доколкото не са налице специални разпоредби за подобен вид транспорт, намират приложение общите разпоредби за морския транспорт, предвидени в приложението към Директива 91/628.

37. Поради това е необходимо преди всичко да се поясни дали в настоящия случай е трябвало да се приложи точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, по смисъла на която „в случаите на морски транспорт по редовна и директна връзка между две географски точки на Общността с превозни средства, натоварени на плавателни съдове без разтоварване на животните, последните трябва да бъдат оставени да починат за 12 часа след разтоварване в пристанището на местоназначението или в непосредствена близост до него, освен ако времето на пътуване по море позволява такова пътуване да бъде включено в общата схема на точки 2 до 4“.

38. От преписката по никакъв начин не следва, че периодът на пътуването по море не е бил отбелязан в маршрутния план, който — по смисъла на член 5, част А, точка 2, буква г), подточка ii), второ тире от Директива 91/628 — персоналът, отговорен за транспортирането, трябва да представи след „проверка за заверка […] от компетентния орган на одобрения граничен пункт или пункт за излизане, посочени от държавата-членка (печати и подпис), след като животните са били проверени и официалният ветеринарен лекар“ е „сч[ел], че са годни да продължат тяхното пътуване“.

39. Следователно може разумно да се заключи, че в случая не намира приложение точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, а само буква а), съгласно която „животните не трябва да бъдат транспортирани по море, ако максималното време на пътуване превишава“ осем часа, „освен ако са спазени условията по точки 3 и 4, с изключение на времето на пътуване и периодите на почивка“.

40. В хипотезата на транспорт, извършен с кораб между пристанището на държава-членка и това на трета срана, прилагането на точка 48, точка 7, буква б) от глава VII поне при буквално тълкуване и съгласно поясненията, дадени в точка 26 по-горе, не може да не наложи изключване на време за почивка от 12 часа след пристигането на животните, транспортирани с ро-ро кораб до пристанището на местоназначението, и възможността незабавно да се започне нов транспорт по суша от 28 часа [11], щом като са налице три обстоятелства: преди всичко, че морският транспорт, извършван с ро-ро кораб е част от общ план за пътуване, съдържащ се в посочения по-горе маршрутен план, по-нататък — че както е видно от удостоверението на стр. 15 от оригинала на акта за запитване, корабът отговаря на изискванията на член 3, и накрая — че са били взети мерките, изрично предвидени в точка 26, буква б), подточки i), ii), iii) на глава I от приложението към Директива 91/628, посочени в точка 26 по-горе (както бе посочено, последното не може да се изключи, като се има предвид, че корабът отговаря на изискванията, предвидени в посочената по-горе точка 48, точка 3).

41. Конкретното изключване на необходимостта от споменатото време за почивка ще бъде възможно при подобен тълкувателен подход, доколкото могат да се съберат, освен данните, вече удостоверени от акта за запитване, другите две указания, посочени в предходната точка.

42. В акта за запитване обаче се изказват съмнения относно възможността да се следва подобен подход в настоящия случай, въпреки че последният е свързан с транспорт на животни към трети страни

11 — Обратно, в случай че транспортирането се извършва с ро-ро кораб, свързващ пристанища на две държави-членки, не може да се изключи a priori времето за почивка от 12 часа, като се има предвид че дори това време за почивка да изисква сътрудничество с властите в пристанището на пристигане, това сътрудничество — което не е задължително за властите на третата страна — тежи върху властите на държавите-членки: поради това, когато морският транспорт с ро-ро кораб надхвърля продължителността, предвидена в точка 48, точка 7, буква б), пристигащите в пристанище на държава-членка говеда трябва да се ползват от това време за почивка. Когато обаче продължителността на транспортирането не надхвърля споменатата продължителност, говедата принципно не трябва да се ползват от това време за почивка и транспортирането може да продължи веднага след това.

и с превоз с кораб, продължил 41 часа, последван от транспорт по суша от около пет часа, което прави цялата продължителност на пътуването 46 часа.

43. Според запитващата юрисдикция затруднението произтича от факта, че разрешението, което може да се изведе от буквален прочит на разглежданите разпоредби, предполагало, че транспорт на животни с ро-ро кораб между пристанище на Общността и пристанище на трета страна не се ползвал от никакво ограничение във времето, дори продължителността му да надхвърляла 46 часа и да продължавала няколко дни: резултат, който не съответствал на крайната цел за защита на животните, присъща на въпросната уредба.

44. Това затруднение от телеологично естество обаче трябва да се вземе предвид. За тази цел трябва да се обърне внимание а) на оспорването от страна на запитващата юрисдикция на доводите, поддържани от Finanzgericht Hamburg в решение, постановено на 2 февруари 2006 г., което следвало посочения подход, и б) на посочената идея, според която в случай на транспорт между географска точка на Общността и географска точка, разположена в трета страна, транспорт като разглеждания може на теория да се окаже освободен от каквото и да било ограничение по отношение на продължителност.

45. Що се отнася до оспорваните от запитващата юрисдикция доводи, те се изразяват в схващането, че „фазата на транспорт на животните на ро-ро кораб [трябвало] без съмнение да се пренесе към продължителността на почивката“ [12]. Според запитващата юрисдикция подобен довод не можел да се поддържа, като се има предвид, че в член 2, параграф 2, буква з) от Директива 91/628 „период на почивка“ е „непрекъснат период при пътуването, по време на който животните не се придвижват с транспортно средство“.

46. Това твърдение не може да бъде решаващо, като се има предвид, че дори Finanzgericht Hamburg да квалифицира периода на транспорт на животните, натоварени на ро-ро кораб, като „период на почивка“, има основание да се предположи, че той щеше да квалифицира като такъв и периода на транспорт на животни, натоварени направо на кораби, специално предназначени за техния транспорт (последният период без съмнение не може да се прибави към продължителността на транспорт, извършен най-напред по море, а впоследствие — по суша). Следователно трябва да се приеме, че ако е използвал въпросния израз, той е възнамерявал с това да утвърди, че времето, прекарано на борда на първия вид транспорт, по подобие на квалификацията, която е възприел за времето, прекарано на борда на втория вид транспорт, трябва от гледна точка на въздействието си да бъде приравнено на време за почивка. Това прави впрочем Комисията в становището си пред Съда, като утвърждава, че транспортът с превозни средства, натоварени на ро-ро кораби, не може да се разглежда нито като транспортиране, нито като време за почивка по смисъла на определенията в Директива 91/628.

12 — Възприемайки това поведение — се пояснява в акта за преюдициално запитване, — Finanzgericht Hamburg се противопоставя на Verwaltungsgerichtshof Wien, който с решение от 30 юни 2005 г. утвърждава, че изключение от правилото за времето за почивка от 12 часа може да се допусне единствено ако транспортирането с ро-ро кораб не надхвърля 14 часа.

47. Що се отнася до тезата, че в случай на транспорт между географска точка в Общността и географска точка, разположена в трета страна, транспорт като разглеждания на теория може да се окаже освободен от каквото и да било ограничение за времетраене, първата слабост се състои във факта, че самата запитваща юрисдикция, противоречейки си, поставя на Съда въпроса да поясни дали в случай на ирелевантност на периода на транспорт с превозни средства, натоварени на кораби, нов интервал на транспорт по суша от 28 часа започва незабавно след разтоварването на камиона в пристанище, разположено в трета страна (което води до потвърждаване на наличието на ограничение на времетраенето на транспорта дори когато последният се осъществява по суша в трета страна).

48. Но към тази слабост на въпросната теза се прибавя и по-решаващ елемент: дори директивата да не предвижда никаква разпоредба по отношение на планирания транспорт по суша на територията на трета страна, общият дух на системата води до заключението, че минималното време от 29 часа пътуване трябва да се приложи и по отношение на този транспорт. Ако това не беше така, то основната цел на въпросната уредба за гарантиране на хуманното отношение към животните щеше да бъде предадена.

49. Вследствие на това поради неутрализирането на периода на транспорт на животните с превозни средства, натоварени на борда на ро-ро кораб, когато са изпълнени условията, посочени в точки 39—41 по-горе, няма опасност транспортът на тези животни, в случай че продължи веднага след това по суша, да може да продължи без прекъсване няколко дни, като се има предвид, че този нов транспорт може да продължи безусловно само 14 часа, като след този интервал се налага време за почивка от поне един час.

50. Указаното в предходната точка не противоречи на посоченото в точки 23 и 24 по-горе по отношение на затрудненията за тълкуване на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628, налагаща на превозвач на животни, натоварени на превозни средства, качени на плавателни съдове, да разтовари животните за почивка от 12 часа в пристанището на местоназначението на трета страна, което предполага сътрудничество на властите на тази страна, без което би било невъзможно да се наложи спазването на общностните правила извън „територията на Общността“.

51. Почивката от поне един час, предвидена в точка 48, точка 4, буква г), всъщност не изисква никакво сътрудничество от страна на властите на третата страна, като се има предвид, че както се посочва в точка 46 по-горе, член 2, параграф 2, буква з) от Директива 91/628, периодът на почивка е определен като „непрекъснат период при пътуването, по време на който животните не се придвижват с транспортно средство“. Това предполага, че предоставянето на животните на време за почивка не изисква никакво разтоварване.

52. Следователно предлагам в отговор на третия въпрос Съдът да поясни, че в

случай на морски транспорт, свързващ редовно и директно дадена географска точка на Общността с географска точка, разположена в трета страна, посредством превозно средство, натоварено на плавателен съд, без разтоварване на животните, продължителността на транспортирането трябва да се счита за ирелевантна, при условие че животните са редовно поени и хранени, така че ако това условие е изпълнено, нов интервал за транспортиране по суша от 29 часа може да започне веднага след като камионът е разтоварен в пристанището по местоназначение.

Г — *По четвъртия въпрос*

53. С четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция иска от една страна да се установи дали член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii), първо тире от Директива 91/628 трябва да се тълкува „в смисъл, че персоналът, отговорен за транспортирането, отбелязва в маршрутния план кога и къде транспортираните животни са били хранени и поени по време на морската фаза на транспортирането“, а от друга — дали „вписано предварително на пишеща машина отбелязване“, според което животните „са хранени и поени вечерта, сутринта, на обяд, вечерта, сутринта“ по време на прехода, не отговаря на изискванията на Директива 91/628, което от правна гледна точка означава, че „липсата на отбелязване за положените [за животните] грижи води до изгубване на правото на възстановяване, при положение че необходимото доказателство не може да се събере по друг начин“.

54. От логическата поредност на двете части на въпроса на запитващата юрисдикция явно е видно, че основният предмет на въпроса е да се провери съответствието с директивата — и то не само със специалната разпоредба, представляваща първата част на въпроса — на цялостното поведение на превозвача: цялостно поведение, което се състои не само в поставянето вместо програма на вписано предварително на пишеща машина отбелязване в маршрутния план, а и а) в последващото поставяне в този маршрутен план на подпис, с който превозвачът удостоверява в края на транспорта, че действително е положил грижите, посочени в плана за пътуването, и б) в клетвена декларация в същия смисъл, за която на стр. 3 от акта за преюдициално запитване се указва, че е била направена от превозвача и че е била счетена от Zollamt Salzburg, Erstattungen за ирелевантна.

55. За да се отговори адекватно на подобен въпрос, както е формулиран в предходната точка, се налага да се направи тълкуване на член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii) от Директива 91/628 в светлината на второто тире на същата буква г), подточка ii) и на буква е) на същия член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii) от директивата.

56. Член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii) от Директива 91/628 установява, че превозвачът трябва да гарантира, че персоналът, отговорен за транспортирането, „отбелязва в маршрутния план кога и къде транспортираните животни са

били хранени и поени по време на пътуването“; буква г), първо тире предвижда от своя страна, че оригиналното копие на маршрутния план „е надлежно *съставено и попълнено* от подходящите лица в подходящото време“ [13].

57. В писменото си становище пред Съда жалбоподателят в главното производство подчертава разграничението, което въпросната разпоредба прави между „съставяне“ и „попълване“, и факта, че същата предвижда, че тези две формалности и следователно всяка от тях трябва да са налице в „подходящото време“.

58. След като се позовава на посоченото в точка 5.2 от акта за преюдициално запитване, а именно, че в края на транспорта, поставяйки подписа си на плана на пътуването, превозвачът потвърждава, че действително е положил грижи за животните във всеки от предварително програмираните моменти, ищецът в главното производство твърди, че от тази констатация заключава, че ако вписаното предварително на пишеща машина отбелязване в плана на пътуването на моментите, в които животните е трябвало да бъдат нахранени и напоени, отговаря на изискваното съставяне, последващият подпис отговаря на изискваното попълване. Явно е, че той счита, че попълването, извършено с подписа, отговаря на изискването, предвидено от въпросната уредба, поради връзката на подписа с програмата на пътуването, написана предварително на пишеща машина. Съответно, тъй като а) пояснението, според което въпросните операции трябва да се извършват „вечерта, сутринта, на обяд, вечерта, сутринта“ с повторение на думите „вечерта, сутринта“, е можело легитимно да се възприеме не като родово указание, а обратно — като отнасящо се до различни моменти, които могат да бъдат датирани, на конкретното предстоящо пътуване, което, както е видно от преписката, е продължило 41 часа и половина и следователно обхваща освен „вечерта, сутринта, на обяд“ и „вечерта“ и „сутринта“, и б) точният характер на програмата, очертана в плана на пътуването, можел да обезсмисли проследяването стъпка по стъпка на неговото спазване и да превърне приключването на пътуването в „подходящото“ време за попълване с окончателния подпис на удостоверението, което следва да се включи в маршрутния план. Именно тъй като поддържа посочената в предходните две точки теза, жалбоподателят в главното производство не изтъква в своето становище доказателствената сила, която може да се придаде на клетвената декларация, за която в точка 3 от акта за преюдициално запитване се указва, че е била представена безрезултатно ex post пред Zollamt Salzburg, Erstattungen.

59. Начинът, по който жалбоподателят в главното производство твърди, че се е съобразил с разпоредбите на член 5, част А, точка 2, буква г), подточка ii) от Директива 91/628, несъмнено не съответства точно на разпоредбите на директивата, съдържащи се в подточка ii), според които превозвачът гарантира, че „персоналът, отговорен за транспортирането, отбелязва в маршрутния план кога и къде транспортираните животни са били хранени и поени по време на пътуването“, тъй като (освен че по време на морски транспорт не е лесно да се укаже „къде“ са били извършени операциите) предполагаемите условия, които персоналът, отговорен

13 — Курсивът е мой.

за транспортирането, е възнамерявал да изпълни, не могат да се разгледат като годни да укажат часа, в който са били извършени храненето и поенето.

60. Ако обаче както бе посочено в точка 55 по-горе, разпоредбите на член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii) от Директива 91/628 и на второто тире на същата буква г) се разгледат в цялост с предвиденото в буква е) на същата точка 2, от това неточно съответствие не може да се заключи, както личи от точка 3 от акта за преюдициално запитване, че е направил Zollamt Salzburg, Erstattungen, че животните не са били хранени и поени 46 часа и че следователно износителят губи правото да получи възстановяване при износ.

61. Член 5, част A, точка 2, буква е), подточка ii) от Директива 91/628, който естествено следва да се вземе предвид в рамките на систематично тълкуване на точка 2, разглеждана в нейната цялост, гласи, че превозвачът „показва […], че са предприети стъпки за удовлетворяване на нуждите на животните от храна и вода по време на пътуването, дори когато маршрутният план е променен“.

62. С това общностният законодател недвусмислено дава знак, че не е възнамерявал да придаде абсолютна стойност на условията, предвидени в член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii) от Директива 91/628, за доказване, че храненето и поенето са били извършвани редовно. Според разбирането на общностния законодател основното, за което превозвачът трябва предостави конкретно доказателство, е това, че са задоволени „нуждите на животните от храна и вода по време на пътуването“.

63. Да се придаде на неточното спазване на член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii) от Директива 91/628 абсолютната стойност, която му придава Zollamt Salzburg, Erstattungen, би влязло освен това в противоречие със заключенията, които следва да се изведат от подхода — придаващ стойност на всички фактически елементи, свързани със случая, включително представените от износителя, — възприет от Съда в Решение по дела Viamex Agrar и Zuchtvieh-Kontor GmbH (ZVK) [14] по отношение на логиката и прилагането на препращането, извършено от член 1 и член 5, параграф 3 от Регламент № 615/98 към Директива 91/628.

64. В националните производства, довели до сезирането на Съда, въпросът за валидността на посоченото препращане — поради противоречие с принципите на правната сигурност и на пропорционалността — е повдигнат на основание че и едната, и другата разпоредба а) обуславят изплащането на възстановяванията при износ на живи животни от рода на едрия рогат добитък от спазването — по време на транспортирането на животните до първото място на разтоварване в третата страна на крайно местоназначение — на разпоредбите на директивата; и б) са били замислени като изключващи посочените възстановявания дори в случай на нарушение на една-единствена от споменатите разпоредби.

14 — Решение от 17 януари 2008 г. (C-37/06 и C-58/06, Сборник, стр. I-69).

65. Съдът отговаря на поставените му въпроси като отбелязва, най-напред, че „общото препращане, направено от Регламент № 615/98 към Директива 91/628, има за цел да гарантира [...] спазването на релевантните разпоредби на посочената директива в областта на хуманното отношение към живите животни, и в частност на защита на животните по време на транспорт“ [15]: от това той заключава, че е невъзможно въпросното препращане да се обяви за невалидно, като се има предвид, че същото не би могло да бъде тълкувано като покриващо всички разпоредби на Директива 91/628, и по-конкретно тези, които нямат връзка с главната цел, преследвана от посочената директива [16]. По-нататък, след като припомня традиционно признатия обхват на принципа на пропорционалност в качеството му на принцип, по силата на който „когато съществува избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до мярката, която създава най-малко ограничения, а породените от нея неудобства не трябва да са несъразмерни с тези цели“ [17], той потвърждава, че този принцип трябва да се спазва от компетентните национални органи в рамките на прилагане на разпоредбите на Регламент № 615/98 [18].

66. Подходът, който Съдът указва на националните юрисдикции да следват при тълкуването и прилагането на разпоредбите, обединяващи режима на възстановяванията и този на защитата на здравето на едрия рогат добитък по време на транспортирането им, е очевиден. Той е повлиян от следните два критерия:

1) да тълкуват разпоредбите на директивата, предназначени да се допълнят взаимно и да се впишат в корпуса от правила на акта, в който се съдържат, чрез придаване на всяка от тях и на препращането, извършено от Регламент № 615/98, на различно значение в зависимост от това дали пряката им цел е да осигурят реализирането на основната цел на директивата, или имат чисто инструментална функция спрямо последната; и

2) да прилагат разпоредбите ѝ, като измежду няколко изпълнителни способа изберат този, който гарантира, че неудобствата, които могат да бъдат причинени, няма да са несъразмерни по отношение на преследваната цел за защита на здравето на животните.

67. Съображенията, изложени в точки 62—64 по-горе, несъмнено съответстват на критериите, които Съдът посредством изтъкнатото в точки 63—66 по-горе решение счита, че трябва да бъдат възприети.

15 — Пак там (точка 29).
16 — Пак там.
17 — Пак там (точка 35).
18 — Пак там (точка 46).

IV — Заключение

68. В светлината на изложената по-горе нормативна база и на свързаните с нейното тълкуване съображения, произтичащи от анализ на характеристиките на случая и на критериите, указани в разгледаното в точки 64—66 по-горе решение на Съда, предлагам на Съда да отговори на преюдициалните въпроси, поставени от Unabhängiger Finanzsenat, по следния начин:

„1) Към транспорта на животни на борда на ро-ро кораби с местоназначение трети страни не могат да се приложат по аналогия специалните разпоредби на точка 48, точка 7, буква б) от приложението към Директива 91/628/ЕИО на Съвета от 19 ноември 1991 година за защита на животните по време на транспорт и за изменение на директиви 90/425/ЕИО и 91/496/ЕИО, които се отнасят единствено към транспорт по редовна и директна връзка между две точки на Общността.

2) В случай на морски транспорт, свързващ редовно и директно дадена географска точка на Общността с географска точка, разположена в трета страна, посредством превозно средство, натоварено на плавателен съд, без разтоварване на животните, продължителността на транспортирането трябва да се счита за ирелевантна, при условие че животните са редовно поени и хранени, така че ако това условие е изпълнено, нов интервал за транспортиране по суша от 28 часа може да започне веднага след като камионът е разтоварен в пристанището по местоназначение.

3) Член 5, част A, точка 2, буква г), подточка ii), първо тире от Директива 91/628 не налага безусловно като съществено условие за получаване на възстановяване при износ персоналът, отговорен за транспортирането по море,

да отбелязва в маршрутния план точния час, в който транспортираните животни са били хранени и поени.

4) Вписано предварително на пишеща машина отбелязване, според което по време на пътуването животните са били хранени и поени в моменти, съответстващи на достатъчно определяеми фази на транспортирането, може да отговори на изискванията на Директива 91/628, при условие че бъде доказано, че тези операции са били извършени в посочените моменти.

Задача на националната юрисдикция е да прецени достатъчния характер на доказателствата, представени в това отношение от износителя, като вземе предвид при необходимост и доказателства извън маршрутния план като клетвена декларация, изготвена след приключването на пътуването.“