PAOLO MENGOZZI

FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2008. március 13. [1]

I – Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Finanzgericht Hamburg (Németország) az 1995. június 29-i 95/29/EK tanácsi irányelvvel [2] módosított, az állatok szállítás közbeni védelméről, valamint a 90/425/EGK és a 91/496/EGK irányelv módosításáról szóló, 1991. november 19-i 91/628/EGK tanácsi irányelv [3] (a továbbiakban: 91/628 irányelv) mellékletének 48.7. a) és b) pontja értelmezését kéri a Bíróságtól.

2. E kérelmet az Interboves GmbH (a továbbiakban: Interboves) és a Hauptzollamt Hamburg-Jonas (a továbbiakban: Hauptzollamt) között amiatt folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, hogy a Hauptzollamt elutasította az Interboves 2002. júniusi, élő szarvasmarha kivitelére vonatkozó exportvisszatérítési kérelmét azzal az indokkal, hogy ezen állatok (vízi) szállításának időtartama meghaladta a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontjában előírt időtartamot.

II – Jogi háttér

3. A marha- és borjúhús piacának közös szervezéséről szóló, 1999. május 17-i 1254/1999/EK tanácsi rendelet [4] 33. cikkének (9) bekezdése az élő állatok exportjára járó visszatérítést az állatvédelemre és különösen az állatok szállítás alatti védelmére a közösségi jogban előírt rendelkezések betartásához köti.

4. Az Európai Közösségek Bizottsága 1998. március 18-án fogadta el az élő szarvasmarhafélék szállítás közbeni kíméletével kapcsolatos export-visszatérítési előírások alkalmazására vonatkozó különleges részletes szabályok megállapításáról szóló, 1998. március 18-i 615/98/EK rendeletet. [5] A marha- és borjúhús piacának közös szervezéséről szóló, 1968. június 27-i 805/68/EGK tanácsi rendelet, [6] valamint különösen annak 13. cikke

1 – Eredeti nyelv: francia.

2 – HL L 148., 52. o., magyar nyelvű különkiadás 3. fejezet, 17. kötet, 466. o.

3 – HL L 340., 17. o., magyar nyelvű különkiadás 3. fejezet, 12. kötet, 133. o.

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

5 – HL L 82., 19. o.

6 – HL L 148., 24. o.

(9) bekezdése [7] alapján és az 1254/1999 rendeletet megelőzően elfogadott e rendelet 2003. április 13-ig volt hatályban, amely naptól azt az élő szarvasmarhafélék szállítás közbeni kíméletével kapcsolatos export-visszatérítés nyújtására vonatkozó követelmények tekintetében az 1254/1999/EK tanácsi rendelet szerint részletes szabályok megállapításáról szóló, 2003. április 9-i 639/2003/EK bizottsági rendelet [8] váltotta fel. Így a 639/2003 rendelet [9] elfogadását megelőzően benyújtott kiviteli nyilatkozatokra, vagyis az alapeljárásban szereplőre a 615/98 rendelet alkalmazandó.

5. A 615/98 rendelet 1. cikke előírja, hogy a 805/68 rendelet 13. cikke (9) bekezdése második albekezdésének alkalmazása érdekében az élő szarvasmarhafélék exportjára vonatkozó visszatérítés akkor fizethető ki, ha az állatok szállítása során a harmadik állambeli rendeltetési helyükön történő első kirakodásukig a 91/628 tanácsi irányelv és a 615/98 rendelet rendelkezéseit betartották.

6. A 91/628 irányelv 2. cikkének (2) bekezdése értelmében az irányelv alkalmazásában:

„[…]

b) »szállítás«: az állatok szállítóeszköz használatával történő mozgatása, mely az állatok be- és kirakodásával jár;

[…]

g) »utazás«: a kiindulási helyről a rendeltetési helyre történő szállítás;

h) »pihenőidő«: összefüggő időtartam az utazás folyamán, mely során az állatokat nem szállítják szállítóeszközzel.

[…]”

7. A 91/628 irányelv melléklete I. fejezete A. szakaszának 2. d) pontja előírja, hogy szállítás közben az állatoknak az ugyanezen melléklet VII. fejezetében e célra megállapított időközönként vizet és megfelelő takarmányt kell kapniuk.

7 – A 805/68 rendelet 13. cikke (9) bekezdése második albekezdésének szövege megegyezett az 1254/1999 rendelet 33. cikkének (9) bekezdéséével.

8 – HL L 98., 10. o., magyar nyelvű különkiadás 3. fejezet, 38. kötet, 414. o.

9 – Lásd a 639/2003 rendelet 9. cikkét.

8. A 91/628 irányelv mellékletének VII. fejezetében található 48. pont vonatkozik különösen a szállítás időtartamára és a pihenőidőre. E fejezet értelmében:

„[…]

2. A szállítás időtartama az 1. pontban említett fajok egyedei estében nem haladhatja meg a nyolc órát.

3. A 2. pontban említett maximális szállítási idő meghosszabbítható, amennyiben a szállítóeszköz eleget tesz az alábbi kiegészítő követelményeknek:

– a jármű padozatán elegendő alom van,

– a szállító jármű a szállított állatok fajának és az út időtartamának megfelelő élelmet szállít,

– biztosított az állatokhoz való közvetlen hozzáférés,

– megfelelő szellőztetési lehetőséggel rendelkezik, amely a (külső és belső) hőmérséklet függvényében szabályozható,

– mozgatható válaszfalak állnak rendelkezésre elkülönített rekeszek létrehozásához,

– a jármű megálláskor vízhálózatra csatlakoztatható,

– sertések szállítására használt járművek esetében, a jármű elegendő vizet visz magával az állatok útközbeni nedvesen tartásához [helyesen: útközbeni itatásához].

4. A 3. pont követelményeinek megfelelő közúti járművek használatakor az itatási és etetési időközök, utazási és pihenési idők a következők:

[…]

d) Minden más, az 1. pontban említett fajokhoz[10] tartozó állat számára 14 órás szállítás után legalább egy óra, az itatásra és – amennyiben szükséges – etetésre elegendő pihenőidőt kell biztosítani. E pihenőidő után az állatokat további 14 órán át lehet szállítani.

5. A fent említett szállítási idők után az állatokat ki kell rakodni, meg kell itatni és etetni, és legalább 24 órán keresztül pihentetni kell.

[…]

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

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

8. Az állatok érdekében a 3., 4. és 7. b) pontban meghatározott utazási idők két órával meghosszabbíthatók, különösen a rendeltetési hely közelségére tekintettel.

[…]”

III – Az alapügy tényállása, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

9. 2002. június 12-én az Interboves 33 élő szarvasmarhának a volt Jugoszláv Szövetségi Köztársaságba történő exportját jelentette be a Hauptzollamthoz, és e címen export-visszatérítés iránti kérelmet terjesztett elő.

10 – Szarvasmarhák, a borjak kivételével.

10. 2003. július 23-i határozatával a Hauptzollamt arra hivatkozva utasította el a visszatérítést, hogy az Interboves az állatok szállítása során nem tartotta be a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontját.

11. A Hauptzollamt a határozatában kifejtette, hogy az Interboves által benyújtott menettervek vizsgálata alapján a szarvasmarhákat 23 órán keresztül szállították, ebből 14 óra 30 perc volt a Bari (Olaszország) és Igoumenitsa (Görögország) közötti vízi úton, Roll-on/Roll-off (ro-ro) komppal történő szállítás időtartama, és 8 óra 30 perc az Evzoniig, a Görögország és Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság közötti határátkelőhelyig történő közúti szállítás időtartama, anélkül hogy pihenőidő beiktatására került volna sor. A Hauptzollamt, mivel úgy ítélte meg, hogy a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontja előírja, hogy 14 órás szállítás után, a Közösségen belüli két földrajzi pont közötti, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő vízi szállítás esetében az említett állatokat a rendeltetési kikötőben, vagy annak közvetlen közelében lerakodás után 12 órán át pihentetni kell, elutasította a visszatérítési kérelmet.

12. 2005. június 21-i határozatával a Hauptzollamt elutasította az Interboves exportvisszatérítés elutasítása ellen benyújtott kifogását, mivel úgy ítélte meg, hogy a komppal való átkelés időtartama a közúti szállítás meghosszabbításának tekintendő, és – ellentétben az Interboves állításával – ezen átkelés időtartamát bele kell számolni a szállítási időbe. A Hauptzollamt szerint annak vizsgálatakor, hogy a szállítás teljes időtartama megfelelt-e a 91/628 irányelv melléklete 48.7. b) pontjának, a vízi szállítás időtartamát, valamint az azt megelőző és követő közúti szállítási időt össze kell adni, és ezek a jelen ügyben összesen 32 óra 45 percet tettek ki (14 óra 30 perc vízi szállítás és 18 óra 15 perc közúti szállítás a rendeltetési helyig).

13. 2005. július 21-én az Interboves e határozat hatályon kívül helyezése iránt nyújtott be keresetet a Finanzgericht Hamburghoz azzal érvelve, hogy betartotta a 91/628 irányelv rendelkezéseit.

14. Mivel a Finanzgericht Hamburg úgy ítélte meg, hogy a jogvita eldöntése a 91/628 irányelv melléklete VII. fejezete – összességében kételyeket ébresztő – rendelkezéseinek értelmezésétől függ, felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Azzal a következménnyel határozza-e meg a 91/628 […] irányelv mellékletének […] 48.7. a) pontja a[z állatok] vízi úton történő szállítás[ának] alapvető feltételét, hogy – amennyiben a fent említett melléklet […] 48.3. és 48.4. pontjában foglalt követelmények a szállítási és pihe-

nőidő kivételével teljesülnek – a vízi úton történő szállítást megelőző és azt követő közúti szállítási idők főszabály szerint az állatok ún. Roll-on/Roll-off kompon történő szállítása esetén sem adódnak össze?

2) Tartalmaz-e a 91/628 […] irányelv mellékletének […] 48.7. b) pontja a Közösség területén közlekedő, ún. Roll-on/Roll-off kompokra vonatkozó olyan különös rendelkezést, amely a 48.4. [d]) pontjában található követelmények mellett, azaz azok kiegészítéseként alkalmazandó, aminek következményeként a komp rendeltetési kikötőbe történő megérkezése után csak akkor nem kezdődik újabb 29 órás maximális szállítási idő, és akkor kell 12 órás pihenőidőt biztosítani, ha a vízi úton történő szállítás nem felelt meg az irányelv melléklete 48.2–48.4. pontjában […] meghatározott általános szabályoknak, azaz meghaladta a 48.4. d) pontban meghatározott 29 órás maximális időtartamot?"

15. A Bíróság alapokmányának 23. cikke értelmében az Interboves, a Hauptzollamt, a belga, a görög és a svéd kormány, valamint a Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be. Szóbeli előadásuk a 2007. május 23-i tárgyaláson hangzott el, a Hauptzollamté és a belga kormányé kivételével, amelyek nem képviseltették magukat a tárgyaláson.

IV – Elemzés

16. Emlékeztetni kell arra, hogy a 91/628 irányelv mellékletének VII. fejezetében található 48. pont állapítja meg ezen irányelv 1. cikke (1) bekezdésének a) pontjában felsorolt állatfajták, köztük a szarvasmarhák szállítására vonatkozó itatási, etetési időközöket, valamint a szállítási és pihenő időket, a légi szállításra vonatkozóak kivételével.

17. Az említett melléklet 48.2. pontja kimondja, hogy a szállítás időtartama nem haladhatja meg a nyolc órát. Ezen időtartam azonban meghosszabbítható, amennyiben a szállítóeszköz eleget tesz az ugyanezen melléklet 48.3. pontjában előírt kiegészítő feltételeknek. Így, amennyiben a szállítóeszköz egy az ezen 48.3. pont feltételeit teljesítő közúti jármű – amit a kérdést előterjesztő bíróság nem vitat az alapeljárásban –, a 91/628 irányelv mellékletének 48.4. d) pontja kimondja, hogy 14 órás szállítás után az állatok számára *legalább* egy óra, többek között az itatásra és etetésre szolgáló pihenőidőt kell biztosítani, amelyet követően az állatokat további 14 órán át lehet szállítani. Ugyanezen 48.4. d) pont tehát 28 órában határozza meg a maximális szállítási időt az említett 48.3. pont feltételeit teljesítő közúti járművek vonatkozásában.

18. E tekintetben feltétlenül fel kell hívnom a figyelmet arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság és a Bírósághoz észrevételeket benyújtó felek által is használt általános

képlet, amely szerint a 91/628 irányelv mellékletének 48.4. d) pontja 29 óra maximális szállítási időt tesz lehetővé, mindössze az e rendelkezés által előírt 14 + 1 + 14 szabály pontatlan értelmezése.[11] Az említett 48.4. d) pontban megfogalmazott szabály ugyanis kizárólag a közúti szállítás *maximális* időtartamát határozza meg 28 órában, amelyet *minimum* egy órányi pihenőidő szakít meg, e két időtartam együtt jelent *minimum* 29 óra szállítási időt. Következésképpen a szállítási idő lehet például 50 óra, azaz két, egyenként (maximum) 14 óra időtartamú szállítás, amelyet 22 óra pihenőidő szakít meg.

19. Ami a vízi szállítást illeti, a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. a) pontja a 48.2 pontban előírt szabályra (vagyis a nyolc óra maximális szállítási időre) utal vissza, hacsak ugyanezen melléklet 48.3. és 48.4. pontjában meghatározott feltételek nem teljesülnek, *az utazási és pihenő idők kivételével*. A 91/628 irányelv melléklete 48.7. a) pontjának szövegéből is az következik, hogy a 48.4. pontban előírt minimum 29 óra szállítási idő főszabály szerint nem alkalmazandó a vízi szállításra. Ezen szállítási mód mindenesetre, valamint ahogy minden a Bírósághoz észrevételt benyújtó fél megjegyezte, magában foglalja a marhaistállóban meglévő kényelmi körülményekhez hasonló körülményeket nyújtó (rendszerint „élőállat-szállító hajónak" nevezett) különleges hajóval történő szállítást.

20. Máskülönben a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontja előírja, hogy az Európai Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő szállítás (a továbbiakban: ro-ro komppal történő szállítás) esetében az állatokat a rendeltetési kikötőben, vagy annak közvetlen közelében lerakodás után 12 órán át pihentetni kell, kivéve, ha a tengeri út időtartama olyan, hogy az utazás besorolható a 48.2–48.4. pont általános rendszerébe.

21. A bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésében lényegében és elsősorban arra keresi a választ, hogy a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontjában szereplő ro-ro komppal történő szállítás az említett melléklet 48.7. a) pontjának értelmében vett vízi szállításnak minősíthető-e. Igenlő válasz esetén és másodsorban a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy ha két közúti szállítási időtartam közé ro-ro komppal történő szállítás ékelődik, akkor összeadódik-e a két közúti szállítási időtartam, ahogy azon azonos szállítási rendszer esetében, amikor a vízi szállítás szakasza élőállat-szállító hajón történik.

11 – Lásd a C-207/06. sz. Schwaninger Martin-ügyben (a Bíróság előtt folyamatban lévő,) 2008. február 28-án ismertetett indítványomat (7. lábjegyzet).

22. A kérdést előterjesztő bíróság második kérdésében lényegében arra keresi a választ, hogy a 14 órát – azaz a 91/628 irányelv mellékletének 48.4. d) pontjában előírt, a minimum egyórás pihenőidőt megelőző maximális szállítási időt – meghaladó időtartamú ro-ro komppal történő szállítást követően az említett 48.7. b) pont szerinti 12 óra pihenést kell-e biztosítani az állatoknak, vagy a maximum 28 óra időtartamú közúti szállítás a lerakodást követően azonnal elkezdődhet.

23. E kérdésekre történő válaszadás érdekében a 91/628 irányelv melléklete 48. pontjának rendszertani és célkutató értelmezéséhez kell folyamodni a szarvasmarhák közúti, ro-ro komppal és élőállat-szállító hajó segítségével történő szállításának feltételeit illetően.

24. Az említett 48. pont a szállítási módok között az állatok – jelen esetben a szarvasmarhák – egészségének védelmében nyújtott minőségi biztosítékok függvényében tesz különbséget.

25. Ennek megfelelően, bár a közúti szállításnak a 91/628 irányelv melléklete 48.4. d) pontjában előírt maximális időtartama 28 óra, a szarvasmarhák – ugyanezen melléklet 48.7. a) pontjában érintett – élőállat-szállító hajóval történő vízi szállításának maximális időtartama nincs meghatározva, mivel e szállítási mód érezhetően jobb szállítási feltételeket biztosít az állatoknak.

26. E két véglet között helyezkedik el a ro-ro komppal történő szállítás, amely a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések központi eleme. A szarvasmarhák ugyanis, jóllehet nem rakodják ki őket a tehergépkocsiról a hajóra, mint az élőállat-szállító hajóval történő szállítás esetében, a közúti szállításhoz képest az egészségüket jobban tiszteletben tartó körülményekben részesülnek a 91/628 irányelv melléklete I. fejezetének 26. pontjában előírt kiegészítő biztosítékoknak köszönhetően. Így, bár a szarvasmarhák a közúti szállítás során sok rázkódást viselnek el, az említett I. fejezet 26. pontjának i. alpontja olyan tehergépkocsi-rögzítési rendszert ír elő, amely a ro-ro komppal történő szállítás során korlátozza a járművek mozgását. Ugyanígy, bár a közúti szállítás alatt a szarvasmarhák csak a megállóhelyeken kapnak takarmányt és/vagy vizet, az átkelés alatt ezzel szemben továbbra is lehet őket itatni és takarmányozni az említett 26. pont iii. alpontjának megfelelően.

27. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre adandó válasz megelőlegezésének szándéka nélkül úgy tűnik, hogy a közösségi jogalkotó elismerte a ro-ro komppal történő szállítás különlegességét, amikor a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontjában *ad hoc* rendelkezéseket is meghatározott, bele-

értve a szállítás időtartamára vonatkozókat, figyelembe véve e szállítás minőségi körülményeit. A jelen indítványban később meg fogom vizsgálni e körülmények hatásait a ro-ro komppal történő szállítás időtartamának meghatározására.

28. Így jelen indítvány 26. pontjában tett utalás a 91/628 irányelv melléklete I. fejezetének 26. pontjára egyből az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés első részének oly módon történő megválaszolásához vezet el, hogy a ro-ro komppal történő szállítás kétségtelenül vízi szállításnak minősül. Ahogy a fent hivatkozott Schwaninger Martin-ügyben előterjesztett indítványomban már volt alkalmam ugyanis megállapítani, a ro-ro komppal történő szállítás minden sajátossága ellenére a vízi szállításhoz tartozik. [12] Végeredményben a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontja úgy hivatkozik e szállítási módra, mint „vízi szállítás".

29. Következésképpen úgy vélem, különösebb kétségek nélkül kijelenthető, hogy az említett 48.7. a) pont a vízi szállításra vonatkozó általános rendelkezéseket határozza meg, beleértve a ro-ro komppal történő szállítást. Ezért az említett rendelkezés minden típusú vízi szállításra alkalmazandó, amely megfelel a 48.2–48.4. pontban meghatározott feltételeknek, az utazási és pihenőidők kivételével.

12 – 26. pont.

30. Ahhoz, hogy teljes egészében meg lehessen válaszolni az előterjesztő bíróság első kérdését, meg kell még vizsgálni, hogy a ro-ro komppal történő szállítást megelőző és az azt követő közúti szállítási idők mindegyike összeadódik-e.

31. E tekintetben az alapeljárás felperese és a Bizottság azt a nézetet képviseli, hogy két közúti szállítási idő *soha* nem adódik össze. A svéd kormány ellenben fenntartja, hogy *mindig* összeadódnak, mivel egyetlen megszakítás nélküli szállításról van szó. E kormány azt is hozzáteszi, hogy csak az ő feltevése van összhangban a 91/628 irányelv céljával.

32. Véleményem szerint az előterjesztett kérdésre nem lehet ennyire határozott választ adni. Végeredményben, amint azt a következőkben bizonyítani fogom, a két közúti szállítási idő összeadásának szükségességét a ro-ro komppal történő szállítás időtartama szerint kell megítélni, vagyis hogy e szállítás időtartama eléri-e vagy sem a 91/628 irányelv mellékletének 48.4. d) pontjában előírt időtartamot.

33. Rámutattam arra, hogy a ro-ro komppal történő szállítás, a vízi szállításként való minősítése ellenére, sajátos jellemzőkkel bír. E sajátosságokat a közösségi jogalkotó a 91/628 irányelv rendelkezéseiben, nevezetesen a mellékletének a 48.7. b) pontjában ismerte el. E tekintetben az e rendelkezés végén szereplő, az említett melléklet 48.2–48.4. pontjának általános rendszerére való hivatkozás azt vonja maga után, hogy – ellentétben a vízi szállításra általában alkalmazandó szabályokkal [48.7. a) pont] – az ugyanezen melléklet 48.4. d) pontjában előírt 28 óra maximális szállítási időtartam érvényes a szarvasmarhák ro-ro komppal történő szállítása esetében. Mégis meg kell azt jegyezni, hogy a vízi szállítás során az említett 48.4. d) pontban említett pihenőidő értelmetlen. Ugyanis akár az élőállat-szállító hajón, akár a ro-ro kompon folytatni lehet az állatok itatását és/vagy etetését: az első esetben az istállóéhoz hasonló körülmények miatt, a második esetben a 91/628 irányelv melléklete I. fejezete 26. pontja iii. alpontjának az állatok itatásának és etetésének biztosítását lehetővé tevő rendelkezései és azok betartása következtében.

34. Ebből következik, hogy amennyiben ro-ro komppal történő szállítás eléri a 28 óra időtartamot, a rendelkezési kikötőbe való megérkezéskor az említett 48.7. b) pont értelmében az állatok 12 óra pihenőidőben részesülnek. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az e rendelkezésben előírt 12 óra ugyanolyan, az e pihenők előtt végrehajtott szállítási időket „semlegesíteni" hivatott szereppel bír, mint a 91/628 irányelv mellékletének közúti szállításra vonatkozó 48.5. pontjában említett 24 óra időtartam. Ebből következik, hogy a 28 óra időtartamú ro-ro komppal történő szállítást követő 12 óra pihenőidő után elkezdődhet a szállítás újabb időtartama.

35. A 12 óra pihenőidő szerepének ilyen értelmezését erősíti meg egyrészt a 91/628 irányelv melléklete 48.7. b) pontjának megfogalmazása, amely nem hivatkozik az említett melléklet 48.5. pontjára, másrészt pedig a ro-ro komppal történő szállítás természete, amely – amint azt korábban már kifejtettem – az állatok egészségét jobban tiszteletben tartó minőségi szállítási körülményeket nyújt, mint a közúti szállítás.

36. Abban az esetben, amikor ro-ro komppal történő szállítás ékelődik két közúti szállítási időtartam közé, azaz a kérdést előterjesztő bíróság által érintett esetben, e két időtartam közötti kapcsolat véleményem szerint a ro-ro komppal történő szállítás időtartamától függ.

37. Amennyiben a ro-ro komppal történő szállítás időtartama eléri a maximális 28 óra időtartamot, a 12 óra pihenőidő, amelyben a szarvasmarháknak részesülniük kell, semlegesíti minden korábbi szállítási mód időtartamát.

38. Amennyiben a ro-ro komppal történő szállítás időtartama nem éri el a maximális 28 óra időtartamot, a két közúti szállítási időtartamnak a 91/628 irányelvben követett cél, azaz az állatok egészségének szállítás közben történő védelme miatt össze kell adódnia. Ilyen esetben ugyanis azon – a Bizottságéhoz hasonló – értelmezés elfogadása, amely szerint a közúti szállítás időtartamai nem adódnak össze, ahhoz vezetne, hogy a ro-ro komppal történő szállítás kedvezőbb elbánásban részesülne, mint a pihenőidő. Így, bár a 14 óra közúti szállítást követő 20 óra pihenőidő után közvetlenül következő közúti szállítás időtartama az említett irányelv melléklete 48.4. d) pontja általános rendszerének megfelelően nem haladhatja meg a 14 órát, hasonló esetben annak elfogadása, hogy 20 óra ro-ro komppal történő szállítás után lehetséges maximum 28 óra szállítási idő, tekintet nélkül a vízi szállítást megelőzően zajlott közúti szállítás időtartamára, a 91/628 irányelv által követett azon cél figyelmen kívül hagyásához vezetne, hogy a lehető legrövidebbre csökkentsék az állatok hosszú távú szállítását, és így korlátozzák a szállítás említett időtartamát az állatok kímélete érdekében. E cél jelentőségét egyébiránt a Bíróság megerősítette a ZVK-ügyben 2006. november 23-án hozott ítéletében [13] a „szállítás” 91/628 irányelv értelmében vett fogalmának értelmezése kapcsán.

39. Azon értelmezés, amely a ro-ro komppal történő szállítás időtartamától függően adja össze a közúti szállítási időket, az állatok arányos védelmét biztosítja a szállítás alatt, a hosszú szállítási időtartamok halmozódásának lehetőség szerinti korlátozásával. Ezen értelmezés véleményem szerint összeegyeztethető azzal a céllal, azaz az állatok szállítás közbeni védelme azonos szintjének biztosításával, amelyet a közösségi jogalkotó az egyes szállítóeszközökre jellemző különböző minőségi feltételek figyelembevételével kívánt elérni, úgy, hogy az e szállítóeszközökhöz igazított, többek között a szállítás időtartamára vonatkozó szabályokat írt elő.

40. Következésképpen a svéd kormány által előadott feltevés, amely szerint az állatok egészsége védelmének biztosítása érdekében egyetlen *megszakítás nélküli* szállítást kellene megállapítani, nem tűnik igazolhatónak. Bár el kell fogadni, hogy a szállítás egyetlen utazás alatt zajlik, [14] ezen utazás mégis különböző szabályoknak alávetett, különböző szállítási módokat foglal magában. Sőt, a svéd kormány által előterjesztett érvelés bizonyos szállítási

13 – C-300/05. sz. ügy, EBHT 2006., I-11169. o., 19. pont.

14 – Emlékeztetek arra, hogy a 91/628 irányelv 2. cikkének g) pontja szerint az utazás alatt a „kiindulási helyről a rendeltetési helyre történő szállítást” kell érteni.

módokra, jelen esetben a vízi szállításra a 91/628 irányelv szellemével ellentétes, hátrányos megkülönböztetést megvalósító bánásmódot látszik bevezetni.

41. Nem tudok tehát egyetérteni többek között sem a Bizottság által képviselt állásponttal, amely szerint a ro-ro komppal történő szállítás időtartamát megelőző és az azt követő közúton történő szállítás időtartama sosem adódik össze, sem pedig a svéd kormány által javasolt állásponttal, amely szerint ezen időtartamok mindig összeadódnak egyetlen megszakítás nélküli utazás keretében. Ellenben véleményem szerint azt a választ kell adni a kérdést előterjesztő bíróság által feltett első kérdés második részére, hogy a ro-ro komppal történő szállítás időtartamát megelőző és az azt követő közúton történő szállítás időtartamának összeadódás attól a kérdéstől függ, hogy a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontjában tett hivatkozásnak megfelelően az e melléklet 48.4. d) pontjában meghatározott maximális szállítási időt elérték-e.

42. A fent kifejtett elemzés és az első kérdésre általam az imént adott válasz alapvetően lehetővé teszi a kérdést előterjesztő bíróság által feltett második kérdésnek a megoldását.

43. E tekintetben feltétlenül emlékeztetek arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság második kérdésében arra keresi a választ, hogy a 14 órát – azaz a 91/628 irányelv mellékletének 48.4. d) pontjában előírt maximális szállítási időt – meghaladó időtartamú ro-ro komppal történő szállítást követően, az említett 48.7. b) pont szerinti 12 óra pihenést kell-e biztosítani az állatoknak, vagy a közúti szállítás a lerakodást követően azonnal elkezdődhet, maximum 28 óra időtartamra.

44. Ahogy azt korábban megjegyeztem, a 28 óra időtartamot el nem érő ro-ro komppal történő szállítás után újabb szállítási időszak kezdődhet, miközben azonban figyelembe kell venni a ro-ro komppal történő szállítást megelőző esetleges közúti szállítási időtartamot.

45. A jelen esetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a ro-ro komppal történő szállítást megelőző közúti szállítást (a 91/628 irányelv melléklete 48.5. pontjának megfelelően) semlegesítette a 24 órát meghaladó pihenőidő, és hogy a kérdést előterjesztő bíróság előtt az a kérdés merült fel, hogy a ro-ro komppal történő szállítás állítólagosan túl hosszú időtartamát (14 óra 30 perc) követően kezdődhet-e újabb szállítási időszak. Márpedig, amint az első előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre vonatkozó fejtegetésem bizonyította, a 28 óra szállítási időt nem teljesítő ro-ro komp rendeltetési kikötőbe való érkezését követően azonnal elkezdődhet a közúti szállítás. Egyébiránt a korábban megfogalmazott fenntartásom, amely a közúti szállítási idők összeadódásának szükségességéhez kötődik, a ro-ro komppal történő szállítást megelőző időszak semlegesítése miatt nem releváns az alapeljárásban.

46. Hasznos lehet ezt azzal kiegészíteni, hogy a 14 óra ro-ro komppal történő szállítási időszakot követő 12 óra pihenőidő alkalmazását magába foglaló, a kérdést előterjesztő bíróság által előadott alternatívát nem csak az imént kifejtett okok miatt kell elutasítani, hanem a 91/628 irányelv rendszertani értelmezéséhez kötődő más indokok miatt is. Különösképpen ezen értelmezés kedvezőbb bánásmódban részesítené a 14 óra közúti szállítást, amelyet a 91/628 irányelv melléklete 48.4 d) pontja értelmében csak „legalább egy óra" pihenőidő követhet, mint a ro-ro komppal történő szállítást, amelyet 12 óra pihenőidőnek kell követnie, annak ellenére, hogy ez utóbbi szállítási mód az állatok egészségét jobban tiszteletben tartó, minőségi szállítási körülményeket biztosít, mint a közúti szállítás. [15]

47. A fentieket figyelembe véve azt javaslom, hogy a Bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre azt a választ adja, hogy először is a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. a) pontja a vízi szállításra alkalmazandó alapvető követelményeket szabályozza, beleértve az említett melléklet 48.7. b) pontjában érintett ro-ro komppal történő szállítást. Másodszor a ro-ro komppal történő szállítás időtartamát megelőző és az azt követő közúti szállítás időtartamának összeadódása attól a kérdéstől függ, hogy a 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontjában tett hivatkozásnak megfelelően az e melléklet 48.4. d) pontjában meghatározott maximális szállítási időt elérték-e. Következésképpen, amennyiben a ro-ro komppal történő szállítási idő nem éri el a 28 óra maximális időtartamot, a rendeltetési kikötőbe való érkezést követően azonnal elkezdődhet a közúti szállítási időtartam. Ezen időtartamnak a 91/628 irányelvnek megfelelő kiszámításához figyelembe kell venni a ro-ro komppal történő szállítási időt megelőző közúti szállítási időtartamot, hacsak a 91/628 irányelv mellékletének 48.5. pontja szerinti legalább 24 óra pihenőidő nem semlegesíti a vízi út előtti közúti szállítás időtartamát. A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata az alapeljárásban, hogy a szóban forgó szállítás megfelel-e a fenti feltételeknek.

15 – Lásd e tekintetben a fent hivatkozott Schwaninger Martin-ügyben előterjesztett indítványom 31–35. pontját is.

V – Végkövetkeztetések

48. A fenti megfontolások egészére tekintettel a Bíróságnak azt indítványozom, hogy a Finanzgericht Hamburg által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre a következőképpen válaszoljon:

„1) Az 1995. június 29-i 95/29/EK tanácsi irányelvvel módosított, az állatok szállítás közbeni védelméről, valamint a 90/425/EGK és a 91/496/EGK irányelv módosításáról szóló, 1991. november 19-i 91/628/EGK tanácsi irányelv mellékletének 48.7. a) pontja a vízi szállításra alkalmazandó alapvető követelményeket szabályozza, beleértve az említett melléklet 48.7. b) pontjában érintett, az Európai Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő szállítást.

2) Az Európai Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő szállítás időtartamát megelőző és az azt követő közúti szállítás időtartamának összeadódása attól a kérdéstől függ, hogy a 95/29 irányelvvel módosított 91/628 irányelv mellékletének 48.7. b) pontjában tett hivatkozásnak megfelelően az e melléklet 48.4. d) pontjában meghatározott maximális szállítási időt elérték-e.

Következésképpen, amennyiben az Európai Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő szállítási idő nem éri el a 28 óra maximális időtartamot, a rendeltetési kikötőbe való érkezést követően azonnal elkezdődhet a közúti szállítási időtartam. Ezen időtartamnak a 95/29 irányelvvel módosított 91/628 irányelvnek megfelelő kiszámításához figyelembe kell venni az Európai Közösségen belüli két földrajzi pont közötti rendszeres és közvetlen, az állatok kirakodása nélkül, hajókra rakodott járművekkel történő szállítási időt megelőző közúti szállítási időtartamot, hacsak az említett irányelv mellékletének 48.5. pontja szerinti legalább 24 óra pihenőidő nem semlegesíti a vízi út előtti közúti szállítás időtartamát.

A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata az alapeljárásban, hogy a szóban forgó szállítás megfelel-e a fenti feltételeknek.”