SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 21 de diciembre de 2011 *

En el asunto C-316/10,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Vestre Landsret (Dinamarca), mediante resolución de 28 de junio de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 1 de julio de 2010, rectificada mediante resolución de 24 de agosto de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de agosto de 2010, en el procedimiento entre

Danske Svineproducenter

y

Justitsministeriet,

en el que participa:

Union européenne du commerce de bétail et de la viande,

* Lengua de procedimiento: danés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y el Sr. J. Malenovský, la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. E. Juhász y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretaria: Sra. A. Impellizzeri, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 15 de septiembre de 2011;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Danske Svineproducenter, por el Sr. H. Sønderby Christensen, advokat;

— en nombre de la Union européenne du commerce de bétail y de la viande, por M[es] J.-F. Bellis y A. Bailleux, avocats, y el Sr. E. Werlauff, advokat;

— en nombre del Gobierno danés, por la Sra. V. Pasternak Jørgensen, en calidad de agente, asistida por el Sr. P. Biering, advokat;

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. B. Schima y H. Støvlbæk, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 288 TFUE, párrafo segundo, de los artículos 3, párrafo segundo, letras f) y g), y 37 del Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97 (DO 2005, L 3, p. 1), y del capítulo II, puntos 1.1, letra f), y 1.2, y del capítulo VII, título D, del anexo I de dicho Reglamento nº 1/2005.

2 Dicha demanda fue presentada en el marco de un litigio entre la Danske Svineproducenter, organización profesional de criadores de cerdos, y el Justitsministeriet (Ministerio de Justicia) en relación, en particular, con la compatibilidad con el Reglamento nº 1/2005 de una normativa nacional complementaria que tiene por objeto precisar en ciertos aspectos la aplicación de éste, como el bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, *Lovtidende* 2006 A (Decreto nº 1729, de 21 de diciembre de 2006, relativo a la protección de los animales durante el transporte; en lo sucesivo, «Decreto nº 1729/2006»), y con la conformidad de diversas disposiciones de este Decreto con dicho Reglamento.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

El Reglamento nº 1/2005

3 Los considerandos segundo, sexto, octavo, décimo y undécimo del Reglamento nº 1/2005 disponen:

«(2) En virtud de la Directiva 91/628/CEE del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, relativa a la protección de los animales durante el transporte [y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE (DO L 340, p. 17), en la versión modificada por la Directiva 95/29/CE del Consejo, de 29 de junio de 1995 (DO L 148, p. 52) (en lo sucesivo, "Directiva 91/628")], el Consejo adoptó normas en el ámbito del transporte de los animales con el fin de eliminar los obstáculos técnicos al comercio de animales vivos y permitir el buen funcionamiento de las organizaciones de mercado, garantizando al mismo tiempo un nivel satisfactorio de protección de los animales en cuestión.

[...]

(6) El 19 de junio de 2001 [...] el Consejo invitó a la Comisión a presentar propuestas destinadas a garantizar la aplicación efectiva y el control riguroso de la legislación comunitaria existente, mejorar la protección y el bienestar de los animales y prevenir la aparición y la propagación de enfermedades animales

infecciosas, así como establecer requisitos más estrictos para evitar el dolor y el sufrimiento y proteger el bienestar y la salud de los animales durante y después del transporte.

[...]

(8) El 11 de marzo de 2002, el Comité científico de salud y bienestar de los animales emitió un dictamen sobre el bienestar de los animales durante el transporte. Conviene por lo tanto modificar la legislación comunitaria con el fin de tener en cuenta las nuevas pruebas científicas, manteniendo al mismo tiempo como prioridad la necesidad de que su aplicabilidad pueda garantizarse adecuadamente en un futuro inmediato.

[...]

(10) A la luz de la experiencia adquirida con la Directiva [91/628] por lo que respecta a la armonización de la legislación comunitaria en materia de transporte de animales, y vistas las dificultades encontradas a causa de las divergencias en la incorporación de dicha Directiva a la legislación nacional, es más adecuado establecer normas comunitarias en este ámbito en forma de reglamento. En espera de la adopción de disposiciones detalladas para determinadas especies que tengan necesidades particulares y representen una parte muy limitada del ganado de la Comunidad, es preciso permitir a los Estados miembros establecer o conservar normas nacionales adicionales que se apliquen al transporte de animales de dichas especies.

(11) Para garantizar una aplicación coherente y eficaz del presente Reglamento a través de la Comunidad a la luz de su principio básico según el cual los animales no deben ser transportados de una forma que pueda causarles lesiones o

sufrimiento, es preciso establecer disposiciones detalladas relativas a las necesidades específicas derivadas de los distintos tipos de transporte. Dichas normas detalladas deberán interpretarse y aplicarse con arreglo al citado principio y deberán actualizarse cuando proceda, en particular en función de los nuevos conocimientos científicos, siempre que se ponga de manifiesto que ya no garantizan el cumplimiento del citado principio en determinados modos o tipos de transporte.»

4 Con arreglo al artículo 1 del Reglamento nº 1/2005:

«1. El presente Reglamento se aplicará al transporte de animales vertebrados vivos dentro de la Comunidad [...].

[...]

3. El presente Reglamento no impedirá posibles medidas nacionales más estrictas encaminadas a mejorar el bienestar de los animales durante los transportes efectuados por entero en su territorio o para los transportes marítimos que partan de su territorio.

[...]»

5 Titulado «Condiciones generales aplicables al transporte de animales», el artículo 3 de este Reglamento dispone:

«Nadie podrá transportar o hacer transportar animales de una forma que pueda causarles lesiones o sufrimiento.

Además, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

[...]

f) [...] las condiciones de bienestar de los animales se comprobarán regularmente y se mantendrán de manera apropiada;

g) se dispondrá un espacio y una altura suficientes para los animales habida cuenta de su tamaño y del viaje previsto;

[...]»

6 Con arreglo al artículo 6, apartado 3, de dicho Reglamento:

«Los transportistas transportarán a los animales de conformidad con las especificaciones técnicas que figuran en el anexo I.»

7 El capítulo II del anexo I del Reglamento nº 1/2005 incluye las especificaciones técnicas de los medios de transporte. Su punto 1, que agrupa las disposiciones aplicables a todos los medios de transporte, tiene la siguiente redacción:

1.1. «Los medios de transporte, los contenedores y sus equipamientos deberán diseñarse, construirse, mantenerse y utilizarse de modo que sea posible:

[...]

f) facilitar el acceso a los animales para que puedan ser inspeccionados y atendidos;

[...]

1.2. El compartimento destinado a los animales, así como cada uno de sus niveles, dispondrá de espacio suficiente para garantizar que exista una ventilación adecuada por encima de los animales cuando éstos estén de pie en posición normal y que no se les impida en ningún momento moverse.

[...]»

8 El capítulo III de este anexo se refiere a las prácticas de transporte. Su punto 2, titulado «Durante el transporte», incluye la disposición siguiente:

«2.1. El espacio disponible deberá cumplir como mínimo los límites fijados en el capítulo VII por lo que se refiere a los animales y a los medios de transporte contemplados.»

9 Dedicado, en particular, a la duración del viaje, el capítulo V de dicho anexo fija en su punto 1, que se refiere, entre otros, a los animales domésticos de la especie porcina, las reglas siguientes:

«[...]

1.2. El tiempo de viaje para animales de las especies consideradas [...] no superará las ocho horas.

1.3. El tiempo máximo de viaje indicado en el punto 1.2. podrá ampliarse cuando el vehículo de transporte reúna los requisitos adicionales del capítulo VI.

[...]»

10 Dicho capítulo VI incluye las disposiciones complementarias para los viajes largos, en particular, de animales domésticos de la especie porcina, enunciadas en cuatro puntos.

11 El punto 1 de este capítulo, que se refiere a todos los viajes largos, enumera los requisitos relativos al techo, al suelo y a las yacijas, a los piensos, a las separaciones y a los criterios mínimos para determinadas especies. A este último respecto, el único requisito aplicable a los cerdos es que el peso de los animales transportados en viajes largos debe ser superior a 10 kg, salvo cuando vayan acompañados por su madre. Los puntos 2 a 4 de dicho capítulo se refieren, respectivamente, a la provisión de agua para el transporte por contenedores, a la ventilación y al control de la temperatura para los medios de transporte por carretera y al uso de un sistema de navegación.

12 El capítulo VII del mismo anexo I fija las reglas en materia de espacio disponible. Tiene el siguiente tenor:

«El espacio disponible para los animales deberá ajustarse al menos a las cifras siguientes:

[...]

D. Porcinos

Transporte por ferrocarril y por carretera

Todos los cerdos deberán, como mínimo, poder tumbarse simultáneamente y permanecer de pie en su posición natural.

Para que puedan cumplirse estos requisitos mínimos, la densidad de carga de los cerdos de 100 kg de peso aproximado en el transporte no debería superar los 235 kg/m^2.

La raza, el tamaño y el estado físico de los cerdos pueden requerir el aumento de la superficie mínima en el suelo establecida en el párrafo anterior; dicha superficie podrá también incrementarse en hasta un 20 % en función de las condiciones meteorológicas y de la duración del viaje.

[...]»

13 De conformidad con el artículo 37 del Reglamento nº 1/2005, las disposiciones arriba mencionadas eran aplicables, en principio, a partir del 5 de enero de 2007. El último párrafo de este artículo dispone:

«El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.»

La Directiva 91/628 y el Reglamento (CE) nº 411/98

14 La Directiva 91/628 fue derogada por el Reglamento nº 1/2005, de conformidad con el artículo 33 de éste. Esta Directiva se aplicaba al transporte, en particular, de animales domésticos de la especie porcina dentro, con destino a y desde un Estado miembro.

15 Por lo que respecta, en concreto, a los cerdos, el anexo de la Directiva 91/628 enunciaba, en su capítulo I, título A, punto 2, letras a) y b), los requisitos que se debían respetar en cuanto a la altura mínima de los compartimentos destinados a los animales en términos análogos a los que figuran en el Reglamento nº 1/2005.

16 En el capítulo VI de dicho anexo, el punto 47 del mismo se refería a la densidad de carga. El título D de este punto, dedicado a los porcinos, estaba redactado en términos idénticos a los del título D del capítulo VII del anexo I del Reglamento nº 1/2005, reproducido en el apartado 12 de la presente sentencia.

17 Constitutivo del capítulo VII de dicho anexo, el punto 48 del mismo, relativo, en particular, a la duración del viaje, incluía las disposiciones siguientes:

«[...]

2. El tiempo de viaje [para animales domésticos de la especie porcina, entre otras,] no superará las ocho horas.

3. El tiempo máximo de viaje contemplado en el punto 2 podrá ampliarse cuando el vehículo de transporte reúna los siguientes requisitos adicionales:

[...]

— acceso directo a los animales;

[...]»

18 Adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 1 de la Directiva 91/628, el Reglamento (CE) nº 411/98 del Consejo, de 16 de febrero de 1998, relativo a normas complementarias sobre la protección de los animales, aplicables a los vehículos de carretera utilizados para el transporte de ganado en viajes de más de ocho horas de duración (DO L 52, p. 8), entró en vigor el 1 de julio de 1999. De conformidad con su artículo 1, puesto en relación con el punto 3 de su anexo, este Reglamento exigía que tales vehículos, cuando son utilizados para el transporte, en particular, de cerdos, estén «equipados de forma que en todo momento se tenga acceso directo a todos los animales transportados para poder inspeccionarlos y poderles aportar los cuidados necesarios».

19 El propio Reglamento nº 411/98 fue derogado también por el Reglamento nº 1/2005, de conformidad con el artículo 33 de éste.

20 En la sentencia de 8 de mayo de 2008, Danske Svineproducenter (C-491/06, Rec. p. I-3339), el Tribunal de Justicia declaró:

«1) Una normativa nacional [...] que establece dimensiones relativas a la altura de los compartimentos de los animales para que los transportistas puedan referirse a normas más precisas que las que figuran en la Directiva 91/628 [...] puede estar comprendida en el margen de apreciación conferido a los Estados miembros por el artículo 249 CE, siempre y cuando dicha normativa, que respeta el objetivo de protección de los animales durante el transporte perseguido por dicha Directiva [...] no impida, vulnerando el principio de proporcionalidad, la realización de los objetivos de eliminación de los obstáculos técnicos en el comercio de animales vivos y de buen funcionamiento de las organizaciones de mercado también perseguidos por dicha Directiva. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si tal normativa respeta esos principios.

2) El capítulo VI, apartado 47, [título] D, del anexo de la Directiva 91/628 [...] debe interpretarse en el sentido de que un Estado miembro está autorizado a establecer un régimen nacional con arreglo al cual, en caso de que el tiempo de transporte sea superior a ocho horas, la superficie disponible por animal sea de al menos 0,50 m^2 para cerdos de 100 kg.»

Derecho nacional

21 El Decreto nº 1729/2006 exige el cumplimiento de ciertas normas para el transporte de cerdos.

22 En cuanto a la altura mínima de los compartimentos, el artículo 9, apartado 1, de dicho Decreto dispone:

«En el caso del transporte de cerdos que pesen más de 40 kg, la altura interna entre cada nivel, medida desde el punto más alto del suelo hasta el punto más bajo del techo ([por ejemplo,] la parte inferior de una viga transversal o de un puntal), deberá cumplir durante el transporte, al menos, los requisitos siguientes:

Peso medio [(en kg)]	Altura interna cuando se utilice un sistema de ventilación mecánica	Altura interna cuando se utilice otro sistema de ventilación
40	74 cm	89 cm
50	77 cm	92 cm
70	84 cm	99 cm
90	90 cm	105 cm
100	92 cm	107 cm
110	95 cm	110 cm
130	99 cm	114 cm
150	103 cm	118 cm
170	106 cm	121 cm
190	109 cm	124 cm
210	111 cm	126 cm
230	112 cm	127 cm»

23 El apartado 5 del mismo artículo regula la altura de inspección en caso de que el viaje tenga más de ocho horas de duración en los términos siguientes:

«Cuando la duración total del transporte de los cerdos que pesan 40 kg o más sea superior a ocho horas, deberán utilizarse medios de transporte adaptados –[por ejemplo] mediante un techo con altura regulable y puentes móviles o una construcción similar– que garanticen en cualquier caso que existe una altura interna de inspección de al menos 140 cm en cada nivel, medida desde el punto más elevado del suelo hasta el punto más bajo del techo ([por ejemplo,] la parte inferior de una viga transversal o de un puntal). Cuando se fije la altura interna de inspección en 140 cm, deberá quedar todavía como mínimo la altura mencionada en el apartado 1 en los niveles superiores en el caso de transporte de animales en varios niveles.»

24 Los requisitos en materia de densidad de carga se fijan en el anexo 2 del Decreto nº 1729/2006, cuyo título D, dedicado a los porcinos, tiene el siguiente tenor:

«Transporte por ferrocarril y por carretera, incluidos los vehículos con remolque

1. Transporte de una duración inferior a ocho horas:

Peso vivo (en kg)	Superficie (en m^2) por animal
25	0,17
50	0,26

75	0,33
100	0,42
200	0,70
250 o más	0,80

Puede ser necesario incrementar las superficies mínimas arriba indicadas en función de la raza, del tamaño y del estado de salud del animal. También puede ser necesario incrementar la superficie hasta en un 20 % en función de las condiciones meteorológicas y de la duración del transporte.

2. Transporte de una duración superior a ocho horas:

Peso vivo (en kg)	Superficie (en m^2) por animal
25	0,20
50	0,31
75	0,39
100	0,50
200	0,84
250 o más	0,96

[...]»

25 El artículo 36, apartado 4, párrafo segundo, de dicho Decreto incluye una disposición transitoria que los transportistas podían invocar hasta el 15 de agosto de 2010 para los vehículos de carretera que hubiesen sido matriculados a más tardar el 15 de agosto de 2005. Con arreglo a esta disposición:

«En el caso del transporte [de una duración superior a ocho horas] de cerdos que pesen 40 kg o más, en cuanto a la altura interna entre cada nivel, medida desde el punto más alto del suelo hasta el punto más bajo del techo ([por ejemplo,] la parte inferior de una viga transversal o de un puntal), se deberán cumplir durante el transporte, al menos, los requisitos siguientes:

Peso medio en kg	Altura interna cuando se utilice un sistema de ventilación mecánica	Altura interna cuando se utilice otro sistema de ventilación
Cerdos de más de 40 kg y hasta 110 kg	100 cm	107 cm
Cerdos de más de 110 kg y hasta 150 kg	110 cm	118 cm
Cerdos de más de 150 kg y hasta 230 kg	112 cm	127 cm
Cerdos de más de 230 kg	>112 cm	>127 cm»

El litigio principal y la cuestión prejudicial

26 El 14 de mayo de 2005, la Danske Svineproducenter presentó un recurso ante el Vestre Landsret (Tribunal Regional del Oeste) contra el Justitsministeriet, alegando que la normativa danesa de transporte de animales que estaba vigente con anterioridad

al Decreto nº 1729/2006 imponía, para el transporte de cerdos, ciertas normas en cuanto a la altura mínima de los compartimentos, a la altura mínima de inspección y a la densidad máxima de carga que eran contrarias a varias normas de Derecho comunitario y, en particular, a lo previsto en la Directiva 91/628. Tras una primera remisión prejudicial, el Tribunal de Justicia se pronunció sobre la interpretación, a este respecto, de esta Directiva en la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, en los términos reproducidos en el apartado 20 de la presente sentencia.

27 En el mismo procedimiento pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente, la demandante en el litigio principal sostuvo más tarde que las normas similares contenidas en el Decreto nº 1729/2006, aplicables en lo sucesivo, son contrarias al Reglamento nº 1/2005.

28 En este contexto, el Vestre Landsret decidió suspender de nuevo el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Se han de interpretar el artículo [288 TFUE, párrafo segundo], el artículo 37 del Reglamento [...] nº 1/2005 [...] y las disposiciones del artículo 3, [párrafo segundo,] letras f) y g), [de este Reglamento], en relación con el capítulo II, puntos 1.1, letra f), y 1.2 [de su anexo I], y las disposiciones del artículo 3, [párrafo segundo,] letra g), [del mismo Reglamento], en relación con el capítulo VII, título D, de [este] anexo [...], en el sentido de que los Estados miembros no pueden adoptar normas nacionales que establezcan requisitos específicos [en materia de transporte de cerdos por carretera] sobre la altura interna en el transporte, la altura de inspección y la densidad de carga?»

Sobre la cuestión prejudicial

Observaciones preliminares

29 Danske Svineproducenter y la Union européenne du commerce de bétail y de la viande solicitan al Tribunal de Justicia que reformule la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente ampliando o precisando su alcance.

30 Por tanto, por un lado, la demandante en el litigio principal insta al Tribunal de Justicia a que responda a tres cuestiones que se corresponden con las planteadas en la remisión prejudicial que dio lugar a la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada.

31 Por otro lado, la Union européenne du commerce de bétail y de la viande sugiere que se reformule la cuestión prejudicial para que se contemplen también el principio de libre circulación de mercancías, el principio de cooperación leal y el artículo 30, apartado 2, del Reglamento nº 1/2005. Sostiene, por otra parte, que dentro de esta cuestión han de considerarse unas normas nacionales que no establecen requisitos específicos sino datos cuantitativos que no figuran en ese Reglamento.

32 A este respecto, debe recordarse que, en el marco de la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales prevista en el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional, que conoce del litigio y que ha de asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto pendiente ante él, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. La facultad de determinar las cuestiones que

deben someterse a éste corresponde, por tanto, exclusivamente al juez nacional y las partes en el litigio principal no pueden modificar su contenido (véase, en particular, la sentencia de 15 de octubre de 2009, Hochtief y Linde-Kca-Dresden, C-138/08, Rec. p. I-9889, apartados 20 y 21 y jurisprudencia citada).

33 Por otro lado, la modificación material de las cuestiones prejudiciales o la respuesta a las cuestiones complementarias formuladas por la demandante del litigio principal en sus observaciones sería incompatible con la obligación del Tribunal de Justicia de garantizar que los Gobiernos de los Estados miembros y las partes interesadas tengan la posibilidad de presentar observaciones conforme al artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, habida cuenta de que, con arreglo a esta disposición, a los interesados sólo se les notifican las resoluciones de remisión (véase, en este sentido, la sentencia Hochtief y Linde-Kca-Dresden, antes citada, apartado 22 y jurisprudencia citada).

34 De ello se deduce que el Tribunal no puede acceder a las solicitudes de reformulación de la cuestión prejudicial presentadas por Danske Svineproducenter y por la Union européenne du commerce de bétail y de la viande.

35 Por otra parte, no procede estimar la solicitud de reapertura del procedimiento formulada por Danske Svineproducenter, recibida en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 9 de diciembre de 2011. En efecto, por una parte, esta solicitud se basa esencialmente en la sentencia en la que el Højesteret (Tribunal Supremo) desestimó el recurso que esta parte en el litigio principal había interpuesto contra la resolución de remisión para conseguir que se plantearan al Tribunal de Justicia cuestiones prejudiciales complementarias a la incluida en dicha resolución. Pues bien, tal circunstancia carece, por naturaleza, de incidencia en la presente remisión prejudicial. Por otra parte, en cuanto a la mención de la sentencia de 6 de octubre de 2011, Astrid Preissl (C-381/10, Rec. p. I-9281), se impone declarar que no se motiva de qué modo esta sentencia justifica una reapertura del procedimiento en el marco de la presente remisión prejudicial.

Respuesta del Tribunal de Justicia

36 Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia, en esencia, si el Reglamento nº 1/2005 debe ser interpretado en el sentido de que se opone a que un Estado miembro adopte medidas que establezcan, para el transporte de cerdos por carretera, normas cuantitativas en cuanto a: en primer lugar, la altura interna de los compartimentos destinados a los animales; en segundo lugar, la inspección de los animales durante el viaje; y en tercer lugar, la superficie disponible por animal, normas que varían, en su caso, en función de que regulen los viajes de duración superior, o no, a ocho horas. En concreto, dicho órgano jurisdiccional relaciona tales normas con, respectivamente, el artículo 3, párrafo segundo, letra g), puesto en relación con el anexo I, capítulo II, punto 1.2; el artículo 3, párrafo segundo, letra f), puesto en relación con el anexo I, capítulo II, punto 1.1, letra f), y el artículo 3, párrafo segundo, letra g), puesto en relación con el anexo I, capítulo VII, título D de dicho Reglamento.

37 No obstante, mediante la formulación de su cuestión, a la vista de lo expuesto en la resolución de remisión, dicho órgano jurisdiccional pone de relieve que, en la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, el Tribunal ya se pronunció sobre la compatibilidad de medidas nacionales como las controvertidas en el litigio principal con la Directiva 91/628, cuyas disposiciones presentan similitudes importantes con las del Reglamento nº 1/2005 por lo que se refiere a los aspectos abordados por tales medidas. En este contexto, el Vestre Landsret se pregunta sobre la posible repercusión, por el hecho de que la materia se regule en lo sucesivo en la Unión por un Reglamento y ya no por una Directiva, en la posibilidad de que los Estados miembros sigan adoptando medidas de tal naturaleza.

38 A este respecto, procede poner de manifiesto que, de conformidad con el artículo 288 TFUE, párrafos segundo y tercero, en tanto que las Directivas obligan a los Estados miembros en cuanto al resultado que deba conseguirse, dejando, sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios, los Reglamentos son obligatorios en todos sus elementos y directamente aplicables en los Estados miembros.

39 Por lo tanto, en razón de la propia índole de los Reglamentos y de su función en el sistema de las fuentes del Derecho de la Unión, sus disposiciones tienen, por regla general, un efecto inmediato en los ordenamientos jurídicos nacionales, sin necesidad de que las autoridades nacionales adopten medidas de aplicación (véase la sentencia de 24 de junio de 2004, Handlbauer, C-278/02, Rec. p. I-6171, apartado 25 y jurisprudencia citada).

40 Sin embargo, algunas disposiciones de los Reglamentos pueden requerir, para su ejecución, la adopción de medidas de aplicación por los Estados miembros (sentencia Handlbauer, antes citada, apartado 26 y la jurisprudencia citada).

41 Por otra parte, de una jurisprudencia consolidada resulta que los Estados miembros pueden adoptar medidas de aplicación de un Reglamento siempre que no obstaculicen su aplicabilidad directa, no oculten su naturaleza comunitaria y regulen el ejercicio del margen de apreciación que ese Reglamento les confiera, manteniéndose en todo caso dentro de los límites de sus disposiciones (sentencia de 14 de octubre de 2004, Comisión/Países Bajos, C-113/02, Rec. p. I-9707, apartado 16 y jurisprudencia citada).

42 Por tanto, el hecho de que la normativa de la Unión en materia de protección de animales durante el transporte figure actualmente en un Reglamento no significa necesariamente que en lo sucesivo esté proscrita cualquier medida nacional de aplicación de esta normativa.

43 Así pues, para determinar si una medida nacional de aplicación del Reglamento nº 1/2005 es conforme con el Derecho de la Unión, hay que remitirse a las disposiciones pertinentes de este Reglamento para comprobar si dichas disposiciones, interpretadas de conformidad con los objetivos del mismo, prohíben, exigen o permiten que los Estados miembros adopten determinadas medidas de aplicación y, en particular en este último supuesto, si la medida de que se trata se inscribe en el margen de apreciación reconocido a todos los Estados miembros.

44 En cuanto a los objetivos del Reglamento nº 1/2005, debe señalarse que, aunque es cierto que la eliminación de los obstáculos técnicos al comercio de animales vivos y el buen funcionamiento de las organizaciones de mercado, mencionados en su segundo considerando, están comprendidos en la finalidad de este Reglamento al igual que lo estaban en la de la Directiva 91/628, a la que sustituye, de los considerandos segundo, sexto y undécimo de dicho Reglamento resulta que, al igual que esta Directiva, su principal objetivo reside en la protección de los animales durante el transporte. A este respecto, la afirmación que se realiza en el apartado 29 de la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, en relación con los objetivos de esta Directiva sigue siendo por tanto válida para el Reglamento nº 1/2005.

45 Así pues, procede examinar con arreglo a estas consideraciones la compatibilidad con este Reglamento de medidas nacionales como las controvertidas en el litigio principal, que establecen, para el transporte de cerdos por carretera, normas cuantitativas en cuanto a la altura interna de los compartimentos, la inspección de los animales durante el viaje y la superficie disponible por animal.

Altura interna de los compartimentos

46 Por lo que se refiere a la altura interna de los compartimentos destinados a los animales de los vehículos de carretera utilizados en el transporte de cerdos, la normativa controvertida en el litigio principal incluye dos clases distintas de normas. Por una parte, el artículo 9, apartado 1, del Decreto nº 1729/2006, que es aplicable con independencia de la duración del viaje, fija normas en cuanto a la altura interna mínima de los compartimentos en función del peso de los animales transportados. Por otra parte, el artículo 36, apartado 4, de este Decreto establece, con carácter transitorio, normas de la misma naturaleza, pero más exigentes, que, no obstante, se aplican únicamente a los viajes de más de ocho horas. Tales normas son idénticas a las examinadas en la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, como resulta de los apartados 14, 15 y 34 de esta sentencia.

47 Este aspecto del transporte de cerdos por carretera se rige por el artículo 3, párrafo segundo, letra g), del Reglamento nº 1/2005 y por los capítulos II, punto 1.2, y VII, título D, frase primera, de su anexo I. De todas estas disposiciones resulta que, en los vehículos de carretera utilizados para el transporte de cerdos, la altura interna de los compartimentos destinados a los animales debe ser suficiente para que puedan permanecer de pie en posición natural, habida cuenta de su tamaño y del viaje previsto, y que se debe garantizar una ventilación adecuada por encima de los animales cuando estén de pie en posición normal y que no se les impida moverse. Como se ha señalado en el apartado 15 de la presente sentencia, tales disposiciones son análogas a las de la Directiva 91/628, interpretada por la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada.

48 Puesto que este Reglamento no fija con precisión la altura de los compartimentos interiores y dado que sus disposiciones pertinentes al respecto son análogas a las de la Directiva 91/628, debe reconocerse a los Estados miembros un cierto margen de apreciación sobre este particular, idéntico al que dicha sentencia les reconoció en el marco de esa Directiva.

49 Por otra parte, como sostiene el Gobierno danés, la adopción por un Estado miembro de normas que concretan, a nivel nacional, el alcance de requisitos formulados en términos genéricos por el Reglamento nº 1/2005 puede reforzar la seguridad jurídica, si estas normas establecen criterios que incrementan la previsibilidad de los requisitos de dicho Reglamento y, por ello, contribuyen tanto a su cumplimiento por los operadores económicos afectados como a la eficacia y a la objetividad de los controles que con tal finalidad deben realizar todas las autoridades competentes.

50 Por tanto, la adopción de medidas nacionales que establecen normas cuantitativas en cuanto a la altura interna de los compartimentos no es en sí misma contraria a dicho Reglamento.

51 No obstante, es necesario que tales normas sean conformes tanto con las disposiciones y con los objetivos del Reglamento nº 1/2005 como con los principios generales del Derecho de la Unión, en concreto, con el principio de proporcionalidad.

52 Este principio, que debe ser respetado, en particular, por los legisladores y los órganos con potestad reglamentaria de los Estados miembros cuando aplican el Derecho de la Unión, exige que los medios que aplica una disposición sean adecuados para conseguir el objetivo perseguido y no vayan más allá de lo necesario para alcanzarlo (véase, al respecto, la sentencia de 24 de junio de 2010, Pontini y otros, C-375/08, Rec. p. I-5767, apartado 87 y la jurisprudencia citada). Dicho principio implica, entre otros aspectos, que ante una normativa de la Unión que persigue varios objetivos, uno de los cuales es el principal, un Estado miembro que adopte una norma dentro del margen de apreciación que le confiere una disposición de esta normativa debe respetar este objetivo principal sin impedir la realización de los otros objetivos de dicha normativa. Por tanto, a la vista de estos otros objetivos, una norma nacional de este tipo debe ser adecuada para garantizar la realización de dicho objetivo principal y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo (véase, por analogía, la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, apartados 31, 32 y 40).

53 Se debe realizar una comprobación desde estas distintas perspectivas para las dos clases de normas aquí tratadas.

54 Por lo que respecta, en primer lugar, a las disposiciones que precisan la altura interna mínima de los compartimentos como las controvertidas en el litigio principal, debe señalarse que las normas establecidas por dichas disposiciones son adecuadas para realizar el objetivo principal de protección de los animales durante el transporte que persigue el Reglamento nº 1/2005 (véase, por analogía, la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, apartado 46).

55 No obstante, debe señalarse que normas de esta naturaleza, cuando son aplicables a todos los transportes de cerdos que se realicen, aunque sea en parte, en el territorio del Estado miembro que las establece, pueden afectar a la realización de los objetivos

de eliminación de los obstáculos técnicos en el comercio de animales vivos y de buen funcionamiento de las organizaciones de mercado que también persigue el Reglamento nº 1/2005. Por tanto, es preciso comprobar si, a la vista de estos objetivos, tales normas son necesarias y proporcionadas al objetivo principal de protección de los animales durante el transporte perseguido por este Reglamento sin que su aplicación restrinja la libre circulación de mercancías tanto en la importación como en la exportación (véase, por analogía, la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, apartado 43) de forma desproporcionada (véase, por analogía, la sentencia de 25 de febrero de 2010, Müller Fleisch, C-562/08, Rec. p. I-1391, apartados 38 y 42).

56 Por tanto, unas normas cuantitativas relativas a la altura interna mínima de los compartimentos como las fijadas por el Decreto nº 1729/2006 deben ser proporcionadas al objetivo de protección de los animales durante el transporte y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo.

57 A este respecto, es preciso comprobar, en concreto, si dichas normas no van más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de protección del bienestar de los animales durante el transporte tal como se deriva de los requisitos del Reglamento nº 1/2005, según los cuales, por una parte, todos los cerdos deben poder permanecer de pie en su posición natural, y por otra parte, el compartimento destinado a los animales, así como cada uno de sus niveles, deberá tener espacio suficiente para garantizar que exista una ventilación adecuada por encima de los animales cuando éstos estén de pie en posición normal y que en ningún momento se les impida moverse.

58 Además, es necesario también comprobar si dichas normas no generan sobrecostes ni dificultades técnicas tales que coloquen en una situación desventajosa a los productores del Estado miembro que las ha adoptado o a los productores de los demás Estados miembros que deseen exportar sus productos hacia o a través del primer Estado miembro (véase, por analogía, la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, apartado 45).

59 A falta de elementos de apreciación en los autos presentados al Tribunal de Justicia, corresponde al órgano jurisdiccional remitente realizar las comprobaciones exigidas al respecto teniendo en cuenta los patrones generalmente admitidos, con observancia del Reglamento nº 1/2005, por los Estados miembros distintos del que ha adoptado dichas normas.

60 No obstante, procede indicar ya que no se pueden considerar proporcionadas normas relativas a la altura interna mínima de los compartimentos para viajes de más de ocho horas de duración, como las enunciadas en las disposiciones transitorias del artículo 36, apartado 4, del Decreto nº 1729/2006, puesto que el mismo Estado miembro ha adoptado, por otra parte, normas menos exigentes, como las que figuran en el artículo 9, apartado 1, de este Decreto, en el marco del régimen de Derecho común.

Inspección de los animales durante el viaje

61 De conformidad con el artículo 9, apartado 5, del Decreto nº 1729/2006, los vehículos destinados al transporte por carretera de cerdos cuyo peso supere los 40 kg para viajes de más de ocho horas de duración deberán diseñarse de tal modo que garanticen en cualquier caso que existe una altura de inspección de al menos 140 cm en cada nivel.

62 A este respecto, el Reglamento nº 1/2005 establece, en su artículo 3, párrafo segundo, letra f), puesto en relación con el capítulo II, punto 1.1, letra f), de su anexo I, que los medios de transporte destinados al transporte de animales deberán diseñarse de modo que sea posible facilitar el acceso a los animales para controlar regularmente sus condiciones de bienestar. Pues bien, debe señalarse que, a diferencia de lo dispuesto en el régimen establecido por la Directiva 91/628 y por el Reglamento nº 411/98, las disposiciones del Reglamento nº 1/2005 relativas a la inspección de los animales durante el viaje son aplicables a todos los medios de transporte, con independencia de la duración de viaje.

63 En consecuencia, una medida nacional que establezca requisitos específicos en esta materia aplicables únicamente a los viajes de más de ocho horas de duración es contraria a dichas disposiciones del Reglamento nº 1/2005, puesto que en todo viaje se debe prever el acceso a los animales para controlar regularmente sus condiciones de bienestar.

64 Además, se debe añadir que, como se desprende, *mutatis mutandis,* de los apartados 54 a 59 de la presente sentencia, las normas cuantitativas que fijan la altura de inspección mínima para permitir tal acceso deben responder a los objetivos del Reglamento nº 1/2005 y ser proporcionadas a éstos.

Superficie disponible por animal

65 De conformidad con el anexo 2, título D, puntos 1 y 2, del Decreto nº 1729/2006, en caso de transporte de cerdos por carretera, los animales deben disponer de una superficie mínima variable en función de su peso, superficie que será, para un cerdo de 100 kg, de 0,42 m^2 cuando la duración del viaje es inferior a ocho horas y de 0,50 m^2 para los viajes de duración superior.

66 Este aspecto del transporte de animales vivos se rige por el artículo 3, párrafo segundo, letra g) del Reglamento nº 1/2005, con arreglo al cual «[se dispondrá] un espacio [...] suficiente para los animales habida cuenta de su tamaño y del viaje previsto». Por lo que respecta, en concreto, a los porcinos, el anexo I, capítulo VII, título D de este Reglamento precisa que, para que éstos puedan tumbarse simultáneamente y permanecer de pie en su posición natural, «la densidad de carga de los cerdos de 100 kg de peso aproximado en el transporte no debería superar los 235 kg/m^2», superficie en el suelo, calificada de mínima, que puede ser incrementada en un 20 % en función, en particular, de la duración de viaje. Para animales de 100 kg, estos valores corresponden, respectivamente, a una superficie disponible de 0,42 m^2 y de 0,50 m^2.

67 Por tanto, procede señalar que unas normas cuantitativas sobre la densidad máxima de carga como las enunciadas en el anexo 2, puntos 1 y 2, del Decreto nº 1729/2006 son conformes con las normas mínimas y máximas prescritas por el Reglamento nº 1/2005 (véase, por analogía, la sentencia Danske Svineproducenter, antes citada, apartado 50).

68 A la vista de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión planteada que el Reglamento nº 1/2005 debe ser interpretado en el sentido de que:

— Este Reglamento no se opone a que un Estado miembro adopte normas aplicables a los transportes de cerdos por carretera que, para reforzar la seguridad jurídica, precisan, respetando el objetivo de protección del bienestar de los animales y sin establecer criterios excesivos al respecto, los requisitos previstos por dicho Reglamento en cuanto a la altura interna mínima de los compartimentos destinados a los animales, siempre que estas normas no generen sobrecostes ni dificultades técnicas tales que coloquen en una situación desventajosa a los productores del Estado miembro que ha adoptado dichas normas o a los productores de los demás Estados miembros que deseen exportar sus productos hacia o a través del primer Estado miembro, lo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente; no obstante, no pueden ser consideradas proporcionadas unas normas como las enunciadas en las disposiciones transitorias del artículo 36, apartado 4, del Decreto nº 1729/2006, puesto que el mismo Estado miembro ha adoptado normas menos exigentes, como las que figuran en el artículo 9, apartado 1, de este Decreto, en el marco del régimen de Derecho común.

— Este Reglamento se opone a que un Estado miembro adopte normas aplicables a los transportes de cerdos por carretera que precisan los requisitos previstos por dicho Reglamento relativos al acceso a los animales para controlar regularmente sus condiciones de bienestar, que únicamente afectan a los viajes de más de ocho horas de duración.

— Este Reglamento no se opone a que un Estado miembro adopte normas, conforme a las cuales, en caso de transporte de cerdos por carretera, los animales deben disponer de una superficie mínima variable en función de su peso, superficie que será, para un animal de 100 kg, de 0,42 m^2 cuando la duración del viaje es inferior a ocho horas y de 0,50 m^2 para los viajes de duración superior.

Costas

69 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97, debe ser interpretado en el sentido de que:

— **Este Reglamento no se opone a que un Estado miembro adopte normas aplicables a los transportes de cerdos por carretera que, para reforzar la seguridad jurídica, precisan, respetando el objetivo de protección del bienestar de los animales y sin establecer criterios excesivos al respecto, los requisitos previstos por dicho Reglamento en cuanto a la altura interna mínima de los compartimentos destinados a los animales, siempre que estas normas no**

generen sobrecostes ni dificultades técnicas tales que coloquen en una situación desventajosa a los productores del Estado miembro que ha adoptado dichas normas o a los productores de los demás Estados miembros que deseen exportar sus productos hacia o a través del primer Estado miembro, lo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente; no obstante, no pueden ser consideradas proporcionadas unas normas como las enunciadas en las disposiciones transitorias del artículo 36, apartado 4, del Decreto nº 1729, de 21 de diciembre de 2006, relativo a la protección de los animales durante el transporte, puesto que el mismo Estado miembro ha adoptado normas menos exigentes, como las que figuran en el artículo 9, apartado 1, de este Decreto, en el marco del régimen de Derecho común.

— **Este Reglamento se opone a que un Estado miembro adopte normas aplicables a los transportes de cerdos por carretera que precisan los requisitos previstos por dicho Reglamento relativos al acceso a los animales para controlar regularmente sus condiciones de bienestar, que únicamente afectan a los viajes de más de ocho horas de duración.**

— **Este Reglamento no se opone a que un Estado miembro adopte normas, conforme a las cuales, en caso de transporte de cerdos por carretera, los animales deben disponer de una superficie mínima variable en función de su peso, superficie que será, para un animal de 100 kg, de 0,42 m^2 cuando la duración del viaje es inferior a ocho horas y de 0,50 m^2 para los viajes de duración superior.**

Firmas