



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
NILSE WAHLA
přednesené dne 21. ledna 2016¹

Věc C-469/14

**Masterrind GmbH
proti
Hauptzollamt Hamburg-Jonas**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce předložená Finanzgericht Hamburg (finanční soud, Hamburg, Německo)]

„Zemědělství — Nařízení (EU) č. 817/2010 — Vývozní náhrady — Nařízení (ES) č. 1/2005 — Ochrana zvířat během přepravy — Délka trvání cesty a doba odpočinku — ‚Pravidlo 14+1+14‘ — Požadavek na ‚odpočinek v délce nejméně jedné hodiny‘ — Prohlášení úředního veterinárního lékaře, že při přepravě zvířat nebyly dodrženy požadavky nařízení č. 1/2005 — Pravomoc orgánu jiného členského státu odpovědného za vyplacení vývozních náhrad provést přezkum takového prohlášení“

1. Rčení, připisované Mahátmovi Gándhímu, praví, že velikost národa a jeho morální pokrok lze posuzovat podle způsobu, jakým zachází se zvířaty. Je-li tomu skutečně tak, potom si projednávaná věc žádá obzvláštní pozornosti.
2. Žaloba v původním řízení se týká legality rozhodnutí, kterým se ukládá vrácení vývozní náhrady vyplacené za přepravu živého skotu z Německa do Maroka (dále jen „předmětná přeprava“). Výplata vývozních náhrad za vývoz živých zvířat do třetích zemí je v Evropské unii v zásadě podmíněna dodržením pravidel o dobrých životních podmínkách zvířat během přepravy. V projednávané věci vznikl spor, zda předmětná přeprava byla v souladu s uvedenými pravidly.
3. Ve věci vznikají dvě rozdílné otázky: zaprvé, jak vykládat a uplatňovat pravidlo stanovené v bodě 1.4 písm. d) kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005² (dále jen „pravidlo 14+1+14“). Zadruhé jde o to, jaké účinky má prohlášení vydané úředním veterinárním lékařem pro příslušný orgán jiného členského státu.
4. Pokud jde o poslední uvedenou otázku, mám za to, že takové prohlášení má pouze neformální váhu a není závazné. Co se týče první otázky, ačkoli je při použití pravidla 14+1+14 nutné sledovat také některé praktické ohledy, není možné, aby tím byly narušeny požadavky na dobré životní podmínky podle nařízení č. 1/2005.

¹ — Původní jazyk: angličtina.

² — Nařízení Rady (ES) ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/EHS a nařízení (ES) č. 1255/97 (Úř. věst. L 3, s. 1.)

I – Právní rámec

A – Nařízení č. 817/2010³

5. Podle věty první článku 1 („Oblast působnosti“) nařízení č. 817/2010 se vývozní náhrady vyplatí pouze tehdy, „jsou-li během přepravy zvířat do prvního místa vykládky ve třetí zemi konečného určení“ dodrženy články 3 až 9 nařízení č. 1/2005 a v nich zmíněné přílohy a také samotné nařízení č. 817/2010.

6. Podle čl. 2 odst. 3 nařízení č. 817/2010 („Kontroly uvnitř celního území Společenství“) je-li úřední veterinární lékař v místě výjezdu přesvědčen například o tom, že jsou uvnitř celního území Evropské unie splněny požadavky stanovené nařízením č. 1/2005, „potvrdí toto zjištění jednou z poznámek uvedených v příloze II a na doklad, který potvrzuje, že zboží opustilo celní území [EU], připojí razítko a podpis buď v kolonce J kontrolního výtisku T5, nebo na nejvhodnějším místě na vnitrostátním dokladu“.

7. Článek 4 odst. 2 nařízení č. 817/2010 („Postup pro výplatu vývozních náhrad“) mimo jiné stanoví, že žádosti o platbu vývozních náhrad mají být doplněny „řádně vyplněným“ dokladem uvedeným v čl. 2 odst. 3 nařízení.

8. Článek 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 817/2010 („Nevyplacení vývozní náhrady“) mimo jiné stanoví, že vývozní náhrady nebudou vyplaceny pro zvířata, v jejichž případě se příslušný orgán „na základě dokladů uvedených v čl. 4 odst. 2 a/nebo všech dalších dostupných údajů o dodržování tohoto nařízení domnívá“, že články 3 až 9 nařízení (ES) č. 1/2005 a v nich uvedené přílohy nebyly dodrženy.

B – Nařízení č. 1/2005

9. Článek 3 nařízení č. 1/2005 („Obecné podmínky pro přepravu zvířat“) v první větě stanoví, že „[n]ikdo nesmí provádět ani nařídit přepravu zvířat způsobem, který jim může přivodit zranění nebo zbytečné utrpení“. Podle druhé věty uvedeného ustanovení musí navíc být splněno osm konkrétních obecných podmínek. Mezi uvedené podmínky mimo jiné patří, že i) předem byla učiněna všechna nezbytná opatření, aby se minimalizovala délka trvání cesty a uspokojily potřeby zvířat během cesty; ii) přeprava se uskutečňuje do místa určení bez prodlení a pravidelně se kontrolují a náležitě zajišťují dobré životní podmínky zvířat a iii) zvířata musí být napojena a nakrmena a musí jim být poskytnut odpočinek ve vhodných odstupech a v kvalitě a množství odpovídajícím druhu zvířat a jejich věku.

10. Článek 6 odst. 3 nařízení č. 1/2005 („Převavci“) stanoví, že „[p]řevavci přepravují zvířata v souladu s technickými pravidly stanovenými v příloze I“. V kapitole V přílohy I nařízení č. 1/2005 („Intervaly napájení a krmění, délka trvání cesty a doba odpočinku“) jsou mimo jiné stanovena následující pravidla pro domácí skot:

„1.1. Požadavky stanovené v tomto oddíle se vztahují na přepravu [...] domácího skotu, [...] vyjma leteckou přepravu.

1.2. Délka trvání cesty u zvířat druhů uvedených v bodě 1.1 nesmí překročit osm hodin.

1.3. Maximální délku trvání cesty uvedenou v bodě 1.2 lze prodloužit, pokud jsou splněny doplňkové požadavky kapitoly VI.

3 — Nařízení Komise (EU) ze dne 16. září 2010, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1234/2007, pokud jde o požadavky na poskytování vývozních náhrad v souvislosti s řádným zacházením se živým skotem během přepravy (Úř. věst. L

1.4. Intervaly krmení a napájení, délka trvání cesty a doba odpočinku při použití silničních vozidel, která splňují požadavky bodu 1.3:

[...]

d) Všem [...] druhům zvířat [kromě neodstavených telat, jehňat, kůzlat a hříbat na mléčné výživě, neodstavených selat, prasat a domácích koňovitých] uvedeným v bodě 1.1 musí být po 14 hodinách cesty poskytnut odpočinek v délce nejméně jedné hodiny, zejména pro nakrmení a napojení. Po této přestávce může přeprava pokračovat dalších 14 hodin.

1.5. Po uplynutí stanovených dob musí být zvířata vyložena, nakrmena a napojena a musí jim být poskytnut odpočinek po dobu alespoň 24 hodin.

[...]

1.8. V zájmu zvířat je možné délky trvání cesty uvedené v [bodech 1.3 a 1.4] prodloužit o dvě hodiny. Přitom se bere v úvahu zejména blízkost místa určení.

[...]“

II – Skutkový stav, původní řízení a předběžné otázky

11. Vývozním prohlášením ze dne 16. června 2011 požádala společnost Masterrind GmbH („Masterrind“) o propuštění šesti kusů chovného skotu a o vyplacení zálohy na příslušnou vývozní náhradu. Hauptzollamt Hamburg-Jonas (hlavní celní úřad pro Hamburg-Jonas; dále jen „Hauptzollamt“) rozhodnutím ze dne 13. července 2011 uvedené žádosti vyhověl.

12. Zvířata byla naložena na nákladní automobil v Northeim (Německo) dne 16. června 2011 v 10:30 hodin. Automobil poté opustil místo nakládky přibližně v 11:30 hodin. Ještě téhož dne v 19:00 hodin dorazil se zvířaty do Wasserbillig (Lucembursko), kde automobil na hodinu zastavil za účelem jejich zaopatření. Po dalších dvou hodinách jízdy dorazil nákladní automobil do Épinal (Francie), kde s ohledem na doby řízení a doby odpočinku v oblasti silniční dopravy stanovené nařízením č. 561/2006⁴ učinil druhou zaopatřovací přestávku v délce 10 hodin. Nákladní automobil pokračoval v cestě následující den přibližně v 8:00 hodin a do přístavu v Sète (Francie) dorazil stejného dne v 17:00 hodin. Přeprava z Northeim do Sète trvala 30 hodin a 30 minut. Zvířata byla následně přeložena k další přepravě na loď do Maroka.

13. Dopisem ze dne 17. ledna 2012 informoval Hauptzollamt žalobkyni v původním řízení o tom, že úřední veterinární lékař u celního úřadu v místě výstupu v Sète provedl na zadní straně kontrolního dokladu poznámku „Non conforme au contrôle officiel visé a l'article 2 du règlement (CE) n° 817/2010“ („Nevyhovělo při úřední kontrole podle článku 2 nařízení (ES) č. 817/2010“), která se vztahovala na všechna zvířata. Hauptzollamt dále žalobkyni informoval, že může požádat příslušný francouzský veterinární orgán o přezkoumání legality této poznámky veterinárního lékaře. Z jednání, které následovalo u francouzského veterinárního orgánu, vyplynulo, že výše uvedená poznámka je prováděna v případě, kdy cesta, včetně zákonem stanovené doby řízení a doby odpočinku pro řidiče, přesáhne 31 hodin.

4 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, s. 1).

14. S ohledem na negativní poznámku úředního veterinárního lékaře došel Hauptzollamt k závěru, že žalobkyně nesplnila podmínky stanovené v čl. 2 odst. 2 nařízení č. 817/2010, a musí tedy vrátit vyplacenou zálohu na vývozní náhradu. Rozhodnutím ze dne 5. června 2012, kterým změnil své rozhodnutí ze dne 13. července 2011, proto Hauptzollamt vyzval k vrácení zálohy na vývozní náhradu přiznané žalobkyni, s příplatkem ve výši 10 %.

15. Žalobkyně podala proti rozhodnutí ze dne 5. června 2012 námitku a následně požádala Komisi o výklad pojmů „délka trvání cesty“ a „doba odpočinku“ podle nařízení č. 1/2005. V dopisech ze dne 7. března 2013 a 27. července 2013 Generální ředitelství pro zdraví a ochranu spotřebitele (dále jen „GR SANCO“) odpovědělo, že pro skot činí přípustná délka trvání cesty nejvýše 29 hodin počínaje nakládkou a včetně odpočinku v délce jedné hodiny ve vozidle. V zájmu zvířat, zejména s ohledem na blízkost místa určení, lze délku trvání cesty o dvě hodiny prodloužit. GR SANCO mělo tedy za to, že podle dotčených pravidel nesmí délka trvání cesty u skotu překročit 31 hodin.

16. Hauptzollamt rozhodnutím ze dne 19. července 2013 námitku žalobkyně zamítl. Měl přitom za to, že je společně s žalobkyní vázán rozhodnutím francouzského úředního veterinárního lékaře, jehož negativní poznámka nebyla na základě korespondence s Evropskou komisí opravena. Žalobkyně následně podala dne 21. srpna 2013 žalobu k předkládajícímu soudu, v níž se domáhala zrušení rozhodnutí ze dne 5. června 2012 a ze dne 19. července 2013.

17. Předkládající soud vysvětluje, že předmětná přeprava byla charakteristická tím, že byla rozdělena do tří úseků skutečného fyzického přesunu (přepravy), z nichž žádný nepřekročil 14 hodin. Soud poukazuje na to, že první a druhý úsek dohromady nepřekročily 14 hodin a totéž platí i pro druhý a třetí úsek. Zmiňuje rovněž, že všechny tři úseky přepravy dohromady nepřekročily 28 hodin. Má tedy za to, že unijní právo nebrání provedení předmětné přepravy ve třech fázích. Předkládající soud však uvádí, že předmětná přeprava byla přerušena dvěma dobami odpočinku v celkové délce 11 hodin.

18. Z tohoto důvodu má předkládající soud za to, že výsledek původního řízení závisí zaprvé na tom, zda je podle unijního práva přípustná doba odpočinku přesahující jednu hodinu. Zadruhé v případě kladné odpovědi vzniká další otázka, zda je Hauptzollamt vázán poznámkou provedenou úředním veterinárním lékařem v místě výjezdu nebo zda může sám rozhodnout, že předmětná přeprava proběhla v souladu s ustanoveními nařízení č. 1/2005. Maje pochybnosti o výkladu nařízení č. 1/2005 a nařízení č. 817/2010 se proto Finanzgericht Hamburg (finanční soud, Hamburk) rozhodl dne 14. října 2014 přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Je nutno pravidlo obsažené v bodě 1.4 kapitoly V přílohy I nařízení Rady č. 1/2005 [...], podle něhož musí být zvířatům po 14 hodinách cesty poskytnut odpočinek v délce nejméně jedné hodiny, zejména pro nakrmění a napojení, předtím než může přeprava pokračovat dalších 14 hodin vykládat v tom smyslu, že přepravní intervaly mohou být přerušeny také odpočinkem delším než jedna hodina nebo více dobami odpočinku, z nichž jedna trvá nejméně jednu hodinu?
- 2) Je platební agentura členského státu vázána poznámkou úředního veterinárního lékaře v místě výjezdu podle čl. 2 odst. 3 nařízení č. 817/2010 [...] s tím důsledkem, že legalitu odmítnutí provést poznámku může zkoumat pouze orgán odpovídající za jednání pohraničního veterinárního lékaře, nebo představuje poznámka úředního veterinárního lékaře pouhou správní náležitost, kterou lze napadnout pouze současně s opravnými prostředky, jež jsou přípustné proti rozhodnutí platební agentury ve věci samé?“

19. Písemná vyjádření předložily Hauptzollamt, francouzská vláda a Komise. Podle čl. 76 odst. 2 jednacího řádu se jednání nekonalo.

III – Analýza

A – K první předběžné otázce

1. Úvodní poznámky a vyjádření zúčastněných stran

20. I když je přeprava zvířat předmětem podrobných technických specifikací, jsou její pravidla dost neprůhledná. Není proto překvapením, že již byla jádrem mnoha sporů před Soudním dvorem, včetně několika žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce předložených samotným předkládajícím soudem⁵. To platí i v projednávané věci, která se týká především výkladu pojmu „nejméně jedna hodina“, který je součástí pravidla 14+1+14.

21. Předmětná přeprava dotčená v původním řízení trvala patrně 30,5 hodiny. Vlastní doba jízdy, kdy se nákladní automobil skutečně pohyboval, trvala celkem 19,5 hodiny. V předkládacím rozhodnutí je uvedeno, že řidič nákladního vozidla přerušil jízdu na dobu 10 hodin za účelem splnění požadavků stanovených nařízením č. 561/2006. Jelikož předkládací rozhodnutí v tomto směru mlčí, upřesňuji, že pro účely tohoto stanoviska vycházím z předpokladu, že během této přestávky nebyla zvířata vyložena.

22. Svou první otázkou se tak předkládající soud v zásadě táže, zda při správném výkladu pravidla 14+1+14 existuje nějaké omezení délky doby odpočinku a zda taková doba může sloužit i jinému účelu, než jsou dobré životní podmínky přepravovaných zvířat. Jinými slovy: vzhledem k tomu, že podle uvedeného pravidla musí doba odpočinku činit „nejméně jednu hodinu“, lze případně ponechat zvířata velmi dlouho na palubě stojícího vozidla?

23. Předkládající soud se nedotazuje na vzájemný vztah mezi pravidly o dobrých životních podmínkách zvířat během přepravy a pravidly o maximální době řízení a době odpočinku pro provozovatele silniční dopravy. Touto otázkou se tedy nebudu v tomto stanovisku zabývat.

24. Hauptzollamt souhlasí se stanoviskem předkládajícího soudu, podle něhož z výrazu „zejména“ v pravidle 14+1+14 vyplývá, že výklad uvedeného pravidla poskytnutý GŘ SANCO (viz bod 15 tohoto stanoviska) nemusí být nutně správný. Finanzgericht Hamburg (finanční soud, Hamburk) upřednostňuje výklad v tom smyslu, že maximální délka cesty v trvání 28 hodin může být přerušena několika dobami odpočinku, z nichž jedna musí trvat nejméně jednu hodinu, a že doby odpočinku nesmí dohromady překročit 14 hodin, tedy maximální délku jednoho úseku přepravy podle pravidla 14+1+14.

25. Francouzská vláda tvrdí, že pravidlo 14+1+14 nelze vykládat v tom smyslu, že by umožňovalo nepřiměřeně dlouhou dobu odpočinku, která by ohrozila dobré životní podmínky zvířat. Má za to, že výraz „zejména“ se kromě nakrmení a napojení zvířat vztahuje na činnosti sloužící k zachování dobrých životních podmínek zvířat. Francouzská vláda se navíc nedomnívá, že by bylo možné ponechat zvířata na palubě vozidla po dobu 10 hodin, aniž by tím byl ohrožen cíl nařízení č. 1/2005.

26. Komise má za to, že na základě pravidla 14+1+14 činí maximální délka trvání cesty 29 hodin, kromě výjimečné situace uvedené v bodě 32 tohoto stanoviska. Podle Komise navíc nelze dobu odpočinku využít pro jiné účely, než jsou dobré životní podmínky zvířat. Komise tvrdí, že výraz „zejména“ nepodporuje odlišné stanovisko, neboť po něm následují slova „pro nakrmení a napojení“.

5 — Pokud jde o vývozní náhrady, viz mimo jiné rozsudky Viamex Agrar Handel a ZVK, spojené věci C-37/06 a C-58/06, EU:C:2008:18; Viamex Agrar Handel, C-96/06, EU:C:2008:158, a Viamex Agrar Handel, C-485/09, EU:C:2011:440.

2. Posouzení

a) Předběžné poznámky

27. Jak uvidíme dále, odpověď na otázku uvedenou v bodě 22 nevyplývá ze znění ani z kontextu pravidla 14+1+14. Pojmy vymezené jednak v hlavním textu nařízení č. 1/2005 a jednak v příloze I uvedeného nařízení jsou především používány nesoudržným a rozporuplným způsobem, a to nejen v rámci každého z uvedených dokumentů, ale především mezi nimi navzájem. V celém tomto stanovisku je tak bohužel nezbytné stále připomínat přesná pravidla, v nichž jsou uvedené pojmy používány.

28. S ohledem na nesoudržnost zmíněnou v předchozím bodě je nutné zcela upřednostnit cíl nařízení č. 1/2005, který je naprosto jasný. Pravidlo 14+1+14 je tak třeba vykládat v tom smyslu, že stanoví jasné omezení doby odpočinku strávené uvnitř stojícího vozidla.

29. Cíl nařízení č. 1/2005 je totiž nepochybný: předejít přepravě zvířat způsobem, při němž by mohlo dojít k jejich zranění nebo zbytečnému utrpení⁶. To je v souladu s článkem 13 SFEU, podle něhož jsou zvířata vnímající bytosti. Uvedené ustanovení proto vyžaduje, aby Evropská unie a její členské státy při stanovování a provádění politik Unie v oblasti zemědělství zohledňovaly plně požadavky na dobré životní podmínky zvířat⁷.

30. Než však přistoupíme k dalšímu rozboru, je třeba se nejprve plně seznámit s pravidlem 14+1+14.

b) Pravidlo 14+1+14

31. Pravidlo 14+1+14 tvoří součást souboru pravidel o intervalech napájení a krmení, délce trvání cesty a době odpočinku v příloze I nařízení č. 1/2005. Použije se na fyzickou přepravu zvířat prostřednictvím silničních vozidel, která splňují určité minimální požadavky, pokud jde o dobré životní podmínky zvířat (ohledně zastřešení a podlahy vozidla, podestýlky, krmiva, přepážek, věku zvířat, zásobování vodou, větrání a navigačního systému). Jsou-li uvedené požadavky splněny, může takové vozidlo přepravovat skot po dobu 14 hodin a poté musí být „poskytnut odpočinek v délce nejméně jedné hodiny, zejména pro nakrmení a napojení“, než (případně) budou zvířata dále přepravována nejdéle po dobu dalších 14 hodin. Poté musí být zvířata podle bodu 1.5 kapitoly V uvedené přílohy vyložena, nakrmena a napojena a musí jim být poskytnut odpočinek po dobu alespoň 24 hodin.

32. Výjimečně může být podle bodu 1.8 kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005 (dále jen „pravidlo +2“) celková „délka trvání cesty“, jak je tento pojem používán v dané příloze, prodloužena o dvě hodiny, ale pouze je-li to v zájmu zvířat. Typickým příkladem situace, kdy prodloužení přepravy o další dvě hodiny může snížit utrpení zvířat oproti jejich vyložení a opětovnému naložení, což je, jak dobře známo, stresující zážitek, je blízkost místa určení⁸.

33. Z výše uvedeného je zřejmé, že pravidlo 14+1+14 nestanoví výslovně maximální dobu či doby odpočinku ani jaké činnosti lze během takové doby vykonávat.

6 — Viz bod 11 odůvodnění nařízení č. 1/2005.

7 — Článek 13 SFEU přebírá ustanovení protokolu o ochraně zvířat a jejich dobrých životních podmínkách připojeného ke Smlouvě o ES, Úř. věst. C 340, s. 110 (dále jen „protokol o dobrých životních podmínkách zvířat“), který byl použitelný v době přijetí nařízení č. 1/2005 (viz rovněž rozsudek *Zuchtvieh-Export*, C-424/13, EU:C:2015:259, bod 35). Rozhodnutí, zda určitý akt Evropské unie dostatečně zohledňuje dobré životní podmínky zvířat, je přezkoumatelné v rámci zásady proporcionality; viz rozsudek *Jippes a další*, C-189/01, EU:C:2001:420, body 79 a 85.

8 — Viz mimo jiné bod 13 odůvodnění a čl. 3 písm. d) nařízení č. 1/2005. Viz rovněž *Dobré životní podmínky zvířat během přepravy (podrobné údaje pro koně, prasata, ovce a skot)*, zpráva Vědeckého výboru pro otázky zdraví zvířat a řádného zacházení se zvířaty ze dne 11. března 2002, Evropská komise, generální ředitelství pro zdraví a ochranu spotřebitele, ředitelství C – vědecká stanoviska, s. 24.

34. Tuto otázku neřeší ani judikatura: Soudní dvůr se omezil na konstatování, že pravidlo 14+1+14 „stanoví maximální dobu přepravy v délce 28 hodin, která je přerušena minimální dobou odpočinku v délce 1 hodiny po prvním úseku v délce 14 hodin [...] [Uvedené pravidlo] musí být tedy chápáno v tom smyslu, že povoluje maximální dobu přepravy v délce 28 hodin přerušenu minimální dobou pro odpočinek v délce 1 hodiny.“⁹

35. Jelikož pravidlo 14+1+14 neposkytuje jasnou odpověď na otázku vznesenou v projednávané věci, je nutné se zabývat některými dalšími aspekty nařízení č. 1/2005.

c) Zasazení nařízení č. 1/2005 do kontextu

36. Článek 2 nařízení č. 1/2005 vymezuje některé klíčové pojmy pro účely použití daného nařízení. Mezi ně patří pojem *cesta* („celá přepravní operace od místa odeslání do místa určení, včetně případné vykládky, ustájení a nakládky na místech zastávek na trase“) a pojem *přeprava* („přesun zvířat prováděný jedním nebo více dopravními prostředky a související činnosti, včetně nakládky, vykládky, překládky a odpočinku, dokud není dokončena vykládka zvířat v místě určení“)¹⁰.

37. Obecně řečeno, z definic uvedených v článku 2 nařízení č. 1/2005 vyplývá, že *cestě* vždy předchází a po ní vždy následuje odpočinek zvířat mimo vozidlo po dobu 48 hodin¹¹. Cesta tedy nekončí, dokud nejsou zvířata v místě vykládky ustájena po dobu nejméně 48 hodin.

38. Článek 2 nařízení č. 1/2005 se nyní pokouší zachovat dichotomii pojmů „cesta“ a „přeprava“ v tom smyslu, že prvně jmenovaný pojem zahrnuje celou logistickou operaci, zatímco druhý se váže pouze ke skutečnému fyzickému přesunu. Na rozdíl od dřívějšího stavu¹² však pojem „přeprava“ nyní nezvykle zahrnuje i dobu odpočinku. Pokud je totiž podle uvedeného ustanovení „cesta“ souhrnem všech dob přepravy a odpočinku, zahrnutím odpočinku do pojmu „přeprava“ vzniká otázka, jaký vlastně zůstává rozdíl mezi cestou a přepravou. Tento zjevný nedostatek soudržnosti má důsledky pro výklad pojmů používaných v příloze I nařízení, k němuž přistoupím v bodě 46 tohoto stanoviska.

39. Článek 2 nařízení č. 1/2005 vymezuje rovněž pojem „*místo odpočinku*“, a to jako „místo, kde je cesta přerušena, jiné než místo určení“, bez ohledu na to, zda došlo k vykládce zvířat, či nikoli. Samotný pojem „*doba odpočinku*“, který je jádrem sporu v projednávané věci, však nařízení nevymezuje. Předchůdkyně nařízení č. 1/2005¹³ takovou definici obsahovala, a to „souvislé období v průběhu cesty, během něhož zvířata nejsou přemísťována pomocí dopravních prostředků“. Ani z uvedené definice však nevyplývá, zda lze dobu odpočinku strávit uvnitř vozidla nebo jakému účelu musí případně sloužit. Tato definice tedy také neřeší spor v projednávané věci.

9 — Rozsudek Interboves, C-277/06, EU:C:2008:548, body 15 a 16, pokud jde o obdobné pravidlo stanovené v bodě 48 odst. 4 písm. d) přílohy směrnice Rady 91/628/EHS ze dne 19. listopadu 1991 o ochraně zvířat během přepravy a o změně směrnic 90/425/EHS a 91/496/EHS (Úř. věst. L 340, s. 17; Zvl. vyd. 03/12, s. 133, v platném znění).

10 — Pro srozumitelnost se v celém tomto stanovisku snažím vycházet z definic obecně uvedených v článku 2 nařízení č. 1/2005, včetně vymezení pojmů „cesta“ a „přeprava“. Z dalšího textu je však zřejmé, že tento úkol bude čím dál obtížnější. Jak jsem již uvedl, snažím se vždy být konkrétní tam, kde je to nezbytné.

11 — Článek 2 nařízení č. 1/2005 vymezuje pojem *místo odeslání* jako místo, kde je zvíře poprvé naloženo na dopravní prostředek, za předpokladu, že zde bylo před odjezdem ustájeno po dobu nejméně 48 hodin. *Místo určení* je vymezeno jako místo, kde je zvíře vyloženo z dopravního prostředku a buď ustájeno po dobu nejméně 48 hodin před dobou odjezdu, nebo poraženo. Za určitých podmínek lze za místo odeslání považovat i sběrné středisko a v takovém případě není nutné splnit požadavek na ustájení po dobu 48 hodin. Uvedená výjimka však neplatí pro místo určení. Cesta z prvního místa nakládky do sběrného střediska, které se považuje za místo odeslání, tedy formálně nekončí, nejsou-li zvířata ve sběrném středisku ustájena po dobu alespoň 48 hodin (nebo poražena).

12 — Viz čl. 2 odst. 2 písm. b) směrnice 91/628, kde byl pojem „přeprava“ vymezen jako „každý pohyb zvířat prováděný dopravním prostředkem, který zahrnuje nakládku a vykládku zvířat“.

13 — Článek 2 odst. 2 písm. h) směrnice 91/628.

40. Dále bych chtěl upozornit na ústřední ustanovení nařízení č. 1/2005, jehož se dovolávají některé ze zúčastněných stran, které předložily vyjádření: Článek 3. V *první větě* uvedeného článku je obsaženo ustanovení, které budu označovat jako „obecné ustanovení“ o ochraně zvířat během přepravy. Uvedené obecné ustanovení je formulováno kogentně a uplatní se vždy, kdy je použitelné celé nařízení. Obecné ustanovení je navíc formulováno záporně, a nikoli kladně. Kromě toho, že zakázané jednání musí být způsobilé přivodit zvířatům zranění nebo zbytečné utrpení, nezávisí povinnost zdržet se takového jednání na žádných jiných faktorech, jako je uplynutí určité doby nebo překonání minimální vzdálenosti.

41. V *druhé větě článku 3* nařízení č. 1/2005 jsou stanoveny určité základní požadavky, které musí splnit každý, kdo zamýšlí přepravovat zvířata. Uvedené požadavky jsou formulovány pozitivně a musí být splněny po celou dobu „přepravy“ (jak je vymezena v článku 2). I když zvolená formulace („kromě toho“) naznačuje, že se uvedené požadavky uplatní nezávisle a nad rámec obecného ustanovení, z nadpisu článku 3 nicméně vyplývá, že obecné podmínky pro přepravu zvířat jsou kumulativní povahy.

42. Doplnuji pouze, že určení případného porušení článku 3 – porušení, které může v zásadě vést k uložení sankce podle článku 25 nařízení č. 1/2005 – vyžaduje podle mého názoru komplexní posouzení s přihlédnutím ke všem relevantním okolnostem.

43. V neposlední řadě se v bodech 51 a 52 níže tohoto stanoviska vrátím k legislativním východiskům přijetí nařízení č. 1/2005.

d) Stanovisko

44. Výše uvedené poznámky odůvodňují přijetí následujícího stanoviska:

45. Nejprve pro pořádek uvádím, že souhlasím s předkládajícím soudem, že pravidlo 14+1+14 připouští několik – a nikoli jen jednu – dob odpočinku za podmínky, že nejdéle po 14 hodinách fyzického přesunu proběhne nejméně jedna hodina odpočinku (například 7 + 1+7 + 1,5 + 12,5). Jinak by bylo uvedené pravidlo podle mého názoru zcela nepraktické: řidiči by byli motivováni zastavit pro svou osobní potřebu až po 14 hodinách. Navíc by vznikla otázka, zda lze pod pojem „odpočinek“ podřadit jakékoli nedobrovolné zastavení, například z důvodu prací na silnici, dopravní zácpy nebo před železničním přejezdem.

46. Dále, pokud jde o nejednoznačný význam výrazu „odpočinek v délce nejméně jedné hodiny“, příloha I nařízení č. 1/2005 neobsahuje žádné definice. Použijí se tedy patrně obecné definice uvedené v článku 2 nařízení.

47. Tyto definice jsou však bohužel jednoduše nepoužitelné pro výklad kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005: *zprvé* obecné vymezení pojmu „cesta“ v článku 2 nařízení zahrnuje i doby odpočinku během cesty. Naopak zmíněná kapitola ve svém nadpisu odkazuje na „délku trvání cesty“ a „dobu odpočinku“, jako kdyby tyto pojmy byly ve vzájemném protikladu. *Zadruhé* chápat pojem „cesta“ v článku 2 nařízení jako něco, co je zpravidla ohraničeno dvěma dobami 48 hodin (viz bod 37 tohoto stanoviska), by bylo patrně v rozporu s použitím výrazu „stanovených dob“ („journey time“) v bodě 1.5 uvedené kapitoly, kde odpočinek po dobu alespoň 24 hodin „neutralizuje“ dosavadní dobu přepravy. *Zatřetí*, jak je uvedeno v bodě 38 tohoto stanoviska, pojem „přeprava“ nyní zahrnuje i „odpočinek“. To je rozdíl oproti pravidlu 14+1+14, které rozlišuje mezi „odpočinkem“ na straně jedné a „cestou“ či „přepřavou“ na straně druhé¹⁴.

14 — Je třeba upozornit, že rozporuplné jsou i různé jazykové verze bodu 1.4 písm. d) kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005, a to jednak v rámci jednotlivých znění, tak i navzájem mezi sebou. Zprvé ne všechny jazykové verze používají výlučně pojem „přeprava“ („transport“); některé verze používají pojmy, které nejsou definovány (německy: „Beförderung“, anglicky: „travel“). Zadruhé některé jazykové verze používají pojem „cesta“ namísto pojmu „přeprava“ (italsky: „viaggio“; portugalsky: „viagem“; rumunsky: „călătorie“).

48. Tento zjevný nedostatek soudržnosti vyžaduje nezávislý výklad pravidla 14+1+14, a to ve světle základního cíle nařízení č. 1/2005 jako takového; tento cíl je uveden výše v bodě 29 tohoto stanoviska.

49. Není pochyb o tom, že cesty (jak je tento pojem používán v článku 2 nařízení č. 1/2005), a zejména dlouhotrvající cesty, mohou být zdrojem nepohodlí pro přepravovaná zvířata. Pro jistotu uvádím, že dotčené nařízení vychází patrně z předpokladu, že určité utrpení způsobuje jakákoli cesta, jejíž součástí je omezení pohybu a nakládka a vykládka zvířat, stejně jako možný nedostatek krmiva a vody. V tomto smyslu je cílem nařízení jednoduše předejít přepravě, která zvířatům přivodí nebo může přivodit *zranění nebo zbytečné utrpení*. Nařízení tak uznává, že určitá míra nepohodlí pro zvířata během přepravy je nutným zlem, které je však třeba minimalizovat. Takové nepohodlí však může dosáhnout míry, kdy již není odůvodněné a stává se zbytečným utrpením. Kdy tomu tak ovšem je?

50. V tomto směru souhlasím s Komisí, že pokud celková „délka trvání cesty a doby odpočinku“, jak je vymezena v bodě 1.4 písm. d) kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005, *přesahuje 29 hodin* – tedy součet všech tří částí pravidla 14+1+14 – je taková cesta *bez dalšího* v rozporu s nařízením č. 1/2005 a může zvířatům přivodit zbytečné utrpení. Tím však samozřejmě není dotčeno použití pravidla +2.

51. Na podporu svého stanoviska uvádím *zprvu*, že cílem nařízení č. 1/2005 je zjevně co možná nejvíce minimalizovat dlouhotrvající cesty (ve smyslu článku 2 nařízení), jejichž součástí je přeprava zvířat¹⁵. V rozporu s uvedeným cílem by bylo, kdyby byla přípustná neomezená doba odpočinku strávená uvnitř vozidla, jež by podle bodu 1.5 kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005 neměla za následek „neutralizaci“ dosavadní skutečné doby přepravy. Tento můj názor není nijak dotčen tím, že se Rada při přijetí dotčeného nařízení neřídila ani odborným doporučením omezit délku trvání cesty pro skot na 24 hodin¹⁶, ani návrhem Komise omezit dobu přepravy na 9 hodin následovaných 12 hodinami odpočinku (i opakovaně)¹⁷. Ačkoli se Rada v zásadě rozhodla ponechat beze změny pravidla o délce trvání cesty a době odpočinku stanovená v kapitole VII přílohy směrnice 91/628, neumím si představit, že by Rada, berouc v rámci legislativního procesu „plně v úvahu požadavky na dobré životní podmínky zvířat“ na základě protokolu o dobrých životních podmínkách zvířat, měla na mysli neomezenou dobu odpočinku uvnitř vozidla.

52. Je pravda, že v rozsudku *Interboves* (C-277/06, EU:C:2008:548), jehož se dovolávají strany zúčastněné v tomto řízení, Soudní dvůr uvedl, že by „délka trvání cesty“ podle kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005 mohla překročit 28 hodin. To však pro mne není důvod měnit názor. V uvedeném rozsudku totiž Soudní dvůr poskytl výklad pravidel o délce trvání cesty a době odpočinku v rámci směrnice 91/628. Uvedená pravidla byla přijata především za účelem odstranění technických překážek v obchodu s živými zvířaty a pro umožnění správného fungování dotyčných organizací trhu a zároveň druhotně pro zajištění dostatečné úrovně ochrany dotyčných zvířat¹⁸. V nařízení č. 1/2005

15 — Podle *bodu 5* odůvodnění nařízení č. 1/2005, by se „[z] důvodu dobrých životních podmínek zvířat [...] měly pokud možno omezit dlouhotrvající cesty zvířat, včetně jatečných zvířat“, přičemž podle *bodu 18* odůvodnění dlouhotrvající cesty „mají na životní podmínky zvířat pravděpodobně nepříznivější účinky než cesty na krátkou vzdálenost“. V *druhé větě článku 3* nařízení je navíc stanoveno, že „přeprava se uskutečňuje do místa určení bez prodloužení a pravidelně se kontrolují a náležitě zajišťují dobré životní podmínky zvířat“. *Článek 5 odst. 3 písm. a)* („Povinnosti při plánování přepravy zvířat“) konečně organizátorům ukládá při každé cestě zajistit, aby „dobré životní podmínky zvířat nebyly ohroženy nedostatečnou koordinací různých úseků cesty a byly zohledněny povětrnostní podmínky“.

16 — *Dobré životní podmínky zvířat během přepravy (podrobné údaje pro koně, prasata, ovce a skot)*, *op. cit.*, s. 80.

17 — Návrh nařízení Rady o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činnostech a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/EHS ze dne 16. července 2003 [COM(2003) 425 final/3], příloha I kapitola V bod 1.1 písm. d) (p. 49).

18 — Viz třetí a čtvrtý bod odůvodnění směrnice Rady 95/29/ES ze dne 29. června 1995, kterou se mění směrnice 91/628/EHS o ochraně zvířat během přepravy (Úř. věst. L 148, s. 52; Zvl. vyd. 03/17, s. 466).

byly prioritou cílů patrně obrácena: hlavním cílem je nyní ochrana zvířat a harmonizace právních předpisů je cílem doplňkovým¹⁹. V každém případě je rozsudek *Interboves* třeba sledovat opatrně, neboť bezskrupulózní přepravci by jinak mohli využít nevyhnutelných rozdílů mezi pravidly přepravy po silnici a po moři²⁰.

53. Z důvodu uvedeného v předchozím bodě nemá tedy konstatování generálního advokáta Mengozziho, že „délka trvání cesty [může] činit například 50 hodin, tedy dvě (maximální) doby cesty po 14 hodinách, které jsou přerušeny dobou pro odpočinek v délce 22 hodin“, v projednávané věci žádný význam²¹. V každém případě není uvedeno, zda může být doba odpočinku v délce 22 hodin legálně strávena uvnitř stojícího vozidla.

54. *Zadruhé* pravidlo +2 stanoví, že „délka trvání cesty“ (nikoli „cesta“ podle článku 2 nařízení č. 1/2005) – tedy souhrn dob fyzického přesunu mezi každou „neutralizující“ dobou odpočinku v délce 24 hodin, a nikoli jednotlivé fáze přesunu – lze v zájmu zvířat prodloužit o dvě hodiny, a to s přihlédnutím zejména k blízkosti místa určení. Mám za to, že z pravidla +2 vyplývá, že ve výchozí situaci podléhá „délka trvání cesty“ (znovu, nikoli „cesta“ podle článku 2 nařízení č. 1/2005) pevnému maximálnímu limitu, kterým je patrně v případě pravidla 14+1+14 doba 28 hodin.

55. Podle mého názoru tedy nemůže mít „odpočinek v délce nejméně jedné hodiny“ nikdy za následek, že „délka trvání cesty a doba odpočinku“ překročí v rámci pravidla 14+1+14 dobu 29 hodin (nebo případně 31 hodin, použije-li se pravidlo +2). Na druhé straně, „cesta“ podle článku 2 nařízení č. 1/2005 může sestávat z několika 29hodinových „délky trvání cesty a doby odpočinku“ podle kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005 za podmínky, že jsou takové 29hodinové intervaly vždy odděleny dobou 24 hodin, kdy jsou zvířata vyložena, nakrmena a napojena a odpočívají.

56. Je však kromě výše uvedeného navíc nezbytné, aby doba odpočinku sloužila nějakému cíli?

57. V tomto ohledu Komise argumentuje tím, že minimální doba odpočinku v délce jedné hodiny může být prodloužena *pouze* z důvodů souvisejících s dobrými životními podmínkami zvířat. Stanovisko francouzské vlády není tak striktní: doba odpočinku nemůže jít nad určitou přiměřenou délku, po jejímž překročení by již nebyla dodržena základní zásada předcházení zraněním či zbytečnému utrpení zvířat.

19 — V tomto smyslu viz rozsudek *Pfotenhilfe-Ungarn*, C-301/14, EU:C:2015:793, bod 33 a citovanou judikaturu. Tuto obrácenou hierarchii politických cílů dokládá rozsudek *Zuchtvieh-Export*, C-424/13, EU:C:2015:259, podle něhož musí organizátoři přepravy před získáním oprávnění k mezinárodní přepravě zvířat začínající v Evropské unii prokázat, že budou splněny všechny požadavky nařízení č. 1/2005, včetně délky trvání cesty a doby odpočinku, pokud se části cesty uskutečňují ve třetí zemi.

20 — Příklad: těsně před naloděním na trajekt typu roll-on/roll-off v rámci Evropské unie je téměř vyčerpána (27,5 hodiny) nejdelší možná délka cesty po silnici podle pravidla 14 + 1+14 bez „neutralizace“ 24hodinovým odpočinkem. Vlastní plavba trvá déle než 28 hodin (pokud taková plavba ve skutečnosti existuje). V takovém případě rozsudek *Interboves* (C-277/06, EU:C:2008:548, body 33 a 38) patrně naznačuje, že doba odpočinku v délce 12 hodin postačuje k „neutralizaci“ minimální doby 55,5 hodiny přepravy po silnici a lodí, která odpočinku bezprostředně předchází, i v případě, že zvířata nebyla během této doby odpočinku vyložena. V uvedeném příkladu je navíc nejasné, zda mohou být zvířata po „neutralizaci“ přepravy odpočinkem v délce 12 hodin znovu přepravována po silnici po dobu dalších 28 hodin (pokud je jim poskytnuta nejméně jedna hodina odpočinku). V případě přepravy trajektem typu roll-on/roll-off do místa mimo území Evropské unie není taková „neutralizační“ doba nezbytná; viz rozsudek *Schwanninger Martin*, C-207/06, EU:C:2008:414, body 30 až 35.

21 — Stanovisko generálního advokáta Mengozziho ve věci *Interboves*, C-277/06, EU:C:2008:162, bod 18.

58. Podle mého názoru je zjevné, že celá přepravní operace, nebo chcete-li „cesta – včetně doby odpočinku – musí splňovat všechny požadavky nařízení č. 1/2005. Jak totiž uvedl Soudní dvůr, unijní zákonodárce se zdá mít na základě vědeckých a veterinárních studií, jakož i hodnocení uplatňování právních předpisů Společenství v oblasti ochrany zvířat za to, že dobré životní podmínky zvířat mohou být ohroženy a nemohou již být zajištěny, jakmile nejsou dodržována ustanovení nařízení týkající se zdraví zvířat²². Z toho vyplývá dvojí:

59. Doba odpočinku musí především odpovídat obecnému ustanovení. Je tedy nutné se vyhnout možnému zranění či zbytečnému utrpení zvířat, a nikoli jednat výlučně v jejich zájmu. Logickou úvahou lze samozřejmě dojít k závěru, že během doby, kdy se vozidlo nepohybuje, dochází k menšímu utrpení zvířat než po dobu, kdy je v pohybu: je zde například menší nebezpečí, že přepravovaná zvířata ztratí rovnováhu nebo že budou trpět nevolností z jízdy²³. Nemohu však vyloučit možnost, že i doba odpočinku, která nezpůsobí, že „délka trvání cesty a doba odpočinku“ v rámci pravidla 14+1+14 překročí 29 hodin, může zvířatům přivodit zranění či zbytečné utrpení. Nemám například za to, že by zmiňované obecné ustanovení umožňovalo fyzický přesun zvířat po dobu jedné hodiny, následované 27 hodinami odpočinku uvnitř vozidla a poté další jednou hodinou přesunu.

60. Dále musí být během odpočinku pozitivně a důsledně plněny některé povinnosti stanovené v nařízení č. 1/2005. Mám tím na mysli zaprvé a především povinnosti vyplývající z čl. 3 věty druhé nařízení č. 1/2005 a rovněž požadavky uvedené v příloze I nařízení, a zejména v její kapitole VI, která upravuje „dlouhotrvající cesty“ vymezené v článku 2 nařízení.

61. Nejsm přitom schopen dovodit mnoho ze skutečnosti, že v rámci pravidla 14+1+14 je uvedeno, že zvířatům má být poskytnut „odpočinek [...], zejména pro nakrmení a napojení“. Ačkoli jsou taková opatření zjevně v zájmu zvířat, uvedený výraz patrně nedoplňuje nic dalšího nad rámec pozitivně vymezených požadavků, které již vyplývají z nařízení č. 1/2005²⁴. Navíc je zde zjevný protiargument: pojem „zejména“ výslovně nevylučuje možnost, že by doba odpočinku mohla nebyť výlučně v zájmu zvířat. Jako výraz politického kompromisu je třeba pravidlo 14+1+14 vykládat s určitou mírou pragmatismu, jak ostatně dokládá bod 45 tohoto stanoviska.

62. Určení, zda doba odpočinku nespĺňuje požadavky stanovené nařízením č. 1/2005 je skutkové posouzení, které přísluší vnitrostátním orgánům a v konečném důsledku vnitrostátním soudům. Chtěl bych však připomenout, že v rámci vývozních náhrad přísluší vývozci, aby prokázal splnění podmínek pro přiznání náhrady²⁵. Mám za to, že za obvyklých okolností čím delší bude doba odpočinku, tím obtížnější bude pro vývozce toto prokázat.

63. Článek 22 odst. 2 nařízení č. 1/2005 („Prodlení při přepravě“) navíc příslušnému úřadu ukládá, aby v případě, že „je nutné během přepravy pozdržet zásilku zvířat po dobu delší než dvě hodiny, [zajistil], aby byla přijata vhodná opatření týkající se péče o zvířata, a případně aby zvířata byla nakrmena, napojena, vyložena a ustájena“. Nevidím žádný relevantní důvod, proč by toto pravidlo dvou hodin nemělo sloužit přiměřeně jako vodítko v případech, kdy je prodlení přičitatelné dopravci. Výše uvedené navíc podporuje mé stanovisko, že možnost ponechání skotu na palubě stojícího vozidla po dobu 14 hodin bez vykládky, kterou předestírá předkládající soud, jednoduše nepřipadá v úvahu.

22 — V tomto smyslu viz rozsudek *Viamex Agrar Handel*, C-96/06, EU:C:2008:158, bod 48.

23 — Pokud jde o ztrátu rovnováhy u skotu během přepravy na dlouhou vzdálenost, viz dokument *Dobré životní podmínky zvířat během přepravy (podrobné údaje pro koně, prasata, ovce a skot)*, op. cit., s. 81.

24 — Viz čl. 3 písm. h) nařízení č. 1/2005, jakož i body 1.3 až 1.5 a body 2.1 až 2.3 kapitoly VI přílohy I nařízení.

25 — Rozsudek *Heemskerck a Schaap*, C-455/06, EU:C:2008:650, bod 24.

64. Pokud jde o původní řízení, je namístě konstatovat, že délka předmětné přepravy překračuje 29 hodin, přičemž se podle informací, které má Soudní dvůr k dispozici, společnost Masterrind nedovolávala použití pravidla +2. Ostatně jelikož místem určení předmětné přepravy bylo Maroko, velmi pochybuji o tom, že by společnost Masterrind mohla pravidlo +2 uplatňovat. Přikláním se proto k tomu, že předmětná přeprava neodpovídala pravidlu 14+1+14 a že žalobu v původním řízení je třeba zamítnout jako neopodstatněnou.

65. V každém případě mám za to, že kromě výjimečných případů nemůže být „doba odpočinku“ v délce 10 hodin strávená uvnitř stojícího vozidla odůvodněná, a může tedy zvířatům přivodit zbytečné utrpení. Přísluší předkládajícímu soudu, aby určil podmínky, za nichž uvedený odpočinek v délce 10 hodin proběhl.

66. Na základě výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na první předběžnou otázku v tom smyslu, že při správném výkladu pravidla stanoveného v bodě 1.4 kapitoly V přílohy I nařízení č. 1/2005 může být součástí „délky trvání přepravy a doby odpočinku“ zmíněné v uvedeném bodě doba odpočinku delší než jedna hodina nebo několik dob odpočinku, pokud odpočinek v délce alespoň jedné hodiny odděluje každou souhrnnou dobu fyzického přesunu nepřesahující 14 hodin a pokud navíc takový odpočinek není v rozporu s ostatními požadavky stanovenými v uvedeném nařízení. To přísluší ověřit vnitrostátním soudům. Dokud však zvířata nedosáhnou místa určení, jak je tento pojem vymezen v článku 2 uvedeného nařízení, bod 1.5 kapitoly V přílohy I uvedeného nařízení vyžaduje, aby byla tato zvířata vyložena, nakrmena a napojena a odpočívala po dobu alespoň 24 hodin každých 29 hodin po jejich prvním naložení v místě odeslání, jak je tento pojem vymezen ve stejném ustanovení. Tím není dotčena možnost prodloužení délky trvání cesty o dvě hodiny v zájmu zvířat podle bodu 1.8 uvedené kapitoly, zejména s přihlédnutím k blízkosti místa určení.

B – K druhé předběžné otázce

67. Svou druhou otázkou se předkládající soud v zásadě táže, zda je správní orgán členského státu, který je odpovědný za výplatu vývozních náhrad, vázán prohlášením vydaným úředním veterinárním lékařem jiného členského státu, podle něhož cesta (ve smyslu článku 2 nařízení č. 1/2005), ve vztahu k níž byla podána žádost o vývozní náhrady, nebyla v souladu s pravidly o dobrých životních podmínkách zvířat.

68. Jak konstatovaly strany zúčastněné v tomto řízení, tuto otázku řeší do značné míry judikatura Soudního dvora.

69. Ve věci *Viamex Agrar Handel* byl Soudní dvůr vyzván, aby poskytl výklad předpisu předcházejícího nařízení č. 817/2010²⁶. Oproti stanovisku generálního advokáta²⁷ došel Soudní dvůr k závěru, že předložení dokladů uvedených v nařízení č. 615/98 – nyní nařízení č. 817/2010 – vývozcem nepředstavuje nevyvratitelný důkaz dodržení použitelných pravidel pro vývozní náhrady nebo dodržení pravidel o dobrých životních podmínkách zvířat během přepravy. Důkaz vyplývající z uvedených dokladů se totiž jeví jako dostatečný pouze tehdy, pokud platební agentura nemá k dispozici skutečnosti, s ohledem na které může mít za to, že pravidla o dobrých životních podmínkách zvířat nebyla dodržena. Povinností takové agentury je analyzovat tyto důkazy a jakoukoliv jinou skutečnost, kterou má k dispozici, aby mohla dojít k závěru, že dotčená pravidla byla, nebo nebyla dodržena, a rozhodnout, zda je namístě poskytnout vývozní náhradu, nebo nikoli²⁸.

26 — Nařízení Komise (ES) č. 615/98 ze dne 18. března 1998, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro režim vývozních náhrad týkající se ochrany živého skotu během přepravy (Úř. věst. L 82, s. 19).

27 — Stanovisko generálního advokáta Mengozziho ve věci *Viamex Agrar Handel*, C-96/06, EU:C:2007:680, body 29 a 30 a výrok.

28 — Rozsudek *Viamex Agrar Handel*, C-96/06, EU:C:2008:158, body 34 a 37 a první odrážka výroku.

70. Soudní dvůr však rovněž rozhodl, že toto neumožňuje platební agentuře, aby svévolně zpochybnila důkazy, které vývozce přiložil ke své žádosti o vývozní náhradu. Platební agentura může dojít k závěru o nedodržení pravidel pouze tak, že se opře o doklady uvedené v nařízení č. 615/98 – nyní nařízení č. 817/2010 – nebo o jakoukoliv jinou objektivní skutečnost, která má dopad na dobré životní podmínky zmíněných zvířat. Nemůže se omezit na namítání pouhých domněnek nebo pochybností ohledně dodržení pravidel, nýbrž se musí opřít o objektivní a konkrétní skutečnosti týkající se dobrých životních podmínek zvířat a musí v každém případě odůvodnit své rozhodnutí tím, že uvede důvody, pro které má za to, že důkazy předložené vývozcem neumožňují dojít k závěru, že pravidla o dobrých životních podmínkách zvířat byla dodržena²⁹.

71. Soudní dvůr následně uvedené rozhodnutí potvrdil ve velkém senátu rozsudkem Heemskerck a Schaap³⁰.

72. V obou výše uvedených případech měl vývozce k dispozici prohlášení úředního veterinárního lékaře, kterým byl potvrzen soulad dotčeného námořního plavidla, a tedy i přepravy jako takové s pravidly o dobrých životních podmínkách zvířat. Předmětem původního řízení je opačná situace: úřední veterinární lékař konstatoval, že cesta neproběhla v souladu s pravidly o dobrých životních podmínkách zvířat během přepravy. Vývozce toto stanovisko odmítá.

73. V takovém případě v rozporu s argumentací Hauptzollamt ze skutečnosti, že se čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 817/2010 vztahuje pouze na situace, kdy nebyly dodrženy požadavky na dobré životní podmínky zvířat, a nikoli na situace, kdy takové požadavky dodrženy byly, logicky nevyplývá, že platební agentura může odepřít platbu související s přepravou, při níž byly ve skutečnosti uvedené požadavky dodrženy. Podle článku 1 nařízení č. 817/2010 se totiž vývozní náhrady vyplátí pro živý skot pouze tehdy, jsou-li během přepravy zvířat do prvního místa vykládky ve třetí zemi konečného určení dodrženy články 3 až 9 nařízení č. 1/2005 a v nich zmíněné přílohy a také samotné nařízení č. 817/2010. Nic více, nic méně. Cílem řízení o vývozních náhradách – tedy řízení o vývozních náhradách, o něž je žádáno pro vývoz živého skotu – je totiž jednoduše zajistit, aby dotčený produkt splňoval všechny nezbytné podmínky náhrady³¹.

74. Skutečnost, že přísluší vývozci, aby prokázal splnění všech podmínek pro schválení žádosti o vývozní náhradu, je tedy bez významu, neboť se týká výlučně důkazního břemene. V žádném případě jí není dotčena skutečnost, že cílem systému vývozních náhrad je podporovat věcně správná rozhodnutí bez ohledu na to, zda jsou kladná, či záporná, v souladu s obecnou zásadou, že správné orgány musí postupovat v souladu s právem.

75. Musím navíc přiznat, že mám obtíže přijmout, že by platnost a účinnost prohlášení vydaného úředním veterinárním lékařem pro účely právního systému, jehož součástí tvoří nařízení č. 817/2010, byly pouze otázkou práva členského státu v místě výjezdu, a nikoli unijního práva samotného³².

76. Na dotčenou situaci se tedy použije naopak judikatura uvedená v bodech 69 až 71 tohoto stanoviska. Z výše uvedeného vyplývá, že prohlášení vydané úředním veterinárním lékařem, kterým je konstatováno nedodržení pravidel o dobrých životních podmínkách zvířat během cesty, pro niž jsou žádány vývozní náhrady, nepředstavuje nevyvratitelný důkaz této skutečnosti.

77. Některé argumenty, které byly vzneseny na podporu opačného názoru, mne nepřesvědčily.

29 — Tamtéž, body 39 až 41, a první odrážka výroku.

30 — Rozsudek Heemskerck a Schaap, C-455/06, EU:C:2008:650, body 24 až 32.

31 — V tomto smyslu viz rozsudek Viames Agrar Handel, C-96/06, EU:C:2008:158, body 31 a 32.

32 — V tomto smyslu, ačkoli souhlasím s tím, že právní systém předpisů o vývozních náhradách „zavedl síť Společenství“, která „nezbytně zahrnuje součinnost mezi členskými státy“ (viz stanovisko generálního advokáta Mengozziho ve věci Viames Agrar Handel, C-96/06, EU:C:2007:680, body 27 a 28), z výše uvedeného naopak dovozují, že je nezbytná možnost přezkumu takových prohlášení, jako je prohlášení dotčené v původním řízení.

78. Zprv je třeba odmítnout argument přednesený Hauptzollamt, podle něhož je doklad uvedený v čl. 2 odst. 3 nařízení č. 817/2010 „řádně vyplněný“, a podléhá tedy přezkumu podle čl. 4 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení jen v případě, že úřední veterinární lékař v místě výjezdu potvrdí, že výsledky kontrol podle článku 2 uvedeného nařízení jsou uspokojivé. Pojem „řádně vyplněný“ nelze především vykládat v tom smyslu, že vyžaduje určitý výsledek kontrol. Dále, čl. 2 odst. 4 nařízení stanoví, že na dokladu uvedeném v čl. 2 odst. 3 má být potvrzen celkový počet zvířat, pro něž bylo vývozní prohlášení přijato, přičemž odečte zvířata, která během přepravy porodila nebo zmetala, která uhynula nebo u nichž nebyly požadavky nařízení č. 1/2005 dodrženy.

79. Zadržím nesouhlasím, že v zájmu dobrých životních podmínek zvířat nelze připustit přezkum prohlášení, v nichž bylo konstatováno porušení pravidel o dobrých životních podmínkách zvířat během přepravy. Cíl ochrany dobrých životních podmínek zvířat, ať je jakkoli chvályhodný, nemůže odůvodňovat nevyplacení vývozní náhrady v případě, kdy oproti tomu, co je uvedeno v prohlášení o nedodržení podmínek vydaném úředním veterinárním lékařem jiného členského státu, ve skutečnosti k porušení daných pravidel *nedošlo*.

80. Konečně, argument vycházející z ochrany finančních zájmů Evropské unie přednesený Hauptzollamt je podle mého názoru zjevně neodůvodněný. V případě, kdy byla pravidla o dobrých životních podmínkách zvířat ve skutečnosti dodržena, neexistuje žádná legitimní hrozba pro tyto zájmy. Kromě toho přemístíme-li uvedený argument v jeho kontextu, pak v hypotetickém případě, kdy Komise poruší zásadu legality, Soudní dvůr v obdobném případě neupustí od potvrzení výše pokuty uložené za porušení pravidel hospodářské soutěže z důvodu hrozby finanční ztráty pro Evropskou unii³³.

81. Ať je tomu jakkoli, jak uvedly Hauptzollamt, francouzská vláda a předkládající soud, posouzení tělesného a zdravotního stavu zvířat vyžaduje zvláštní kvalifikaci a zkušenost, a kontroly by měl proto vykonávat veterinární lékař³⁴. Výsledky takových kontrol představují skutkové posouzení na místě, které zahrnuje složité technické hodnocení zdraví a životních podmínek zvířat. Prostor pro uvážení, kterým disponuje příslušná platební agentura při přezkumu takového prohlášení o nedodržení pravidel o dobrých životních podmínkách zvířat během přepravy, není tedy neomezený³⁵ – naopak, je omezen obdobně jako v případě popsaném v bodě 70.

82. Namítá-li vývozce nesprávnost prohlášení o nedodržení pravidel, musí nezvratně pomocí objektivních důkazů prokázat, že posouzení provedené úředním veterinárním lékařem je nedůvěryhodné. Pouhá skutečnost, že vývozce má odlišný názor než úřední veterinární lékař, pokud jde o stav zvířat, pro něž je žádáno o vývozní náhradu, však neznamená, že je posouzení provedené daným veterinárním lékařem zjevně nesprávné nebo založené na nesprávných skutečnostech.

83. Pokud jde o právní důsledky zjištění úředního veterinárního lékaře, jak uvádí předkládající soud, kvalifikace, jíž veterinární lékaři disponují, neodůvodňuje stejnou míru obezřetnosti na straně platebního agentury. Jakékoli právní důsledky jsou tedy zcela otevřeny přezkumu.

84. Na základě výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na druhou předběžnou otázku v tom smyslu, že orgán odpovědný za výplatu vývozních náhrad není při posouzení žádosti o vývozní náhradu podle čl. 4 odst. 2 nařízení č. 817/2010 vázán poznámkou provedenou úředním veterinárním lékařem podle čl. 2 odst. 3 uvedeného nařízení. Pokud se však dotčený orgán rozhodne odchýlit od skutkového posouzení provedeného uvedeným veterinárním lékařem ohledně zdraví a dobrých životních podmínek zvířat, na němž je taková poznámka založena, musí se opřít

33 — Viz článek 83 nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. října 2012, kterým se stanoví finanční pravidla o souhrnném rozpočtu Unie a o zrušení nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 (Úř. věst. L 298, s. 1).

34 — Viz bod 5 odůvodnění nařízení č. 817/2010.

35 — V tomto smyslu viz rozsudek Heemskerk a Schaap, C-455/06, EU:C:2008:650, bod 29 a citovaná judikatura.

o objektivní a konkrétní skutečnosti týkající se zdraví a dobrých životních podmínek zvířat. Je-li žádost zcela nebo zčásti zamítnuta, musí takový orgán v každém případě své rozhodnutí odůvodnit, a přísluší vývozci, aby v takovém případě prokázal, že důkazy, o něž se daný orgán opírá, jsou irelevantní.

IV – Závěry

85. Vzhledem ke všem výše uvedeným úvahám navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené ve věci C-469/14 Finanzgericht Hamburg (finanční soud, Hamburk) takto:

- při správném výkladu pravidla stanoveného v bodě 1.4 kapitoly V přílohy I nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/EHS a nařízení (ES) č. 1255/97 může být součástí „délky trvání přepravy a doby odpočinku“ zmíněné v uvedeném bodě doba odpočinku delší než jedna hodina nebo několik dob odpočinku, pokud odpočinek v délce alespoň jedné hodiny odděluje každou souhrnnou dobu fyzického přesunu nepřesahující 14 hodin a pokud navíc takový odpočinek není v rozporu s ostatními požadavky stanovenými v uvedeném nařízení. To přísluší ověřit vnitrostátním soudům. Dokud však zvířata nedosáhnou místa určení, jak je tento pojem vymezen v článku 2 uvedeného nařízení, bod 1.5 kapitoly V přílohy I uvedeného nařízení vyžaduje, aby byla tato zvířata vyložena, nakrmena a napojena a odpočívala po dobu alespoň 24 hodin každých 29 hodin po jejich prvním naložení v místě odeslání, jak je tento pojem vymezen ve stejném ustanovení. Tím není dotčena možnost prodloužení délky trvání cesty o dvě hodiny v zájmu zvířat podle bodu 1.8 uvedené kapitoly, zejména s přihlédnutím k blízkosti místa určení;
- orgán odpovědný za výplatu vývozních náhrad není při posouzení žádosti o vývozní náhradu podle čl. 4 odst. 2 nařízení Komise (EU) č. 817/2010 ze dne 16. září 2010, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1234/2007, pokud jde o požadavky na poskytování vývozních náhrad v souvislosti s řádným zacházením se živým skotem během přepravy, vázán poznámkou provedenou úředním veterinárním lékařem podle čl. 2 odst. 3 uvedeného nařízení. Pokud se však dotčený orgán rozhodne odchýlit od skutkového posouzení provedeného uvedeným veterinárním lékařem ohledně zdraví a dobrých životních podmínek zvířat, na němž je taková poznámka založena, musí se opřít o objektivní a konkrétní skutečnosti týkající se zdraví a dobrých životních podmínek zvířat. Je-li žádost zcela nebo zčásti zamítnuta, musí takový orgán v každém případě své rozhodnutí odůvodnit, a vývozci přísluší, aby v takovém případě prokázal, že důkazy, o něž se daný orgán opírá, jsou irelevantní.