



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
YVES'A BOTA
przedstawiona w dniu 11 września 2014 r.¹

Sprawa C-424/13

**Zuchtvieh-Export GmbH
przeciwko
Stadt Kempten**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bayerischer
Verwaltungsgerichtshof (Niemcy)]

Odesłanie prejudycjalne — Rolnictwo — Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 — Ochrona zwierząt podczas transportu — Transport zwierząt z państwa członkowskiego do państwa trzeciego — Artykuł 14 ust. 1 — Kontrola dziennika podróży poprzedzająca długotrwały przewóz, dokonywana przez właściwe władze miejsca wyjazdu — Rozdział V załącznika I — Przepisy w sprawie odstępów czasu między pojeniem i karmieniem, czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku — Stosowanie tych przepisów do odcinków trasy transportu przebiegających poza terytorium Unii

1. Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97².

2. Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Zuchtvieh-Export GmbH (zwaną dalej „Zuchtvieh-Export”) a Stadt Kempten (miasto Kempten, Niemcy) w przedmiocie decyzji tego miasta, które, działając w charakterze właściwych władz miejsca wyjazdu, odmówiło odprawy partii bydła, która miała zostać przewieziona transportem drogowym z Kempten do Andżan (Uzbekistan).

3. Zgodnie z rozporządzeniem nr 1/2005 organizator długotrwałego przewozu jest zobowiązany do przedstawienia właściwym władzom miejsca wyjazdu dziennik podróży, którego sekcja 1 powinna zawierać plan mającego odbyć się przewozu. W planie tym powinny być wymienione w szczególności przewidziane miejsca postoju, przeładunku oraz punkty wyjścia. Problematyka podniesiona w niniejszej sprawie dotyczy tego, czy organizator przewozu jest zobowiązany do przestrzegania wymogów dotyczących czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku przewidzianych w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia.

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Dz.U. 2005, L 3, s. 1; sprostowanie Dz.U. 2011, L 336, s. 86.

4. W niniejszej opinii proponuję Trybunałowi, aby orzekł, iż rozporządzenie nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, że w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia organizator długotrwałego przewozu z miejscem przeznaczenia w państwie trzecim nie jest zobowiązany do umieszczenia w rubryce 6 sekcji 1 dziennika podróży informacji dotyczących czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku zgodnych z wymogami rozdziału V załącznika I do rozporządzenia ani informacji dotyczących ogólnych warunków transportu zwierząt określonych w art. 3 rozporządzenia.

5. W mojej ocenie z powyższego wynika, że art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 14 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, że właściwe władze miejsca wyjazdu nie mogą odmówić ostemplowania dziennika podróży z tego powodu, że informacje zapisane w dzienniku, a odnoszące się do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a miejscem przeznaczenia w państwie trzecim, nie są zgodne z wymogami zawartymi w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia ani z ogólnymi warunkami transportu zwierząt określonymi w art. 3 rozporządzenia.

I – Ramy prawne

6. W odniesieniu do niniejszego odesłania istotne są następujące przepisy rozporządzenia nr 1/2005 są istotne.

7. Artykuł 1 ust. 1 rozporządzenia określa zakres jego stosowania w następujący sposób:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się do transportu zwierząt kręgowych w obrębie Wspólnoty, jak również do przeprowadzanych przez właściwych urzędników specjalnych kontroli partii wjeżdżających na lub opuszczających obszar celny Wspólnoty”.

8. Artykuł 2 rozporządzenia nr 1/2005 zawiera szereg definicji, w tym:

„d) »punkt kontroli granicznej« oznacza każdy punkt kontroli przeznaczony oraz przyjęty zgodnie z art. 6 dyrektywy 91/496/EWG ustanawiającą zasady regulujące organizację kontroli weterynaryjnej zwierząt wprowadzanych do Wspólnoty z państw trzecich;

[...]

f) »właściwe władze« oznaczają centralną instytucję państwa członkowskiego właściwą do przeprowadzania kontroli dobrostanu zwierząt lub jakiegokolwiek organ oddelegowany w tym celu;

[...]

h) »punkty kontroli« oznaczają punkty kontroli, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1255/97;

i) »punkty wyjścia« oznaczają punkty kontroli granicznej lub jakiegokolwiek inne miejsce wyznaczone przez państwo członkowskie, gdzie zwierzęta opuszczają terytorium celne Wspólnoty;

j) »przewóz« oznacza całą operację transportu, z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, w tym rozładowanie, umieszczanie w odpowiednich pomieszczeniach i załadowanie mające miejsce na pośrednich etapach przewozu;

[...]

m) »długotrwały przewóz« oznacza podróż przekraczającą 8 godzin, rozpoczynającą się w chwili, gdy pierwsze zwierzę z partii przemieszcza się;

[...]

s) »miejsce przeznaczenia« oznacza miejsce, w którym przeprowadzany jest rozładunek zwierząt ze środka transportu i gdzie zwierzęta:

i) są umieszczane w odpowiednich pomieszczeniach przez co najmniej 48 godzin przed wyjazdem; lub

ii) poddawane są ubojowi;

t) »miejsce postoju lub transferu [przeładunku]« oznacza miejsce, w którym podróż zostaje przerwana, niebędące miejscem przeznaczenia, w tym miejsce zmiany środka transportu związane z rozładunkiem lub bez rozładunku;

[...]

w) »transport« oznacza wszelkie przemieszczanie zwierząt odbywające się przy użyciu środka transportu, które obejmuje załadunek i wyładunek zwierząt, transfer i odpoczynek aż do chwili zakończenia wyładunku zwierząt w miejscu przeznaczenia;

[...]”.

9. Artykuł 3 rozporządzenia nr 1/2005, zatytułowany „Ogólne warunki transportu zwierząt”, stanowi:

„Nikt nie może przewozić zwierząt lub zlecać transportu zwierząt w sposób powodujący ich okaleczenie lub przyczyniający się do zadawania im cierpienia.

Ponadto należy spełnić następujące warunki:

a) podjęto wcześniej wszystkie niezbędne czynności celem skrócenia do minimum długości trwania przewozu oraz zapewnienia potrzeb zwierząt podczas przewozu;

b) zwierzęta są zdolne do podróży;

[...]

f) transport jest przeprowadzany bez opóźnień do miejsca przeznaczenia, natomiast warunki dobrostanu zwierząt są regularnie kontrolowane i utrzymywane na odpowiednim poziomie;

[...]

h) woda, karma i odpoczynek są zapewnione w odpowiednich odstępach czasu oraz odpowiadają ilościowo i jakościowo danemu gatunkowi i wielkości zwierząt”.

10. Artykuł 5 rozporządzenia nr 1/2005, zatytułowany „Obowiązki planowania w odniesieniu do transportu zwierząt”, przewiduje w ust. 4, że „[w] przypadku długich przewozów pomiędzy państwami członkowskimi i państwami trzecimi domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń przewoźnicy organizatorzy stosują przepisy dotyczące dzienników podróży zamieszczone w załączniku II”.

11. Artykuł 14 rozporządzenia nr 1/2005, zatytułowany „Kontrole oraz inne środki związane z dziennikiem podróży podejmowane przez właściwe władze przed długotrwałym przewozem”, stanowi w ust. 1:

„W przypadku długotrwałego przewozu między państwami członkowskimi i państwami trzecimi domowych nieparzystokopytnych oraz gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń właściwe władze miejsca wyjazdu:

- a) przeprowadzają właściwe kontrole w celu sprawdzenia, czy:
 - i) przewoźnicy wskazani w dzienniku posiadają odpowiednie zezwolenia na transport, ważne świadectwa zatwierdzenia środka transportu do przewozu na duże odległości oraz ważne zaświadczenia o uprawnieniach kierowców i osób obsługujących;
 - ii) dziennik podróży złożony przez organizatora jest możliwy do zrealizowania i zgodny z niniejszym rozporządzeniem;
- b) jeżeli wynik kontroli opisanych w lit. a) jest niezadowolający, wymagają od organizatora zmiany ustaleń dotyczących przewidzianych dzienników podróży w przypadku długotrwałego przewozu w taki sposób, aby były zgodne z niniejszym rozporządzeniem;
- c) jeżeli wynik kontroli opisanych w lit. a) jest zadowolający – [...] stemplują dziennik podróży;
- d) przekazują szczegółowe informacje dotyczące planowanego długotrwałego przewozu znajdujące się w dzienniku podróży, tak szybko jak to możliwe, do właściwych władz miejsca przeznaczenia, punktu wyjścia lub punktu kontroli za pośrednictwem systemu wymiany informacji opisanego w art. 20 dyrektywy 90/425/EWG”.

12. Artykuł 15 rozporządzenia nr 1/2005, zatytułowany „Kontrole przeprowadzane przez właściwe władze na każdym etapie długotrwałego przewozu”, przewiduje w ust. 1, że „[n]a każdym etapie długotrwałego przewozu właściwe władze przeprowadzają właściwe kontrole wrywkowe lub ukierunkowane celem sprawdzenia, czy przewidywany czas podróży jest możliwy do zrealizowania oraz czy przewóz spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia, a w szczególności czy czas podróży i postoju jest zgodny z limitami określonymi w rozdziale V załącznika I”.

13. Artykuł 21 rozporządzenia nr 1/2005, zatytułowany „Kontrole w punktach wyjścia oraz punktach kontroli granicznej”, brzmi następująco:

„1. [...] gdy zwierzęta znajdują się w punktach wyjścia lub w punktach kontroli granicznej, urzędowi lekarze weterynarii państw członkowskich sprawdzają, czy zwierzęta są transportowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a w szczególności czy:

- a) przewoźnicy posiadają kopię ważnego zezwolenia [...],
- b) kierowcy pojazdów drogowych transportujących domowe nieparzystokopytne, gatunki domowego bydła, owiec, kóz i świń lub drób, oraz osoby obsługujące posiadają ważne licencje [...],
- c) zwierzęta są zdolne do dalszej podróży;
- d) środki transportu, w których zwierzęta mają kontynuować podróż, spełniają warunki określone w rozdziale II oraz w stosownym przypadku w rozdziale VI załącznika I;

- e) w przypadku wywozu przewoźnicy dostarczyli dowód na to, iż podróż z miejsca wyjazdu do pierwszego miejsca rozładunku w kraju ostatecznego przeznaczenia odbyła się zgodnie z wszelkimi umowami międzynarodowymi wymienionymi w załączniku V obowiązującymi w danym kraju;
- f) możliwy był lub jest długotrwały przewóz domowych nieparzystokopytnych oraz gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń.

2. W przypadku długotrwałego przewozu domowych nieparzystokopytnych, gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń urzędowi lekarze weterynarii w punktach wyjścia oraz punktach kontroli granicznej wykonują i odnotowują kontrole wymienione w sekcji 3 „Miejsce przeznaczenia” dziennika podróży [wskazanego] w załączniku II. Zapisy z tych kontroli oraz kontroli opisanych w ust. 1 będą przechowywane przez właściwe władze przez okres co najmniej trzech lat od daty kontroli [...].

3. Jeśli właściwe władze uznają zwierzęta za niezdolne do ukończenia podróży, zostaną one rozładowane, napojone, nakarmione i zostanie im zapewniony odpoczynek”.

14. Rozdział V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 zawiera normy dotyczące odstępów czasu między pojeniem i karmieniem, czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku. Zgodnie z pkt 1.4 lit. d) i pkt 1.5 rozdziału V załącznika I w przypadku długotrwałego przewozu drogowego bydła należy zapewnić po 14 godzinach podróży okres odpoczynku trwający przynajmniej jedną godzinę, wystarczający na podanie płynów oraz, jeżeli jest to konieczne, na karmienie. Następnie bydło może być transportowane przez kolejne 14 godzin, po czym zwierzęta muszą zostać rozładowane, nakarmione i napojone oraz odpoczywać przez przynajmniej 24 godziny.

15. Załącznik II do rozporządzenia zawiera przepisy dotyczące dziennika podróży, który zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia przewoźnicy i organizatorzy są zobowiązani prowadzić w przypadku długotrwałych przewozów pomiędzy państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Dziennik ten zawiera pięć sekcji dotyczących odpowiednio planowania przewozu, miejsca wyjazdu, miejsca przeznaczenia, oświadczenia przewoźnika w sprawie z jednej strony rzeczywiście przebytej trasy, miejsc postoju, przeładunku i punktu wyjścia, a z drugiej strony w sprawie zwierząt zranionych lub które padły podczas przewozu oraz w sprawie ewentualnych nieprawidłowości. Wspomniany załącznik zawiera w szczególności następujące przepisy:

- pkt 3 lit. e): „Organizator [...] zapewni, aby dziennik podróży towarzyszył zwierzętom podczas podróży do miejsca przeznaczenia oraz w przypadku państwa trzeciego aż do punktu wyjścia”;
- pkt 4: „Opiekunowie w miejscu wyjazdu oraz, jeśli miejsce przeznaczenia znajduje się na terytorium Wspólnoty, opiekunowie w miejscu przeznaczenia wypełniają i podpisują odpowiednie części dziennika podróży. Bezwłocznie powiadamiają właściwe władze o ewentualnych zastrzeżeniach dotyczących stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia zgodnie ze wzorem znajdującym się w sekcji 5”;
- pkt 7: „Jeśli zwierzęta są wywożone do państwa trzeciego, przewoźnicy przekazują dziennik podróży urzędowemu lekarzowi weterynarii w miejscu wyjścia. W przypadku wywozu żywego bydła połączonego ze zwrotem, wypełnianie sekcji 3 dziennika podróży nie jest konieczne, w przypadku gdy wymagane jest przedstawienie sprawozdania zgodnie z prawodawstwem rolnym”;
- pkt 8: „Przewoźnik, o którym mowa w sekcji 3 dziennika podróży: a) zachowuje kopię wypełnionego dziennika podróży [...]. Dokumenty określone w [...] są udostępniane właściwym władzom wydającym zezwolenie przewoźnikowi oraz, na ich żądanie, właściwym władzom miejsca wyjazdu w ciągu miesiąca od wypełnienia i muszą być zachowane przez co najmniej trzy lata od

daty kontroli. Dokumenty określone w lit. a) zostaną zwrócone właściwym władzom miejsca wyjazdu w ciągu 1 miesiąca od zakończenia podróży, chyba że ma zastosowanie system [nawigacji], o którym mowa w art. 6 ust. 9 [...]”.

16. Dodatek do załącznika II do rozporządzenia nr 1/2005 zawiera wzór poszczególnych sekcji dziennika podróży.

II – Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

17. Zuchtvieh-Export zamówiła dwie ciężarówki w celu przetransportowania 62 sztuk bydła z Kempten do Andżan. Trasa o długości około 7000 km miała prowadzić przez Polskę, Białoruś, Rosję i Kazachstan. Transport miał zostać przeprowadzony w dniach od 23 kwietnia do 2 maja 2012 r. Chodziło o wywóz bez wniosku o przyznanie refundacji wywozowych.

18. Sekcja 1 rubryka 6 dziennika podróży złożona wraz z wnioskiem o odprawę transportu w odniesieniu do miejsc postoju i przeładunku w państwach trzecich wymieniała jedynie miejscowości Brześć (Białoruś), gdzie planowano dotrzeć w dniu 24 kwietnia o godz. 13, i Karaganda (Kazachstan), gdzie planowano dotrzeć w dniu 30 kwietnia o godz. 15, przy czym w każdej z tych miejscowości przewidziano 24-godzinne okresy postoju. Z postanowienia odsyłającego wynika, że między wymienionymi miejscowościami zostały przewidziane okresy postoju, podczas których zwierzęta miały zostać nakarmione i napojone, jednak bez wyładunku. Ostatnia część podróży między Karagandą a Andżanem miała trwać dodatkowo 29 godzin.

19. Decyzją z dnia 30 stycznia 2012 r. Stadt Kempten odmówiło odprawy partii bydła, wymagając zmiany planu podróży tak, aby w odniesieniu do trasy przebiegającej na terytorium wyżej wymienionych państw trzecich, pomiędzy Brześciem a Andżanem, odpowiadał on również przepisom rozporządzenia nr 1/2005, co nie miało miejsca w świetle danych dotyczących planu przewozu wymienionych w sekcji 1 wspomnianego dziennika podróży.

20. Zuchtvieh-Export, poza złożeniem wniosku w przedmiocie środka tymczasowego, który nie został uwzględniony, zaskarżyła wyżej wymienioną decyzję co do istoty, a sprawę tę rozpatruje obecnie Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (bawarski sąd administracyjny, Niemcy) jako sąd odwoławczy. W ramach tego odwołania Zuchtvieh-Export żąda w szczególności stwierdzenia niezgodności z prawem decyzji z dnia 30 stycznia 2012 r. wydanej przez Stadt Kempten oraz wydania wobec strony pozwanej nakazu odprawy spornej partii bydła.

21. Strony w postępowaniu głównym przedstawiły przed sądem odsyłającym przeciwne poglądy co do tego, czy w przypadku przewozu rozpoczynającego się na terytorium Unii, ale kończącego się poza tym terytorium, rozporządzenie nr 1/2005, a w szczególności jego art. 14 ust. 1, stosuje się również do odcinka trasy przewozu przebiegającego na terytorium jednego lub kilku państw trzecich.

22. Sąd odsyłający przychylił się do opinii, zgodnie z którą na mocy art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 właściwe władze miejsca wyjazdu mogą ostemplować dziennik podróży w przypadku przewozu, którego miejsce wyjazdu znajduje się na terytorium Unii, zaś miejsce przeznaczenia znajduje się na terytorium państwa trzeciego, jedynie jeśli ich kontrole wykażą, że przepisy rozporządzenia były przestrzegane również poza terytorium Unii. Sąd wskazuje w tym względzie

z jednej strony, jednak bez wyjaśnienia, na art. 1, 3, 5 i art. 21 ust. 1 lit. e) rozporządzenia. Z drugiej strony sąd zwraca uwagę na dodatek do załącznika II do rozporządzenia nr 1/2005, zawierający wzór poszczególnych sekcji dziennika podróży, a w szczególności na sekcję 1 dotyczącą planowania podróży, która miałaby zawierać następujące wskazówki na poparcie opinii sądu:

- punkty 2–4 sekcji 1 (całkowity przewidywany czas podróży, miejsce i czas wyjazdu, miejsce przeznaczenia oraz czas przybycia) w związku z definicją pojęcia przewozu znajdującą się w art. 2 lit. j) rozporządzenia przemawiałyby za koniecznością dostarczenia danych dla całości przewozu;
- oświadczenie organizatora, o którym mowa w pkt 7 tej sekcji, zgodnie z którym podjął on „odpowiednie środki zapewniające dobrostan zwierząt przez okres całej podróży zgodnie z przepisami tego rozporządzenia”.

23. Sąd odsyłający wskazuje również, że nawet jeśli dziennik podróży, w przypadku wywozu do państwa trzeciego, zostaje przekazany przez przewoźnika urzędowemu lekarzowi weterynarii w punkcie wyjścia z terytorium Unii zgodnie z pkt 7 załącznika II do rozporządzenia, przewoźnik zachowuje jednak jego kopię i odsyła ją do właściwych władz miejsca wyjazdu zgodnie z pkt 8 załącznika II do rozporządzenia.

24. Sąd ten uważa, że dziennik podróży przedstawiony przez Zuchtvieh-Export nie zawiera wpisów „możliwych do zrealizowania” w rozumieniu art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia nr 1/2005 dla odcinków trasy położonych w państwach trzecich. Z danych zawartych w dzienniku podróży nie można zatem wnioskować, że planowany przewóz spełnia wymogi wynikające z rozporządzenia.

25. W tym względzie sąd odsyłający stoi na stanowisku, że nie wystarcza, aby Zuchtvieh-Export potwierdziła, iż etapy przewozu odbywające się poza terytorium Unii będą spełniały wymogi wynikające z przepisów i uregulowań międzynarodowych obowiązujących w przemierzanych państwach trzecich. Powyższe musi ponadto znaleźć odzwierciedlenie w zapisach dziennika podróży. Tymczasem w niniejszym przypadku nie ma to miejsca, ponieważ sekcja 1 spornego dziennika podróży nie zawiera żadnych wpisów „możliwych do zrealizowania” w znaczeniu, w jakim pojęcie to jest użyte w art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia nr 1/2005, gdyż nie wymienia ani jednego miejsca postoju na odcinku trasy między Brześciem a Karagandą i między tą ostatnią miejscowością a Andżanem, miejscem ostatecznego przeznaczenia. Ponadto ostemplowanie dziennika podróży przez właściwe władze miejsca wyjazdu mogłoby zostać rozumiane, jako zatwierdzenie całego przewozu, wraz ze wszystkimi jego warunkami, aż do miejsca przeznaczenia, co byłoby według sądu odsyłającego niewłaściwe również wobec władz państw trzecich.

26. Zuchtvieh-Export broni przeciwnego poglądu, zgodnie z którym akceptacja planu przewozu w ramach kontroli przeprowadzanych przez właściwe władze miejsca wyjazdu na podstawie art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 miałaby dotyczyć jedynie odcinka trasy, do którego niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie *ratione loci*. Szereg przepisów rozporządzenia, w tym art. 21 ust. 1 lit. e) w sprawie kontroli w punktach wyjścia oraz w punktach kontroli granicznej, wskazuje, że system prawny ustanowiony na podstawie rozporządzenia nie ma zastosowania poza granicami Unii.

27. Zuchtvieh-Export twierdzi również, że stosowanie norm rozporządzenia nr 1/2005 poza terytorium Unii, w szczególności norm zawartych w rozdziale V załącznika I, w sprawie odstępów czasu między pojeniem i karmieniem, czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku nie byłoby możliwe do zrealizowania i byłoby niecelowe. W państwach trzecich trudno bowiem o stanowiska postoju o odpowiednich standardach higienicznych i technicznych, gdzie transportowane zwierzęta mogłyby odpocząć, co skutkowałoby dużym ryzykiem zranień i przenoszenia zarazków chorobotwórczych. Wydaje się zatem, że stosowanie norm rozporządzenia jest nierozzerwalnie związane z jakością infrastruktury służącej do transportu zwierząt, a znajdującej się na terytorium Unii, takiej jak punkty kontroli (będące miejscami odpoczynku), które na podstawie art. 36 rozporządzenia podlegają wymogom technicznym i sanitarnym.

28. Ponadto art. 30 ust. 6 rozporządzenia nr 1/2005 przewiduje możliwość ustalenia odstępstw w przypadku długotrwałego przewozu w celu uwzględnienia oddalenia niektórych regionów od kontynentalnej części terytorium Unii, co wskazuje, że normy rozporządzenia nr 1/2005 niekoniecznie znajdowałyby zastosowanie, z punktu widzenia materialnego, we wszystkich okolicznościach.

29. Tytuł rubryki 6 sekcji 1 wzoru dziennika podróży („Wykaz przewidzianych postojów, transferów [przeładunków] lub punktów wyjścia”) wskazuje również, że organizator transportu nie jest zobowiązany do wymieniających wszystkich miejsc postoju. Zresztą warunki geograficzne nie zawsze pozwalają zaplanować, gdzie odbędzie się postój.

30. Poza tym normy te mogą być sprzeczne z zasadami mającymi zastosowanie w danych państwach trzecich, tak jak ma to miejsce w przypadku przepisów obowiązujących w Federacji Rosyjskiej, gdzie zgodnie z utrwaloną praktyką władze zabraniają wyładowywania zwierząt podczas okresu przewidzianego na odpoczynek.

31. W końcu zasada terytorialności przemawia za zastosowaniem rozporządzenia nr 1/2005 tylko do terytorium Unii Europejskiej.

32. W odpowiedzi na powyższe argumenty pozwany w sprawie głównej i Landesanstalt für Tiergesundheit Bayern (prokuratura kraju związkowego Bawarii) twierdzą, że brak dostępności miejsc postoju poza terytorium Unii nie zwalnia przewoźników z obowiązków, jakie nakłada na nich w tym względzie rozporządzenie nr 1/2005. W szczególności w skutek braku wyładunku zwierząt na okres przewidziany na odpoczynek pomieszczenia do transportu nie byłyby czyszczone, nie byłoby możliwe zapewnienie, by wszystkie zwierzęta zostały napojone, nie można by również skontrolować stanu zdrowia wszystkich zwierząt. W konsekwencji mając na względzie motyw 5 rozporządzenia, zgodnie z którym długotrwały przewóz zwierząt powinien być w jak największym stopniu ograniczony, należałoby dopuścić możliwość, że pewne transporty nie będą mogły odbyć się dopóty, dopóki nie zostaną spełnione logistyczne wymogi ich przeprowadzenia w zgodzie z obowiązującym prawem.

33. W powyższych okolicznościach Bayerischer Verwaltungsgerichtshof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 14 ust. 1 rozporządzenia [nr 1/2005] należy interpretować w ten sposób, że właściwe władze miejsca wyjazdu w przypadku długotrwałego przewozu domowych nieparzystokopytnych oraz gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń, którego miejsce wyjazdu znajduje się w państwie członkowskim [...], a miejsce przeznaczenia w państwie trzecim, mogą oSTEMplować dziennik podróży złożony przez organizatora [transportu] zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) tylko w sytuacji, gdy dziennik [ów] [...] [spełnia] wymogi przewidziane w art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) dla całej trasy przewozu z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, a więc także dla odcinków położonych w całości poza terytorium [...] Unii [...]?
- 2) Czy art. 14 ust. 1 rozporządzenia [nr 1/2005] należy interpretować w ten sposób, że właściwe zgodnie z tym przepisem władze miejsca wyjazdu mogą w myśl art. 14 ust. 1 lit. b) [tego] rozporządzenia zobowiązać organizatora przewozu do zmiany planowania przewidzianych długotrwałych przewozów w taki sposób, aby przepisy tego rozporządzenia były przestrzegane dla całego przewozu od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, także jeśli poszczególne odcinki trasy położone są wyłącznie w państwach trzecich?”

III – Analiza rzecznika generalnego

34. W pytaniach prejudycjalnych sąd odsyłający pyta w istocie, czy art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, że długotrwały przewóz wyruszający z państwa członkowskiego do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim powinien być zgodny z rozporządzeniem, a w szczególności z przepisami rozdziału V załącznika I do rozporządzenia dotyczącymi czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku również w odniesieniu do odcinka trasy przebiegającego poza terytorium Unii i w konsekwencji czy może być zatwierdzony przez właściwe władze miejsca wyjazdu jedynie wtedy, gdy został zaplanowany zgodnie z przepisami rozporządzenia.

35. Sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy właściwe władze miejsca wyjazdu mogą słusznie odmówić osteplowania dziennika podróży, jeśli uznają, w świetle wpisów widniejących w dzienniku, a odnoszących się do odcinka trasy przewozu przebiegającego poza terytorium Unii, że nie jest on możliwy do zrealizowania w rozumieniu art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia nr 1/2005, a zatem że nie jest zgodny z przepisami rozporządzenia.

36. Dziennik podróży, którego wzór widnieje w załączniku II do rozporządzenia, ma na celu udostępnienie właściwym władzom informacji koniecznych do przeprowadzenia kontroli dotyczących przestrzegania przepisów rozporządzenia nr 1/2005 w przypadku długotrwałych przewozów. Przed załadunkiem zwierząt właściwe władze miejsca wyjazdu powinny sprawdzić oświadczenia dotyczące organizacji podróży zawarte w dzienniku podróży oraz zatwierdzić ich poprawność. Informacje powyższe stanowią podstawę oficjalnych kontroli, które mogą zostać przeprowadzone podczas faktycznego trwania przewozu, to znaczy przy załadunku, podczas transportu czy w miejscu przeznaczenia.

37. Podczas kontroli poprzedzających wyjazd sprawdza się, czy przewoźnicy, pojazdy i kierowcy posiadają ważne obowiązkowe zezwolenia administracyjne oraz czy spełnione są wymogi dotyczące maksymalnej gęstości załadunku, która zależy od rodzaju zadeklarowanych zwierząt, a także szczegóły zaprogramowanej trasy, z uwzględnieniem odstępów czasu na odpoczynek, które zależą od rodzaju transportowanych zwierząt, od odległości oraz od przewidywanego czasu trwania czynności na poszczególnych etapach przewozu.

38. Właściwe władze mogą następnie przeprowadzić kontrole na każdym etapie długotrwałego przewozu. Kontrole te, przewidziane w art. 15 rozporządzenia nr 1/2005, dotyczą w szczególności przestrzegania planowania, do którego odnosi się sekcja 1 dziennika podróży.

39. Oświadczenia zawarte w sekcji 1 dziennika podróży („Planowanie”), które znajdują się w centrum niniejszej sprawy, należy porównać z oświadczeniami zawartymi w sekcji 2 („Miejsce wyjazdu”), sekcji 3 („Miejsce przeznaczenia”), sekcji 4 („Oświadczenie przewoźnika”) oraz, w stosownym przypadku, sekcji 5 („Przykładowy raport o nieprawidłowościach”). Sekcje 2–5 dziennika podróży są zatem stopniowo wypełniane podczas przewozu, przy czym jedna kopia dziennika powinna zostać następnie odesłana do właściwych władz miejsca wyjazdu.

40. Warto w tym miejscu od razu uściślić, że transporty zwierząt z lub do państw trzecich objęte są specjalnymi kontrolami, odpowiednio w punktach wyjścia i w punktach kontroli granicznej Unii.

41. To właśnie mając w pamięci ten ogólny schemat kontroli, który ma zastosowanie do długotrwałych przewozów, należy przeanalizować niniejsze odesłanie prejudycjalne.

42. Aby odpowiedzieć na pytania postawione przez sąd odsyłający, konieczne jest poprawne zidentyfikowanie zakresu informacji dotyczących czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku, które organizator długotrwałego przewozu jest zobowiązany wpisać do dziennika podróży. To bowiem w szczególności w świetle tych informacji właściwe władze miejsca wyjazdu są zobowiązane na mocy art. 14. ust. 1 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia nr 1/2005 zdecydować, czy dziennik podróży jest możliwy do zrealizowania w rozumieniu wymienionego przepisu i czy pozwala uznać, że transport jest zgodny z rozporządzeniem.

43. Gdyby podążać tokiem myślenia zgodnym z poglądem bronionym przez Stadt Kempten, Landesanstalt für Tiergesundheit Bayern oraz przez Republikę Litewską, konieczne byłoby, aby dziennik podróży wyszczególniał odcinki trasy pomiędzy punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia zgodnie z wymogami dotyczącymi czasu trwania podróży i okresów odpoczynku określonymi w pkt 1.4 lit. d) i pkt 1.5 rozdziału V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005. Konkretnie w przypadku transportu bydła, do którego odnosi się sprawa główna, wymienione wyżej przepisy przewidują następujący rytm podróży: po 14 godzinach transportu zwierzętom należy zapewnić odpoczynek trwający przynajmniej 1 godzinę, wystarczający w szczególności na podanie płynów oraz, w razie konieczności, na karmienie. Po tym okresie odpoczynku mogą one być transportowane przez kolejne 14 godzin. Każdorazowo po upływie wymienionego czasu podróży zwierzęta muszą zostać rozładowane, nakarmione i napojone oraz odpoczywać przez przynajmniej 24 godziny.

44. Zarzuca się Zuchtvieh-Export, że odcinka trasy pomiędzy punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim ostatecznego miejsca przeznaczenia nie zaplanowała w zgodzie z wyżej wymienionymi zasadami.

45. Według mnie zarzut ten nie jest zasadny.

46. Z art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia nr 1/2005 wynika bowiem jasno, że kontrola poprzedzająca przewóz, którą przeprowadzają właściwe władze miejsca wyjazdu, dotyczy przestrzegania zasad zawartych w tym rozporządzeniu. Rozstrzygające jest zatem przeanalizowanie zakresu stosowania rozporządzenia.

47. Artykuł 1 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 jest w tym względzie w pełni jednoznaczny. Brzmienie tego przepisu jasno wskazuje, że rozporządzenie „stosuje się do transportu zwierząt kręgowych w obrębie Wspólnoty, jak również do przeprowadzanych przez właściwych urzędników specjalnych kontroli partii wjeżdżających na lub opuszczających obszar celny Wspólnoty”³.

48. Sformułowanie przyjęte przez prawodawcę Unii oznacza moim zdaniem, że normy zawarte w omawianym rozporządzeniu oraz ustanowione na ich mocy kontrole mają zastosowanie wyłącznie do odcinka trasy transportu zwierząt przebiegającego na terytorium Unii. Odnosi się to również do specjalnych kontroli partii wjeżdżających na obszar celny Unii lub opuszczających go, co wydaje się o tyle logiczne, że podczas przeprowadzania tych kontroli transport zwierząt odbywa się na terytorium Unii i w związku z tym powinien być zgodny z normami określonymi w rozporządzeniu nr 1/2005, niezależnie od jego pochodzenia czy przeznaczenia.

3 — Podkreślenie moje.

49. Mając na uwadze, że zakres stosowania rozporządzenia nr 1/2005 został jasno określony w jego art. 1 ust. 1, nie można podnosić, iż wskazanie przez prawodawcę Unii w art. 14 ust. 1 rozporządzenia, że długotrwałe przewozy powinny przed wyjazdem zostać skontrolowane przez właściwe władze miejsca wyjazdu, przemawia za nałożeniem na organizatora takich przewozów obowiązku przestrzegania norm w sprawie czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku w formie przewidzianej w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim.

50. Przypominam, że zgodnie z art. 14 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia właściwe władze miejsca wyjazdu są zobowiązane do przeprowadzenia szeregu kontroli poprzedzających transport „[w] przypadku długotrwałego przewozu między państwami członkowskimi i państwami trzecimi domowych nieparzystokopytnych oraz gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń”.

51. Taki sposób określenia długotrwałych przewozów kontrolowanych pod względem zgodności z wymogami zawartymi w rozporządzeniu nr 1/2005 przez właściwe władze miejsca wyjazdu nie oznacza, że w przypadku transportu zwierząt do państwa trzeciego wspomniane kontrole powinny dotyczyć nie tylko odcinka trasy przewozu przebiegającego na terytorium Unii, ale także odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a terytorium państwa trzeciego miejsca przeznaczenia.

52. Powyższe uściślenie ma bowiem na celu jedynie doprecyzowanie, że *wszystkie* długotrwałe przewozy, zanim wyruszą, są kontrolowane przez właściwe władze miejsca wyjazdu, niezależnie od tego, czy odbywają się jedynie między państwami członkowskimi Unii, czy też między państwami członkowskimi a państwami trzecimi⁴. Takie sformułowanie pozwala objąć normami rozporządzenia nr 1/2005 wszystkie długotrwałe przewozy, niezależnie od tego, czy odbywają się w całości, czy też tylko częściowo na terytorium Unii.

53. Mając na uwadze zarazem terytorialny zakres stosowania rozporządzenia nr 1/2005 określony w art. 1 ust. 1 oraz okoliczność, że przedmiotem kontroli przeprowadzanej przez właściwe władze miejsca wyjazdu jest zgodność z wymogami określonymi w rozporządzeniu, nie można na podstawie art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia wymagać, aby organizator przewozu wskazał w dzienniku podróży informacje dotyczące czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku zgodne z wymogami określonymi w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 dla odcinka trasy długotrwałego przewozu przebiegającego poza terytorium Unii.

54. Innymi słowy byłoby sprzeczne, gdyby właściwe władze miejsca wyjazdu mogły zarzucać organizatorowi podróży, że nie podał w dzienniku podróży miejsc postoju wraz z odstępami czasu odpowiadającymi wymogom określonym w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 dla odcinka trasy przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim, podczas gdy z jednej strony zakres stosowania rozporządzenia jest ograniczony do terytorium Unii, a z drugiej strony przedmiotem kontroli, jaką właściwe władze są zobowiązane przeprowadzić w świetle art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia, jest zgodność z normami określonymi w rozporządzeniu.

55. Wnioskuje z powyższego, że do „wykaz[*u*] przewidzianych postojów, transferów [przeładunków] lub punktów wyjścia”, który powinien widnieć w rubryce 6 sekcji 1 dziennika podróży, należy wpisać jedynie miejsca położone na terytorium Unii.

4 — Taka sama analiza odnosi się do art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2005, który nakłada na przewoźników i organizatorów obowiązek dostosowania się do przepisów w sprawie dziennika podróży zawartych w załączniku II do rozporządzenia w *przypadku długotrwałych przewozów między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi*.

56. Z tego wynika moim zdaniem, że art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, że uprawnia on właściwe władze miejsca wyjazdu do sprawdzenia, jeśli chodzi w szczególności o czas trwania podróży oraz o okresy odpoczynku przewidziane w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia, czy dziennik podróży złożony przez organizatora jest możliwy do zrealizowania i pozwala sądzić, że transport jest zgodny z rozporządzeniem, jedynie w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między miejscem wyjazdu a punktem wyjścia z terytorium Unii.

57. Definicje pojęć przewozu i transportu, zawarte odpowiednio w art. 2 lit. j) i w) rozporządzenia nr 1/2005, w zakresie, w jakim określają całą operację transportu aż do rozładowania zwierząt w miejscu przeznaczenia, bez rozróżnienia, czy miejsce to znajduje się na terytorium Unii, czy na terytorium państwa trzeciego, nie mogą być przywoływane w celu rozszerzenia terytorialnego zakresu stosowania rozporządzenia. Przeciwnie, definicje te powinno rozpatrywać się w świetle art. 1 ust. 1 rozporządzenia, który jest jedynym artykułem mającym za przedmiot określenie terytorialnego zakresu stosowania rozporządzenia nr 1/2005.

58. Inne przepisy rozporządzenia potwierdzają zresztą, że dla celów kontroli poprzedzającej przewóz przewidzianej w art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia organizator nie jest zobowiązany do umieszczenia informacji w sprawie planowania podróży określonych w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 w odniesieniu do odcinka trasy przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia.

59. Przypominam w tym względzie, że w przypadku długotrwałego przewozu z miejscem przeznaczenia w państwie trzecim kontrola przeprowadzana przez właściwe władze miejsca wyjazdu jest uzupełniana przez inne kontrole. Mowa tu z jednej strony o kontrolach przewidzianych w art. 15 rozporządzenia nr 1/2005, które mogą mieć miejsce na każdym etapie przewozu na terytorium Unii, w szczególności w celu sprawdzenia, czy czas podróży i postoju jest zgodny z limitami określonymi w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia. Z drugiej strony art. 21 rozporządzenia ustanawia kontrole w punktach wyjścia z terytorium Unii.

60. Co się tyczy tej ostatniej kategorii kontroli, art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 przewiduje, że kiedy zwierzęta znajdują się w punktach wyjścia, urzędowni lekarze weterynarii państw członkowskich sprawdzają, czy zwierzęta są transportowane zgodnie z rozporządzeniem. W ramach tych kontroli w punktach wyjścia sprawdza się zasadniczo, czy przewoźnicy posiadają ważne zezwolenie, czy kierowcy posiadają ważne licencje, czy zwierzęta są zdolne do dalszej podróży, czy środki transportu, w których zwierzęta mają kontynuować podróż, spełniają warunki określone w rozdziale II oraz, w stosownym przypadku, w rozdziale VI załącznika I do rozporządzenia i czy domowe nieparzystokopytne oraz gatunki domowego bydła, owiec, kóz i świń były lub muszą być długotrwale transportowane.

61. Ponadto art. 21 ust. 1 lit. e) rozporządzenia nr 1/2005 przewiduje, że urzędowni lekarze weterynarii sprawdzają, czy „w przypadku wywozu przewoźnicy dostarczyli dowód na to, iż podróż z miejsca wyjazdu do pierwszego miejsca rozładunku w kraju ostatecznego przeznaczenia odbyła się zgodnie z wszelkimi umowami międzynarodowymi wymienionymi w załączniku V, obowiązującymi w danym kraju [trzecim]”. Ten ostatni załącznik wymienia w tym względzie Europejską konwencję ochrony zwierząt podczas transportu międzynarodowego⁵.

5 — Konwencja podpisana w dniu 13 grudnia 1968 r. w Paryżu. Tekst zmieniony zgodnie z postanowieniami Protokołu do Europejskiej konwencji ochrony zwierząt podczas transportu międzynarodowego, który wszedł w życie w dniu 7 listopada 1989 r. W kwestii podpisania tej konwencji przez Unię zob. decyzja Rady 2004/544/WE z dnia 21 czerwca 2004 r. odnosząca się do podpisania Europejskiej konwencji w sprawie ochrony zwierząt w czasie transportu międzynarodowego (zmieniona), (Dz.U. L 241, s. 21).

62. W mojej opinii z art. 21 ust. 1 lit. e) rozporządzenia nr 1/2005 można wnioskować, że przewóz między miejscem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia nie jest regulowany przepisami rozporządzenia, ale w danym przypadku umowami międzynarodowymi, co jest spójne z terytorialnym zakresem stosowania rozporządzenia nr 1/2005 określonym w art. 1 ust. 1 rozporządzenia.

63. Poza tym szereg przepisów rozporządzenia nr 1/2005 wskazuje moim zdaniem na to, że w przypadku długotrwałego przewozu z miejscem przeznaczenia w państwie trzecim dziennik podróży należy wypełnić jedynie do punktu wyjścia z terytorium Unii.

64. I tak art. 21 ust. 2 rozporządzenia uściśla w szczególności, że dla przewozów tego typu „urzędowi lekarze weterynarii w punktach wyjścia [...] wykonują i odnotowują kontrole wymienione w sekcji 3 »Miejsce przeznaczenia« dziennika podróży w załączniku II”. Dla tych przewozów urzędowy lekarz weterynarii w punkcie wyjścia przejmuje zatem rolę opiekuna w miejscu przeznaczenia, na którym co do zasady ciąży obowiązek wypełnienia sekcji 3 dziennika podróży. Innymi słowy, to właśnie lekarz weterynarii na tym etapie przewozu zajmuje się poświadczeniem, że przewóz jest zgodny z rozporządzeniem nr 1/2005, a zwłaszcza że przebieg przewozu między miejscem wyjazdu a punktem wyjścia był zgodny z planem przewidzianym w sekcji 1 dziennika podróży.

65. Szereg punktów wprowadzających załącznika II do rozporządzenia nr 1/2005 idzie w tym samym kierunku. I tak zgodnie z pkt 3 lit. e) tego załącznika organizator powinien „zapewnić, aby dziennik podróży towarzyszył zwierzętom podczas podróży do miejsca przeznaczenia, *oraz w przypadku [wywozu do] państwa trzeciego, aż do punktu wyjścia*”⁶. Poza tym pkt 7 akapit pierwszy tego załącznika uściśla, że „[j]eśli zwierzęta są wywożone do państwa trzeciego, przewoźnicy przekazują dziennik podróży urzędowemu lekarzowi weterynarii w miejscu wyjścia”. Stwierdzenie, zgodnie z którym z pkt 8 załącznika II do rozporządzenia nr 1/2005 wynika, że przewoźnik powinien następnie zachować kopię wypełnionego dziennika podróży, nie podważa, a wręcz przeciwnie – potwierdza, że oryginał dziennika podróży nie musi być dalej wypełniany po przeprowadzeniu kontroli przez urzędowego lekarza weterynarii w punkcie wyjścia z Unii.

66. Otóż gdyby zamysłem prawodawcy Unii było zapewnienie przestrzegania norm zawartych w rozdziale V załącznika II do rozporządzenia nr 1/2005 w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia a państwem trzecim miejsca przeznaczenia, zobowiązałby on przewoźnika do zachowania oryginału dziennika podróży w ciągu całego przewozu i przewidziałby system kontroli w państwie trzecim miejsca przeznaczenia.

67. Z powyższego wynika, że w przypadku długotrwałego przewozu z miejscem przeznaczenia w państwie trzecim plan przewozu wpisany w sekcji 1 dziennika podróży będzie w sposób konkretny odzwierciedlony w innych sekcjach tego dziennika jedynie do punktu wyjścia z terytorium Unii. Planu tego nie trzeba zatem porównywać z trasą, która została faktycznie pokonana po przekroczeniu punktu wyjścia. Niespójne z tym byłoby zatem wymaganie, aby planowanie zawierało informacje w sprawie czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku zgodne z wymogami zawartymi w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 w odniesieniu do odcinka trasy przebiegającego po przekroczeniu punktu wyjścia z terytorium Unii, ponieważ ta część przewozu nie podlega kontrolom w ramach ogólnego reżimu ustanowionego rozporządzeniem.

68. W tym względzie porównanie ze specjalnym reżimem ustanowionym przez prawodawcę Unii w dziedzinie refundacji wywozowych pokazuje, że poza tym reżimem wymogi zawarte w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 nie mają zastosowania do odcinka trasy transportu zwierząt przebiegającego poza terytorium Unii.

6 — Podkreślenie moje.

69. Zgodnie z art. 168 rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiającego wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”)⁷, co się tyczy sektora wołowiny i cielęciny, „przyznawanie i wypłata refundacji w odniesieniu do wywozu żywych zwierząt jest uzależniona od przestrzegania przepisów prawodawstwa wspólnotowego dotyczących dobrostanu zwierząt oraz, w szczególności, właściwego zabezpieczenia zwierząt podczas transportu”.

70. Artykuł 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 817/2010 z dnia 16 września 2010 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do wymagań dotyczących przyznania refundacji wywozowych związanych z dobrostanem żywego bydła w czasie transportu⁸, zatytułowany „Zakres”, uściśla, że płatność tych refundacji wywozowych „jest uzależniona od przestrzegania podczas transportu zwierząt do ich pierwszego miejsca rozładunku w państwie trzecim przeznaczenia przepisów art. 3–9 rozporządzenia (WE) nr 1/2005 [i] przepisów załączników, o których mowa w wymienionych artykułach [...]”.

71. Z tego ostatniego przepisu jasno wynika, że w odróżnieniu od ogólnego reżimu ustanowionego rozporządzeniem nr 1/2005, wymogi określone w art. 3–9 tego rozporządzenia, jak również w towarzyszących mu załącznikach, mają zastosowanie do całości przewozu, w tym do odcinka trasy przebiegającego pomiędzy punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia.

72. System kontroli ustanowiony rozporządzeniem nr 817/2010 jest w kwestii wymogów ustanowionych rozporządzeniem nr 1/2005 dostosowany do tego rozszerzonego zakresu stosowania.

73. I tak jeśli chodzi o kontrole na obszarze celnym Unii, art. 2 ust. 2 rozporządzenia 817/2010 przewiduje, że urzędowy lekarz weterynarii w punkcie wyjścia sprawdza, co następuje.

74. Z jednej strony zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia urzędowy lekarz weterynarii w miejscu wywozu powinien sprawdzić, czy „wymogi ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 1/2005 zostały spełnione od miejsca wyjazdu [...] aż do miejsca wywozu [do punktu wyjścia]”.

75. Z drugiej strony ów lekarz weterynarii powinien, zgodnie z brzmieniem art. 2 ust. 2 lit. b) rozporządzenia nr 817/2010, sprawdzić, czy „warunki transportu w pozostałym czasie podróży są zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 1/2005, a konieczne działania zostały podjęte, aby zapewnić zgodność tych warunków do pierwszego rozładunku w państwie trzecim miejsca przeznaczenia”.

76. Urzędowy lekarz weterynarii w punkcie wyjścia wpisuje wyniki tej kontroli do „sprawozdania z kontroli w miejscu wywozu [w punkcie wyjścia]”, którego wzór widnieje w załączniku I do rozporządzenia 817/2010. Sprawozdanie to rozróżnia kontrole dotyczące odcinka trasy przebiegającego do punktu wyjścia oraz odcinka trasy przebiegającego od punktu wyjścia. Aby kontrole można uznać za zadowalające, eksporter musi spełnić wymogi zawarte w rozporządzeniu nr 1/2005 dla obu tych odcinków trasy.

77. Powyższe kontrole uzupełniają się następnie kontrolami przeprowadzanymi w państwach trzecich.

7 — Dz.U. L 299, s. 1.

8 — Dz.U. L 245, s. 16.

78. I tak zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia nr 817/2010 po opuszczeniu obszaru celnego Wspólnoty eksporter zapewnia, aby zwierzęta podlegały kontroli w dwóch przypadkach, a mianowicie z jednej strony w każdym miejscu, w którym następuje zmiana środka transportu, a z drugiej strony w miejscu pierwszego rozładunku w państwie trzecim przeznaczenia. Zgodnie z art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia wspomniane kontrole powinny zostać przeprowadzone przez spółkę wyspecjalizowaną na płaszczyźnie międzynarodowej w dziedzinie kontroli i nadzoru, zatwierdzoną i kontrolowaną w tym celu przez państwo członkowskie lub przez urzędową agencję państwa członkowskiego.

79. Powyższy opis specjalnego reżimu wdrożonego rozporządzeniem nr 817/2010 dowodzi w moim mniemaniu, że jeśli prawodawca Unii chciałby rozszerzyć w sposób ogólny na organizatora długotrwałego przewozu obowiązek przestrzegania wymogów zawartych w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia, z jednej strony wybrałby szersze określenie zakresu stosowania tego rozporządzenia niż zakres stosowania w ujęciu art. 1 ust. 1 tego rozporządzenia, a z drugiej strony połączyłby ten obowiązek z systemem kontroli porównywalnym do tego, który ustanowił w dziedzinie refundacji wywozowych.

80. Mając na względzie wszystkie powyższe okoliczności, uważam, że rozporządzenie nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, iż organizator długotrwałego przewozu z miejscem przeznaczenia w państwie trzecim nie jest zobowiązany do umieszczenia w rubryce 6 sekcji 1 dziennika podróży informacji w sprawie czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku zgodnych z wymogami przewidzianymi w rozdziale V załącznika I do tego rozporządzenia w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia.

81. W konsekwencji jestem zdania, że art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 14 ust. 1 lit. c) wspomnianego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że właściwe władze miejsca wyjazdu nie mogą odmówić ostemplowania dziennika podróży z tego powodu, że informacje zapisane w tym dzienniku, a odnoszące się do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia, nie są zgodne z wymogami przewidzianymi w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005.

82. Twierdzenie przeciwne jest słuszne w przypadku transportu zwierząt pochodzącego z państwa trzeciego. Organizator takiego transportu będzie wówczas zobowiązany do spełnienia wymogów zawartych w rozporządzeniu od chwili wjazdu transportu na terytorium Unii przez punkt kontroli granicznej. Natomiast ze względu na to, że zakres stosowania tego rozporządzenia ogranicza się do terytorium Unii, nie będzie można wymagać, aby organizator takiego transportu spełniał te same wymogi dla odcinka trasy przewozu przebiegającego przed wjazdem transportu na terytorium Unii, mimo tego, że przejazd z państwa trzeciego do państwa członkowskiego miejsca przeznaczenia stanowi jeden i ten sam przewóz.

83. Należy teraz zbadać zasadność poglądu wyrażonego przez Komisję Europejską w ramach niniejszej sprawy.

84. Mianowicie chociaż w świetle wyjaśnień przedstawionych przez Komisję w uwagach na piśmie oraz podczas rozprawy wydaje się, że także jest ona zdania, iż wymogi przewidziane w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nr 1/2005 nie mają zastosowania do odcinka trasy przewozu przebiegającego poza terytorium Unii, proponuje jednak podejście pośrednie, polegające co do zasady na zezwoleniu właściwym władzom miejsca wyjazdu na sprawdzenie, czy w odniesieniu do tego odcinka trasy organizator przewozu wypełnia „ogólne warunki transportu zwierząt” wymienione w art. 3 rozporządzenia nr 1/2005.

85. Gwoli przypomnienia, przepis ten ustanawia zasadę, zgodnie z którą „[n]ikt nie może przewozić zwierząt lub zlecać transportu zwierząt w sposób powodujący ich okaleczenie lub przyczyniający się do zadawania im cierpienia”. Zawiera on również szereg warunków ogólnych, takich jak ten, zgodnie z którym „[należy podjąć] wcześniej wszystkie niezbędne czynności celem skrócenia do minimum długości trwania przewozu oraz zapewnienia potrzeb zwierząt podczas przewozu”, czy warunek przewidujący, że „transport jest przeprowadzany bez opóźnień do miejsca przeznaczenia, natomiast warunki dobrostanu zwierząt są regularnie kontrolowane i utrzymywane na odpowiednim poziomie”, czy kolejny warunek, zgodnie z którym „woda, karma i odpoczynek są zapewnione w odpowiednich odstępach czasu oraz odpowiadają ilościowo i jakościowo danemu gatunkowi i wielkości zwierząt”.

86. Nie sądzę, aby rozwiązanie proponowane przez Komisję mogło być skuteczne, a to z następujących powodów.

87. W pierwszej kolejności należy zaznaczyć, że w braku odmiennych wskazówek określenie terytorialnego zakresu stosowania tego rozporządzenia w ujęciu jego art. 1 ust. 1 odnosi się do wszystkich wymogów zawartych w rozporządzeniu, niezależnie od tego, czy chodzi o „ogólne warunki transportu zwierząt” w brzmieniu art. 3 rozporządzenia nr 1/2005, czy też o wymogi bardziej precyzyjne, takie jak przepisy techniczne szczegółowo określone w załączniku I do rozporządzenia.

88. Ze względu na niebudzące wątpliwości brzmienie art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2005 wydaje się zatem niemożliwe, by utrzymywać – tak jak to czyni Komisja – z jednej strony, że wymogi przewidziane w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia nie mają zastosowania do odcinka trasy przewozu przebiegającego poza terytorium Unii, a z drugiej strony, że powyższa luka mogłaby zostać wypełniona przez rozszerzenie zakresu stosowania „ogólnych warunków transportu zwierząt” widniejących w art. 3 rozporządzenia nr 1/2005 na całość przewozu aż do państwa trzeciego miejsca przeznaczenia.

89. W drugiej kolejności rozwiązanie sugerowane przez Komisję oznaczałoby powierzenie właściwym władzom miejsca wyjazdu szerokiego zakresu uznania, czy czas trwania podróży oraz okresy odpoczynku są odpowiednie w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego poza terytorium Unii. Nieuniknione rozbieżności w ocenie dokonywanej przez właściwe władze wydają mi się trudne do pogodzenia z wymogiem jednolitego stosowania rozporządzenia nr 1/2005, a także z innymi celami, obok celu ochrony zwierząt podczas transportu, którym służy to rozporządzenie, czyli z wyeliminowaniem przeszkód technicznych w handlu żywymi zwierzętami oraz umożliwieniem sprawnego funkcjonowania organizacji rynków⁹.

90. Reasumując, przyjęcie, że właściwym władzom miejsca wyjazdu przysługuje tak szeroki zakres uznania w stosowaniu warunków określonych w art. 3 rozporządzenia, które mają charakter ogólny, spowodowałoby zakłócenia konkurencji pomiędzy organizatorami transportu żywych zwierząt.

91. Z powyższych powodów nie popieram bronionego przez Komisję poglądu, zgodnie z którym należałoby udzielić różnych odpowiedzi na pytania postawione przez sąd odsyłający w zależności od tego, czy mowa jest o ogólnych warunkach transportu zwierząt w ujęciu art. 3 rozporządzenia nr 1/2005, czy też o bardziej precyzyjnych wymogach zawartych w tym rozporządzeniu, a wymienionych w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia.

92. Na koniec pragnę zaznaczyć, że jestem całkowicie świadomy wagi, jaką ma cel ochrony zwierząt podczas transportu. Rozważyłem również należycie art. 13 TFUE, który zobowiązuje Unię i państwa członkowskie do pełnego uwzględnienia wymagań w zakresie dobrostanu zwierząt, jako istot zdolnych do odczuwania, przy formułowaniu i wykonywaniu polityki Unii, w szczególności w dziedzinie rolnictwa i transportu.

⁹ — Zobacz wyrok *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, pkt 44, 55.

93. Rozumiem również troskę o nadanie rozporządzeniu nr 1/2005 jak najszerzej skuteczności w aspekcie geograficznym, czy to w oparciu o ogólne zasady widniejące w art. 3 tego rozporządzenia, czy też w oparciu o art. 13 TFUE.

94. Jednak należy stwierdzić, że zamysłem prawodawcy Unii, przynajmniej na obecnym etapie rozwoju prawa Unii, było ograniczenie zakresu stosowania *ratione loci* rozporządzenia nr 1/2005 do terytorium Unii.

95. W konsekwencji wyłącznie do prawodawcy Unii należy decyzja w sprawie przewidzenia w przyszłości obowiązku przestrzegania wymogów zawartych w tym rozporządzeniu w odniesieniu do całości długotrwałego przewozu, w tym do odcinka trasy przewozu przebiegającego poza terytorium Unii, a także w sprawie połączenia opisanego rozszerzenia terytorialnego zakresu stosowania rozporządzenia z wdrożeniem odpowiedniego systemu kontroli.

IV – Wnioski

96. Mając na względzie powyższe rozważania, proponuję Trybunałowi, aby na pytania przedstawione przez Bayerischer Verwaltungsgerichtshof odpowiedział następująco:

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 należy interpretować w ten sposób, że w odniesieniu do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia organizator długotrwałego przewozu z miejscem przeznaczenia w państwie trzecim nie jest zobowiązany do umieszczenia w rubryce 6 sekcji 1 dziennika podróży informacji w sprawie czasu trwania podróży oraz okresów odpoczynku zgodnych z wymogami rozdziału V załącznika I do rozporządzenia lub z ogólnymi warunkami transportu zwierząt określonymi w art. 3 rozporządzenia.

W konsekwencji art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 14 ust. 1 lit c) rozporządzenia nr 1/2005 należy interpretować w ten sposób, że właściwe władze miejsca wyjazdu nie mogą odmówić ostemplowania dziennika podróży z tego powodu, że informacje w nim zapisane, a odnoszące się do odcinka trasy przewozu przebiegającego między punktem wyjścia z terytorium Unii a państwem trzecim miejsca przeznaczenia, nie są zgodne z wymogami przewidzianymi w rozdziale V załącznika I do rozporządzenia ani z ogólnymi warunkami transportu zwierząt określonymi w art. 3 rozporządzenia.