FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT PAOLO MENGOZZI

föredraget den 13 mars 2008 [1]

I — Inledning

1. Finanzgericht Hamburg (Tyskland) har begärt att domstolen skall tolka punkt 48.7 a och b i bilagan till rådets direktiv 91/628/EEG av den 19 november 1991 om skydd av djur vid transport, och ändring av direktiv 90/425/EEG och 91/496/EEG [2], i dess lydelse enligt rådets direktiv 95/29/EG av den 29 juni 1995 [3] (nedan kallat direktiv 91/628).

2. Begäran har framställts i ett mål mellan Interboves GmbH (nedan kallat Interboves) och Hauptzollamt Hamburg-Jonas (nedan kallad Hauptzollamt) avseende den senares avslag på Interboves ansökan i juni 2002 om exportbidrag för levande nötkreatur, med motiveringen att transporttiden (till sjöss) för dessa djur hade överskridit den föreskrivna transporttiden i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628.

II — Tillämpliga bestämmelser

3. Enligt artikel 33.9 i rådets förordning (EG) nr 1254/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för nötkött [4], skall utbetalningen av exportbidrag för levande djur ske på villkor att bestämmelserna i gemenskapens lagstiftning om djurens välfärd iakttas, särskilt skyddet av djuren under transport.

4. Den 18 mars 1998 antog Europeiska gemenskapernas kommission förordning (EG) nr 615/98 av den 18 mars 1998 om särskilda tillämpningsföreskrifter för systemet med exportbidrag när det gäller levande nötkreaturs välbefinnande vid transport. [5] Förordningen, som antogs på grundval av rådets förordning (EEG) nr 805/68 av den 27 juni 1968 om den gemensamma organisationen av marknaden för nötkött [6], särskilt

1 — Originalspråk: franska.
2 — EGT L 340, s. 17.
3 — EGT L 148, s. 52.
4 — EGT L 160, s. 21.
5 — EGT L 82, s. 19.
6 — EGT L 148, s. 24; svensk specialutgåva, område 3, volym 2, s. 63.

artikel 13.9 i denna [7], och som föregick förordning nr 1254/1999, gällde fram till den 13 april 2003, då den ersattes av kommissionens förordning (EG) nr 639/2003 av den 9 april 2003 om tillämpningsföreskrifter enligt rådets förordning nr 1254/1999 beträffande de krav på djurskydd under transport av levande nötkreatur som gäller för beviljande av exportbidrag [8]. Förordning nr 615/98 tillämpades således på de exportdeklarationer som lämnades in innan förordning nr 639/2003 antogs [9], såsom den deklaration som är aktuell i målet vid den nationella domstolen.

5. I artikel 1 i förordning nr 615/98 föreskrivs att det vid tillämpningen av artikel 13.9 andra stycket i förordning nr 805/68 endast skall utbetalas exportbidrag för levande nötkreatur om det vid transporten av dem till deras första lossning i det tredjeland som är deras slutdestination har tagits hänsyn till bestämmelserna i direktiv 91/628 och bestämmelserna i förordning nr 615/98.

6. Enligt artikel 2.2 i direktiv 91/628 avses med följande:

” …

b) transport: förflyttning av djur som sker med hjälp av ett transportmedel och som inbegriper lastning och lossning av djuren.

…

g) befordran: förflyttningen från avsändningsorten till bestämmelseorten.

h) viloperiod: en sammanhängande tidsperiod under transporten då djuren inte flyttas med hjälp av något transportmedel.

… ”

7. I kapitel I i bilagan till direktiv 91/628 föreskrivs i punkt A. 2 d att djuren skall vattnas och utfodras under transporten med de intervall som anges i kapitel VII i samma bilaga.

7 — Innehållet i artikel 13.9 andra stycket i förordning nr 805/68 är identiskt med innehållet i artikel 33.9 i förordning nr 1254/1999.

8 — EUT L 93, s. 10.

9 — Se artikel 9 i förordning nr 639/2003.

8. Punkt 48 i kapitel VII i bilagan till direktiv 91/628 handlar särskilt om transporttiden och viloperiodens längd. I kapitlet föreskrivs följande:

” …

2. Transporttiden för djur av de arter som avses i punkt 1 får inte överskrida 8 timmar.

3. Den maximala transporttid som avses i punkt 2 får förlängas om det fordon som används för transporten uppfyller följande tilläggsvillkor:

— Tillräckligt mycket strö på fordonets golv.

— Mängden foder ombord på fordonet skall vara anpassad till de transporterade djurarterna och transporttidens längd.

— Möjlighet att nå djuren för inspektion m. m.

— Möjlighet till tillfredsställande ventilation som kan anpassas efter (den inre och yttre) temperaturen.

— Rörliga skiljeväggar för att skapa olika avdelningar.

— Fordonen skall innehålla en anordning som möjliggör anslutning till en vattenledning vid uppehåll.

— De fordon som används för transport av svin skall ombord ha en tillräckligt stor mängd vatten för att vattna djuren under resan.

4. När ett landsvägsfordon som uppfyller villkoren i punkt 3 används, skall intervallen för vattning och utfodring samt transporttidernas och viloperiodernas längd vara som följer:

…

d) Alla andra djur av de arter som anges i punkt 1 [10] skall efter 14 timmars transport få en tillräcklig vilotid på minst en timme, särskilt för att vattnas och om nödvändigt utfodras. Efter denna vilotid kan transporten återupptas under en period av 14 timmar.

5. Efter den fastställda transporttiden skall djuren lastas av, utfodras, vattnas och få en vilotid på minst 24 timmar.

…

7. a) Djuren får inte transporteras sjövägen om den maximala transporttiden överstiger den som anges i punkt 2, utom om de villkor som föreskrivs under 3 och 4 respekteras, med undantag för transporttiderna och viloperioderna.

b) Vid sjötransporter som regelbundet och direkt förbinder två geografiska punkter inom gemenskapen och som sker med fordon som har lastats på båtarna utan att djuren avlastats, skall en vilotid av 12 timmar föreskrivas för djuren efter avlastning i bestämmelsehamnen eller i närheten, utom om sjötransportens varaktighet gör det möjligt att inordna resan i det allmänna schemat i punkterna 2–4.

8. De transporttider som anges i punkterna 3, 4 och 7 b kan i djurens intresse förlängas med två timmar med beaktande framförallt av närheten till bestämmelseorten.”

III — Bakgrunden till målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågorna och förfarandet vid domstolen

9. Den 12 juni 2002 anmälde Interboves hos Hauptzollamt exporten av 33 levande nötkreatur till före detta Förbundsrepubliken Jugoslavien och ansökte med anledning av detta om beviljande av exportbidrag.

10 — Det gäller nötkreatur, med undantag för kalvar.

10. Hauptzollamt nekade bidraget genom beslut av den 23 juli 2003 med motiveringen att Interboves under djurtransporten inte hade iakttagit punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628.

11. I sitt beslut förklarade Hauptzollamt att nötkreaturen, enligt deras granskning av den färdplan som hade lämnats in av Interboves, hade transporterats under sammanlagt 23 timmar, nämligen 14 timmar och 30 minuters sjötransport ombord på ett rorofartyg mellan Bari (Italien) och Igoumenitsa (Grekland) samt 8 timmar och 30 minuters vägtransport till Evzoni, gränsstationen mellan Grekland och tidigare jugoslaviska republiken Makedonien, utan någon vilotid. Mot bakgrund av att det i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628 föreskrivs att det efter 14 timmars transport skall iakttas en vilotid på 12 timmar, efter avlastning i bestämmelsehamnen eller i närheten, för de djur som har transporterats sjövägen mellan två geografiska punkter inom gemenskapen med hjälp av fordon som har lastats på båtarna utan att djuren i fråga har lastats av, nekade Hauptzollamt beviljandet av exportbidrag.

12. Hauptzollamt avslog genom beslut av den 21 juni 2005 Interboves överklagande av beslutet om att neka exportbidrag, eftersom den ansåg att sjötransporten skulle betraktas som en förlängning av vägtransporten och inte, som Interboves hävdat, att denna överfarts varaktighet inte skulle räknas in i transporttiden. Enligt Hauptzollamt skulle, för kontroll av om den totala transporttiden överensstämde med punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628, sjötransporttiden läggas samman med de föregående och efterföljande vägtransporttiderna, vilket i förevarande fall motsvarade 32 timmar och 45 minuter (det vill säga 14 timmar och 30 minuters sjötransport och 18 timmar och 15 minuters vägtransport fram till slutdestinationen).

13. Den 21 juli 2005 väckte Interboves talan om ogiltigförklaring av detta beslut vid Finanzgericht Hamburg och gjorde därvid gällande att bestämmelserna i direktiv 91/628 hade följts.

14. Eftersom Finanzgericht Hamburg ansåg att tvistens lösning var beroende av tolkningen av bestämmelserna i kapitel VII i bilagan till direktiv 91/628, kring vilka det för övrigt kunde finnas vissa oklarheter, beslöt den att vilandeförklara målet och att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Fastställs i punkt 48.7 a … i bilagan till direktiv 91/628 … grundvillkoren för sjötransport (av djur) på så sätt, att

vägtransportperioder före och efter sjötransport i princip inte – om villkoren i punkt 48.3 och 48.4 … i den bilagan är uppfyllda – är kopplade till varandra när djuren transporteras med rorofartyg?

2) Innehåller punkt 48.7 b … i bilagan till direktiv 91/628 … en särskild bestämmelse, för rorofartyg som trafikerar vatten inom gemenskapen, som är tillämplig utöver villkoren i 48.4 d, vilket medför att det endast är när sjötransporttiden strider mot de allmänna bestämmelserna i punkt 48.2– 48.4 … i bilagan till direktivet – det vill säga maximalt 29 timmar enligt punkt 48.4 d – som en ny maximal transporttid på 29 timmar inte börjar gälla, utan djuren i stället skall få en vilotid på 12 timmar, efter det att fartyget ankommit till bestämmelsehamnen?”

15. I enlighet med artikel 23 i stadgan för EG-domstolen har Interboves, Hauptzollamt, den belgiska, den grekiska och den svenska regeringen samt kommissionen inkommit med skriftliga synpunkter. Alla utom Hauptzollamt och den belgiska regeringen, som inte var företrädda, utvecklade sin talan vid förhandlingen den 23 maj 2007.

IV — Bedömning

16. Det bör erinras om att punkt 48 i kapitel VII i bilagan till direktiv 91/628 innehåller bestämmelser om vattnings- och utfodringsintervaller samt transporttidens och viloperiodens längd vid transport av de djurarter som räknas upp i artikel 1.1 a i det direktivet, däribland nötkreatur, med undantag för flygtransporter.

17. I punkt 48.2 i nämnda bilaga anges att transporttiden inte får överskrida 8 timmar. Den får emellertid förlängas om fordonet uppfyller tilläggsvillkoren i punkt 48.3 i samma bilaga. När transportmedlet är ett landsvägsfordon som uppfyller villkoren i nämnda punkt 48.3 – något som den hänskjutande domstolen inte tvivlat på i målet vid den nationella domstolen – skall djuren enligt punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 få *minst* en timmes vila efter 14 timmars transport, särskilt för att utfodras och vattnas, och därefter kan transporten återupptas i 14 timmar. I samma punkt 48.4 d fastställs således den maximala transporttiden till 28 timmar för de landsvägsfordon som uppfyller villkoren i nämnda punkt 48.3.

18. Jag skulle i detta sammanhang vilja påpeka att den allmänna tolkningen, som även den hänskjutande domstolen och vissa av de parter som inkommit med yttranden till

domstolen gjort, enligt vilken det enligt punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 är tillåtet med en maximal transporttid på 29 timmar, endast är en vag tolkning av regeln 14 + 1 + 14 som föreskrivs i den bestämmelsen. [11] Enligt nämnda punkt 48.4 d fastställs nämligen endast en *maximal* vägtransporttid på 28 timmar, med avbrott för *minst* en timmes vila, vilket innebär att dessa båda perioder tillsammans utgör minst 29 timmars transporttid. En transport kan således pågå i till exempel 50 timmar, nämligen två (maximala) transportperioder på 14 timmar vardera, med avbrott för en viloperiod på 22 timmar.

19. När det gäller sjötransport hänvisas i punkt 48.7 a i bilagan till direktiv 91/628 till bestämmelsen i punkt 48.2 (det vill säga maximalt 8 timmars transporttid), utom om de villkor som föreskrivs under punkt 48.3 och 48.4 i samma bilaga respekteras, *med undantag för transporttiderna och viloperioderna*. Det framgår av ordalydelsen i punkt 48.7 a i bilagan till direktiv 91/628 att den kortaste transporttiden på 29 timmar enligt punkt 48.4 d normalt sett inte gäller för sjötransporter. Detta transportsätt skall, såsom alla parter som inkommit med yttranden till domstolen påpekat, åtminstone innefatta transport med ett specialbyggt fartyg som uppfyller bekvämlighetsvillkor som är jämförbara med dem i en ladugård.

11 — Se mitt förslag till avgörande som lades fram den 28 februari 2008 i mål C-207/06, Martin Schwaninger, som är anhängigt vid domstolen (fotnot 7).

20. Vidare anges i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628 att djuren skall få en vilotid på 12 timmar efter avlastning i bestämmelsehamnen eller i närheten vid transporter som regelbundet och direkt förbinder två geografiska punkter inom Europeiska gemenskapen och som sker med fordon som har lastats på båtarna utan att djuren har lastats av (nedan kallat transport med rorofartyg), utom om sjötransportens varaktighet gör det möjligt att inordna resan i det allmänna schemat enligt punkt 48.2– 48.4.

21. Den hänskjutande domstolen har ställt sin första fråga för att i första hand få klarhet i huruvida det är möjligt att betrakta sådan transport med rorofartyg som avses i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628 som sjötransport i den mening som avses i punkt 48.7 a i den bilagan. Vid ett jakande svar och i andra hand vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida två vägtransportperioder inte hänger samman i det fall transporten med rorofartyg sker mellan de båda vägtransportperioderna, såsom det förutsätts i ett likadant färdschema när delen till sjöss sker med ett specialbyggt fartyg för djurtransport.

22. Den hänskjutande domstolen har ställt sin andra fråga för att få klarhet i huruvida djuren skall få en vilotid av 12 timmar i enlighet med nämnda punkt 48.7 b efter en transport med rorofartyg som verkar ha pågått i mer än 14 timmar, vilket ju är den maximala transporttiden enligt punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 före minst en timmes vilotid, eller huruvida en vägtransport på maximalt 28 timmar kan ta vid omedelbart efter avlastningen.

23. För att kunna besvara dessa frågor måste en systematisk och ändamålsenlig tolkning ske av punkt 48 i bilagan till direktiv 91/628 vad gäller transportvillkoren för nötkreatur under en vägtransport, under en transport med rorofartyg och när de transporteras med ett specialbyggt fartyg.

24. I nämnda punkt 48 skiljs transportsätten åt utifrån de kvalitetsgarantier som lämnas vad gäller djurhälsoskyddet, i detta fall för nötkreatur.

25. En vägtransport skall alltså enligt punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 pågå i maximalt 28 timmar medan en sjötransport av nötkreatur med ett specialbyggt fartyg, enligt punkt 48.7 a i samma bilaga, däremot inte omfattas av någon maximal transporttid, eftersom djuren garanteras betydligt bättre transportvillkor.

26. Mellan dessa båda ytterligheter finns transport med rorofartyg, som står i centrum för de tolkningsfrågor som ställts av den hänskjutande domstolen. Fastän nötkreaturen inte lastats ur lastbilen på fartyget, såsom fallet är vid transport med ett specialbyggt fartyg, åtnjuter de villkor som bättre främjar deras hälsa än under en vägtransport genom de tilläggsgarantier som fastställs i punkt 26 i kapitel I i bilagan till direktiv 91/628. Eftersom nötkreatur utsätts för flera sprittningar under en vägtransport föreskrivs i punkt 26 i i det kapitlet fästanordningar för lastbilar, vilka skall begränsa fordonets rörelser under transporten med rorofartyg. Nötkreaturen kan under en vägtransport inte heller utfodras och/eller vattnas förrän under ett stopp, vilket däremot kan ske under en överfart, i enlighet med punkt 26 iii.

27. Utan att jag vill föregripa svaret på tolkningsfrågorna framgår det att gemenskapslagstiftaren har framhållit den särskilda karaktär som utmärker transporter med rorofartyg, genom att det i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628 också har införts ad hoc-bestämmelser, däribland bestämmelser om transporttiden, i vilka hänsyn

tagits till kvalitetskrav för sådan transport. Jag skall längre fram i detta förslag till avgörande behandla hur dessa krav inverkar på fastställelsen av transporttiden för rorofartyg.

28. Till följd av omnämnandet i punkt 26 i föreliggande förslag till avgörande av punkt 26 i kapitel I i bilagan till direktiv 91/628 kan jag således omedelbart besvara den första tolkningsfrågans första del på det sättet att det inte råder någon tvekan om att transport med rorofartyg skall betraktas som sjötransport. Som jag redan haft anledning att påpeka i mitt förslag till avgörande i det ovannämnda målet Martin Schwaninger tillhör transport med rorofartyg sjötransporten, trots dess särskilda karaktär. [12] För övrigt avses i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628 med detta transportsätt ”sjötransport”.

29. Jag tror därför att det utan någon större tvekan går att hävda att det i nämnda punkt 48.7 a fastställs allmänna bestämmelser för sjötransport, däri inbegripet transport med rorofartyg. Av detta följer att den nämnda bestämmelsen skall tillämpas på alla slags sjötransporter som uppfyller villkoren i punkt 48.2–48.4, med undantag för transporttider och viloperioder.

12 — Punkt 26.

30. För att kunna ge ett fullständigt svar på den hänskjutande domstolens första fråga återstår det att klarlägga om vägtransportperioderna före och efter transporten med rorofartyg hänger samman med varandra.

31. Klaganden vid den nationella domstolen och kommissionen anser att de båda vägtransportperioderna *aldrig* hänger samman. Den svenska regeringen menar däremot att de *alltid* hänger samman, eftersom det rör sig om en enda oavbruten resa. Den svenska regeringen har även påpekat att endast deras synsätt överensstämmer med syftet med direktiv 91/628.

32. Jag anser att den fråga som ställts inte kan få ett så kategoriskt svar. Som jag kommer att visa nedan måste behovet av att räkna samman de båda vägtransportperioderna faktiskt bedömas utifrån hur länge transporten med rorofartyg pågått, det vill säga huruvida transporten uppnår den föreskrivna transporttiden i punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628.

33. Jag har redan påpekat att transport med rorofartyg har en särskild karaktär, även om den betecknas som sjötransport. Gemenskapslagstiftaren har framhållit denna karaktär genom införandet av bestämmelserna i direktiv 91/628, särskilt i punkt 48.7 b i bilagan till detta. Hänvisningen i den bestämmelsen *in fine* till det allmänna schemat i punkt 48.2–48.4 i nämnda bilaga innebär härvid, till skillnad från bestämmelserna om sjötransport i allmänhet (punkt 48.7 a), att den totala transporttiden på 28 timmar som föreskrivs i punkt 48.4 d i samma bilaga har betydelse om det gäller en nötkreaturstransport med ett rorofartyg. Det skall dock påpekas att viloperioden i nämnda punkt 48.4 d inte har någon betydelse vid en sjötransport. Oavsett om det gäller specialbyggda djurtransportfartyg eller rorofartyg kan djuren fortsatt vattnas och/eller utfodras: i det första fallet tack vare förhållanden som liknar dem vid en ladugård och i det andra fallet genom förekomsten och efterlevnaden av bestämmelserna i punkt 26 iii) i kapitel I i bilagan till direktiv 91/628, genom vilka det är möjligt att garantera att djuren vattnas och utfodras.

34. Av detta följer att djuren enligt nämnda punkt 48.7 b skall få en viloperiod på 12 timmar i bestämmelsehamnen, när en 28 timmar lång transportperiod med rorofartyg har skett. Det skall härvid förtydligas att de 12 timmar som föreskrivs i denna bestämmelse har samma ”neutraliseringsfunktion” för de transportperioder som föregår denna vila som den 24 timmarsperiod enligt punkt 48.5 i bilagan till direktiv 91/628 som gäller för vägtransporter. Detta innebär att en ny transportperiod kan påbörjas efter den viloperiod av 12 timmar som följer på en transport med rorofartyg som pågått i mer än 28 timmar.

35. Denna tolkning av vilken funktion den 12 timmar långa viloperioden har bekräftas dels av ordalydelsen i punkt 48.7 b i bilagan till direktiv 91/628, som inte hänvisar till punkt 48.5 i den bilagan, dels av den karaktär som är utmärkande för transporten med rorofartyg som, vilket redan klart och tydligt har uttryckts, innebär att de kvalitativa transportvillkor som erbjuds bättre främjar djurens hälsa än vid en vägtransport.

36. Om transporten med rorofartyg sker mellan två vägtransportperioder, vilket är den situation som den hänskjutande domstolen syftar på, är sambandet mellan dessa båda sistnämnda, enligt min mening, beroende av under hur lång tid transporten med rorofartyget pågått.

37. Om transporten med rorofartyget uppnår den maximala transporttiden på 28 timmar, neutraliserar viloperioden på 12 timmar, som nötkreaturen skall få, tidsåtgången för alla föregående transportsätt.

38. Om transporten med rorofartyg inte uppnår den maximala transporttiden på 28 timmar måste de båda vägtransportperioderna hänga samman med anledning av syftet med direktiv 91/628, nämligen att skydda djurens hälsa under transporten. Att i ett sådant fall i likhet med kommissionen försvara den tolkning, enligt vilken vägtransportperioderna inte hänger samman innebär faktiskt att en transportperiod med rorofartyg behandlas mer fördelaktigt än en viloperiod. Efter en viloperiod på 20 timmar som föregås av en vägtransporttid på 14 timmar får den efterföljande vägtransportperioden inte vara längre än 14 timmar enligt det allmänna schemat i punkt 48.4 d i bilagan till nämnda direktiv, men om man i ett liknande fall medger att en maximal transportperiod på 28 timmar skulle vara möjlig efter en transport med rorofartyg på 20 timmar, utan att ta hänsyn till den vägtransporttid som föregått transporttiden till sjöss, skulle detta innebära att man felbedömer syftet med direktiv 91/628 att i möjligaste mån minska långväga transporter av djur och således begränsa transporttiden med hänsyn till deras välbefinnande. Vikten av detta syfte har för övrigt upprepats av domstolen i domen av den 23 november 2006 i det ovannämnda målet ZVK [13] i samband med tolkningen av begreppet ”transport” enligt direktiv 91/628.

39. Den tolkning som går ut på att länka samman vägtransportperioderna med hänsyn till transporttiden med rorofartyg leder till att ett proportionerligt skydd för djuren säkerställs under transporten, genom att en anhopning av långa transporttider i möjligaste mån begränsas. Jag anser att en sådan tolkning stämmer med det syfte gemenskapslagstiftaren har velat uppnå, det vill säga ett likvärdigt skydd för djuren under transporten av dem, med hänsyn till de olika kvalitetskraven för varje transportsätt, på så sätt att det införs bestämmelser som är anpassade till vart och ett av dessa transportsätt, och då särskilt bestämmelser om transporttid.

40. Följaktligen anser jag att den svenska regeringens uppfattning, enligt vilken man för att garantera upprätthållandet av djurhälsoskyddet måste ansе att det handlar om en enda *oavbruten* resa, inte kan motiveras. Även om man måste medge att transporten sker under en enda resa [14], består denna resa emellertid av flera olika transportsätt som omfattas av bestämmelser som också är olika. För övrigt verkar det genom den svenska regeringens argumentation införas en diskriminerande

13 — Dom av den 23 november 2006 i mål C-300/05, ZVK (REG 2006, s. I-11169), punkt 19.

14 — Jag erinrar om att befordran, enligt artikel 2 g i direktiv 91/628, definieras som ”förflyttningen från avsändningsorten till bestämmelseorten”.

behandling av vissa transportsätt, i detta fall av sjötransporten, genom att man bortser från själva syftet med direktiv 91/628.

41. Jag kan således varken samtycka till den ståndpunkt som bland annat kommissionen intagit, enligt vilken vägtransportperioderna före och efter transportperioden med rorofartyg aldrig hänger samman eller till den svenska regeringens ståndpunkt, enligt vilken dessa perioder alltid hänger samman när det gäller en enda oavbruten resa. Däremot anser jag att man bör besvara den andra delen av den hänskjutande domstolens första fråga så, att sambandet mellan den vägtransportperiod som föregår och den som följer efter en transportperiod med rorofartyg är beroende av huruvida den totala transporttid som föreskrivs i punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 uppnås, enligt hänvisningen i punkt 48.7 b i nämnda bilaga.

42. Min bedömning ovan och det svar jag just gett på den första frågan kan i huvudsak även läggas till grund för besvarandet av den hänskjutande domstolens andra fråga.

43. Jag vill härvid erinra om att den nationella domstolen har ställt sin andra fråga för att få klarhet i huruvida djuren, efter en transport med rorofartyg som verkar längre än 14 timmar, det vill säga den maximala transporttiden enligt nämnda punkt 48.4 d, skall få vila i tolv timmar enligt nämnda punkt 48.7 b eller huruvida en vägtransport kan ta vid direkt efter avlastningen för en maximal transporttid på 28 timmar.

44. Som jag tidigare påpekat kan en ny transportperiod påbörjas efter en transport med rorofartyg som inte uppnår den maximala transporttiden på 28 timmar, dock med hänsyn till om det eventuellt förekommit en vägtransportperiod före transporten med rorofartyget.

45. I förevarande fall framgår det av beslutet om hänskjutande att den vägtransport som föregått transporten med rorofartyg har neutraliserats genom en viloperiod på mer än 24 timmar (i enlighet med punkt 48.5 i bilagan till direktiv 91/628) och att frågan vid den hänskjutande domstolen gäller huruvida en ny transportperiod kan påbörjas efter en transport med rorofartyg som påstås ha varit för lång (14 timmar och 30 minuter). Såsom min redogörelse i samband med den första tolkningsfrågan har visat kan en vägtransport ta vid omedelbart efter rorofartygens ankomst till bestämmelsehamnen om överfarten inte har uppnått 28 timmar. Den invändning som jag har framställt ovan angående nödvändigheten av att koppla ihop vägtransportperioderna har inte heller någon relevans i målet vid den nationella domstolen, på grund av neutraliseringen av den vägtransportperiod som föregår transporten med rorofartyget.

46. Jag vill för säkerhets skull tillägga att den hänskjutande domstolens alternativ, som går ut på att man tillämpar en viloperiod på 12 timmar efter en transportperiod med rorofartyg på 14 timmar, måste underkännas, inte enbart av det skäl som jag just lagt fram utan också av andra skäl som hänger samman med den systematiska tolkningen av direktiv 91/628. En sådan tolkning skulle innebära att en vägtransport på 14 timmar, som enligt punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 endast skall åtföljas av en vilotid ”på minst en timme”, behandlas mer fördelaktigt än en transport med rorofartyg, som skall åtföljas av en vilotid på 12 timmar, fastän detta sistnämnda transportsätt garanterar djuren kvalitativa transportvillkor som är mer främjande för deras hälsa än en vägtransport. [15]

47. Mot bakgrund av ovanstående föreslår jag att tolkningsfrågorna skall besvaras på följande sätt: För det första fastställs i punkt 48.7 a i bilagan till direktiv 91/628 grundvillkoren för sjötransport, däri inbegripet transport med rorofartyg enligt punkt 48.7 b i den bilagan. För det andra är sambandet mellan den vägtransportperiod som föregår och den som följer efter en transportperiod med rorofartyg beroende av huruvida den maximala transporttid som fastställs i punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628 uppnås, enligt hänvisningen i punkt 48.7 b i nämnda bilaga till direktiv 91/628. När transporten med rorofartyg inte uppnår den maximala transporttiden på 28 timmar, kan således en vägtransportperiod påbörjas omedelbart vid ankomsten till bestämmelsehamnen. För att beräkna denna periods längd i enlighet med direktiv 91/628 skall hänsyn tas till längden på den vägtransportperiod som föregått transporten med rorofartyg, om inte en viloperiod på minst 24 timmar, med tillämpning av punkt 48.5 i bilagan till direktiv 91/628, har neutraliserat den vägtransportperiod som föregått sjötransporten. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att bedöma huruvida den aktuella transporten i målet vid den nationella domstolen uppfyller ovannämnda villkor.

15 — Se även, för ett liknande resonemang, mitt ovannämnda förslag till avgörande i målet Martin Schwaninger (punkterna 31–35).

V — Förslag till avgörande

48. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar de tolkningsfrågor som Finanzgericht Hamburg ställt på följande sätt:

1) Punkt 48.7 a i bilagan till rådets direktiv 91/628/EEG av den 19 november 1991 om skydd av djur vid transport, och ändring av direktiven 90/425/EEG och 91/496/EEG, i dess lydelse enligt rådets direktiv 95/29/EG av den 29 juni 1995, skall tolkas så, att grundvillkoren för sjötransport fastställs i denna, däri inbegripet transport som regelbundet och direkt förbinder två geografiska punkter inom Europeiska gemenskapen och som sker med fordon som har lastats på båtarna utan att djuren har lastats av enligt punkt 48.7 b i nämnda bilaga.

2) Sambandet mellan den vägtransportperiod som föregår och den som följer efter en period avseende transport som regelbundet och direkt förbinder två geografiska punkter inom Europeiska gemenskapen och som sker med fordon som har lastats på båtarna utan att djuren har lastats av är beroende av huruvida den maximala transporttid som fastställs i punkt 48.4 d i bilagan till direktiv 91/628, i dess lydelse enligt direktiv 95/29, uppnås, enligt hänvisningen i punkt 48.7 b i samma bilaga.

   När den transport som regelbundet och direkt förbinder två geografiska punkter inom Europeiska gemenskapen och som sker med fordon som har lastats på båtarna utan att djuren har lastats av inte uppnår den maximala transporttiden på 28 timmar, kan således en vägtransportperiod påbörjas omedelbart vid ankomsten till bestämmelsehamnen. För att beräkna denna periods längd i enlighet med direktiv 91/628, i dess lydelse enligt direktiv 95/29, skall hänsyn tas till längden på den vägtransportperiod som föregått den transport som regelbundet och direkt förbinder två geografiska punkter inom Europeiska gemenskapen och som sker med fordon som har lastats på båtarna utan att djuren har lastats av, om inte en viloperiod på minst 24 timmar, med tillämpning av punkt 48.5 i bilagan till nämnda direktiv, har neutraliserat den vägtransportperiod som föregått sjötransporten.

   Det ankommer på den hänskjutande domstolen att bedöma huruvida den aktuella transporten i målet vid den nationella domstolen uppfyller ovannämnda villkor.