OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
PAOLA MENGOZZIEGO
przedstawiona w dniu 13 marca 2008 r. [1]

I — Wprowadzenie

1. W ramach niniejszego postępowania prejudycjalnego Finanzgericht Hamburg (Niemcy) zwraca się do Trybunału o dokonanie wykładni pkt 48 ppkt 7 lit. a) i b) załącznika do dyrektywy Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniającej dyrektywy 90/425/EWG oraz 91/496/EWG [2], w brzmieniu ustalonym dyrektywą Rady 95/29/WE z dnia 29 czerwca 1995 r. [3] (zwaną dalej „dyrektywą 91/628").

2. Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką Interboves GmbH (zwaną dalej „Interboves") a Hauptzollamt Hamburg-Jonas (zwanym dalej „Hauptzollamt") w związku z oddaleniem przez ten organ wniosku o przyznanie refundacji wywozowej do wywozu żywego bydła, złożonego w czerwcu 2002 r., ze względu na przekroczenie dopuszczalnego czasu transportu (morskiego) zwierząt przewidzianego w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628.

II — Ramy prawne

3. Artykuł 33 ust. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1254/1999 z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie wspólnej organizacji rynku wołowiny i cielęciny [4],uzależnia wypłatę refundacji wywozowej do wywozu żywych zwierząt od przestrzegania przepisów prawa wspólnotowego dotyczących dobra zwierząt oraz w szczególności ochrony zwierząt podczas transportu.

4. W dniu 18 marca 1998 r. Komisja Wspólnot Europejskich przyjęła rozporządzenie (WE) nr 615/98 ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące przyznania refundacji wywozowych odnośnie do ochrony żywego bydła podczas transportu [5]. Rozporządzenie to — przyjęte na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 805/68 z dnia 27 czerwca 1968 r. w sprawie wspólnej organizacji rynku wołowiny i cielęciny [6], a w szczególności

1 — Język oryginału: francuski.
2 — Dz.U. L 340, s. 17.
3 — Dz.U. L 148, s. 52.
4 — Dz.U. L 160, s. 21.
5 — Dz.U. L 82, s. 19.
6 — Dz.U. L 148 s. 24

art. 13 ust. 9 tego ostatniego [7], które poprzedzało rozporządzenie nr 1254/1999 — pozostawało w mocy do dnia 13 kwietnia 2003 r., kiedy to zostało zastąpione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 639/2003 z dnia 9 kwietnia 2003 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia nr 1254/1999 w odniesieniu do wymagań dotyczących przyznania refundacji wywozowych związanych z ochroną żywego bydła w czasie transportu [8]. Rozporządzenie nr 615/98 miało zatem zastosowanie do deklaracji wywozowych złożonych przed przyjęciem rozporządzenia nr 639/2003 [9], w tym także deklaracji będącej przedmiotem sprawy przed sądem krajowym.

5. Artykuł 1 rozporządzenia nr 615/98 stanowi, że w ramach stosowania art. 13 ust. 9 akapit drugi rozporządzenia nr 805/68 wypłata refundacji wywozowych do wywozu żywego bydła jest uzależniona od tego, czy podczas transportu zwierząt, do chwili ich pierwszego wyładunku w państwie trzecim przeznaczenia, przestrzegano przepisów dyrektywy 91/628 i rozporządzenia nr 651/98.

6. Zgodnie z art. 2 ust. 2 dyrektywy 91/628 obowiązują następujące definicje:

„[…]

b) »transport«, wszelkie przemieszczanie zwierząt odbywające się przy użyciu środka transportu, które obejmuje załadunek i wyładunek zwierząt;

[…]

g) »przewóz«, transport z miejsca wyruszenia do miejsca przeznaczenia;

h) »okres odpoczynku«: nieprzerwany okres czasu w ciągu podróży, w trakcie którego zwierzęta nie są przemieszczane środkami transportu;

[…]”.

7. Rozdział I załącznika do dyrektywy 91/628 przewiduje w sekcji A pkt 2 lit. d), iż podczas transportu zwierzęta muszą otrzymywać wodę i odpowiednią karmę w odstępach czasu określonych w rozdziale VII załącznika.

7 — Treść art. 13 ust. 9 akapit drugi rozporządzenia nr 805/68 była identyczna z treścią art. 33 ust. 9 rozporządzenia nr 1254/1999.
8 — Dz.U. L 93, s. 10.
9 — Zobacz art. 9 rozporządzenia nr 639/2003.

8. Rozdział VII pkt 48 załącznika do dyrektywy 91/628 dotyczy w szczególności czasu trwania przewozu i okresów odpoczynku. Rozdział ten przewiduje:

„[…]

2. Czasy podróży dla zwierząt należących do gatunków określonych w pkt 1 nie przekraczają ośmiu godzin.

3. Maksymalny czas podróży w pkt 2 [przewozu przewidziany w pkt 2] może zostać przedłużony, w przypadku gdy pojazd transportujący spełnia następujące dodatkowe wymogi:

— istnieje odpowiednie wyścielenie podłogi pojazdu,

— pojazd transportujący przewozi odpowiednią karmę dla gatunków zwierząt oraz dla czasu trwania podróży,

— istnieje bezpośredni dostęp do zwierzęcia,

— istnieje odpowiednia wentylacja, która może zostać dostosowana do temperatur (wewnątrz jak i na zewnątrz),

— istnieją ruchome panele umożliwiające tworzenie oddzielnych przegród,

— pojazdy są wyposażone w podłączenia do dostarczenia wody w czasie postoju,

— przewożona jest wystarczająca ilość wody do celów pojenia w trakcie podróży.

4. Odstępy czasu między pojeniem i karmieniem, czasy trwania podróży oraz okresy odpoczynku w przypadku wykorzystywania pojazdów drogowych, które spełniają wymogi pkt 3, są zdefiniowane w następujący sposób:

[…]

d) Wszystkim pozostałym zwierzętom należącym do gatunków określonych w pkt 1 [10] należy zapewnić po 14 godzinach podróży, okres odpoczynku trwający przynajmniej jedną godzinę, wystarczający dla nich w szczególności na podanie płynów oraz, jeżeli jest to konieczne, na karmienie. Po tym okresie mogą być transportowane przez dalsze 14 godzin.

5. Po ustanowionym czasie podróży, zwierzęta muszą zostać rozładowane, nakarmione i napojone oraz odpoczywać przez przynajmniej 24 godziny.

[…]

7. a) Zwierząt nie wolno transportować środkami transportu morskiego jeżeli maksymalne czasy trwania podróży przekraczają okresy ustanowione w pkt 2, chyba że warunki ustanowione w pkt 3 i 4, z wyjątkiem czasów trwania podróży oraz okresów odpoczynku są spełnione.

b) W przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty, przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, należy zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu chyba że czas trwania podróży na morzu jest taki, że podróż może zostać objęta ogólnym programem w ramach pkt 2–4.

8. Dla dobra zwierząt, czasy trwania podróży w [ppkt] 3, 4 i [ppkt] 7 lit. b) mogą zostać przedłużone o 2 godziny, biorąc pod uwagę w szczególności bliskość miejsca przeznaczenia.

[…]”.

10 — Dotyczy to bydła z wyjątkiem cieląt.

III — Stan faktyczny w sprawie przed sądem krajowym, pytania prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

9. W dniu 12 czerwca 2002 r. spółka Interboves zgłosiła w Hauptzollamt wywóz 33 sztuk żywego bydła do byłej Federalnej Republiki Jugosławii i wniosła o przyznanie z tego tytułu refundacji wywozowej.

10. Decyzją z dnia 23 lipca 2003 r. Hauptzollamt odmówił przyznania refundacji, powołując się na fakt, iż podczas transportu zwierząt spółka Interboves naruszyła pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628.

11. W swej decyzji Hauptzollamt wyjaśnił, iż z dokonanej przez niego analizy planu trasy przedstawionego przez spółkę Interboves wynika, że bydło było transportowane przez 23 godziny, to jest przez 14 godzin i 30 minut drogą morską na pokładzie promu typu ro-ro pomiędzy Bari (Włochy) i Igoumenitsą (Grecja) oraz 8 godzin i 30 minut drogą lądową do Evzoni, przejścia granicznego między Grecją i byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, bez jakiegokolwiek okresu odpoczynku. Mając na uwadze fakt, iż zgodnie z pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 po 14 godzinach transportu należy po wyładunku zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu, w przypadku transportu morskiego zwierząt między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, Hauptzollamt odmówił przyznania refundacji.

12. Decyzją z dnia 21 czerwca 2005 r. Hauptzollamt oddalił odwołanie spółki Interboves od decyzji o odmowie przyznania refundacji wywozowej, stwierdzając, iż czas przeprawy promem należy uznać za przedłużenie transportu drogowego, a nie — jak twierdziła Interboves — że nie należy wliczać go do czasu transportu. Zdaniem Hauptzollamt, chcąc ustalić, czy łączny czas transportu odpowiada wymogom przewidzianym w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628, należy zsumować czas transportu morskiego oraz poprzedzający go i następujący po nim czas transportu drogowego. W niniejszym przypadku łączny czas transportu wynosiłby 32 godziny i 45 minut (to jest 14 godzin i 30 minut transportu morskiego oraz 18 godzin i 15 minut transportu drogowego do miejsca przeznaczenia).

13. W dniu 21 lipca 2005 r. spółka Interboves wniosła skargę o stwierdzenie nieważności tej decyzji do Finanzgericht Hamburg, w której podniosła, iż jej działania były zgodne z dyrektywą 91/628.

14. Uznając, że rozstrzygnięcie sporu zależy od wykładni przepisów rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628, których interpretacja może budzić wątpliwości, Finanzgericht Hamburg postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pkt 48 ppkt 7 lit. a) […] załącznika do dyrektywy 91/628 […] określa podstawowy wymóg dotyczący transportu morskiego (zwierząt) w taki sposób, że

co do zasady — o ile spełnione są wymogi określone w pkt 48 ppkt 3 i 4 […] wyżej wymienionego załącznika — również w przypadku transportu zwierząt na tzw. promach typu ro-ro czasy transportu drogowego poprzedzającego transport morski i następującego po nim nie są ze sobą powiązane?

2) Czy pkt 48 ppkt 7 lit. b) […] załącznika do dyrektywy 91/628 […] zawiera przepis szczególny mający zastosowanie do promów typu ro-ro pływających we Wspólnocie, który stosuje się łącznie z wymogami określonymi w pkt 48 ppkt 4 lit. [d)] z takim skutkiem, że po przybyciu promu do portu przeznaczenia nie zaczyna biegu nowy maksymalny czas transportu wynoszący 29 godzin i konieczne jest zapewnienie 12-godzinnego okresu odpoczynku tylko wtedy, gdy czas transportu morskiego nie odpowiadał zasadom ogólnym zawartym w pkt 48 ppkt 2–4 […] załącznika do dyrektywy dotyczącym maksymalnego czasu wynoszącego — zgodnie z pkt 48 ppkt 4 lit. d) — 29 godzin?".

15. Zgodnie z art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości spółka Interboves, Hauptzollamt, rządy: belgijski, grecki i szwedzki oraz Komisja przedłożyły uwagi na piśmie. Ich wystąpienia zostały wysłuchane na rozprawie, która odbyła się w dniu 23 maja 2007 r., z wyjątkiem Hauptzollamt i rządu belgijskiego, które nie były na niej reprezentowane.

IV — Analiza

16. Należy przypomnieć, iż w rozdziale VII (pkt 48) załącznika do dyrektywy 621/98 ustalono zasady dotyczące odstępów czasu między pojeniem i karmieniem, czasu trwania przewozu i okresów odpoczynku gatunków zwierząt wymienionych w art. 1 ust. 1 lit. a), w tym bydła, podczas transportu, z wyłączeniem transportu lotniczego.

17. Zgodnie z pkt 48 ppkt 2 tego załącznika czas przewozu nie powinien przekraczać ośmiu godzin. Może on jednak zostać przedłużony, w przypadku gdy pojazd spełnia dodatkowe wymogi przewidziane w pkt 48 ppkt 3 załącznika. I tak w odniesieniu do sytuacji, gdy środkiem transportu jest pojazd drogowy spełniający wymogi przewidziane w pkt 48 ppkt 3 — co do czego sąd krajowy nie ma wątpliwości w zawisłej przed nim sprawie — pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628 stanowi, że po 14 godzinach transportu zwierzętom należy zapewnić okres odpoczynku trwający *przynajmniej* jedną godzinę, wystarczający w szczególności na pojenie i karmienie, po którym mogą być one transportowane przez dalsze 14 godzin. Punkt 48 ppkt 4 lit. d) ustanawia zatem maksymalny 28-godzinny czas transportu dla pojazdów drogowych spełniających wymogi przewidziane w pkt 48 ppkt 3.

18. W tym kontekście pragnę uściślić, iż ogólnie przyjęta interpretacja, do której odwołał się sąd krajowy i niektóre ze stron w uwagach przedstawionych Trybunałowi,

zgodnie z którą przepis pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628 zezwala na maksymalny 29-godzinny czas transportu, jest nieprecyzyjną interpretacją reguły 14 + 1 + 14 przewidzianej w tym przepisie [11]. Zasada wyrażona w pkt 48 ppkt 4 lit. d) ustanawia bowiem jedynie *maksymalny* 28-godzinny okres transportu drogowego podzielony *minimalnym* godzinnym okresem odpoczynku, w wyniku czego powstają dwa okresy stanowiące łącznie *minimalny* 29-godzinny czas przewozu. W konsekwencji czas przewozu mógłby wynosić np. 50 godzin będących sumą dwóch (maksymalnych) okresów transportu trwających 14 godzin każdy i oddzielającego je 22-godzinnego okresu odpoczynku.

19. W odniesieniu do transportu morskiego pkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy 91/628 odsyła do normy ustanowionej w pkt 48 ppkt 2 (zgodnie z którą maksymalny czas transportu wynosi osiem godzin), chyba że zostaną spełnione warunki przewidziane w pkt 48 ppkt 3 i 4 tego aneksu *z wyjątkiem czasu przewozu i okresów odpoczynku.* Z samej treści pkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy 91/628 wynika, że minimalny 29-godzinny czas przewozu przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d) nie ma co do zasady zastosowania do transportu morskiego. Ten rodzaj transportu obejmuje przynajmniej — jak wskazały wszystkie strony, które przedstawiły Trybunałowi uwagi — transport specjalnym promem zapewniającym warunki odpowiadające tym, jakie istnieją w oborach (powszechnie określanym jako „statek do przewozu żywego inwentarza").

11 — Zobacz moją opinię przedstawioną w dniu 28 lutego 2008 r. w zawisłej przed Trybunałem sprawie C-207/07 Schwaninger Martin (przypis nr 7).

20. Ponadto w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 uściślono, że w przypadku transportu morskiego stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty Europejskiej, przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt (zwanego dalej „transportem promem typu ro-ro"), należy zapewnić zwierzętom 12-godzinny okres odpoczynku w porcie przeznaczenia lub jego najbliższym otoczeniu, chyba że czas trwania transportu morskiego jest taki, że przewóz może zostać objęty zasadami ogólnym określonymi w pkt 48 ppkt 2–4.

21. W ramach pierwszego pytania prejudycjalnego sąd krajowy rozważa w istocie i w pierwszej kolejności możliwość zakwalifikowania transportu promem typu ro-ro, o którym mowa w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628, jako transportu morskiego w rozumieniu pkt 48 ppkt 7 lit. a) tego załącznika. W wypadku udzielenia odpowiedzi pozytywnej i w drugiej kolejności sąd krajowy pragnie ustalić, czy jeśli transport promem typu ro-ro ma miejsce pomiędzy dwoma okresami transportu drogowego, okresy te nie są ze sobą powiązane, co sąd zakłada w odniesieniu do przewozu odbywającego się zgodnie z identycznym planem w sytuacji, gdy w morskiej części transportu wykorzystuje się statek do przewozu żywego inwentarza.

22. Poprzez pytanie drugie sąd krajowy zmierza w istocie do ustalenia, czy po transporcie promem typu ro-ro, którego czas zdaje się przekraczać 14 godzin, a więc maksymalny okres transportu przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628, do chwili odpoczynku trwającego przynajmniej godzinę, konieczne jest zapewnienie zwierzętom 12 godzin odpoczynku na podstawie pkt 48 ppkt 7 lit. b), czy też transport drogowy może mieć miejsce natychmiast po wyładunku i trwać maksymalnie 28 godzin.

23. Aby odpowiedzieć na te pytania, należy zastosować wykładnię systemową i celowościową pkt 48 załącznika do dyrektywy 91/628 w odniesieniu do warunków przewozu bydła w transporcie drogowym, w transporcie promem typu ro-ro i w sytuacji, gdy jest ono transportowane na pokładzie statku do przewozu żywego inwentarza.

24. Punkt 48 załącznika do dyrektywy 91/628 wprowadza rozróżnienie środków transportu ze względu na charakteryzujące je warunki jakościowe z punktu widzenia ochrony zdrowia zwierząt, w tym przypadku bydła.

25. I tak, podczas gdy maksymalny czas transportu drogowego przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628 wynosi 28 godzin, dla transportu morskiego bydła przy użyciu statku do przewozu żywego inwentarza, o którym mowa w pkt 48 ppkt 7 lit. a), nie przewidziano żadnego czasu maksymalnego z uwagi na fakt, iż zapewnia on zwierzętom dużo lepsze warunki przewozu.

26. Transport promem typu ro-ro — będący głównym zagadnieniem poruszanym w pytaniach prejudycjalnych postawionych przez sąd krajowy — znajduje się gdzieś pomiędzy tymi dwiema skrajnościami. Albowiem choć bydło nie jest wyładowywane z samochodu ciężarowego na prom, jak ma to miejsce w przypadku transportu statkiem do przewozu żywego inwentarza, to zapewnia mu się warunki, w których ich zdrowie jest chronione lepiej niż w transporcie drogowym ze względu na dodatkowe gwarancje zawarte w pkt 26 rozdziału I załącznika do dyrektywy 91/628. Podczas gdy w transporcie drogowym bydło narażone jest na ciągłe drgania pojazdu, pkt 26 ppkt i) tego rozdziału przewiduje system mocowania samochodów ciężarowych, który ogranicza ruchy pojazdu podczas transportu promem typu ro-ro. Podobnie w przeciwieństwie do transportu drogowego, gdzie bydło może być karmione lub pojone jedynie w trakcie postoju, podczas przeprawy zgodnie z pkt 26 ppkt iii) możliwe jest ciągłe karmienie i pojenie.

27. Nie przesądzając odpowiedzi na pytania prejudycjalne, wydaje się, że prawodawca wspólnotowy uwzględnił specyfikę transportu promem typu ro-ro, przewidując — również w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 — uregulowania ad hoc dotyczące między innymi czasu transportu i uwzględniające charakteryzujące go warunki jakościowe.

W dalszej części niniejszej opinii zbadam wpływ tych warunków na określanie czasu transportu promem typu ro-ro.

28. Biorąc pod uwagę powyższe, przywołanie w pkt 26 niniejszej opinii pkt 26 rozdziału I załącznika do dyrektywy 91/628 prowadzi mnie bezpośrednio do udzielenia odpowiedzi na pierwszą część pierwszego pytania prejudycjalnego o takiej treści, iż nie ulega wątpliwości, że transport promem typu ro-ro należy uznać za transport morski. Jak bowiem miałem już okazję stwierdzić w ww. opinii w sprawie Schwaninger Martin, transport promem typu ro-ro mimo swojej specyfiki pozostaje jednak transportem morskim [12]. Co więcej pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628 określa ten rodzaj transportu jako „transport morski".

29. Sądzę więc, że bez większych wątpliwości można stwierdzić, iż pkt 48 ppkt 7 lit. a) przewiduje ogólne uregulowania dotyczące transportu morskiego, w tym także transportu promem typu ro-ro. W związku z tym powyższy przepis ma zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu morskiego, które odpowiadają warunkom przewidzianym w pkt 48 ppkt 2–4, z wyjątkiem czasu przewozu i okresów odpoczynku.

12 — Punkt 26.

30. Aby udzielić odpowiedzi na całe pierwsze pytanie sądu krajowego, należy ustalić, czy okresy transportu drogowego poprzedzającego transport promem typu ro-ro i następującego po nim są ze sobą powiązane.

31. W tym zakresie skarżąca w sprawie przed sądem krajowym i Komisja bronią tezy jakoby te dwa okresy transportu drogowego nie były *nigdy* ze sobą powiązane. Rząd szwedzki utrzymuje natomiast, że są one *zawsze* powiązane, gdyż składają się na jeden nieprzerwany przewóz. Rząd ten dodaje, że jedynie takie twierdzenie jest zgodne z celem dyrektywy 91/628.

32. W moim odczuciu na zadane pytanie nie można udzielić aż tak kategorycznej odpowiedzi. Krótko mówiąc, jak wykażę poniżej, to czy omawiane dwa okresy transportu drogowego należy sumować, zależy od czasu trwania transportu promem typu ro-ro, a zatem od tego, czy czas takiego transportu przekracza czy też nie czas przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628.

33. Jak już wcześniej wskazałem, transport promem typu ro-ro, choć jest transportem morskim, posiada pewne szczególne cechy. Zostały one uwzględnione przez prawodawcę wspólnotowego w przepisach dyrektywy 91/628, w szczególności w pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do tej dyrektywy. W tym zakresie zawarte w końcowej części tego przepisu odesłanie do ogólnych ram określonych w pkt 2–4 załącznika implikuje, że w przeciwieństwie do zasad mających zastosowanie do transportu morskiego w ogólności [pkt 48 ppkt 7 lit. a)] maksymalny 28-godzinny czas transportu przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d) stosuje się do transportu bydła promem typu ro-ro. Należy jednak zauważyć, że w transporcie morskim okres odpoczynku, o którym mowa w pkt 48 ppkt 4 lit. d), jest pozbawiony znaczenia. Zarówno bowiem na pokładzie statków do przewozu żywego inwentarza, jak i promów typu ro-ro, zwierzęta mogą nadal być pojone lub karmione: w pierwszym przypadku dzięki warunkom przypominającym warunki w oborach, a w drugim — w związku z istnieniem i stosowaniem przepisów pkt 26 iii) rozdziału I załącznika do dyrektywy 91/628, które umożliwiają zapewnienie zwierzętom pojenia i karmienia.

34. W rezultacie jeśli transport promem typu ro-ro trwa 28 godzin, zwierzętom zapewnia się po przybyciu do portu przeznaczenia okres odpoczynku trwający 12 godzin, zgodnie z pkt 48 ppkt 7 lit. b). W tym kontekście należy zauważyć, że owe 12 godzin przewidziane w tym punkcie służy „neutralizacji" okresów transportu, który miał miejsce przed odpoczynkiem, a więc pełni jednakową funkcję jak 24-godzinny okres przewidziany w pkt 48 ppkt 5 załącznika do dyrektywy 91/628 w odniesieniu do transportu drogowego. Oznacza to, iż po 12-godzinnym okresie odpoczynku następującym po transporcie promem typu ro-ro, który trwał ponad 28 godzin, może rozpocząć się kolejny okres transportu.

35. Taka interpretacja funkcji, jaką pełni 12-godzinny okres odpoczynku, znajduje potwierdzenie z jednej strony w treści pkt 48 ppkt 7 lit. b) załącznika do dyrektywy 91/628, który nie odsyła do pkt 48 ppkt 5 tego załącznika, a z drugiej strony w charakterze transportu promem typu ro-ro, który — jak wyjaśniono powyżej — cechują warunki jakościowe lepsze z punktu widzenia ochrony zdrowia zwierząt niż w transporcie drogowym.

36. W sytuacji gdy transport promem typu ro-ro rozdziela dwa okresy transportu drogowego — tak jak ma to miejsce w sprawie przed sądem krajowym — istnienie związku między nimi zależy moim zdaniem od czasu trwania transportu promem typu ro-ro.

37. Jeżeli czas transportu promem typu ro-ro osiąga długość odpowiadającą 28-godzinnemu czasowi maksymalnemu, okres odpoczynku trwający 12 godzin, który należy zapewnić bydłu, neutralizuje poprzedzający go czas transportu jakiegokolwiek rodzaju.

38. Jeśli czas transportu promem typu ro-ro nie osiąga długości odpowiadającej 28-godzinnemu okresowi maksymalnemu, dwa okresy transportu drogowego są ze sobą powiązane z uwagi na cel dyrektywy 91/628, jakim jest ochrona zdrowia zwierząt podczas transportu. Gdyby w tym przypadku — jak czyni to Komisja — bronić wykładni, zgodnie z którą okresy transportu drogowego nie są ze sobą powiązane, oznaczałoby to przyznanie większego znaczenia transportowi promem typu ro-ro niż okresowi odpoczynku. Albowiem jeśli, zgodnie z ogólnymi ramami ujętymi w pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy, po 20-godzinnym okresie odpoczynku poprzedzonym 14-godzinnym transportem drogowym kolejny okres transportu drogowego nie może przekroczyć 14 godzin, uznanie w podobnej sytuacji że po 20-godzinnym transporcie promem typu ro-ro dopuszczalny jest 28-godzinny maksymalny okres transportu, bez wzięcia pod uwagę czasu transportu drogowego poprzedzającego transport morski, oznaczałoby nieuwzględnienie celu dyrektywy 91/628, jakim jest ograniczenie w jak największym stopniu transportu zwierząt na duże odległości, czyli ograniczenie czasu tego transportu w interesie ich ochrony. Znaczenie tego celu zostało zresztą podkreślone przez Trybunał w wyroku z dnia 23 listopada 2006 r. w sprawie ZVK [13] w związku z interpretacją pojęcia „transportu" w rozumieniu dyrektywy 91/628.

39. Wykładnia, zgodnie z którą istnienie związku między okresami transportu drogowego zależy od czasu transportu promem typu ro-ro, gwarantuje właściwą ochronę zwierząt podczas przewozu, ograniczając w zakresie, w jakim jest to możliwe, kumulowanie długich czasów transportu. Wykładnia ta jest moim zdaniem zgodna z celem, jaki chciał osiągnąć prawodawca wspólnotowy, w postaci ekwiwalentnego poziomu ochrony zwierząt podczas transportu, przy uwzględnieniu różnych warunków jakościowych charakteryzujących poszczególne środki transportu, poprzez ustanowienie norm dostosowanych do każdego z tych środków, zwłaszcza w zakresie czasu transportu.

40. Dlatego też twierdzenie rządu szwedzkiego, jakoby dla zagwarantowania ochrony zdrowia zwierząt konieczne było uznanie, że ma miejsce jeden *nieprzerwany* przewóz nie wydaje mi się uprawnione. Choć powinno się uznać, że transport odbywa się w ramach jednego przewozu [14], na ów przewóz składają się różne rodzaje transportu, do których

13 — Sprawa C-300/05, Zb.Orz. s. I-11169, pkt 19.

14 — Pragnę przypomnieć, że zgodnie z art. 2 lit. g) dyrektywy 91/628 przewóz jest definiowany jako „transport z miejsca wyruszenia do miejsca przeznaczenia".

stosuje się odmienne zasady. Co więcej argumentacja przedstawiona przez rząd szwedzki zdaje się dyskryminować określone rodzaje transportu — w tym przypadku transport morski — co jest sprzeczne z *ratio* dyrektywy 91/628.

41. Nie mogę zatem podpisać się ani pod stanowiskiem reprezentowanym w szczególności przez Komisję, zgodnie z którym okresy transportu drogowego poprzedzającego transport promem typu ro-ro i następującego po nim nie są nigdy ze sobą powiązane, ani też pod stanowiskiem rządu szwedzkiego, który twierdzi, że okresy te są zawsze powiązane w ramach jednego nieprzerwanego przewozu. W moim odczuciu natomiast na drugą część pytania pierwszego postawionego przez sąd krajowy należy odpowiedzieć w ten sposób, że istnienie związku pomiędzy okresami transportu drogowego poprzedzającego transport promem typu ro-ro i następującego po nim zależy od tego, czy osiągnięty został maksymalny czas transportu ustalony w pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628, zgodnie z odesłaniem zawartym w pkt 48 ppkt 7 lit. b) tego załącznika.

42. Przedstawione powyżej rozważania i udzielona przeze mnie odpowiedź na pytanie pierwsze pozwalają odpowiedzieć co do istoty na drugie pytanie postawione przez sąd krajowy.

43. Pragnę przypomnieć, że poprzez pytanie drugie sąd krajowy zmierza do ustalenia, czy po transporcie promem typu ro-ro, którego czas zdaje się przekraczać 14 godzin, a więc maksymalny okres transportu przewidziany w pkt 48 ppkt 4 lit. d), konieczne jest zapewnienie zwierzętom 12 godzin odpoczynku na podstawie pkt 48 ppkt 7 lit. b), czy też transport drogowy może mieć miejsce natychmiast po wyładunku i trwać maksymalnie 28 godzin.

44. Jak wskazałem powyżej, po transporcie promem typu ro-ro, który nie trwał 28 godzin, może rozpocząć się kolejny okres transportu, przy czym należy uwzględnić ewentualny okres transportu drogowego poprzedzający transport promem typu ro-ro.

45. W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, iż transport drogowy poprzedzający transport promem typu ro-ro został zneutralizowany przez ponad 24-godzinny okres odpoczynku (zgodnie z pkt 48 ppkt 5 załącznika do dyrektywy 91/628) i że problemem, który sąd krajowy próbuje rozwiązać, jest ustalenie, czy po zakończeniu transportu promem typu ro-ro, który miał rzekomo trwać zbyt długo (14 godzin i 30 minut), może rozpocząć się kolejny okres transportu. Tymczasem, jak wykazałem w swej analizie pytania pierwszego, transport drogowy może rozpocząć się natychmiast po przybyciu do portu przeznaczenia promu typu ro-ro, którego rejs nie trwał dłużej niż 28 godzin. Ponadto sformułowane przeze mnie powyżej zastrzeżenie dotyczące konieczności powiązania okresów transportu drogowego jest bez znaczenia w sprawie przed sądem krajowym z uwagi na zneutralizowanie okresu transportu drogowego poprzedzającego transport promem typu ro-ro.

46. Na wszelki wypadek dodaję, iż nie można przyjąć rozwiązania alternatywnego proponowanego przez sąd krajowy, polegającego na stosowaniu 12-godzinnego okresu odpoczynku po trwającym 14 godzin transporcie promem typu ro-ro, nie tylko z przedstawionych powodów, lecz również z innych względów wynikających z wykładni systemowej dyrektywy nr 91/628. W szczególności wykładnia ta oznaczałaby bardziej korzystne — w porównaniu z transportem promem typu ro-ro, po którym musi mieć miejsce 12-godzinny okres odpoczynku — traktowanie transportu drogowego trwającego 14 godzin, po którym zgodnie z pkt 48 ppkt 4 lit d) załącznika do dyrektywy 91/628 musi nastąpić okres odpoczynku trwający „przynajmniej jedną godzinę", mimo że transport promem typu ro-ro zapewnia zwierzętom lepsze z punktu widzenia ochrony ich zdrowia warunki jakościowe niż transport drogowy [15].

47. Biorąc pod uwagę powyższe, proponuję odpowiedzieć na pytania prejudycjalne w ten sposób, że po pierwsze, pkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy 91/628 ustanawia podstawowe wymogi mające zastosowanie do transportu morskiego, w tym także transportu promem typu ro-ro, o którym mowa w pkt 48 ppkt 7 lit.b) tego załącznika. Po drugie, istnienie związku pomiędzy okresem transportu drogowego poprzedzającego transport promem typu ro-ro i następującego po nim zależy od tego, czy został osiągnięty maksymalny czas transportu określony w pkt 48 ppkt 4 lit d) zgodnie z odesłaniem zawartym w 48 ppkt 7 lit b) załącznika do dyrektywy 91/628. W związku z tym, jeżeli czas transportu promem typu ro-ro nie osiąga długości czasu maksymalnego, który wynosi 28 godzin, okres transportu drogowego może rozpocząć się bezpośrednio po przybyciu do portu przeznaczenia. Aby obliczyć długość tego okresu w sposób zgodny z dyrektywą 91/628, należy uwzględnić długość okresu transportu drogowego poprzedzającego transport promem typu ro-ro, chyba że okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny zgodnie z pkt 48 ppkt 5 załącznika do dyrektywy 91/628 zneutralizował okres transportu drogowego poprzedzającego rejs. Do sądu krajowego należy ocena, czy w zawisłej przed nim sprawie przewóz będący przedmiotem sporu odpowiada wyżej wymienionym warunkom.

15 — Zobacz również podobnie moją ww. opinię w sprawie Schwaninger Martin (pkt 31–35).

V — Wnioski

48. W świetle powyższych rozważań proponuję Trybunałowi, by na pytania prejudycjalne przedstawione mu przez Finanzgericht Hamburg odpowiedział w następujący sposób:

1) Punkt 48 ppkt 7 lit. a) załącznika do dyrektywy Rady 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i zmieniającej dyrektywy 90/425/EWG oraz 91/496/EWG, w brzmieniu ustalonym dyrektywą Rady 95/29/WE z dnia 29 czerwca 1995 r., należy interpretować w ten sposób, że ustanawia on podstawowe wymogi mające zastosowanie do transportu morskiego, w tym także transportu stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty Europejskiej przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, o którym mowa w pkt 48 ppkt 7 lit. b) tego załącznika.

2) Istnienie związku pomiędzy okresem transportu drogowego poprzedzającego transport stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty Europejskiej przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt i okresem następującym po nim zależy od tego, czy został osiągnięty maksymalny czas transportu określony w pkt 48 ppkt 4 lit. d) załącznika do dyrektywy 91/628 zmienionej dyrektywą Rady 95/29/WE, zgodnie z odesłaniem zawartym w pkt 48 ppkt 7 lit. b) tego załącznika.

   W związku z powyższym, jeżeli czas transportu stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty Europejskiej przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt nie osiągnął długości odpowiadającej czasowi maksymalnemu, który wynosi 28 godzin, okres transportu drogowego może rozpocząć się bezpośrednio po przybyciu do portu przeznaczenia. Aby obliczyć długość tego okresu w sposób zgodny z dyrektywą 91/628 zmienioną dyrektywą Rady 95/29/WE, należy uwzględnić długość okresu transportu drogowego poprzedzającego transport stałym i bezpośrednim połączeniem między dwoma punktami geograficznymi Wspólnoty Europejskiej przy użyciu pojazdów załadowanych na pokład statków bez wyładowania zwierząt, chyba że okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny zgodnie z pkt 48 ppkt 5 załącznika do dyrektywy 91/628 zneutralizował okres transportu drogowego poprzedzającego rejs.

   Do sądu krajowego należy ocena, czy w zawisłej przed nim sprawie przewóz będący przedmiotem sporu odpowiada wyżej wymienionym warunkom.