

Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte

Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 Abs. 1 Tiertransportverordnung

Official approval of long-distance, border-crossing animal transports

Plausibility checks according to Art. 14 (1) of the EU Animal Transport Regulation

Christoph Maisack und Alexander Rabitsch

Schlüsselwörter: langer, grenzüberschreitender Tiertransport; Plausibilitätsprüfung; zulässige Höchstbeförderungsdauer; Abstand stehender Tiere zur Innendecke; Schifftransport; Nicht-Regierungs-Organisationen; Lenk- und Ruhezeiten

Keywords: long-distance, border-crossing animal transport, plausibility testing, approved maximum transport duration; distance to the vehicle ceiling of standing animals, ship transport, Non-Governmental Organizations, driving and resting time periods

Zusammenfassung: Lange, grenzüberschreitende Nutztiertransporte bedürfen gem. Art. 14 der Europäischen Tiertransportverordnung (TTVO) der vorherigen Genehmigung durch die Behörde am Versandort. Wesentlicher Bestandteil des Genehmigungsverfahrens ist neben einer Dokumentenkontrolle die Plausibilitätsprüfung, ob das vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass auf dem Transport alle Vorschriften der TTVO eingehalten werden. Seit dem Urteil des EuGH v. 23.4.2015 (C-424/13) ist klar, dass die Vorschriften der TTVO auch auf Transportabschnitten, die außerhalb der EU in Drittländern verlaufen, eingehalten werden müssen. Ergibt sich also z. B. aus dem Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs, dass in einem Drittland die zulässige Höchstbeförderungsdauer gem. Anh. I, Kap. V, Nr. 1.4 und 1.5 überschritten werden wird, so kann der Transport nicht genehmigt werden. Aber auch wenn aus anderen, nicht unmittelbar aus dem Fahrtenbuch ersichtlichen Informationen hervorgeht, dass Vorschriften der TTVO auf dem Transport voraussichtlich nicht eingehalten werden (z. B. dass der nötige Abstand von den stehenden Tieren zur Innendecke des Laderaums unterschritten wird; dass an einer Außengrenze die Zeit, während der Tiere höchstens im Fahrzeug verbleiben dürfen, oder die höchstens zulässigen Innentemperaturen überschritten werden; oder dass das Fahrtenbuch, das nach dem Urteil des EuGH v. 19.10.2017, C-383/16 auch auf Transportabschnitten in Drittländern weitergeführt werden muss, während eines Schifftransports voraussichtlich nicht wie vorgeschrieben ausgefüllt wird), kann die Genehmigung nicht erteilt werden. In diesem Zusammenhang können auch Berichte, die von Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO's) stammen, Quelle solcher Informationen sein und dürfen dann wegen des im Verwaltungsverfahren geltenden Untersuchungsgrundsatzes nicht außer Betracht gelassen werden. Dasselbe gilt auch, wenn zwar nicht mit einem Verstoß gegen die TTVO, aber gegen andere für die Beförderung wesentliche Vorschriften (z. B. gegen die europäischen Sozialvorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer oder gegen Vorschriften der Straßenverkehrszulassungs- oder der Straßenverkehrsordnung) gerechnet werden muss, denn die Planung der Beförderung ist in solchen Fällen nicht wirklichkeitsnah i. S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a), ii). Zudem sind von solchen Verstößen auch der Vorsorgegrundsatz gem. Art. 3 Satz 1 und das Beschleunigungsgebot gem. Art. 3 Satz 2 lit. a) TTVO und damit auch das Wohlbefinden der transportierten Tiere betroffen.

Summary: Long-distance, border-crossing animal transports need approval by the veterinary authority at the beginning of the transport according to Art. 14 of the European Animal Transport Regulation. Apart from the control of all documents, the plausibility testing of the Journey log – realistic entries is important. Since the verdict C-424/13 of April 23, 2015, of the European Court, it has been made clear that the rules of the European Transport Regulation have to be complied with also in non-European countries. If the time period of the maximum allowed transport duration might be exceeded (according to Appendix I, Chapter V, No. 1.4. and 1.5), the transport may not be approved. However, even if there is information not drawn from the Journey log that presumably there is no compliance with the rules, the approval for the transport may be rejected. In this respect, even NGO records may be taken into consideration. The same is true, even if there is no violation of the European Animal Transport Regulation or other valid rules e.g. about the European social rules on the driving and resting times of drivers. Such violations are also of importance if the welfare of the transported animals is impaired, since the precautionary principle according Art. 3, sentence 2 lit. a) of the European Animal Transport Regulation has to be taken into consideration.

I. Einleitung

Ist ein langer, d. h. länger als acht Stunden dauernder Tiertransport von Nutztieren (Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen oder Hausschweinen) geplant, bei dem eine Grenze (sei es eine Grenze

zwischen Mitgliedstaaten oder eine Außengrenze in ein Drittland) überschritten werden soll, so bedarf der Transport gem. Art. 14 Abs. 1 TTVO der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde am Versandort (d. h. durch das Veterinäramt, in dessen Bezirk der Versandort liegt). Diese Genehmigung wird gem. Art. 14 Abs. 1 lit. c) dadurch erteilt, dass die Behörde das Fahrtenbuch abstempelt. Der Abstempelung bedarf es gem. Abs. 2 nicht, wenn im Fahrzeug ein Navigationssystem nach Art. 6 Abs. 9 TTVO vorhanden ist und eingesetzt wird¹. Zu den Vorausset-

zungen für die Genehmigung gehört gem. Art. 14 Abs. 1 lit. a), i) TTVO zunächst eine erfolgreiche Dokumentenprüfung, d. h. die Feststellung, dass die erforderliche Transportunternehmerzulassung, die Transportmittelzulassung und auch die notwendigen Befähigungsnachweise für Fahrer und Betreuer vorliegen. Den zweiten Schwerpunkt des Genehmigungsverfahrens bildet die gem. Art. 14 Abs. 1 lit. a), ii) erforderliche Plausibilitätsprüfung: Danach ist zu prüfen, ob das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält (d. h. ob die Transportplanung, so,

¹ Das betrifft aber lediglich das Formerfordernis „Abstempelung des Fahrtenbuchs“; daran, dass der Transport vor seinem Beginn durch das Veterinäramt am Versandort genehmigt werden muss, ändert sich durch Art. 14 Abs. 2 nichts.

wie sie in Abschnitt 1 des vorgelegten Fahrtenbuchs beschrieben wird, wirklichkeitsnah <englisch: realistic> ist) und ob das Fahrtenbuch darauf schließen lässt, dass während der gesamten Beförderung die Vorschriften der TTVO eingehalten werden. An der letztgenannten Voraussetzung fehlt es, wenn aufgrund konkreter Anhaltspunkte die ernsthafte, realistische (also nicht lediglich fern liegende) Möglichkeit besteht, dass es während des Transports zu einer Verletzung einer oder mehrerer Vorschriften der TTVO kommen könnte²; in diesem Fall ist die Genehmigung nach Art. 14 zu versagen, wenn sich diese Möglichkeit nicht durch eine Anordnung zur Änderung der Transportplanung hinreichend sicher ausschließen lässt oder wenn zwar eine entsprechende Aufforderung an den Organisator ergangen ist, aber nicht befolgt wird. Einzelne Fragen, die sich im Zusammenhang mit dieser Plausibilitätsprüfung stellen, werden hier nachfolgend anhand praktischer Beispielfälle erörtert.

II. Keine Genehmigung, wenn sich aus dem vorgelegten Fahrtenbuch ergibt, dass eine Bestimmung der TTVO auf einem Transportabschnitt nicht eingehalten wird.

Ein solcher Sachverhalt lag dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) v. 23.4.2015 in der Rechtssache C-424/13 zugrunde. Aus dem vom Organisator vorgelegten Fahrtenbuch (Abschnitt „Planung“) für einen Tiertransport mit Bestimmungsort in Usbekistan hatte sich ergeben, dass während eines ca. 146 Stunden dauernden Transportabschnittes zwischen Weißrussland und Kasachstan zwar eine Versorgung der Tiere mit Wasser und Futter, nicht aber auch eine Entladung stattfinden sollte.

Der EuGH hat entschieden, dass die Behörde des Versandorts in einem solchen Fall zu verlangen habe, die Transportplanung so zu ändern, dass die Einhaltung der Bestimmungen der TTVO – hier also ein Entladen der Tiere nach spätestens 29 Stunden Transportdauer und eine anschließende Ruhezeit von mindestens 24 Stunden – gewährleistet sei.

Daraus folgt: Immer dann, wenn sich aus dem vorgelegten Fahrtenbuch auch nur die ernsthafte Möglichkeit ergibt, dass auf einem Transportabschnitt (sei es innerhalb der EU, sei es in einem Drittland) eine Bestimmung der TTVO nicht eingehalten werden könnte, darf die Behörde diesen Transport nicht genehmigen. Sie hat – wenn dies möglich ist – darauf hinzuwirken, dass der Organisator die Planung des Transports so abändert, dass die Einhaltung aller Bestimmungen der TTVO während der gesamten Beförderungsdauer gewährleistet ist. Ist dies nicht möglich oder kommt der Organisator einem solchen Verlangen nicht

nach, so muss die Behörde des Versandorts die Genehmigung des Transports endgültig verweigern.

III. Keine Genehmigung auch dann, wenn sich zwar nicht aus dem vorgelegten Fahrtenbuch, aber aus anderen Informationen, die der Behörde am Versandort vorliegen, ergibt, dass die ernsthafte Möglichkeit besteht, dass eine Vorschrift der TTVO auf einem Transportabschnitt nicht eingehalten wird?

Beispielfall A:

In Niedersachsen gibt es Landkreise, in denen Transporte von Rindern gem. Art. 14 genehmigt werden, wenn bei zweistöckiger Verladung der Abstand zwischen der höchsten Stelle des größten Tieres und der Innendecke des Laderaums pro Ebene weniger als 20 cm beträgt. Von anderen Landkreisen ist bekannt, dass die zuständigen Behörden auf der Einhaltung eines Deckenabstands von 20 cm bestehen. Transportunternehmen weichen nun in solche Landkreise aus, die die Genehmigung auch bei einem geringeren Deckenabstand erteilen.

Beispielfall B:

Für einen Rindertransport in die Türkei ist die Benützung der bulgarischen Grenzkontrollstelle Kapitan Andreewo zur Türkei (Grenzort Kapikule) geplant. Dort ist für die Zollabfertigung auf türkischer Seite laut einem Schreiben der EU-Kommission³ mit einer Wartezeit von mindestens sechs Stunden zu rechnen.

- Diese Zeit ist im Abschnitt „Planung“ weder in Punkt 2 bei der Gesamtbeförderungsdauer berücksichtigt noch in Punkt 6.1. des Fahrtenbuches angegeben; oder
- diese Wartezeit führt – unter Berücksichtigung der Fahrtzeit seit dem Verlassen der letzten Kontrollstelle und des türkischen Bestimmungsortes – dazu, dass die Tiere mehr als 29 Stunden im Fahrzeug verbleiben werden; oder
- unter Berücksichtigung der Jahreszeit ist in Kapitan Andreewo mit einer Außentemperatur von 30°C oder mehr zu rechnen.

Beispielfall C:

Für einen Rindertransport in den Libanon ist von Raša/Kroatien nach Beirut eine Schiffspassage vorgesehen. Auf Transportschiffen wird das Fahrtenbuch üblicherweise nicht weitergeführt.

Beispielfall D:

Aus Berichten international tätiger Nicht-Regierungsorganisationen (NGO's), die der Behörde am Versandort vorliegen, geht

hervor, dass auf einem bestimmten Transportabschnitt in einem Drittland (z. B. in einem Verladehafen) regelmäßig mit Vorkommissen gerechnet werden muss, die gegen Bestimmungen der TTVO (z. B. Anh. I, Kap. III, Nr. 1.8 bis 1.12) verstoßen.

Beispielfall E:

Der Organisator des Transports hat im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuchs zwar eine Kontrollstelle in einem Drittland angegeben, die nach Ablauf der Beförderungshöchstdauer gem. Anhang I Kapitel V Nr. 1.4 und 1.5 erreicht werden soll. Die Behörde am Versandort hat aber Zweifel, ob sich dort wirklich Stallungen befinden, in die die Tiere abgeladen werden können und in denen sie 24 Stunden lang ruhen können.

Beispielfall F:

Ein Tiertransport in die Türkei soll genehmigt werden. Es gibt aber Informationen, wonach die Türkei gegenwärtig nicht über Kontrollstellen verfügt, in denen Tiere gefüttert und getränkt werden und 24 Stunden lang ruhen können und die den Anforderungen von Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entsprechen.

Zu Beispielfall A:

Bei Rindern, Schafen und Schweinen muss der notwendige Mindestabstand zur Innendecke durch Auslegung von Anh. I, Kap. II, Nr. 1.2 und von Art. 3 S. 2 lit. g) bestimmt werden (demgegenüber wird für Pferde in Anh. I, Kap. III, Nr. 2.3 der Mindestabstand zwischen der höchsten Stelle des Widerstands des größten Tieres und der Innendecke mit detaillierter Maßangabe vorgeschrieben: 75 cm). Dazu hält die zuständige Generaldirektion SANCO im Schreiben v. 4.9.2009⁴ fest, dass die Empfehlungen und Schlussfolgerungen des SCAHAW in dessen wissenschaftlicher Stellungnahme v. 11.3.2002 eine Leitlinie für die Auslegung der TTVO darstellen. Nach der Empfehlung Nr. 12.3.30 in dieser Stellungnahme sollte bei Rindern der empfohlene Abstand in allen Fahrzeugen mindestens 20 cm über dem Kopf des größten, in bequemer Haltung stehenden Tieres betragen⁵. Folglich ist Anh. I, Kap. II, Nr. 1.2 so auszulegen, dass Rindertransporte nur zulässig sind, wenn im Transportfahrzeug diese 20 cm

2) vgl. Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Ausarbeitung zu „Regelungen der europäischen Tiertransportverordnung zu langen Tierbeförderungen im Licht des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 21. April 2015 (C-424/13)“, S. 10f.

3) Schreiben des Kommissars V. Andriukaitis an die zuständigen Minister der Mitgliedstaaten vom 26.4.2018, ARES(2018) 2268610

4) Schreiben an Sophie Greger, Animals' Angels, D5 DS/fr D 2009 450334

Abstand zwischen dem Kopf des größten, bequem (d.h. auch: aufrecht) stehenden Tieres nicht unterschritten werden. Behörden an Versandorten, die Transporte genehmigen, obwohl diese Bestimmung nicht eingehalten wird, verstoßen gegen Art. 14 Abs. 1 lit. b) TTVO, weil sie zu einer Änderung der Transportplanung, nämlich zur Benützung eines Transportfahrzeuges mit größerer Innenraumhöhe bzw. zur lediglich einstöckigen Verladung verpflichten müssten, dies aber nicht tun.

Mithin sind Transporte, bei denen es zur Unterschreitung der Mindestladeraumhöhe von 20 cm über Rindern kommt, nicht zu genehmigen, weil

1. die in Abschnitt 1 (Planung) des Fahrtenbuches unter Nr. 7 abgegebene und unter Nr. 8 unterschriebene Erklärung des Organisators, die Einhaltung aller für das Wohlbefinden der Tiere maßgeblichen Vorschriften der TTVO während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten (d.h. zu garantieren), ersichtlich unrichtig und damit nicht wirklichkeitsnah i.S. von Art. 14 Abs. 1 lit. a) ii) ist; und weil
2. hinzukommt, dass nach Art. 3 Satz 1 TTVO niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten; die Vorschrift über die notwendige Innenraumhöhe beruht auf dem Gedanken, dass die Tiere anderenfalls wegen Fehlens einer angemessenen Luftzirkulation und/oder Unmöglichkeit zu normaler Bewegung (insbesondere Einstellbewegungen beim Kot- und Harnabsatz) leiden könnten. Die Unterschreitung der notwendigen Innenraumhöhe ist somit immer eine Verletzung des Vorsorgegrundsatzes nach Art. 3 Satz 1. Da nach der Formulierung „könnten“ in Art. 3

Satz 1 TTVO die ernsthafte Möglichkeit ausreicht, dass den transportierten Tieren durch die zu geringe Innenraumhöhe Leiden (also Beeinträchtigungen im Wohlbefinden) zugefügt werden könnten, kommt es nicht darauf an, ob sich die Entstehung von Leiden tatsächlich nachweisen lässt.

Somit darf die Behörde des Versandortes, auch wenn sich die Unterschreitung der notwendigen Innenraumhöhe nicht direkt aus dem Fahrtenbuch ergibt, einen solchen Transport nicht genehmigen. Sie muss auf eine Änderung der Transportplanung hinwirken, in diesem Fall z.B. auf ein nur einstöckiges Beladen oder auf die Verwendung eines Niederflur-LKWs, der die Einhaltung der vorgeschriebenen Innenhöhe auch ohne eine Überschreitung der maximal zulässigen Gesamthöhe des Fahrzeugs von 400 cm ermöglicht.

Zu Beispielsfall B:

- Da die voraussichtlichen mindestens sechs Stunden Wartezeit auf türkischer Seite des Grenzüberganges Kapitan Andrewo/Kapikule Bestandteil der Gesamtbeförderungsdauer sind, müssten sie im Abschnitt „Planung“ des Fahrtenbuches unter Nr. 2, eventuell auch unter Nr. 6, angegeben werden. Ist dies, wie im Beispielsfall, nicht geschehen, so ist das Fahrtenbuch in diesem Punkt nicht wirklichkeitsnah (gem. Art. 14 Abs. 1 lit. a), ii)). Ohne eine entsprechende Änderung der Planung darf der Transport gem. Art. 14 Abs. 1 lit. b) nicht genehmigt werden.

Für den Organisator und den Transportunternehmer in Deutschland ist diese mangelhafte Anlegung des Fahrtenbuches eine Ordnungswidrigkeit nach § 21 Abs. 3 Nr. 5 TSchTrVO; in Österreich bildet sie eine Verwaltungsübertretung nach § 21 Abs. 1 Nr. 10. TTG 2007.

Auch wenn das Fahrtenbuch prima vista eine ordnungsgemäße Transportplanung vorzugeben scheint, ergibt sich also aus den Informationen über die mindestens zu erwartenden Wartezeiten an dem genannten Grenzübergang, dass das Fahrtenbuch in einem wesentlichen Punkt nicht wirklichkeitsnah – weil unrichtig – ist.

- Dies trifft auch auf die Überschreitung der maximal zulässigen Verweildauer der Tiere im Transportfahrzeug zu. Werden hier die maximal erlaubten 29 Stunden überschritten, so ist damit Anh. I, Kap. V, Nr. 1.4. lit. d) und Nr. 1.5. der TTVO verletzt; die im Abschnitt 1, Nr. 7. des Fahrtenbuches abgegebene Garantieerklärung ist damit unrichtig und nicht wirklichkeitsnah.

Neben der Ordnungswidrigkeit nach § 21 Abs. 3 Nr. 5 TierSchTrV (vorsätzliches oder fahrlässiges nicht richtiges Anlegen

des Fahrtenbuches) kommt hier für den Transportunternehmer auch noch eine Ordnungswidrigkeit nach § 21 Abs. 3 Nr. 34 TierSchTrV in Betracht, weil er eine nach Anh. I, Kap. V, Nr. 1.5 vorgeschriebene Ruhezeit nicht rechtzeitig gewährt. In Österreich können der Organisator und der Transportunternehmer nach § 21 Abs. 1 Nr. 10. TTG 2007, der Transportunternehmer wegen Nichteinhaltung einer nach Anh. I, Kap. V vorgeschriebenen Ruhezeit auch nach § 21 Abs. 1 Nr. 21. TTG 2007 mit Verwaltungsstrafe belegt werden. Auf Seiten des die Genehmigung nach Art. 14 TTVO erteilenden Amtsträgers kommt, wenn alle Beteiligten in Ansehung des Verstoßes vorsätzlich handeln, eine Beihilfe/Beitragstäterschaft zu diesen Ordnungswidrigkeiten bzw. Verwaltungsübertretungen in Betracht.

- Zu den Temperaturen im Inneren des Transportfahrzeugs vermerkt die EU-Kommission: „Due to the inability of the livestock vehicles' ventilation systems to lower the temperatures in the animal compartments below the external environmental temperature and the limited opening hours of the veterinary control point, it is generally impossible for transporters to comply with EU rules on this route when ambient temperatures are over 30°C (with a 5° C tolerance). This is made worse by the lengthy administrative procedure“⁶. Darauf gründend hat das Staatsministerium für Soziales und Verbraucherschutz in Sachsen einen Erlass⁷ herausgegeben, in dem es heißt: „Bei der Plausibilitätskontrolle sind u. a. Hilfsmittel wie Angaben des Deutschen Wetterdienstes oder internationale meteorologische Wetterdienste zu nutzen [...]. Bei einer Voraussage von 30°C an der Grenzkontrollstelle ist eine Abfertigung nicht möglich, da nach den Feststellungen der Kommission die Ventilatoren die Temperatur im Innenraum der Fahrzeuge nicht unter die Temperatur im Außenbereich absenken können, wenn die Fahrzeuge stehen.“

Auch in diesem Fall muss also eine Transportgenehmigung nach Art. 14 Abs. 1 lit. a) ii) ohne eine vorherige Änderung der Transportplanung, die den Verstoß hinreichend sicher ausschließt (was vorliegend allenfalls bei Wahl eines anderen Grenzübergangs oder einer Transportzeit, die niedrigere Außentemperaturen erwarten lässt, in Betracht kommt), abgelehnt werden, obwohl sich der zu erwartende Verstoß gegen die TTVO nicht direkt aus den Angaben im Fahrtenbuch ergibt, sondern aus anderen Informationsquellen. Für eine Verweigerung der Genehmigung – Aufforderung die Transportplanung entsprechend zu ändern – muss ausreichen,

5) European Commission, The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle), Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, adopted on 11 March 2002, Recommendations No. 12.3.30: „The height of the compartment for cattle should be at least 20 cm above the top of the head of each animal when it is standing in a comfortable position. This figure applies for all vehicles.“ Demgegenüber wird in der ‘Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport’ des EFSA Panels on Animal Health and Welfare (AHAW) von 2011 in ‘Conclusions and Recommendations’, Chapter VII, Space allowances, nicht auf den Kopf sondern auf die Widerristhöhe abgestellt: „Ceiling height should be at least 20cm above the withers height of the tallest animal.“

6) European Commission, Final Report of a fact-finding mission carried out in Turkey from 05 September to 8 September 2017 on animal welfare during transport to non-EU countries, DG(SANTE) 2017-6110, S. 9

7) Sächsisches Staatsministerium für Soziales und Verbraucherschutz, Erlass v. 30.1.2018, Aktenzeichen 24-9161.42/10, S. 5

wenn sich aus Auskünften des Deutschen Wetterdienstes oder internationaler Wetterdienste, die von der Behörde am Versandort einzuholen sind, ergibt, dass bei Ankunft an der Grenze bzw. während der realistisch einzuplanenden Wartezeit mit Außentemperaturen von 30° C oder mehr gerechnet werden muss.

Zu Beispielfall C:

Im EuGH-Urteil vom 19.10.2017 (C-383/16) hat der Gerichtshof entschieden, dass nicht nur die VO (EU) 817/2010 über die Gewährung von Ausfuhrerstattungen, sondern auch Anh. II, Nr. 3, 7 und 8 TTVO dahingehend auszulegen sind, dass der Transportunternehmer nach dem Verlassen des Unionsgebietes eine Kopie des Fahrtenbuches bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland weiterführen muss. „Weiterführen“ in diesem Sinne bedeutet, dass die Fahrtenbuch-Kopie den Weitertransport im Drittland nicht nur gegenständlich begleiten, sondern in ihren Abschnitten 3, 4 und 5 auch weiterhin korrekt und vollständig ausgefüllt werden muss⁸.

Im gegenständlichen, vom EuGH entschiedenen Fall sind Rinder von Koper/Slovenien auf einem Viehtransportschiff nach Beirut/Libanon transportiert worden, ohne dass im Fahrtenbuch bzw. in einer Kopie davon Angaben zum Verlauf der Beförderung gemacht wurden. Dies trifft laut Angaben der Nicht-Regierungs-Organisation (NGO) Animal Welfare Foundation Germany (www.animal-welfare-foundation.org) auf die meisten Schiffstransporte zu, d.h.: Fahrtenbücher werden auf Schiffstransporten i.d.R. nicht i. S. der Anforderungen des Urteils des EuGH (C – 383/16) weitergeführt.

Solange dies so ist, dürfen Tiertransporte (insbesondere in den Nahen Osten oder in Maghreb-Staaten), bei denen eine Schiffsverladung Teil der geplanten Beförderung ist, nicht mehr nach Art. 14 Abs. 1 lit. a) ii) genehmigt werden, weil von einer Nicht-Weiterführung des Fahrtenbuches und damit einer Nicht-Einhaltung von Anh. II, Nr. 3 lit. e) der TTVO ausgegangen werden muss.

Dass die einschlägigen Informationen hier nicht nur aus dem Urteil des EuGH, sondern auch von einer Nicht-Regierungs-Organisation (NGO) stammen, berechtigt keinesfalls dazu, sie im Genehmigungsverfahren nach Art. 14 Abs. 1 TTVO unberücksichtigt zu lassen. Dies wäre ein Verstoß gegen den das Verwaltungsverfahren beherrschenden Untersuchungsgrundsatz (in Deutschland § 24 Verwaltungsverfahrensgesetz, in Österreich § 37 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz), der die Behörde verpflichtet, alle für den zu entscheidenden Einzelfall bedeutsamen Umstände zu berücksich-

tigen, egal, aus welchen Quellen sie zu ihrer Kenntnis gelangen. Die generelle Nicht-Berücksichtigung von Informationen nur deswegen, weil sie nicht von Behörden sondern von NGO's oder auch von Journalisten oder Reportern kommen, würde den Untersuchungsgrundsatz verletzen und die Behörde zudem in die Gefahr bringen, durch zu Unrecht erteilte Genehmigungen – wenn auch ungewollt – Beihilfe zu Tierquälereien oder anderen tierschutzwidrigen Vorkommnissen zu leisten. Auch die EU-Kommission stützt sich bei ihren Feststellungen und Einschätzungen über die Einhaltung oder Nicht-Einhaltung der TTVO nicht lediglich auf die Informationen, die sie von ihrem Lebensmittel- und Veterinäramt (FVO) und von den Behörden der Mitgliedstaaten erhält, sondern bezieht auch die Berichte mehrerer im Bereich des Tierschutzes tätiger NGO's, darunter Eurogroup for Animals, Animals Angels, Compassion in World Farming und Eyes on Animals, in ihre Erkenntnisfindung ein⁹.

Die Glaubhaftigkeit solcher Berichte ist anhand derjenigen Kriterien zu beurteilen, die generell angewendet werden, wenn es darum geht, die Glaubwürdigkeit von Personen oder Personengruppen zu beurteilen. Zu fragen ist u.a.: Ist der gegebene Bericht durch Beschreibung von Details angereichert und in sich widerspruchsfrei? Gibt es evtl. Bilddokumente, mit denen die gegebenen Informationen erhärtet werden? Haben sich frühere Berichte der betreffenden NGO im Nachhinein als wahrheitsgemäß herausgestellt? Werden die gegebenen Informationen auch aus anderen Quellen bestätigt? Gibt es mehrere oder gar eine größere Anzahl von NGO-Berichten oder journalistischen Reportagen, die in die gleiche Richtung weisen und so ein einschlägiges Gesamtbild vermitteln?

Nach diesen Kriterien ist jedenfalls mit einiger Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass Fahrtenbücher auf Tiertransportschiffen generell nicht weitergeführt und nicht so, wie in Anh. II Abschnitt 3 bis 5 vorgesehen, während des Schiffstransports ausgefüllt werden. Da die zeitnahe Ausfüllung des Fahrtenbuches dem Wohlbefinden der Tiere dient und nach Art. 3 Satz 1 TTVO ein Transport bereits dann verboten werden muss, wenn den Tieren dabei unnötige Leiden zugefügt werden könnten – wenn also die mit konkreten Anhaltspunkten begründbare, ernsthafte und nahe liegende Möglichkeit besteht, dass es zu einer Verletzung von Vorschriften kommen könnte, die für das Wohlbefinden der transportierten Tiere von Bedeutung sind – bedeutet dies, dass Transporte, die eine Schiffspassage einschließen, bis auf weiteres nicht mehr gem. Art. 14 TTVO genehmigt werden dürfen.

Im Beispielfall D

muss die Behörde des Versandorts die Berichte der NGO zur Kenntnis nehmen, und – soweit sie im Falle ihrer Richtigkeit die ernsthafte, nahe liegende Möglichkeit eines Verstoßes oder mehrerer Verstöße gegen Bestimmungen der TTVO ergeben – auf ihren Wahrheitsgehalt prüfen (also u.a. auf ihre Detailgenauigkeit, ihre Freiheit von inneren Widersprüchen, auf das Vorliegen etwaiger bestätigender Bilddokumente, auf in die gleiche Richtung gehende Informationen aus anderen Quellen sowie auch darauf, ob sich Berichte dieser NGO bereits in der Vergangenheit als im Wesentlichen zutreffend erwiesen haben). Führt diese Prüfung zu dem Ergebnis, dass mit großer Wahrscheinlichkeit von der Richtigkeit der Berichte auszugehen ist, so sind diese gem. § 24 Verwaltungsverfahrensgesetz (bzw. § 37 österreichisches Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz) der Entscheidung über die Genehmigung nach Art. 14 TTVO zugrunde zu legen und verpflichtet dazu, die Transportgenehmigung nicht ohne eine vorher erfolgte Änderung der Beförderungsplanung, die eine Vermeidung der in Rede stehenden Verstöße gewährleistet, zu erteilen.

Zu Beispielfall E:

In der Fernsehsendung „Kontraste“ am 24.5.2018 um 21:45 Uhr in der ARD erklärte eine Amtstierärztin sinngemäß, dass sie – selbst wenn sie Zweifel daran habe, dass die vom Organisator in der Planung angegebenen Kontrollstellen tatsächlich existierten und an ihnen die Möglichkeit bestehe, die Tiere zu entladen, zu füttern, zu tränken und 24 Stunden lang ruhen zu

8) EuGH, Urte. v. 19.10.2017, C-383/16, Rn. 45, 46: „Überdies, wenn nach Nr. 3 Buchst. e des Anhangs II der Verordnung Nr. 1/2005 bei einer Ausfuhr in ein Drittland der Organisator dafür Sorge trägt, dass das Fahrtenbuch die Tierversendung während der Beförderung zumindest bis zum Ort des Ausgangs aus der Union begleitet, bedeutet dies, dass der Organisator weiterhin eine Kopie des Fahrtenbuches bis zum ersten Entladungsort im Endbestimmungsdrittland auszufüllen hat. Daher kann aufgrund der Verbindung, die die Verordnung Nr. 817/2010 zur Verordnung Nr. 1/2005 herstellt, davon ausgegangen werden, dass die Kopie des Fahrtenbuches bei einer Beförderung bis zum Ort der ersten Entladung im Endbestimmungsdrittland dieselbe Funktion zu erfüllen hat wie das Original bei der Beförderung bis zum Ort des Ausgangs aus der Union.“

9) Europäische Kommission, Bericht v. 10.11.2011 an das Europäische Parlament und den Rat über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport, KOM(2011)700 endgültig, S. 10: „... Dies stimmt mit den Angaben mehrerer Nichtregierungsorganisationen im Bereich Tierschutz – Eurogroup For Animals; Animals Angels; Compassion in World Farming; Eyes on Animals – überein, die der Kommission in offiziellen Berichten vorgelegt werden. Einige der schwerwiegenden Mängel und Probleme, auf die diese Berichte hinweisen, werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.“

lassen – die Transportgenehmigung nach Art. 14 Abs. 1 TTVO erteilen müsse, solange sie nicht imstande sei, die Nicht-Existenz der angegebenen Kontrollstelle oder deren Ungeeignetheit nachzuweisen. Diese Rechtsauffassung ist unrichtig und mit Art. 14 Abs. 1 lit. a) ii) unvereinbar: Nicht die Veterinärbehörde am Versandort muss dem Organisator nachweisen, dass es auf dem Transport voraussichtlich zu einem Verstoß gegen die TTVO kommen wird, sondern der Organisator muss gegenüber der Veterinärbehörde glaubhaft machen, dass mit einer Einhaltung aller Vorschriften der TTVO gerechnet werden kann – hier also auch damit, dass rechtzeitig vor Ablauf der in Anhang I Kapitel V Nr. 1.4 und 1.5 festgesetzten Beförderungsdauer eine Kontrollstelle erreicht wird, an der alle Tiere ausgeladen werden und ruhen können und die den Anforderungen von Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entspricht. Mittel für diese Glaubhaftmachung können sein: detaillierte Sachangaben (z.B. Angabe der genauen Adresse der Kontrollstelle), Fotos, Videos, Auszug aus google-maps, eidesstaatliche Versicherungen). Erst nachdem es dem Organisator auf diese Weise gelungen ist, der Behörde die Überzeugung zu vermitteln, dass die Einhaltung aller Vorschriften überwiegend wahrscheinlich ist, kann die Genehmigung erteilt werden – hier also, dass mit überwiegender Wahrscheinlichkeit rechtzeitig eine Kontrollstelle erreicht werden wird, die den Anforderungen von Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entspricht.

Zu Beispielfall F:

In der Türkei gibt es keine Kontrollstellen („staging points“) mit Ablademöglichkeiten¹⁰. Üblich ist stattdessen, Tiere unverzüglich auf inländische Lkws umzuladen, wenn sie an dem in den Transportpapieren als Bestimmungsort angegebenen Ort angelangt sind, und ins Landesinnere weiter zu transportieren. „Bestimmungsort“ ist aber nach Art. 2 lit. s) TTVO nur der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und entweder während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht wird oder geschlachtet wird. Die o. g. Praxis führt somit dazu, dass der Transport nicht schon mit der Ankunft der Tiere an dem in den Transportpapieren als Bestimmungsort angegebenen Ort beendet ist, sondern – da dieser in Wahrheit nicht Bestimmungsort i. S. von Art. 2 lit. s) ist – mit der Fahrt ins Landesinnere

weitergeht. Da aber weder die türkischen LKWs den Anforderungen entsprechen, die nach Art. 7 und 18 und Anhang I Kap. II und VI TTVO an Transportmittel für lange Beförderungen gestellt werden, noch im Landesinneren Kontrollstellen mit Ablademöglichkeiten und Einrichtungen zum Ruhen vorhanden sind, die Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entsprechen, verstößt dieser weitere Transportabschnitt gegen die TTVO und bewirkt, dass damit der gesamte Transport unzulässig ist. Dies führt dazu, dass das Veterinäramt am Versandort die Genehmigung für den gesamten Transport nach Art. 14 Abs. 1 lit. a) ii) ablehnen muss, wenn Anhaltspunkte für die beschriebene Praxis bestehen.

Indirekt gibt auch die deutsche Bundesregierung zu, dass es in der Türkei gegenwärtig keine Kontrollstellen mit Ablademöglichkeiten und Einrichtungen zum Ruhen gibt. In ihrer Antwort auf eine Anfrage der politischen Partei AfD hat sie erklärt: „Den zuständigen Behörden der Länder obliegt es zu prüfen, ob die von den Wirtschaftsbeteiligten im Vorfeld vorzulegende Transportplanung darauf schließen lässt, dass die Beförderung den Tierschutzvorschriften entspricht. Das türkische Landwirtschaftsministerium hat bauliche Maßnahmen zur besseren Versorgung der Tiere *in Aussicht gestellt* (Hervorh. d. Verf.) Sowohl an der Grenze, als auch im Landesinneren *sollen Versorgungsstationen errichtet werden* (Hervorh. d. Verf.)“¹¹ Wenn das türkische Landwirtschaftsministerium laut einer Auskunft der Bundesregierung v. Februar 2018 den Bau von Kontrollstellen „in Aussicht gestellt“ hat und diese erst noch „errichtet werden sollen“, kann das nur bedeuten, dass es funktionierende Kontrollstellen in der Türkei jedenfalls zur Zeit nicht gibt.

Dasselbe kann auch einer aktuellen Erklärung des deutschen Bundeslandwirtschaftsministeriums (BMEL) entnommen werden. Darin wird vom Empfang einer Delegation des türkischen Landwirtschaftsministeriums zur gemeinsamen Besichtigung von deutschen Kontrollstellen berichtet und ausgeführt: „Anliegen der Türkei war *die Gewinnung von Know-how für den Bau vergleichbarer Einrichtungen* (Hervorh. d. Verf.), u.a. im Bereich der bulgarisch-türkischen Grenze.“¹² Auch diese Äußerungen zeigen deutlich, dass es funktionierende Kontrollstellen in der Türkei zur Zeit nicht gibt.

Allein dies müsste ausreichen, um Genehmigungen nach Art. 14 Abs. 1 lit. a) ii) abzulehnen, wenn 24-stündige Ruhepausen nach Abladung in der Türkei erforderlich sind.

Bei Tiertransporten in Länder des Nahen Ostens, des Maghreb und zentralasiatische Staaten bestehen ebenfalls begründete Zweifel an der Existenz von Kontrollstel-

len i. S. von Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 östlich der Provinz Smolensk. Das muss mindestens dazu führen, dass die Behörde im Genehmigungsverfahren von dem Organisator neben der genauen Adressenangabe der von ihm angeblich geplanten Kontrollstellen die Vorlage weiterer Mittel zur Glaubhaftmachung (Auszug aus google-maps, Fotos, Videos, Aufzeichnungen des Navigationssystems aus früheren Transporten, die ein Abladen und 24-stündiges Ruhen an der jeweiligen Kontrollstelle ergeben) fordert. Für den Organisator ist die Beschaffung solcher Beweismittel zumutbar, weil er mit den für den Transport geplanten Kontrollstellen ohnehin vor Erstellung seiner Transportplanung Kontakt aufnehmen, seinen Transport dort anmelden und der Behörde am Versandort die Buchungsbestätigung vorlegen muss.

IV. Keine Genehmigung auch dann, wenn sich aus Informationen, die der Behörde am Versandort vorliegen, ergibt, dass zwar nicht gegen die TTVO, aber voraussichtlich gegen eine andere Bestimmung des Europäischen Rechts verstoßen wird?

Beispielfall A:

Ein Rindertransport, für den das nach Anh. I, Kap. V, Nr. 1.4. lit. d) zulässige Beförderungsintervall von 29 Stunden genutzt werden soll, wird nur mit einem Fahrerpaar geplant, obwohl nach der VO (EG) 561/2006 („Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung“) zwei Fahrer gemeinsam höchstens 18 Stunden am Stück fahren dürfen – zweimal pro Woche jedoch maximal 20 Stunden – niemals aber länger.

Beispielfall B:

Ein zweistöckiger Rindertransporter hält zwar die nach Anh. I, Kap. II, Nr. 1.2. erforderliche Innenraumhöhe auf beiden Ebenen ein. Die Gesamthöhe des Fahrzeugs überschreitet mit 4,2 m aber die nach der StVZO (in Österreich: StVO) maximal zulässige Fahrzeughöhe von 400 cm (und es liegt keine Ausnahmegenehmigung vor bzw. die vorliegende Ausnahmegenehmigung besitzt nicht in allen Ländern Gültigkeit, die der Transport bis zur Erreichung des Bestimmungsorts durchfahren soll).

Beispielfall C:

Ein dreistöckig mit ca. 110 kg schweren Schweinen beladener Transporter hält zwar die nach Anh. I, Kap. VII lit. D erforderliche Ladedichte von nicht mehr als 235 kg/m² in allen Buchten ein, überschreitet aber das nach der StVZO höchst zulässige Gesamtgewicht von 40,0 Tonnen.

Beispielfall D:

Für einen Tiertransporter mit ca. 38 Tonnen Gesamtgewicht wird der Routenpla-

10) vgl. Rabitsch, Wiener Tierärztliche Monatsschrift 103, 2016, S. 283, 300

11) Bundestagsdrucksache 19/727 v. 13. 2. 2018, S. 3

12) Erklärung v. 28.5.2018 zum Thema „Tierschutz darf nicht an Grenzen enden“

nung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km/h auf Autobahnen zugrunde gelegt, obwohl nach der StVO eine Höchstgeschwindigkeit von nur 80 km/h erlaubt ist.

Zu den Beispielfällen A bis D:

Der in Art. 14 Abs. 1 lit. a), ii) verwendete Begriff „wirklichkeitsnahe“ (EN: „realistic“) bedeutet, dass kein Transport genehmigt werden darf, der nur unter Bruch gültiger Rechtsvorschriften durchgeführt werden kann. Planungen, die erkennbar auf Rechtsverstößen aufbauen, dürfen von keiner Behörde toleriert werden, denn im Rechtsstaat kann man Vorgänge oder Zustände, die offenkundig rechtswidrig sind, nicht als „wirklichkeitsnah“ akzeptieren. Die Behörde, die einen solchen Transport in Kenntnis des zu erwartenden Verstoßes trotzdem abfertigen würde, würde sich der Beihilfe zu dem geplanten Verstoß schuldig machen.

Im Beispielfall A

muss, damit die Sozialvorschriften gem. der VO (EG) 561/2006 eingehalten werden, entweder nach 18 (bzw. 20) Stunden eine Kontrollstelle nach Anh. I, Kap. V, Nr. 1.5. erreicht werden, wo die Tiere abgeladen werden und ruhen können, oder es muss zur Ausnutzung der höchst zulässigen Transportdauer ein weiteres Fahrerpaar, das vorher außerhalb des Fahrzeugs seine Ruhezeit genommen und die geplante Lenkzeit auch nicht bereits durch die Anfahrtszeit verbraucht hat, eingesetzt werden¹³. Die deutsche Bundesregierung stimmt dieser Auffassung ausdrücklich zu¹⁴. Das zweite Fahrerpaar jedoch muss 18 (bzw. 20) Stunden nach Abfahrt zusteigen und das erste Paar, welches während seiner Ruhezeit nicht an Bord bleiben darf, ablösen. Dies gilt auch für Tiertransporte außerhalb der Europäischen Union in die meisten Staaten der Welt. Mittelbar ist von einem geplanten Verstoß gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten auch der Tierschutz betroffen und hiermit der Vorsorgegrundsatz in Art. 3 Satz 1 der TTVO, denn bei einer Übermüdung der Fahrer, der mit den Sozialvorschriften vorgebeugt werden soll, steigen auch das Risiko für eine wenig tierschonende Fahrweise und die Unfallgefahr.

Im Beispielfall B

ist das Fahrzeug zu hoch. Dies erhöht einerseits infolge einer Schwerpunktverlagerung nach oben die Unfallgefahr, andererseits führt es in den meisten Staaten zu voraussehbaren Transportverzögerungen, wenn das Fahrzeug polizeilich kontrolliert und wegen seiner unzulässigen Höhe an der Weiterfahrt gehindert wird. Deswegen bildet die unzulässige Höhe des Fahrzeugs

auch einen Verstoß gegen den Vorsorgegrundsatz nach Art. 3 Satz 1 (Unfallgefahr) und gegen das Beschleunigungsgebot nach Art. 3 Satz 2 lit. a) (bei einem zeitweiligen Verbot der Weiterfahrt anlässlich einer Polizeikontrolle)¹⁵.

Betreffend Beispielfall C und D

gilt dasselbe: Es besteht bei einem zu hohen Fahrzeuggewicht bzw. einer überhöhten Geschwindigkeit sowohl eine erhöhte Unfallgefahr als auch das Risiko, dass die Weiterfahrt polizeilich verzögert oder sogar untersagt wird. In beiden Fällen sind also neben den Vorschriften der StVO sowohl der Vorsorgegrundsatz, Art. 3 Satz 1 TTVO, als auch das Beschleunigungsgebot nach Art. 3 Satz 2 lit. a) betroffen. Überdies ist eine überhöhte Geschwindigkeit von 95 km/h sowohl technisch als auch faktisch nicht realistisch¹⁶.

V. Keine Genehmigung auch dann, wenn sich aus Informationen, die der Behörde am Versandort vorliegen, ergibt, dass die Tiere im Anschluss an den Transport wahrscheinlich unter Anwendung tierquälerischer Praktiken geschlachtet werden?

Diese Fragestellung wird in der nächsten Ausgabe des ATD behandelt.

Rechtsnormen

Österreichisches Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (Deutschland; BGBl. I S. 3723)

TierSchTrV: Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (Tierschutztransportverordnung) v. 11.2.2009 (Deutschland; BGBl. I S. 375), zuletzt geändert durch Art. 9 Abs. 14 des Gesetzes vom 3. 12. 2015 (BGBl. I S. 2178)

TTG: Österreichisches Bundesgesetz über den Transport von Tieren und damit zusammenhängenden Vorgängen (Tiertransportgesetz – TTG – 2007). StF: BGBl. I Nr. 54/2007

TTVO: Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates v. 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/632 EWG und 93/119 EG und der Verordnung Nr. 1255/97/EG (Tiertransportverordnung), ABl. L 3 vom 5.1.2005

Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates v. 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABl. L 174 vom 2.7.1997

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98

13) vgl. *Rabitsch/Wessely*, ATD 2012, 99, 108: Bei anderer Betrachtungsweise würde man dem Unionsgesetzgeber unterstellen, er gehe grds. davon aus, dass die von ihm erlassenen Sozialvorschriften in der Realität nicht eingehalten werden.

14) vgl. Bundestagsdrucksache 17/12938, S. 5, 6: Auf die Frage der Abgeordneten Ostendorff et al., ob die Bundesregierung der Auffassung zustimme, dass die nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 maximal mögliche Transportzeit für Rinder, Schafe und Ziegen (14 Stunden, mindestens 1 Stunde Pause, weitere 14 Stunden) mit zwei Fahrern nicht ausgeschöpft werden könne, ohne die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu verletzen, lautete die Antwort: „Die Bundesregierung stimmt der Auffassung zu“. Ebenso in Bundestagsdrucksache 17/13006 S. 5, 6: maximal mögliche Transportdauern von 24 oder 29 Stunden mit nur zwei Fahrern nicht ausnutzbar. Vgl. auch EU-Kommission, Bericht über ein Audit in Deutschland 26.-30. Juni 2017 zur Bewertung des Tierschutzes während des Transports nach Nicht-EU-Staaten, DG Santé 2017-6107 S. 5: Hinweise im „Handbuch Tiertransporte“ zur Einbeziehung der nach den Sozialvorschriften für Fahrer erforderlichen Ruhezeiten in die Plausibilitätsprüfung. Handbuch Tiertransporte Stand Mai 2013 S. 66: Zu berücksichtigen sind hier die entsprechend den Sozialvorschriften für die Fahrer einzuhaltenen Pausen.

15) Vgl. Handbuch Tiertransporte, Stand Mai 2017 S. 29: „Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tierschutzrecht ist daher zu prüfen, ob den Tieren in allen Ladeetagen bei korrekter Fahrzeughöhe (nicht bei über 4 m hochgefahrenem Dach) die notwendige Raumhöhe zur Verfügung steht. Eine Abfertigung bei ausgefahrenem Dach ist – sofern keine entsprechende straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung vorgewiesen werden kann – aufgrund der fehlenden straßenverkehrsrechtlichen Zulässigkeit keine in Betracht zu ziehende Handlungsalternative.“

16) Vgl. Handbuch Tiertransporte, Stand Mai 2013 S. 66: „Als Durchschnittsgeschwindigkeit wird für Straßentransporte – abhängig von den örtlichen Gegebenheiten – max. eine Geschwindigkeit von 60 km/h, bei Langstrecken mit mehr als 60% der Straßenkilometer Autobahnanteil 80 km/h angenommen. Zu berücksichtigen sind hier die entsprechend den Sozialvorschriften für die Fahrer einzuhaltenen Pausen.“ Vgl. auch Österreichisches Bundesministerium für Gesundheit, Handbuch Tiertransporte - Teil 2 Lange Beförderung, Stand 16.3.2010, S. 16, 17: „Im Zuge einer ordentlichen Planung müssen auch folgende Punkte berücksichtigt werden: Die geplante Route sollte unter Zugrundelegen einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von maximal 70 km/h für die Gesamtstrecke (80 km/h auf Autobahnen, 60 km/h auf anderen Straßen) innerhalb der jeweils höchst zulässigen Beförderungsdauer bewältigbar erscheinen. Hier wird auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Zeitangaben in TRACES nicht realitätsnah sind, und vom abfertigen Amtstierarzt unbedingt anhand eines Routenplaners korrigiert werden müssen.“

des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006

Abkürzungen

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
a. a. O.	am angegebenen Ort
bzw.	beziehungsweise
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union

i. S. d.	im Sinne des/der
lit.	litera
RL	Richtlinie
o. a.	oben angeführt
TierSchTrV	Tierschutztransportverordnung (Deutschland)
TTG	Tiertransportgesetz 2007 (Österreich)
TTVO	Tiertransportverordnung (EU)
VO	Verordnung
z. B.	zum Beispiel

Anschrift der Verfasser

*Dr. jur. Christoph Maisack
Richter am Amtsgericht
Büro der Landesbeauftragten für
Tierschutzangelegenheiten
Hessisches Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Mainzer Straße 80
65189 Wiesbaden*

*Dr. med. vet. Alexander Rabitsch
Waldstraße 13
A-9170 Ferlach*

Literatur

- [1] Bundestags-Drucksache 17/13006 v. 9.4.2013, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Friedrich Ostendorff u. a. und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Zusammenhang zwischen den maximal erlaubten Transportzeiten für Tiere sowie den Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer
- [2] Deutsches Handbuch Tiertransporte, Vollzugshinweise zur Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates v. 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen ... und zur Tierschutztransportverordnung v. 11.2.2009. Ansprechpartner: Mitglieder der Länderarbeitsgruppe Dr. Marschner, Goller-Englberger, Dr. Marahrens, Dr. Franzky, Eggert-Satzinger, Dr. Maurer, Dr. Knipf, Dr. Herzog, Redaktion: Dr. Ulrike Marschner (Ulrike.Marschner@stmuv.bayern.de). Stand Mai 2017
- [3] Deutsches Handbuch Tiertransporte, Vollzugshinweise zur Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates v. 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen ... und zur Tierschutztransportverordnung v. 11.2.2009. Ansprechpartner: Mitglieder der Länderarbeitsgruppe Dr. Gehrisch, Dr. Marschner, Dr. Marahrens, Dr. v. Zakrzewski, Dr. Franzky, Miebach, Eggert, Dr. Maurer, Dr. Nickisch, Dr. Bokeloh, Wiesner, Dr. Eberhardt. Stand Mai 2013
- [4] Europäische Kommission, Bericht über ein Audit in Deutschland 26.-30. Juni 2017 zur Bewertung des Tierschutzes während des Transports nach Nicht-EU-Staaten, DG (Santé) 2017-6107
- [5] Europäische Kommission, Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport, 10.11.2011, KOM (2011) 700 endgültig
- [6] European Commission, Final report of a fact-finding mission carried out in Turkey from 5 September to 8 September 2017 on animal welfare during transport to non-EU countries, DG(SANTE) 2017-6110, S. 9

- [7] European Commission, The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle), Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, adopted on 11 March 2002
- [8] European Food Safety Authority (EFSA), Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), 12.1.2011, EFSA Journal 2011; 9(1): 1966
- [9] Hirt, Almuth/Maisack, Christoph/Moritz, Johanna, Tierschutzgesetz, Kommentar, 3. Aufl., Verlag Franz Vahlen, München 2016
- [10] Rabitsch, Alexander, Befund und Gutachten bei Tiertransporten, Wiener Tierärztliche Monatsschrift (wtm) 103(2016), S. 283-304
- [11] Rabitsch, Alexander, Tiertransporte, Anspruch und Wirklichkeit, Veterinärspiegel Verlag in der schaefermueller publishing GmbH, Berlin 2014
- [12] Rabitsch, Alexander, und Wessely, Wolfgang, Zur Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Zusammenhang mit Langstreckentransporten von Tieren, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle (AtD) 2/2012, S. 99-109
- [13] Sächsisches Staatsministerium für Soziales und Verbraucherschutz, Erlass v. 30.1.2018, Aktenzeichen 24-9161.42/10, zu: 1. Transporte in Drittländer – Notwendigkeit der Führung des Fahrtenbuches bis zum Endbestimmungsdrittland, 2. Kontrollen der zuständigen Behörden während langer Beförderungen – Navigationssystem – Elektronische Datenübermittlung, 3. Tiertransporte bei extremen Temperaturen, 4. Notfallpläne und Rindertransportfahrzeugzulassungen und 5. Verifizierung von Kontrollstellen in Drittländern über BMEL
- [14] Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Ausarbeitung WD 5 – 3000 – 001/17, Regelungen der europäischen Tiertransportverordnung zu langen Tierbeförderungen im Licht des Urteils des Europäischen Gerichtshofs v. 23.4.2015 (C-424/13)

Redaktionsschluss

für die nächste Ausgabe

Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle

ist der

6. November 2018