

# Aktuelle Probleme bei der Abfertigung/Genehmigung langer, grenzüberschreitender Tiertransporte im Licht der EuGH-Entscheidungen C-424/13 und C-383/16

CHRISTOPH MAISACK/ALEXANDER RABITSCH

DOI: 10.25598/tirup/2020-2

## Inhaltsübersicht:

I.	Einleitung .....	36
II.	Die Beweislast für die Einhaltung aller Vorschriften liegt beim Organisator des Tiertransports .....	37
III.	Geltung der EU-TiertransportVO auch in Drittländern .....	39
IV.	Zur behördlichen Überprüfung von Versorgungs- stationen im Genehmigungsverfahren nach Art 14 Abs 1 EU-TiertransportVO .....	42
V.	Anforderungen an den Bestimmungsort iSv Anhang II Abschnitt 1 Feld 4.1 und Abschnitt 3 EU-TiertransportVO .....	51
VI.	Epikrisis .....	54
VII.	Zusammenfassung .....	55

**Abstract:** The organiser of a journey for horses, cattle, pigs, sheep or goats of more than eight hours, which is destined for a place of destination outside a member state or the territories of the European Union, must submit a realistic journey log for authorization to the competent authority of the place of departure which inter alia, indicates that the provisions of the Regulation (EC) No. 1/2005 will be complied with, including for the stages of the journey taking place outside the EU.

This essay describes the preconditions for premisses in third countries for fulfilling the requirements for »control posts« acc. to Art. 2 (h), as well as the requirements to »places of destination« acc. to Art. 2 (s) leg. cit.

**Rechtsquellen:** VO (EG) 1255/97 (EU-KontrollstellenVO); VO (EG) 1/2005 (EU-TiertransportVO).

**Schlagworte:** Aufenthaltsort; Bestimmungsort; control post; Drittstaat; Fahrtenbuch; Kontrollstelle; Langstreckentransport; Lebendtiertransport; place of destination; Rinder-Exporte; staging point; Tierchutz; Tiertransport; Tiertransportverordnung; Versorgungsstation; Veterinärbehörde.

## I. Einleitung

Tiertransporte, die länger als acht Stunden dauern und bei denen eine Staatsgrenze überschritten wird, bedürfen gemäß Art 14 Abs 1 der VO (EG) 1/2005<sup>1</sup> (EU-TiertransportVO) der Abfertigung/Genehmigung durch das für den Versandort zuständige Veterinäramt. Eine der Voraussetzungen, die dafür erfüllt sein müssen, ist, dass das von dem Organisator des Transports vorgelegte Fahrtenbuch darauf schließen lässt, dass während der gesamten Beförderung alle Vorschriften der EU-TiertransportVO eingehalten werden. Zu diesen Vorschriften gehört ua, dass – wenn der Transport eine bestimmte Anzahl von Stunden gedauert hat (bei erwachsenen Rindern maximal 29 Stunden) – die Tiere an einer zugelassenen Versorgungsstation ankommen, entladen, gefüttert und getränkt werden müssen sowie 24 Stunden lang ruhen können (Anhang I Kapitel V Nr 1.4 und 1.5 EU-TiertransportVO). Da über die Existenz und den Zustand solcher Versorgungsstationen in bestimmten Drittländern zT höchst unterschiedliche Informationen in Umlauf sind, bereitet die Prüfung, ob mit der Einhaltung dieser Vorschrift gerechnet werden kann, in der Praxis mitunter besondere Probleme. Schwierigkeiten gibt es auch bei der Beurteilung, ob das im Fahrtenbuch

---

1 VO (EG) 1/2005 des Rates vom 22. 12. 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen, ABl L 2005/3, 1 idgF (EU-TiertransportVO).

angegebene Ziel des Tiertransports als »Bestimmungsort« iSv Art 2 lit s EU-TiertransportVO angesehen werden kann.

## II. Die Beweislast für die Einhaltung aller Vorschriften liegt beim Organisator des Tiertransports

Mit seiner Unterschrift unter den Abschnitt 1 (»Planung«) des Fahrtenbuchs erklärt der Organisator, »geeignete Vorkehrungen getroffen zu haben, um das Wohlbefinden der Tiere nach Maßgabe der Verordnung EG Nr. 1/2005 des Rates während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten« (Anhang II Abschnitt 1 Feld Nr 7). »Gewährleisten« bedeutet »garantieren«, »sicherstellen«, »nachweisen«. Die Auslegung von Art 14 Abs 1 lit a sublit ii in Zusammenschau mit dieser Erklärung ergibt also, dass die Behörde die Abstempelung des Fahrtenbuchs gemäß Art 14 Abs 1 lit c (bzw im Fall von Art 14 Abs 2 die Genehmigung des Tiertransports) verweigern muss, wenn aufgrund konkreter Anhaltspunkte die ernsthafte, realistische (und nicht lediglich fernliegende) Möglichkeit besteht, dass es während des Transports zu einer Verletzung einzelner Vorschriften der EU-TiertransportVO kommen kann; der Organisator muss in diesem Fall »nachvollziehbar nachweisen«<sup>2</sup>, dass entgegen dieser Anhaltspunkte damit gerechnet werden kann, dass alle Vorschriften der EU-TiertransportVO (einschließlich der Anhänge und der Allgemeinen Bedingungen des Art 3) während der gesamten Beförderung eingehalten werden und insb den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung gemäß Art 3 lit a zweiter Halbsatz Rechnung getragen wird.

Das Verwaltungsgericht (VG) Münster hat es mit Beschluss vom 5.6.2020<sup>3</sup> abgelehnt, ein Veterinäramt per einstweiliger Anordnung zur Abfertigung eines Transports von 150 trächtigen Rindern nach Usbekistan zu verpflichten, da nach den vorliegenden Informationen sowohl möglich schien, dass eine von dem Organisator im Abschnitt »Planung« des Fahrtenbuchs angegebene Versorgungsstation benutzungsbereit zur Verfügung stand, als auch die Möglichkeit bestand, dass dies nicht der Fall war. In diesem Fall sei die Einhaltung von Anhang I

2 VG Augsburg, Beschluss vom 28.11.2011, Au 2 E 11.1679.

3 VG Münster, Beschluss vom 5.6.2020, 9 L 446/20.

Kapitel V Nr 1.4 lit d und Nr 1.5 der EU-TiertransportVO nicht gewährleistet. Aus den vom Organisator des Transports vorgelegten Beweismitteln ergebe sich nicht zwingend, dass die eingeplante Versorgungsstation tatsächlich mängelfrei und unter Einhaltung der maßgeblichen materiellrechtlichen Vorschriften benutzungsbereit zur Verfügung stehe. Die von dem Organisator vorgelegten Beweismittel müssen also »*zwingend*«, dh mit großer Sicherheit ergeben, dass alle Bestimmungen der EU-TiertransportVO – hier Anhang I Kapitel V Nr 1.4 lit d und Nr 1.5 – während der gesamten Beförderung eingehalten werden.

Vor annähernd neun Jahren hatte bereits das VG Augsburg<sup>4</sup> ähnlich entschieden: Das Veterinäramt habe die Abfertigung des Transports und die Abstempelung des Fahrtenbuchs zu Recht abgelehnt, da der Organisator nicht in der Lage gewesen sei, »*nachvollziehbar nachzuweisen*«, dass die Vorschriften der EU-TiertransportVO (hier: Art 3 iVm Anhang I Kapitel V Nr 1.4 lit d und Nr 1.5) während der gesamten Beförderung eingehalten würden. Damit ein langer, grenzüberschreitender Transport abgefertigt werden könne, müsse das vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthalten, »*damit sichergestellt werden kann, dass die Beförderung den Vorschriften der Verordnung entspricht*«.

Der EuGH hat mit Urteil vom 23.4.2015<sup>5</sup> entschieden, dass das Veterinäramt immer dann, wenn das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch nicht darauf schließen lässt, dass alle Bestimmungen der EU-TiertransportVO auf allen Beförderungsabschnitten eingehalten werden, verlangen darf, die Planung des Transports so zu ändern, »*dass die Einhaltung dieser Bestimmungen für die gesamte Beförderung gewährleistet ist*«. Damit also das Veterinäramt einen Transport abfertigen kann, muss die Einhaltung aller Bestimmungen der EU-TiertransportVO »*gewährleistet*« sein, dh ohne verbleibende Zweifel feststehen.

Es ist also nicht so, wie eine Amtstierärztin in der Fernsehsendung »Kontraste« am 24.5.2018 um 21.45 Uhr im Ersten Deutschen Fernsehen (ARD; ausstrahlender Sender Rundfunk Berlin-Brandenburg [RBB]) geäußert hat: Sie war der Meinung, dass sie die Abfertigung eines Tiertransports so lange nicht verweigern könne, wie sie dem Organisator nicht nachweisen könne, dass eine von ihm eingeplante Versorgungsstation nicht bestehe oder nicht den für solche Stationen gemäß der

---

4 VG Augsburg, Beschluss vom 28.11.2011, Au 2 E 11.1679.

5 EuGH 23.4.2015, C-424/13 (Zuchtvieh-Export GmbH gegen Stadt Kempten) Rz 56.

VO (EG) 1255/97<sup>6</sup> geltenden Anforderungen entspreche. Sondern es ist genau umgekehrt: Nicht die Behörde muss die Nicht-Einhaltung einer Vorschrift beweisen, sondern der Organisator deren Einhaltung. Bestehen hier Zweifel, so darf der Transport nicht abgefertigt bzw genehmigt werden (siehe oben: Die Einhaltung muss »gewährleistet«, »zwingend«, »nachvollziehbar nachgewiesen«, also »sichergestellt« sein). Allerdings muss für eine Verweigerung der Abstempelung bzw Genehmigung hinzukommen, dass sich die jeweilige Gefahr nicht mit Hilfe von Anordnungen nach Art 14 Abs 1 lit b EU-TiertransportVO hinreichend sicher ausschließen lässt, sei es, dass solche Anordnungen von vornherein nicht geeignet erscheinen, den möglichen Verstoß hinreichend sicher zu verhindern, sei es, dass sie vom Organisator nicht befolgt werden.

### III. Geltung der EU-TiertransportVO auch in Drittländern

Da sich die Gewährleistung des Organisators auf die »gesamte Beförderungsdauer« erstreckt (vgl Anhang II Abschnitt 1 Feld 7 EU-TiertransportVO), erfasst sie bei einem Transport in ein Drittland auch denjenigen Beförderungsabschnitt, der zwischen dem Verlassen des Unionsgebietes und dem Entladen des letzten Tieres am Bestimmungsort im Drittland liegt. Nach Art 14 Abs 1 lit a sublit ii muss »die Beförderung« – also die gesamte – den Vorschriften der Verordnung entsprechen; »Beförderung« ist gemäß Art 2 lit j der gesamte Transportvorgang vom Beginn des Verladens des ersten Tieres am Versandort bis zum Entladen des letzten Tieres am Bestimmungsort, auch wenn letzterer nicht mehr im Unionsgebiet liegt. Vgl dazu EuGH, Urteil vom 23.4.2015<sup>7</sup>: »Art. 14 Abs. 1 ist dahin auszulegen, dass die Genehmigung eines Transports, der mit einer im Gebiet der EU beginnenden und außerhalb dieses Gebiets fortgeführten langen Beförderung ... verbunden ist, durch die zuständige Behörde des Versandorts voraussetzt, dass der

---

6 VO (EG) 1255/97 des Rates vom 25.6.1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der RL 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABl L 1997/174, 1, geändert durch Art 36 der EU-TiertransportVO (EU-KontrollstellenVO).

7 EuGH 23.4.2015, C-424/13 Rz 56.

*Organisator des Transports ein Fahrtenbuch vorlegt, das wirklichkeitsnahe Angaben zur Planung der Beförderung enthält und darauf schließen lässt, dass die Bestimmungen dieser Verordnung auch für den in Drittländern stattfindenden Beförderungsabschnitt eingehalten werden, und dass die Behörde, wenn dies nicht der Fall ist, verlangen darf, die Planung so zu ändern, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen für die gesamte Beförderung gewährleistet ist*«. Die Angaben des Organisations im Abschnitt »Planung« des Fahrtenbuchs und die von ihm vorgelegten Unterlagen und sonstigen Beweismittel müssen also »gewährleisten« – dh ohne verbleibende Zweifel darauf schließen lassen –, dass alle Bestimmungen der Verordnung auf allen Beförderungsabschnitten, auch wenn diese in Drittländern außerhalb der EU verlaufen, eingehalten werden. Wenn das nicht der Fall ist, darf die Behörde verlangen, »die Planung so zu ändern, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen für die gesamte Beförderung gewährleistet ist«.

Abweichungen von einzelnen technischen Vorschriften der Verordnung lässt der EuGH nur zu, wenn zwei Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind: 1. Das Recht oder die Verwaltungspraxis des zu durchquerenden Drittlandes müssen »in nachprüfbarer und definitiver Weise der vollständigen Einhaltung bestimmter technischer Vorschriften dieser Verordnung entgegenstehen«. 2. Insb unter Berücksichtigung der Ausstattung der Transportmittel und der vorgesehenen Planung der Beförderung muss darauf zu schließen sein, »dass der vorgesehene Transport das Wohlergehen der Tiere in gleichem Maß gewährleisten wird wie die fraglichen technischen Vorschriften<sup>8</sup>. Der Organisator muss also, wenn er die Einhaltung einer technischen Vorschrift nicht nachweisen kann, zweierlei beweisen: zum einen, dass das Recht oder die Verwaltungspraxis des Drittlandes, in dem der Beförderungsabschnitt stattfindet, der Einhaltung der fraglichen Vorschrift »in nachprüfbarer und definitiver Weise entgegenstehen«; und zum anderen, dass trotz der Nicht-Einhaltung dieser Vorschrift das Maß des Wohlergehens der Tiere nicht gemindert wird, dass es ihnen also wegen der Nicht-Einhaltung dieser Vorschrift in keiner Weise schlechter gehen wird als bei ihrer vollständigen Einhaltung. Daran fehlt es zB, wenn infolge der Nicht-Einhaltung einer technischen Vorschrift eines der artgemäßen Bedürfnisse der transportierten Tiere stärker zurückgedrängt wird als bei ihrer Einhaltung,

---

8 EuGH 23.4.2015, C-424/13 Rz 54.

oder wenn infolge der Nicht-Einhaltung der Vorschrift eine Gefahr für das Wohlbefinden der Tiere entsteht, die bei ihrer Einhaltung vermieden würde.

Insb muss also im Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass die Vorschriften über das Füttern und Tränken der Tiere sowie über die höchstzulässigen Beförderungs- und die notwendigen Ruhezeiten (Anhang I Kapitel V Nr 1.4 und 1.5 EU-TiertransportVO) auch auf Teilstrecken außerhalb der EU eingehalten werden.

Zur uneingeschränkten Geltung der Verordnung auch auf Beförderungsabschnitten, die in Drittländern verlaufen, hatte sich schon drei bzw vier Jahre vor dem EuGH das VG Augsburg<sup>9</sup> geäußert: »Für Transporte, die innerhalb der EU beginnen und durchgeführt werden, ... gelten die Vorschriften der Verordnung nicht nur bis zum Zeitpunkt, an dem die Außengrenze der EU überschritten wird, sondern für den ganzen Transportweg ... Aus Erwägungsgrund 5 lässt sich ableiten, dass aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren auf ein Mindestmaß begrenzt werden sollen. Damit steht für die Kammer fest, dass es Ziel der Verordnung war, bei dem Transport von Tieren dem Schutz der Tiere höchstmögliche Geltung zu verschaffen. Dies kann in sinnvoller Art und Weise nur dadurch geschehen, dass die Vorgaben der Verordnung auf dem gesamten Transportweg gelten.« Ebenso auch VG Augsburg, Beschluss vom 28. 11. 2011<sup>10</sup>: »Die in Art. 14 Abs. 1 lit. a ii geregelten Anforderungen und die daran anknüpfenden Kontrollverpflichtungen der Antragsgegnerin gelten ... auch für die Transportstrecke zwischen dem Verlassen des Rechtsraumes der EU und dem Drittland-Bestimmungsort in Usbekistan.«

Zu neueren Entscheidungen vgl VG Münster, Beschluss vom 5.6.2020<sup>11</sup>: »Die Verordnung unterwirft in ihrem Art. 14 die Tiertransporte aus dem Unionsgebiet in Drittländer keiner besonderen Genehmigungsregelung, die sich von der Regelung für Transporte innerhalb der Union unterscheidet.« Zur erforderlichen personellen und sachlichen Ausstattung von Versorgungsstationen in Drittländern sagt das VG Osnabrück<sup>12</sup>: »Jedoch müssen die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 auch in der Russischen Föderation erfüllt werden (vgl. EuGH Urte. v. 23.4.2015, C-424/13, juris Rn 56) und, da es für die Einhaltung der Ruhezeiten Versorgungsstellen

9 VG Augsburg, Urteil vom 24.7.2012, Au 1 K 12.151, Rz 56, 57.

10 VG Augsburg, Beschluss vom 28.11.2011, Au 2 E 11.1679.

11 VG Münster, Beschluss vom 5.6.2020, 9 L 446/20.

12 VG Osnabrück, Beschluss vom 9.6.2020, 6 B 44/20.

bedarf, müssen diese die Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 erfüllen (Art. 1 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1255/97; vgl. auch Erlass des Niedersächsischen Ministeriums f. Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 26.9.2019).«

Besteht also bei einem Transport die nicht lediglich fernliegende, sondern ernsthafte, realistische Möglichkeit, dass es im Drittland (sei es in einem Umladehafen, an einem anderen Umladeort, während der Fahrt oder beim Entladen am Bestimmungsort) zu einem Verstoß gegen die Verordnung kommen wird, und lässt sich diese Möglichkeit nicht durch eine Anordnung zur Änderung der Transportplanung nach Art 14 Abs 1 lit b EU-TiertransportVO hinreichend sicher ausschließen, dann ist die Abfertigung dieses Transports zu versagen (vgl VG Augsburg<sup>13</sup>: »Die Überprüfungsbefugnis <nach Art. 14 Abs. 1> betrifft die Beförderung, d. h. den gesamten Transportvorgang vom Versand- zum Bestimmungsort einschl. des Transports iS von Art. 2 lit. w. Damit erfasst sie – wenn sich der Bestimmungsort wie hier außerhalb der EU befindet – auch die Beförderung und den Transport auf dem Hoheitsgebiet des Drittlandes ... Einschränkungen des Prüfungsumfangs in Bezug auf das Hoheitsgebiet von Drittländern sind den Ordnungsbestimmungen dabei nicht zu entnehmen«).

#### **IV. Zur behördlichen Überprüfung von Versorgungsstationen im Genehmigungsverfahren nach Art 14 Abs 1 EU-TiertransportVO**

Da die Vorschriften der EU-TiertransportVO auch für Beförderungsabschnitte außerhalb der EU gelten<sup>14</sup> – also auch Anhang I Kapitel V Nr. 1.4 und 1.5 –, muss der Organisator eines Rindertransports für die von ihm im Abschnitt »Planung« des Fahrtenbuchs angegebenen Versorgungsstationen (in- oder außerhalb der EU) die Erfüllung folgender Anforderungen nachweisen:

---

13 VG Augsburg, Beschluss vom 28.11.2011, Au 2 E 11.1679, Rz 21.

14 EuGH 23.4.2015, C-424/13 Rz 56.



1.

Die Versorgungsstation (in der Terminologie der EU-TiertransportVO: »Kontrollstelle«, siehe Art 2 lit h) muss von einer Behörde, die nach dem Recht des Staates, in dem sie liegt, dafür zuständig ist, zugelassen und mit einer Zulassungsnummer versehen worden sein.<sup>15</sup>

Mit Bezug auf Russland werden hierzu unterschiedliche Ansichten vertreten. Aus einem Schreiben des in Moskau ansässigen Föderalen Dienstes für veterinärrechtliche und phytosanitäre Überwachung an das deutsche Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) vom 7.4.2020 war zu entnehmen, dass sich regionale Dienststellen dieses Dienstes (ua in den Gebieten Samara, Rostow, Wolgograd und Astrachan und in den Republiken Tatarstan und Kalmykien) mit der Frage nach solchen Versorgungsstellen auseinandergesetzt und festgestellt hätten, dass zur Zeit lediglich im Gebiet Samara Stallungen zwar instandgesetzt würden, deren Nutzung aber vor Abschluss der Instandsetzung und der veterinär- und hygienerechtlichen Untersuchungen nicht möglich sei; die Einrichtung von Stellen für das Tränken, die Fütterung und die Erholung von Tieren während der Zollabfertigung falle indes nicht in den Zuständigkeitsbereich des Dienstes, sondern liege in der Verantwortung »der zuständigen föderalen Behörden der Exekutive«. Daraus ließ sich entnehmen, dass die Zulassung solcher Stellen – außer in unmittelbarer Grenznähe während der Zollabfertigung – in der Zuständigkeit des Föderalen Dienstes liegt. Diese Ausführungen decken sich mit einer Auskunft, die die vier deutschen Amtstierärztinnen, die in der Zeit vom 6.-11.8.2019 verschiedene Regionen in Russland auf der Suche nach Versorgungsstationen bereist haben, von einem Veterinärbeamten in Samara erhalten haben: Bis zum 31.12.2019 habe die Zuständigkeit zur Zulassung solcher Stellen den regionalen Behörden obliegen, wohingegen sie ab 1.1.2020 auf die »Zentrale in Moskau« übergegangen sei. – In einem – allerdings nur scheinbaren – Widerspruch dazu

---

15 Vgl dazu VG Osnabrück, Beschluss vom 9.6.2020, 6 B 44/20: »Die Anforderung an die Kontrollstellen [...] sind in der VO (EG) Nr. 1255/97 [...] geregelt (vgl. auch Art. 36 der VO EG Nr. 1/2005). Nach Art. 3 Abs. 1 Satz 1 der VO (EG) Nr. 1255/97 bedarf es der Zulassung durch die zuständige Behörde; in diesem Fall erhält die Kontrollstelle eine Zulassungsnummer«.

stehen zwei spätere Schreiben des Föderalen Dienstes vom 8.5.2020 und vom 14.5.2020: In dem Schreiben vom 8.5.2020 teilt der Föderale Dienst mit, dass es jetzt im Dorf Sjuski/Kreis Krasninski/Gebiet Smolensk eine Versorgungsstelle gebe; zugleich wiederholt er, dass nach Maßgabe des Gesetzes über die Staatsgrenze der Russischen Föderation die Einrichtung solcher Stellen iZm der Zollabfertigung, also in Grenznähe, nicht in den Zuständigkeitsbereich des Dienstes falle (sondern, wie bereits am 7.4.2020 mitgeteilt, in die Zuständigkeit von anderen föderalen Behörden der Exekutive). Man erachte es gemäß dem Gesetz der Russischen Föderation über das Veterinärwesen, demzufolge die Vorbeugung und Bekämpfung von Tierseuchen den »*Subjekten der Russischen Föderation*« obliege, für »*sinnvoll*«, sich »*gemeinsam mit den Organen der kommunalen Selbstverwaltung der Subjekte der Russischen Föderation mit der Frage der Einrichtung/Nutzung/des Vorhandenseins angemessener Versorgungsstellen zu befassen*«. Eine solche als sinnvoll erachtete Zusammenarbeit steht der Annahme einer Zuständigkeit des Föderalen Dienstes für die Zulassung dieser Stellen nicht entgegen, zumal der Föderale Dienst, wie im Schreiben vom 7.4.2020 dargelegt, über regional verteilte Dienststellen verfügt, die diese Aufgabe für die Zentrale in Moskau wahrnehmen können. – Mit Schreiben vom 14.5.2020 hat der Föderale Dienst dann dem deutschen BMEL mitgeteilt, dass jetzt in der Region Samara zwei Betriebe im Bereich der vorübergehenden Pflege von importierten Rindern tätig seien, deren Betriebsstätten den veterinär-sanitären Anforderungen entsprächen und die bereit für die Aufnahme von Tieren seien. Wenn, wie zT von Transportunternehmern behauptet wird, in Russland nicht zentrale Behörden in Moskau, sondern regionale Behörden der Oblaste für die Zulassung solcher Versorgungsstellen zuständig wären, so hätte der Föderale Dienst, anstatt sich in insgesamt drei Schreiben gegenüber dem BMEL zum Vorhandensein und zur Ausstattung dieser Stellen zu äußern, auf die Zuständigkeit dieser regionalen Behörden verwiesen und dem BMEL anheimgestellt, seine Anfragen zuständigkeitshalber dorthin zu richten. Im Übrigen ist dem Schreiben vom 8.5.2020 jedenfalls zu entnehmen, dass bei der Einrichtung und Nutzung solcher Stellen, mögen auch Organe der kommunalen Selbstverwaltung daran mitwirken, ohne den Föderalen Dienst nichts geht. Folglich wird auch in den Niederlanden davon ausgegangen, dass die Entscheidung über die Zulassung von

Versorgungsstationen in Russland Sache der in Moskau ansässigen Behörden der Russischen Föderation ist und nicht etwa in den Kompetenzbereich von Oblasten oder anderen Stellen auf Landes- oder regionaler Ebene fällt (in diesem Sinne auch VG Osnabrück<sup>16</sup>: in Russland »Zuständigkeit der ›föderalen Behörden der Exekutive‹, vgl. *Auskünfte v. 7. 4. 2020 und 8. 5. 2020*«).

Überdies ist nochmals auf die Beweislastverteilung gemäß Art 14 Abs 1 lit a sublit ii (siehe oben II.) hinzuweisen: Transportunternehmer oder Organisatoren, die im Besitz einer von einer regionalen Behörde erteilten Zulassungsbescheinigung sind, müssen deren Zuständigkeit beweisen; solange sie dies nicht können, ist von der Zuständigkeit des Föderalen Dienstes für veterinärrechtliche und phytosanitäre Überwachung der Russischen Föderation in Moskau auszugehen.

2.

Die Zulassung muss in einer der Amtssprachen der EU erfolgt sein (oder zumindest in einer amtlich beglaubigten Übersetzung in eine dieser Sprachen vorliegen); denn »nachvollziehbar nachgewiesen« (VG Augsburg aaO) ist die Zulassung durch eine dafür zuständige Behörde gegenüber einer in der EU ansässigen Behörde nur, wenn sie in einer der Amtssprachen der EU vorgelegt werden kann.

3.

Aus der Zulassung muss hervorgehen, dass die Versorgungsstation in sachlicher und personeller Hinsicht so ausgestattet ist, dass sie alle Anforderungen, die von der EU-KontrollstellenVO an solche Stationen gestellt werden, erfüllt; vgl VG Osnabrück, Beschluss vom 9. 6. 2020<sup>17</sup>: »Jedoch müssen die Anforderungen der Verordnung EG Nr. 1/2005 auch in der Russischen Föderation erfüllt werden ... und, da es für die Einhaltung der Ruhezeiten Versorgungsstellen bedarf, müssen diese die Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 erfüllen (vgl. Art. 1 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97; vgl. auch Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 26. 9. 2019)«.

16 VG Osnabrück, Beschluss vom 9. 6. 2020, 6 B 44/20.

17 VG Osnabrück, Beschluss vom 9. 6. 2020, 6 B 44/20.

stelle in Art. 2 lit. j der EU-Tiertransport-VO unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die VO (EG) 1255/97 definiert worden ist und nachdem Änderungen dieser Verordnung durch Art 36 der EU-TiertransportVO herbeigeführt worden sind, müssen die Anforderungen der EU-KontrollstellenVO als Bestandteil der EU-Tiertransport-VO gelten.

Für den Fall, dass einzelne dieser Anforderungen in Drittländern nicht eingehalten werden (können), sagt der EuGH<sup>18</sup> Folgendes: Abweichungen von einzelnen technischen Vorschriften sind nur möglich, wenn »die Transportplanung insbesondere unter Berücksichtigung der Ausstattung der Transportmittel und der vorgesehenen Planung der Beförderung darauf schließen lässt, dass der vorgesehene Transport das Wohlergehen der Tiere in gleichem Maße gewährleisten wird wie die fraglichen technischen Vorschriften« und wenn »das Recht oder die Verwaltungspraxis« des jeweiligen Drittlandes »in nachprüfbarer und definitiver Weise« der Einhaltung der Vorschrift entgegenstehen. Letzteres ist in den allermeisten Drittstaaten nicht der Fall, insb nicht in Russland.

Wichtig ist dabei, dass zwischen einerseits veterinärrechtlichen Bestimmungen und andererseits tierschutzrechtlichen Anforderungen, wie sie sich aus der EU-KontrollstellenVO ergeben, unterschieden wird. Vgl dazu VG Osnabrück aaO: »Durch diese <von dem Antragsteller zur Begründung seines vermeintlichen Anspruchs auf Abfertigung eines Rindertransports nach Usbekistan vorgelegten> Schreiben, die den <vom Föderalen Dienst> an die Bundesrepublik Deutschland erteilten Auskünften entgegenstehen, wird ausschließlich und ausdrücklich die Erfüllung der nationalen veterinärrechtlichen Bestimmungen bestätigt. Jedoch müssen die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 auch in der Russischen Föderation erfüllt werden (vgl. EuGH, Urt. v. 23. 4. 2015, C-242/13, juris Rn 56) und, da es für die Einhaltung der Ruhezeiten Versorgungsstellen bedarf, müssen diese die Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 erfüllen«. Dass sich also aus dem Schreiben des Föderalen Dienstes vom 14. 5. 2020 an das deutsche BMEL ergibt, dass die Betriebsstätten zweier Betriebe in der Region Samara »den veterinär-sanitären Anforderungen der Russischen Föderation entsprechen«, reicht nicht aus, denn damit ist

---

18 EuGH 23. 4. 2015, C-424/13 Rz 54.

nichts über die Einhaltung der tierschutzrechtlichen Anforderungen, die sich aus der VO (EG) 1255/97 ergeben oder diesen jedenfalls gleichwertig sind, ausgesagt.

Ebenso sieht es auch das Europäische Parlament in seiner Entschließung vom 14. 2. 2019 (2018/2110<INI>), Empfehlung Nr 73<sup>19</sup>: Das Europäische Parlament »*hebt hervor, dass in Fällen, in denen Tiere in Drittländern für eine Ruhezeit von 24 Stunden entladen werden müssen, vom Organisator ein Ruheort mit Anlagen angegeben werden muss, die denen in einer EU-Kontrollstelle gleichwertig sind; fordert die zuständigen Behörden auf, diese Anlagen regelmäßig zu kontrollieren und Fahrtbücher nicht zu genehmigen, wenn der vorgeschlagene Ruheort nicht nachweislich über Anlagen verfügt, die denen in einer EU-Kontrollstelle gleichwertig sind*« (Hervorhebungen durch die Verfasser).

Die Anforderungen, die eine Versorgungsstation nach der EU-KontrollstellenVO erfüllen muss, sind im Wesentlichen folgende: Sie muss von der zuständigen Behörde des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sie liegt, zugelassen sein und eine Zulassungsnummer erhalten haben; sie muss den Anforderungen des Anhangs I dieser Verordnung genügen; ferner muss sie der Kontrolle eines amtlichen Tierarztes unterstellt sein und regelmäßig kontrolliert werden (Art 3 Abs 1, 2 und 3; vgl auch VG Osnabrück<sup>20</sup>: »*Es kann im vorliegenden einstweiligen Rechtsschutzverfahren nicht mit der erforderlichen Gewissheit festgestellt werden, dass in der Russischen Föderation ausreichend Kontrollstellen mit der nach der VO (EG) Nr. 1255/97 erforderlichen Zulassung für die von der Antragstellerin geplante lange Beförderung vorhanden sind*«). Versorgungsstationen dürfen nur für das Unterbringen, Füttern, Tränken, Ausruhen, Pflegen und Weiterbefördern von Tieren während Tiertransporten genutzt werden; abweichend davon können sie auch als Sammelstellen iSv Art 2 lit b EU-TiertransportVO dienen, sofern sie während ihrer Nutzung als Versorgungsstation ausschließlich diesem Zweck vorbehalten werden; keinesfalls dürfen sie zum Kauf oder Verkauf von Tieren genutzt

19 Siehe <[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0132\\_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0132_DE.pdf)>; Europäisches Parlament 2014–2019; P8\_TA(2019)0132; Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU. Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. 2. 2019 zur Durchführung der VO (EG) 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU (2018/2110(INI)).

20 VG Osnabrück, Beschluss vom 9. 6. 2020, 6 B 44/20.

werden (Art 4). Sie müssen über ausgebildetes Personal verfügen (Art 5 lit f). Bevor die Tiere die Versorgungsstation verlassen, muss ein amtlicher oder von der zuständigen Behörde dafür zugelassener Tierarzt ihre Transportfähigkeit für die weitere Verbringung bestätigen (Art 6).

Aus Anhang I der EU-KontrollstellenVO: Der Aufenthaltsort – in heutiger Terminologie: die Kontrollstelle – muss über geeignete Ausrichtungen und Anlagen zum Ver- und Entladen mit rutschfestem Bodenbelag und erforderlichenfalls Schutzgeländern verfügen. Ladebrücken, Rampen und Laufstege müssen mit Seitenwänden, Geländern oÄ angelegt sein. Treibwege müssen über einen Bodenbelag verfügen, durch den die Rutschgefahr so gering wie möglich gehalten wird, und verletzungssicher sein. Ua dürfen sich zwischen Fahrzeugboden und Rampe oder zwischen Rampe und Boden des Entladebereichs keine größeren Spalten oder Stufen befinden. Rampenanlagen dürfen kein Gefälle von mehr als 20° aufweisen. Alle Bodenbeläge müssen rutschfest, glatt und verletzungssicher sein. Alle Anlagen zur Unterbringung von Tieren müssen überdacht und seitlich geschlossen sein, um die Tiere vor Wetterunbilden zu schützen. Je nach Aufnahmekapazität müssen sie auch über eine Belüftung und eine Abwasserableitung verfügen. Der verfügbare Raum muss ausreichen, sodass sich alle Tiere zur gleichen Zeit hinlegen können und ohne Schwierigkeiten die Vorrichtungen zum Füttern und Tränken erreichen. Es muss ausreichend Einstreu vorhanden sein, die den Bedürfnissen der einzelnen Tiergattung oder -kategorie angemessen ist. Die Tiere dürfen nicht mit spitzen oder gefährlichen Gegenständen oder beschädigten Flächen, an denen sie sich verletzen könnten, in Berührung kommen. Die Aufenthaltsorte müssen über geeignete Anlagen zur separaten Unterbringung kranker, verletzter oder besonders pflegebedürftiger Tiere verfügen. Es muss gewährleistet sein, dass jedes in der Versorgungsstation befindliche Tier sauberes Trinkwasser und angemessenes Futter in ausreichender Menge erhält, sodass seine physiologischen Bedürfnisse bis zum nächsten Fütterungspunkt gedeckt sind. Aufenthaltsorte dürfen Tiere mit besonderen Futterbedürfnissen – wie junge Kälber mit Flüssigfuttermittelbedarf – nur aufnehmen, sofern sie materiell und personell ausgerüstet sind, um den besonderen Bedürfnissen dieser Tiere gerecht zu werden. Das vom Betreiber zu führende Register muss ua Folgendes enthalten: für jede

Sendung Tag und Uhrzeit der Beendigung des Entladens und des Beginns der Wiederverladung der Tiere; die Nummer(n) der die einzelnen Tiersendungen begleitenden Tiergesundheitsbescheinigungen; alle zweckdienlichen Angaben zum Gesundheitszustand und Wohlbefinden der Tiere, insb Merkmale und Anzahl verendeter, ernsthaft verletzter oder für transportunfähig befundener Tiere; Namen und Anschriften des Transportunternehmers und der Fahrer einschließlich der amtlichen Kennzeichen der Transportfahrzeuge.

Weitere Anforderungen an Kontrollstellen (= Aufenthaltsorte) werden von der Europäischen Kommission in deren »Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern«<sup>21</sup> als sog gute Praktiken in Nr 6.2 beschrieben: »*Temperaturen und Lüftung in Kontroll- und Sammelstellen werden in einem Temperaturbereich gehalten, der der thermoneutralen Zone bei den Tieren entspricht (Kälber vor dem Absetzen: +5°C bis +25°C; Rinder bis 400 kg 0°C bis +25°C; laktierende Kühe aber gem. Nr. 4.3 des Leitfadens +5°C bis +15°C, Hitzestress entsteht bei über 21°C). Gebäude sind isoliert, um den Tierbereich frostfrei zu halten (vor allem bei Vollspaltenboden). Die Kontrollstelle muss über eine angemessene Lüftung (Zwangslüftung oder natürliche Lüftung) verfügen, um frische Luft bereitzustellen und die Umgebungstemperatur im Komfortbereich der Tiere zu halten. Um die Temperatur über dem Minimum zu halten, muss, falls benötigt, eine Zusatzheizung vorhanden sein, vor allem für Jungtiere; wenn die Temperatur über dem Maximalwert liegt, müssen zusätzliche Maßnahmen zur Kühlung ergriffen werden, wie mehr Platz pro Tier, zusätzliche Ventilatoren (und wenn nötig Wassersprüher). Minimales Flächenangebot in Kontrollstellen: kleine Kälber mit 50 kg: 0,4 m<sup>2</sup> je Tier; mittelgroße Kälber mit 110 kg: 0,7 m<sup>2</sup> je Tier; schwere Kälber mit 200 kg: 1,1 m<sup>2</sup> je Tier; mittelgroße Rinder mit 325 kg: 1,5 m<sup>2</sup> je Tier; schwere Rinder mit 550 kg: 2,2 m<sup>2</sup> je Tier; sehr schwere Rinder mit über 700 kg: 3,0 m<sup>2</sup> je Tier.*« Als gute Praktiken für das Füttern und Tränken werden in Nr. 6.3 genannt: »*Futtermittel sind in einer (geschlossenen) sauberen, trockenen und etikettierten (visuell erkennbaren) Anlage zu lagern. Die Fütterungstechnik ist so ausgeführt, dass Futter nicht kontaminiert wird und Auseinandersetzungen zwischen den Tieren minimiert werden. Bei restriktiver Fütterung müssen alle Tiere einer*

21 Europäische Kommission, Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern, DG for Health and Food Safety (August 2018): Die als »gute Praktiken« angegebenen Anforderungen geben den gesetzlichen Mindeststandard wieder.

*Bucht zur selben Zeit fressen können. Mindestfressplatzbreite dann pro Tier: Kälber nach dem Absetzen: 0,34 m (Kälber vor dem Absetzen: individuelle Fütterung, 1 Mahlzeit 2 l pro Tier); Rinder bis 400 kg: 0,5 m; Rinder >400 kg: 0,65 m; Kühe: 0,7 m. Mindestfuttermenge pro Tier: Kälber vor dem Absetzen 2 l Milchaustauscher je 12 Std.; Rinder bis 400 kg: 7 kg Heu; Rinder >400 kg: 15 kg Heu.«*

4.

Die Zulassung muss von den Behörden des jeweiligen Staates unter Angabe der Zulassungsnummer amtlich publiziert worden und öffentlich zugänglich sein. Es genügt nicht, wenn sie nur einzelnen Transportunternehmern oder einzelnen Staaten zur Verfügung gestellt wird, da ihre Existenz und Benutzbarkeit in diesem Fall nicht als »nachvollziehbar nachgewiesen« angesehen werden kann.

5.

Der Inhaber der Versorgungsstation muss sich mit einer Auditierung seiner Einrichtung durch Beamte der EU einverstanden erklärt und zugesichert haben, diesen Personen jederzeit den Zutritt zu diesem Zweck zu ermöglichen. Nur dann kann der Aufforderung des Europäischen Parlaments in Nr 73 seiner Entschließung vom 14.2.2019, »diese Anlagen regelmäßig zu kontrollieren«, nachgekommen werden. Die innerhalb der EU befindlichen Kontrollstellen unterliegen dieser Auditierung, und »Art. 14 unterwirft die Tiertransporte aus dem Unionsgebiet in Drittländer keiner besonderen Genehmigungsregelung, die sich von der Regelung für Tiertransporte innerhalb der Union unterscheidet« (VG Münster<sup>22</sup> unter Hinweis auf EuGH C-424/13).

6.

Alle Transportunternehmer aller EU-Mitgliedstaaten müssen die Möglichkeit haben, die Versorgungsstation für einen geplanten Transport zu buchen, wie dies auch bei Versorgungsstationen innerhalb der EU gilt.

7.

Der Organisator muss nachweisen, dass er die Versorgungsstation für seinen Transport und für die vorgesehene Ruhezeit gebucht hat

---

22 VG Münster, Beschluss vom 5.6.2020, 9 L 446/20.



(vgl Europäische Kommission, Leitfaden für bewährte Verfahren beim Transport von Rindern, Nr 2,21: »Bei Beförderungen, die den Aufenthalt in einer Kontrollstelle einschließen, prüft die zuständige Behörde Reservierung und Reservierungsbestätigung für die Kontrollstelle, die in Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs benannt ist. Dieses gehört wie mögliche Über- oder Unterschreitungen thermaler Grenzwerte zur Plausibilitätskontrolle, die vor langen Transporten durchgeführt wird.«; vgl auch Europäisches Parlament, Entschließung vom 14.2.2019 (2018/2110(INI)) Nr 74: Das Europäische Parlament »fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass in den Transportplänen Belege für eine Reservierung bei einer Kontrollstelle, die auch Futter, Wasser und frische Einstreu umfasst, vorhanden sind.«)

Alle diese sieben Punkte sind kumulativ zu erfüllen, weil es nach Art 14 Abs 1 lit a sublit ii EU-TiertransportVO Sache des Organisations ist, der abfertigenden Behörde die Überzeugung zu vermitteln, dass damit gerechnet werden kann, dass auf allen Beförderungsabschnitten in- und außerhalb der Europäischen Union alle Vorschriften der Verordnung eingehalten werden. Zur Prüfung, ob die Einhaltung von Anhang I Kapitel V Nr 1.4 und Nr 1.5 der Verordnung sichergestellt ist, gehört auch, ob nach der Transportplanung – insb unter Berücksichtigung der zu erwartenden Straßen- und Witterungsverhältnisse und unter Einbeziehung realistischer Wartezeiten an Grenzen – damit gerechnet werden kann, dass (bei Transporten von erwachsenen Rindern) spätestens 29 Stunden nach dem Verlassen des Versandorts bzw der letzten Versorgungsstation eine diesen sieben Anforderungen entsprechende Versorgungsstation erreicht werden wird.

## **V. Anforderungen an den Bestimmungsort iSv Anhang II Abschnitt 1 Feld 4.1 und Abschnitt 3 EU-TiertransportVO**

Gemäß Art 2 lit s EU-TiertransportVO ist als Bestimmungsort eines Tiertransports nur derjenige Ort anzusehen, an dem die Tiere von dem Transportmittel entladen und entweder während mindestens 48 Stunden vor einer (etwaigen) Weiterbeförderung untergebracht werden (i) oder aber geschlachtet werden (ii). Im Gegensatz dazu ist ein Ort,

an dem diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden – sei es, dass das Transportfahrzeug dort zwar anhält, die Tiere aber nicht ausgeladen werden, sei es, dass die Tiere zwar entladen werden, danach aber, ohne zuvor mindestens 48 Stunden lang untergebracht gewesen zu sein, weiterbefördert werden – kein Bestimmungsort, sondern nur ein Ruhe- oder Umladeort iSv Art 2 lit t.

Ein Transport kann nach Art 14 Abs 1 lit a sublit ii EU-TiertransportVO nur genehmigt werden, wenn der im Abschnitt »Planung« des Fahrtenbuchs als Bestimmungsort angegebene Ort

- a. mit einer überprüfbaren Anschrift angegeben ist (arg ex Anhang II Abschnitt 3 Feld 1) und
- b. die Tiere dort entweder endgültig verbleiben oder vor einer Weiterbeförderung mindestens 48 Stunden lang untergebracht werden oder geschlachtet werden.

In nicht wenigen Fahrtenbüchern werden stattdessen in Abschnitt 1 Feld 4.1 Orte als angeblicher Bestimmungsort aufgeführt, von denen aus die Tiere sofort oder jedenfalls nach weniger als 48 Stunden auf andere Transportmittel (meist Lkws) umgeladen und weiterbefördert werden.

Beispiele hierfür sind: die Angabe des Hafens »Beirut« als Bestimmungsort, obwohl die Tiere schon kurze Zeit nach ihrer Ankunft umgeladen und in andere Teile der Stadt oder ins Hinterland weitertransportiert werden; die Angabe des Hafens »Aqaba« als Bestimmungsort, obwohl die Tiere dort auf jordanische Lkws umgeladen und ins Hinterland gebracht werden; die Angabe des Hafens »Port Algier« als Bestimmungsort, obwohl die Tiere dort umgeladen und ins algerische Hinterland befördert werden; die Angabe von Kapikule oder Lüleburgaz als Bestimmungsort, obwohl es sich um Grenzorte handelt, an denen die Tiere auf türkische Lkws umgeladen und nach Anatolien weiterverbracht werden.

Manchmal werden auch der Firmensitz des Empfängers oder die Hauptstadt des Bestimmungslandes als Bestimmungsorte angeführt, obwohl es dort keine geeigneten Einrichtungen gibt, in denen die Tiere vor einer etwaigen Weiterbeförderung, wie in Art. 2 lit s vorgeschrieben, mindestens 48 Stunden lang untergebracht werden und ruhen können.

In diesen Fällen darf der Transport von vornherein nicht genehmigt werden, weil die Angabe zum Bestimmungsort im Abschnitt »Planung«

falsch und das Fahrtenbuch somit nicht wirklichkeitsnah iSv Art 14 Abs 1 lit a sublit ii EU-TiertransportVO ist.

Zugleich kommt es, wenn ein solcher Transport trotzdem genehmigt und abgefertigt wird, zu einer ganzen Anzahl weiterer Verstöße, denn

- ▷ die Transportunternehmer, die die Tiere von dem falsch angegebenen Bestimmungsort aus ins Landesinnere weiterbefördern, beteiligen sich damit an einer einheitlichen, im EU-Gebiet begonnenen langen Beförderung und müssten deswegen über eine Transportunternehmer-Zulassung iSv Art 10 oder 11 EU-TiertransportVO verfügen, was natürlich in aller Regel nicht der Fall ist;
- ▷ die für den Weitertransport eingesetzten Lkws müssen die Bedingungen nach Anhang I Kapitel II erfüllen und sind ebenfalls Teil einer einheitlichen langen Beförderung. Sie müssen deswegen bei Fahrten über acht Stunden Dauer nach Art 18 dafür zugelassen und entsprechend Anhang I Kapitel VI EU-TiertransportVO ausgestattet sein, woran es ebenfalls fehlt;
- ▷ die eingesetzten Fahrer sind ebenfalls Teil einer einheitlichen Beförderung und müssten deswegen einen Befähigungsnachweis nach Art 17 Abs 2 EU-TiertransportVO besitzen;
- ▷ und da sich der Weitertransport vom Hafen, vom Grenzübergang oder vom Firmensitz aus als Fortsetzung einer in der EU begonnenen langen und grenzüberschreitenden Beförderung darstellt, müsste auch das Fahrtenbuch in Kopie bis zum eigentlichen Bestimmungsort weitergeführt werden (vgl. EuGH, Urteil vom 19.10.2017<sup>23</sup>: Das Fahrtenbuch muss bei langen grenzüberschreitenden Beförderungen nach dem Verlassen des Unionsgebiets in Kopie weitergeführt und bis zum Ort der ersten Entladung – gemeint ist: bis zum tatsächlichen Bestimmungsort iSv Art 2 lit s – korrekt ausgefüllt werden. Das geschieht in der Praxis schon deswegen nicht, weil insb bei Schiffsverladungen von Mast- und Schlachtieren diese schon im Verlade-, sodann im Anlandehafen vor ihrer Weiterbeförderung häufig auf verschiedene Lkws verteilt und dabei mit anderen Tieren vermengt werden. Es müsste also eine Vielzahl

---

23 EuGH 19.10.2017, C-383/16 (Vion Livestock BV gegen Staatssecretaris van Economische Zaken) Rz 48, 49.

von Fahrtenbuch-Kopien erstellt werden; am eigentlichen Bestimmungsort wäre es dennoch kaum mehr möglich, anhand einer Fahrtenbuch-Kopie festzustellen, welches von einem EU-Versandort aus abgesandte Tier an diesem Ort wann und in welchem Zustand angekommen ist).

Damit ist völlig klar, dass Fahrtenbücher, die als Bestimmungsort einen Hafen, einen Grenzort, einen Firmensitz oder einen anderen Ort angeben, von dem aus eine ernsthafte, realistische Möglichkeit mit einem Weitertransport entgegen Art 2 lit s EU-TiertransportVO gerechnet werden muss, nicht genehmigungsfähig sind (ebenso wie Fahrtenbücher ohne konkrete Adress-Angabe), und dass solche Transporte nicht abgefertigt werden dürfen – was aber in der Praxis dennoch nicht selten geschieht.

## VI. Epikrisis

Es ist ein Gebot der Gegenwart und unmittelbaren Zukunft, die Umstände der Verbringung von Schlacht-, Nutz- und Zuchttieren in außereuropäische Drittstaaten einer minutiösen Evaluierung (Bewertung und Begutachtung) zu unterziehen. Trotz der ergangenen und oben beschriebenen gerichtlichen Entscheidungen ist die Zahl der aus der EU in weit entfernte Drittstaaten exportierten Tiere, vor allem Rinder, stetig im Steigen begriffen (vgl. *Meschik et al 2020*<sup>24</sup>). Diese Exportsteigerungen geschehen, obwohl – wie dargelegt – aufgrund der beschriebenen Umstände ein Gutteil, eventuell auch ein Großteil der Drittlandexporte nicht genehmigungsfähig ist und mithin widerrechtlich und entgegen Art 14 Abs 1 EU-TiertransportVO abgefertigt wird.

Ergänzend zu dem Faktum solcher gesetzwidrigen Transportgenehmigungen sollte das Schicksal der Tiere, insb. deren obligat tierquälerische Schlachtbedingungen in vielen Drittländern (vgl. *Maisack/*

---

24 *Meschik/Senft/Rabitsch/Troxler/Baumgartner*, Rinderexporte aus der Europäischen Union in Drittstaaten – Daten und Herausforderungen, Wiener Tierärztliche Monatsschrift 2020/107, 15–28.

*Rabitsch* 2018<sup>25</sup>, 2019<sup>26</sup>, 2020<sup>27</sup>), Veterinärbehörden dazu veranlassen, von der Genehmigung und Abfertigung solcher Transporte Abstand zu nehmen.

## VII. Zusammenfassung

EuGH 23.4.2015, C-424/13 (Zuchtvieh-Export GmbH gegen Stadt Kempfen):

Die Zulassung von Kontrollstellen in Drittländern muss

- ▷ nach dem Recht des jeweiligen Staates erfolgt sein,
- ▷ in einer Amtssprache der EU veröffentlicht worden sein,
- ▷ die Einhaltung der Bestimmungen der VO (EG) 1255/97 bestätigen,
- ▷ öffentlich einsehbar sein,
- ▷ eine Auditierung durch Stellen der EU gestatten,
- ▷ allen Transportunternehmern/Organisatoren eine Buchung ermöglichen,
- ▷ ein Buchungs- und Reservierungssystem besitzen.

EuGH 19.10.2017, C-383/16 (Vion Livestock BV gegen Staatssecretaris van Economische Zaken):

- ▷ Das Tiertransportrecht der EU gilt vollumfänglich bis zum ersten Entladeort (gemeint: Bestimmungsort, nicht Umladeort) im Drittland.

---

25 *Maisack/Rabitsch*, Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 2018/25, 209–215.

26 *Maisack/Rabitsch*, Ergänzung zum Aufsatz »Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten«, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 2019/26, 16–17.

27 *Maisack/Rabitsch*, Transporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaaten gehen weiter, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 2019/27, 37–45.

**Korrespondenz:**

Dr. Christoph Maisack

Richter am Amtsgericht, abgeordnet zur Landesbeauftragten  
für Tierschutzangelegenheiten

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft  
und Verbraucherschutz (HMUKLV)

65189 Wiesbaden, Deutschland

E-Mail: Christoph.Maisack@umwelt.hessen.de

Dr. Alexander Rabitsch

Tierarzt

9170 Ferlach, Österreich

E-Mail: animalwelfare@rabitsch-vet.at