

Retrospektivkontrollen von langen Tiertransporten

Ein Muss für die Behörde am Versandort

DOI: 10.35011/tirup/2021-7

Inhaltsübersicht

I.	Einleitung	64
II.	Kontrollen vor und während Verladevorgängen.....	65
III.	Transportkontrolle während der Fahrt	66
IV.	Kontrolle bei der Ankunft aus einem anderen Mitgliedstaat	67
V.	Rechtsgrundlage für Retrospektivkontrollen und Verpflichtung zur Durchführung	67
VI.	Durchführung von Retrospektivkontrollen	68
VII.	Kontrolle vom Versandort bis zum Bestimmungsort	69
	A. Temperaturaufzeichnungen	70
	B. Aufzeichnungen des Öffnens und Schließens der Ladebordwand.....	71
	C. Aufzeichnungen des Satelliten-Navigationssystems	72
	D. Kontrolle der Navigations-Daten	75
VIII.	Zugang zu den Navigationsdaten bereits als Bedingung für die Abfertigung einer langen Beförderung einfordern.....	76
IX.	Fahrerwechsel	77
X.	Lange Beförderungen mit Schiffspassage.....	78
XI.	Übermittlung der Daten an die zuständige Behörde	80
XII.	Beispiele ungenügender Retrospektivkontrollen.....	81
XIII.	Prüfungspunkte einer Retrospektivkontrolle	84
XIV.	Ergebnis	87
XV.	Literatur	87

Abstract: Die retrospektive Kontrolle von langen Beförderungen von Live-stock-Tieren – insb in Drittländer – ist eine reine Dokumenten- und Datenkontrolle. Zu den Prüfungsinhalten, den Problemen bei der Prüfung und Hindernissen, die bereits einer Abfertigung langer Beförderungen entgegenstehen, beschäftigt sich dieser Aufsatz. Weiter soll geklärt werden, warum für die Behörde am Versandort eine Pflicht zur Vornahme von Retrospektivkontrollen besteht. Auch für eine ordnungsgemäße Abfertigung zukünftiger Transporte ist die retrospektive Prüfung vergangener Transporte unabdingbar.

The retrospective control of long journeys of livestock – especially to third countries – is purely a document and data control. This essay deals with the examination contents, the problems during the examination and obstacles that already prevent the clearance of long journeys. It will be clarified why the authorities at the place of departure are obliged to carry out retrospective checks. A retrospective review of past transports is also essential for the proper handling of future transports.

Rechtsquelle(n): Art 2 lit h, i, m, s und t, Art 3, Art 14, Art 15, Art 27 VO (EG) 1/2005 (EU-TTVO); Art 21 VO (EU) 2017/625 (EU-Rahmenkontroll-VO)

Entscheidung(en): EuGH 23.4.2015, C-424/13 (Zuchtvieh-Export); EuGH 19.10.2017, C-383/16 (*Vion Livestock*); EuGH 9.10.2008, C-277/06 (*Interboves* – Ausfuhrerstattungen)

Schlagworte: Retrospektivkontrollen, Tiertransport, Livestock, lange Beförderung, Abfertigung, Rindertransporte, Schiffspassagen, Navigationsdaten

Keywords: Retrospective checks, animal transport, livestock, long journeys, clearance, cattle transports, ship passages, navigation data

I. Einleitung

Die behördliche Kontrolle von Tiertransporten kann grundsätzlich vor und während Verladevorgängen bzw vor dem eigentlichen Transport, während der Fahrt, bei der Ankunft am Zielort und retrospektiv nach dem Abschluss der langen Beförderung erfolgen. Der vorliegende Beitrag soll auch aufzeigen, dass es für die Kontrolle zukünftiger Transporte unerlässlich ist, auf Daten aus retrospektiven Kontrollen langer Beförderungen zurückgreifen zu können, um die Kontrollen im Rahmen der Abfertigung von langen Beförde-

rungen gem Art 14 der VO (EG) 1/2005¹ (im Folgenden: EU-TTVO) ordnungsgemäß durchführen zu können. Gem Art 154 der VO (EU) 2017/625² (im Folgenden: EU-Rahmenkontroll-VO) wurden einige Artikel und Passagen der EU-TTVO gestrichen, ua Art 14, 15, 21 und 27 der EU-TTVO. Allerdings gelten die Art 14, 15, 21 und 27 anstelle der entsprechenden Bestimmungen in Art 21 der EU-Rahmenkontroll-VO weiter bis zum 14.12.2022 oder einem früheren Datum, das in einem delegierten Rechtsakt festgesetzt wird. Ein solcher Rechtsakt ist bisher nicht bekannt. Dementsprechend gelten die Vorgaben in Art 14 Abs 1 EU-TTVO zur Kontrolle, ob das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass die Beförderung den Vorschriften entspricht, sowie die Vorgaben zu Kontrollen der zuständigen Behörde während langer Beförderungen vorerst weiter und werden hier daher im Folgenden zugrunde gelegt.

II. Kontrollen vor und während Verladevorgängen

Die amtliche Kontrolle von Tiertransporten vor und während Verladevorgängen ist nur dann verpflichtend, wenn die Tiere in einen anderen Mitgliedstaat oder in einen Drittstaat verbracht werden sollen. Bei einer solchen Verbringung von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hauschweinen (im Folgenden als Livestock-Tiere bezeichnet) erfolgt die Kontrolle nach Art 14 EU-TTVO, wenn es sich um eine geplante lange Beförderung iSv Art 2 lit m EU-TTVO handelt, also eine Beförderung, die unter Einrechnung der Ver- und Entladezeit^{3,4} acht Stunden überschreitet.

- 1 VO (EG) 1/2005 des Rates v 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der RL 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO (EG) 1255/97 (ABI L 2005/3, 1).
- 2 VO (EU) 2017/625 des EP und des Rates v 15.3.2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebens- und Futtermittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tiererschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel, zur Änderung der VO (EG) 999/2001, (EG) 396/2005, (EG) 1069/2009, (EG) 1107/2009, (EU) 1151/2012, (EU) 652/2014, (EU) 2016/429 und (EU) 2016/2031 des EP und des Rates, der VO (EG) 1/2005 und (EG) 1099/2009 des Rates sowie der RL 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG und 2008/120/EG des Rates und zur Aufhebung der VO (EG) 854/2004 und (EG) 882/2004 des EP und des Rates, der RL 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EEG, 96/23/EG, 96/93/EG und 97/78/EG des Rates und des Beschlusses 92/438/EWG des Rates (VO über amtliche Kontrollen).
- 3 *Maisack/Rabitsch*, Zur Auslegung der Begriffe »Beförderung« iSv Art 2 lit j bzw »Beförderungsdauer« iSv Anhang I Kapitel V Nr 1.2 bis 1.9 der EU-Tiertransportverordnung (EG) Nr 1/2005, TiRuP 2019/B, 4, DOI: 10.25598.
- 4 EU-Kommission/DG SANTE, Schreiben v 27.7.2020 zur Frage „*Interpretation of the definitions of the terms „transport“ and „journey“*“, SANTE G2/YSL/sc (2020) 2868303: „*The journey time should always be counted from the time the first*

Spätestens am 15.12.2022 wird Art 14 EU-TTVO durch die Vorgaben des Art 21 Abs 2 lit b i) der EU-Rahmenkontroll-VO ersetzt, wonach ebenfalls zu überprüfen ist, ob das Fahrtenbuch plausibel ist und erkennen lässt, dass die VO (EG) 1/2005 eingehalten wird.

Zu dieser sog Plausibilitätsprüfung und Genehmigung solcher Transporte, insb in Drittstaaten, darf auf einschlägige Aufsätze⁵ verwiesen werden. Die Plausibilitätsprüfung ist nicht Gegenstand der folgenden Ausführungen.

III. Transportkontrolle während der Fahrt

Die Transportkontrolle während der Fahrt erfolgt entsprechend Art 15 EU-TTVO als Zufalls- oder gezielte Kontrolle und nach Art 27 EU-TTVO als nicht-diskriminierende Kontrolle von Tieren, Transportmitteln und Begleitpapieren mit dem Ziel, zu prüfen, ob die Angaben wirklichkeitsnah sind und die Vorgaben der EU-TTVO eingehalten werden. Für die Kontrollen während der Fahrt haben einige Mitgliedstaaten Kontrollpläne erarbeitet.⁶ Schon im Rahmen dieser Kontrollen kann und sollte auf die – unten näher zu beschreibenden – Daten der Navigationssysteme der Straßentransportmittel zurückgegriffen werden. Denn durch die Verweisung in Art 6 Abs 9 S 2 EU-TTVO auf Art 15 EU-TTVO („die mit Hilfe dieses Navigationssystems erstellten Aufzeichnungen [...] stellen [sie] der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung, insbesondere wenn die Kontrollen nach Artikel 15 Absatz 4 durchgeführt werden“) macht der Verordnungsgeber deutlich, dass die Aufzeichnungen des Navigationssystems der Behörde bereits während der Durchführung der Beförderung zu Kontrollzwecken zur Verfügung stehen müssen, somit in Realzeit als originäre Daten abgerufen werden können müssen. Der Zugang zu den elektronischen Daten sollte deshalb bereits bei der Abfertigung der langen Beförderung durch die zuständige Behörde am Versandort sichergestellt werden.

animal is loaded into the means of transport at the place of departure until the last animal is unloaded at the place of destination“; vgl auch EuGH 23.11.2006, C-300/05.

- 5 *Maisack/Rabitsch*, Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte – Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 Abs 1 Tiertransportverordnung, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 25 (2018) 148-155; *Maisack/Rabitsch*, Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 25 (2018) 209–215.
- 6 *Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz*, Tierschutz beim Transport, Kontrollplan für das Jahr 2020, https://www.verbrauchergesundheit.gv.at/handel_export/tierschutz/Kontrollplan_2020_1.pdf?7i6ep5 (2020).

IV. Kontrolle bei der Ankunft aus einem anderen Mitgliedstaat

Die Transportkontrolle bei Ankünften aus anderen Mitgliedstaaten oder aus Drittstaaten am Zielort erfolgt als Stichprobenuntersuchung, bei Ankünften an Schlachthöfen gem Art 15 Abs 3 EU-TTVO meist obligat im Zuge der Schlachtier-Untersuchung. Hierbei wird aufgrund des hohen Zeitdrucks zumeist keine vollumfängliche Kontrolle von allen Tieren, dem Transportmittel und den Begleitpapieren vorgenommen; zumeist wird nur das Prüfprogramm der VO (EG) 854/2004⁷ sowie der VO (EG) 1099/2009⁸ abgeprüft, dh es findet ausschließlich eine Überprüfung der Schlachttauglichkeit und der Begleitpapiere statt.

V. Rechtsgrundlage für Retrospektivkontrollen und Verpflichtung zur Durchführung

Die retrospektive Kontrolle von Tiertransporten nach deren Ankunft am Bestimmungsort ist rechtlich verpflichtend. Rechtsgrundlage für die Retrospektivkontrolle ist Art 27 Abs 1 iVm Anh II Nr 5, Nr 7 und Nr 8 EU-TTVO; laut österr Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz kann auch Art 15 Abs 1 EU-TTVO als Rechtsgrundlage dienen.⁹

Gem Art 27 Abs 1 EU-TTVO überprüft die zuständige Behörde durch nichtdiskriminierende Kontrollen von Tieren, Transportmitteln und Begleitpapieren, ob die Vorschriften dieser Verordnung eingehalten wurden. Bereits aus der Formulierung im Imperfekt („*eingehalten wurden*“) ergibt sich, dass in jedem Fall eine Kontrolle vergangener Transporte von dieser Vorschrift gedeckt ist. In Anh II Nr 5, Nr 7 und Nr 8 EU-TTVO wird jeweils bestimmt, dass die Fahrtenbücher bzw Kopien von Fahrtenbüchern vom Tierhalter am Bestimmungsort (Nr 5) bzw vom Transportunternehmer (Nr 8) aufzubewahren sind und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorgelegt (Nr 5), dem amtlichen Tierarzt am Ort des Ausgangs aus dem Gebiet der Gemeinschaft übergeben (Nr 7) oder der zuständigen Behörde des Versandorts zugänglich gemacht bzw an sie zurückgesandt (Nr 8) werden müssen. Auch daraus er-

7 VO (EG) 854/2004 des EP und des Rates v 29.4.2004 mit besonderen Verfahrensvorschriften für die amtliche Überwachung von zum menschlichen Verzehr bestimmten Erzeugnissen tierischen Ursprungs.

8 VO (EG) 1099/2009 des Rates v 24.9.2009 über den Schutz von Tieren zum Zeitpunkt der Tötung.

9 *Damoser/Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz*, Aktuelle Informationen aus dem Tierschutz, Tagungsband der 10. ÖTT-Tagung Tierschutz – Über die Lebensqualität von Tieren, https://www.oegt.at/explorer/10._OeTTtagungsband_190502_fin.pdf (2019).

gibt sich die grundsätzliche Zulässigkeit, vergangene Transporte retrospektiv einer Kontrolle zu unterziehen.

Manipulationssicher gelingt diese Kontrolle jedoch nur, wenn der Behörde direkter Zugang zum System der Datenerfassung geboten wird; das bedeutet, dass das Kontrollorgan einen Direktzugriff auf die erfassten Daten benötigt, also Zugang zum Webauftritt des Telematikanbieters.

Dass die Behörde zur Durchführung von Retrospektivkontrollen verpflichtet ist, ergibt sich zunächst aus dem Wortlaut des Art 27 Abs 1 EU-TTVO. In diesem ist angeordnet, dass „[d]ie zuständige Behörde überprüft, [...], ob die Vorschriften dieser Verordnung eingehalten wurden“. Hieraus wird klar, dass die Behörde kein Entschließungsermessen hat wie bspw bei Maßnahmen nach Art 13 Abs 1 der EU-TTVO, in dem es heißt: „Die zuständige Behörde kann den Geltungsbereich einer Zulassung [...] begrenzen“.

Weiters ergibt sich eine Pflicht zur Durchführung der Retrospektivkontrollen bereits aus der Natur der Sache: Vor allem eine retrospektiv erfolgte Kontrolle einer langen Beförderung liefert die Grundlagen und Informationen für die Überprüfung der Plausibilität der Routenplanung für zukünftige lange Beförderungen. Die Frage bei der Prüfung vor der Durchführung einer langen Beförderung, ob das Fahrtenbuch des Organisations eine „wirklichkeitsnahe“ Planung (vgl Art 14 Abs 1 lit a ii EU-TTVO) enthält, kann schlicht nur dann beantwortet werden, wenn die Behörde die „Wirklichkeit“ kennt. Diese „Wirklichkeit“ ist der konkrete Verlauf eines Transports, nachdem er den Versandort verlassen hat, bis zum Erreichen des Bestimmungsortes. Da die Behörde am Versandort den Transport physisch nicht begleitet, muss sie sich durch retrospektiv durchgeführte Kontrollen ein Bild vom Transport machen, um beurteilen zu können, ob ein im Zuge eines zukünftigen Transports vorgelegtes Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält. Die Prüfung der in einem Fahrtenbuch beantragten Route erfolgt am besten aufgrund der retrospektiven Auswertung einer gleichen oder ähnlichen, bereits befahrenen Route. Gewiss lassen sich nicht sämtliche Daten eines vergangenen Transports auf die Beurteilung der Wirklichkeitsnähe der Angaben, die im Zuge zukünftiger Planungen vorgelegt werden, übertragen. Einige Daten jedoch können durchaus dahingehend ausgewertet werden, ob es bspw möglich ist, bestimmte Kontrollstellen in den angegebenen Zeiten zu erreichen. Pauschalisierbares Datenmaterial, welches für die Kontrolle nach Art 14 Abs 1 EU-TTVO nötig ist, weil es die zu beurteilende Wirklichkeit widerspiegelt, kann nur aus Retrospektivkontrollen erworben werden und ist Voraussetzung dafür, eine ordnungsgemäße Kontrolle nach Art 14 Abs 1 EU-TTVO überhaupt durchführen zu können.

VI. Durchführung von Retrospektivkontrollen

Bei der Retrospektivkontrolle handelt es sich naturgemäß um reine Dokumenten- bzw Datenkontrollen, die zumeist unter Beachtung einschlägiger

Erlässe¹⁰ in unterschiedlichem Ausmaß stichprobenartig durchgeführt werden.

VII. Kontrolle vom Versandort bis zum Bestimmungsort

Die Retrospektivkontrolle hat den Transport vom Versandort bis zum Bestimmungsort darauf zu prüfen, ob – bis zum (End-)Bestimmungsort iSv Art 2 lit s EU-TTVO, auch wenn dieser außerhalb der EU liegt¹¹ – die Vorgaben der EU-TTVO eingehalten wurden.

In dem deutlichen Urteil des EuGH im Verfahren „Zuchtvieh-Export“ wird festgehalten, dass bereits bei der Kontrolle nach Art 14 Abs 1 EU-TTVO prospektiv zu prüfen ist, ob der Organisator 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“*.¹²

In der Folge muss auch die Retrospektivkontrolle die gesamte lange Beförderung bis hin zum Bestimmungsort überprüfen und als Gegenstück der Kontrolle nach Art 14 Abs 1 EU-TTVO prüfen, ob die Bestimmungen dieser VO – auch für den in Drittländern stattfindenden Beförderungsabschnitt – eingehalten wurden.

Auch in Drittländern liegende Aufenthaltsorte, an denen die Tiere für mindestens 24 Stunden abgeladen werden und ruhen können müssen (Kontrollstellen iSv Art 2 lit h EU-TTVO), müssen den Anforderungen gerecht werden, die durch die EU-TTVO, die auf die VO (EG) 1255/97¹³ verweist, an diese gestellt werden. Zur Beurteilung der Folgen des Zuchtvieh-Export-U des EuGH, insb hinsichtlich der Anforderungen an Kontrollstellen bzw gleichwertige Ruheorte in Drittstaaten, wird auf die Lit verwiesen.¹⁴

Das Fahrtenbuch ist ebenfalls – bei Abgabe des Originals an den amtlichen Tierarzt am Ort des Ausgangs aus dem Gebiet der Gemeinschaft gem Anh II Nr 7 EU-TTVO als Kopie – bis zum Bestimmungsort weiterzuführen. Im „Vion-Livestock-Urteil“¹⁵ hat der EuGH klar gemacht, dass es *„unerlässlich*

10 Bspw der Österreichische Erlass Retrospektivkontrollen 2019, GZ: BMASGK-74810/0117-IX/B/11/2018.

11 Vgl hierzu EuGH 23.4.2015, C-424/13 („Zuchtvieh-Export“).

12 EuGH 23.4.2015, C-424/13 („Zuchtvieh-Export“) Rn 56.

13 VO (EG) 1255/97 des Rates v 25.6.1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anh der RL 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABI L 1997/174, geändert durch VO (EG) 1/2005.

14 *Maisack/Rabitsch*, Aktuelle Probleme bei der Abfertigung / Genehmigung langer, grenzüberschreitender Tiertransporte im Licht der EuGH-Entscheidungen C-424/13 und C-383/16, TiRuP 2020/A, 2, DOI: 10.25598.

15 EuGH 19.10.2017, C-383/16 (*Vion Livestock*).

lich [ist], zu verlangen, dass dieses Fahrtenbuch während der gesamten Beförderung geführt wird, und zwar auch während des Teils der Beförderung zwischen dem Ort des Ausgangs aus der Union und dem ersten Entladungsort im Endbestimmungsdrittland“.¹⁶

Unter „Entladungsort“, wie der Terminus in dem genannten EuGH-U lautet, ist keineswegs ein Ort zu verstehen, an dem die Tiere sogleich oder alsbald im Drittland entladen und auf ein anderes Transportmittel geladen werden (Umladeort gem Art 2 lit t EU-TTVO), sondern vielmehr jener Ort, an dem die Tiere von einem Transportmittel entladen und während mindestens 48 Stunden vor einer etwaigen Weiterbeförderung untergebracht werden oder geschlachtet werden (Bestimmungsort gem Art 2 lit s EU-TTVO). Erfolgt ein Abschnitt einer Beförderung per Tiertransportschiff, sind sämtliche Anlandehäfen in Drittländern keine Bestimmungsorte, sondern lediglich Umladeorte, weil anschließend eine Fortsetzung der langen Beförderung mit anderen Straßentransportmitteln erfolgt.

Folgende Parameter sind im Rahmen der Retrospektivkontrolle zu überprüfen:

A. Temperatureaufzeichnungen

Eine der Bedingungen für lange Beförderungen von Livestock-Tieren ist das Führen von Temperatureaufzeichnungen aus dem Laderauminneren, die der zuständigen Behörde auf deren Verlangen zur Verfügung gestellt werden müssen (s Anh I Kap VI Nr 3.3 EU-TTVO). Es gilt zu überprüfen, ob die Temperaturen innerhalb des Transportmittels während des gesamten Transports in einem Bereich zwischen 5 und 30 °C lagen. Die Angaben der Temperaturefühler dürfen dabei zwischen 0 und 35 °C liegen, weil eine Messtoleranz von jeweils fünf Grad zugestanden wird. Genehmigt werden darf eine lange Beförderung mit einem mit Ventilatoren ausgestatteten Transport-Lkw nur, wenn die Wettervorhersage an keinem Punkt und zu keiner Zeit entlang der gesamten Strecke über 30 °C erwarten lässt; hinsichtlich der Planung bzw der ex ante stattfindenden Plausibilitätskontrolle nach Art 14 EU-TTVO gibt es keinen Toleranzbereich,¹⁷ denn die Ventilatoren bei nicht klimatisierten Transportmitteln sind allein nicht in der Lage, die Innenraum-Temperaturen unter die Außentemperaturen abzusenken, schon allein wegen der Wärmeabgabe durch die Tiere.

Die EU-TTVO normiert keine Intervalle für die Zeitabstände, in denen Temperaturen zu messen und aufzuzeichnen sind. Üblicherweise erfolgen die Aufzeichnungen bei den meisten Systemanbietern in 10- bis 20-minütigen Intervallen. Es müssen Daten von mehr als einem Sensor erhoben werden; Anh I Kap VI Nr 3.3 spricht von (Mehrzahl) „Sensoren“, die – je nach Bau-

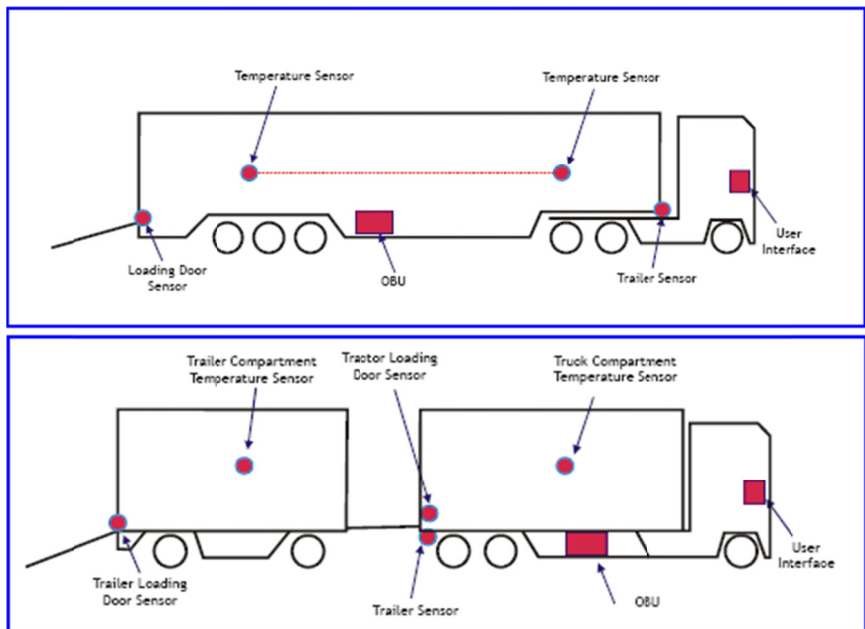
16 EuGH 19.10.2017, C-383/16 (*Vion Livestock*) Rn 42.

17 Vgl *Maisack/Rabitsch*, Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte – Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 Abs 1 Tiertransportverordnung, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 25 (2018) 148–155.

weise des Lastkraftwagens – dort anzubringen [sind], wo mit den extremsten Klimabedingungen zu rechnen ist. Üblicherweise gibt es bei einem Sattel-schlepper mit mehreren Ladedecks Aufzeichnungen von mindestens drei Sensoren. Das deutsche Handbuch Tiertransporte (Stand: 2020) schreibt mindestens drei Sensoren und außerdem für sämtliche Daten ein Übermittlungsintervall von höchstens 15 Minuten für die Zulassung der Transportmittel vor.

B. Aufzeichnungen des Öffnens und Schließens der Ladebordwand

Informationen über das Öffnen und Schließen der Ladebordwand müssen erhoben, aufgezeichnet und übermittelt werden können (vgl Anh I Kap VI Nr 4.1 EU-TTVO). Die Erfassung dieser Daten erfolgt über Sensoren an den Ladeklappen; die Speicherung und Übermittlung dieser Daten erfolgt über das Navigationssystem.



OBU On Board Unit: operational behaviour unit (Betriebsverhalten, -steuerung)
(Sensoren, Kommunikationsprotokolle, geplante Ereignisse, Vorgänge)

User Interface: Schnittstelle für Eingaben, zB à la Transportplan

Abb 1: Sensoren des Navigationssystems nach Anh I Kap VI Nr 4.1 EU-TTVO.

Quelle: Joint Research Centre

C. Aufzeichnungen des Satelliten-Navigationssystems

Seit dem 1.1.2009 müssen sämtliche Straßentransportmittel, mit denen Live-stock-Tiere grenzüberschreitend und länger als acht Stunden befördert werden, mit einem Navigationssystem ausgestattet sein (vgl Anh I Kap VI Nr 4.1 EU-TTVO). Von diesem System muss Folgendes aufgezeichnet werden:

- Informationen über das Öffnen/Schließen der Ladebordwand
- Informationen, die den Angaben im Fahrtenbuch gem Anh II Abschnitt 4 gleichwertig sind. Dies sind folgende Informationen:
 - Tatsächlicher Transportweg – Ruheorte, Umladeorte, Ausgangsorte jeweils mit Ort und Anschrift (bzw als Geo-Koordinaten vom System aufgezeichnet, so dass mit deren Hilfe eine konkrete Adresse erkennbar ist),
 - Datum und Uhrzeit der Ankunft an den oben genannten Orten,
 - Aufenthaltsdauer,
 - Datum und Uhrzeit der Abfahrt von den oben genannten Orten,
 - Abweichungen des tatsächlichen Transportwegs vom geplanten Transportweg,
 - Datum und Uhrzeit der Ankunft am Bestimmungsort sowie Geodaten (Koordinaten) des Bestimmungsorts.

Aus diesen Anforderungen geht hervor, dass der tatsächliche Transportweg inklusive der Halte an Ruheorten (Ruheorte iSv Art 2 lit t EU-TTVO) für das mindestens einstündige Ruhen, Tränken und nötigenfalls Füttern (vgl Anh I Kap V Nr 1.4 EU-TTVO) sowie der Halte an Kontrollstellen iSv Art 2 lit h EU-TTVO für das 24-stündige Abladen der Tiere, an Umladeorten (Art 2 lit t EU-TTVO) sowie an Ausgangsorten (Art 2 lit i EU-TTVO) zu erfassen ist. Diese Aufzeichnungen sind bis zur Abladung des letzten Tieres am Bestimmungsort (Art 2 lit s EU-TTVO) zu erfassen.

Aufgrund der vorgeschriebenen Gleichwertigkeit der Daten mit denen aus dem Fahrtenbuch gem Anh II Abschnitt 4 EU-TTVO wird klar, dass über das Navigationssystem konkrete Orte mit nachvollziehbarer Anschrift sowie Ankunft, Abfahrt und Aufenthaltsdauer an oben genannten Orten jeweils mit Datum und Uhrzeit aufgezeichnet werden müssen. Zudem muss der Bestimmungsort ebenfalls eindeutig und nachvollziehbar (zB durch einen Adressfinder in Google Maps oder anderen Kartendiensten) aus den Daten des Navigationssystems hervorgehen. MaW: Es muss sich bei dem Bestimmungsort um eine real existierende Adresse handeln, an der es auch möglich und plausibel ist, dass dort lebende Livestock-Tiere angeliefert werden (unzutreffend zB bei einem fünfstöckigen Bürogebäude mitten in der Stadt).

Bei der Angabe von Pausen an Kontrollstellen, in denen Tiere für 24 Stunden abzuladen sind, ist ein Blick auf die Temperaturangaben zu empfehlen. Liegen die Temperaturen im Fahrzeug im beladenen Zustand wegen der Wärmeentwicklung der Tiere über den Außentemperaturen, ist nach dem Abladen ein Absinken der Temperaturen im Fahrzeuginneren auf die Umgebungstemperatur zu erwarten. Ist die Außentemperatur niedriger als

die Temperaturen im Laderauminneren, ist idR davon auszugehen, dass die Tiere trotz geöffneter Ladeklappe nicht abgeladen wurden. Diese Prüfung macht deutlich, warum es empfehlenswert ist, Fahrzeuge nur dann für lange Beförderungen zuzulassen, wenn sie neben den Temperatursensoren in den Laderäumen auch solche für die Außentemperatur aufweisen. So kann die Zulassung eines Straßentransportmittels für lange Beförderungen (vgl Art 18 Abs 1 EU-TTVO) unter der zum Wohl der Tiere angeordneten Bedingung der Installation auch eines Außentemperaturfühlers mit Datenerfassung und Übermittlung über das Navigationssystem mit weiteren konkreten Auflagen (fortlaufende Aufzeichnung der Außentemperaturdaten und Versand jeweils gemeinsam mit den anderen Daten des Navigationssystems) erteilt werden.

Zusätzlich zu den durch das Navigationssystem aufgezeichneten Daten sind folgende Daten nach Anh II Abschn 4 EU-TTVO vom diensthabenden Fahrer in das Fahrtenbuch einzutragen: Begründung der Aufenthaltsdauer an Ruhe-, Umlade- und Ausgangsorten; Begründung für Abweichungen des tatsächlichen Transportweges vom geplanten Transportweg; Anzahl der während der Beförderung aufgetretenen Verletzungen und/oder Todesfälle bei den Tieren und Gründe dafür; sonstige Bemerkungen. Diese Eintragungen müssen über ein Interface mit dem Datenerfassungssystem verknüpft werden, wobei anzumerken ist, dass diese Möglichkeit ergänzender Eintragungen realiter kaum jemals gegeben ist. Mithin sind die möglichen Eintragungen in existenten Navigationssystemen nicht den Angaben im Fahrtenbuch gem Anh II Abschnitt 4 gleichwertig (vgl Anh I Kap VI Nr 4.2. EU-TTVO). Dies hat zur Folge, dass das Führen und Ausfüllen eines physischen Fahrtenbuches weiterhin vonnöten ist.

An dieser Stelle soll angemerkt werden, dass alle Fahrer der hier in Rede stehenden Livestock-Transporte gem Art 6 Abs 5 EU-TTVO über einen gültigen Befähigungsnachweis nach Art 17 Abs 2 EU-TTVO verfügen müssen.

Aus dem Obenstehenden folgt, dass die „Navigationssystem“ genannte, anzuwendende Technik nicht dem Navigieren dient, sondern vielmehr ein „Ortungs- und Nachverfolgungssystem“ darstellt, und insoweit der Begriff „Navigationssystem“ jedenfalls missverständlich ist. Auch aus der Definition des „Navigationssystems“ in Art 2 lit o EU-TTVO wird das deutlich; danach sind Navigationssysteme *„satellitengestützte Einrichtungen, die globale, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitbestimmungs- und Ortungsdienste leisten, (...)“*.

Fahrzeug XX-XX 1234								
Ereigniszeitpunkt	Tür	Temp 1	Temp 2	Temp 3	Temp 4	Breitengrad	Langengrad	Position
18.09.2014 19:00	offen	22,4	23,7	23,6	23,8	50,1911	10,3649	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 19:15	offen	22,7	23,8	23,9	24,0	50,1912	10,3651	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 19:30	offen	22,2	23,7	23,8	24,0	50,1911	10,3649	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 19:45	offen	22,4	23,5	23,6	23,8	50,1909	10,3650	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 20:00	offen	23,0	23,3	23,4	23,6	50,1910	10,3651	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 20:15	offen	22,4	23	23,3	23,4	50,191153	10,365091	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 20:30	offen	22,4	22,8	23,1	23,3	50,191266	10,365143	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 20:45	offen	23,1	23	23,5	23,7	50,191605	10,365118	Altenburgweg 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 20:45	geschlossen	23,4	23,2	23,5	23,6	50,1912	10,365063	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 21:00	geschlossen	23,8	24,3	24	23,9	50,191031	10,365046	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 21:15	geschlossen	24	24,1	24,4	23,9	50,191041	10,365016	Altenburgweg 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 21:30	geschlossen	23,6	23,6	24	23,9	50,182726	10,378583	Am Peunt 1, 97488 Stadtlauringen, DE
18.09.2014 21:45	geschlossen	23,3	23	21,6	21,9	50,140225	10,517048	Reckertshäuser Straße, 97461 Hofheim in Unterfranken, DE
18.09.2014 22:00	geschlossen	21,8	21,9	20,4	20,7	50,039415	10,515973	Hofheimer Straße, 97437 Halbfurt, DE
18.09.2014 22:15	geschlossen	21,5	22	19,9	19,8	49,977823	10,620411	A70/E48, 97483 Eltmann, DE
18.09.2014 22:30	geschlossen	21	21,9	19,2	19,2	49,922916	10,89954	A70/E48, 96052 Bamberg, DE
18.09.2014 22:45	geschlossen	20,8	21,4	19,5	19,2	49,769426	11,047516	A73, 91330 Eggolshausen, DE
18.09.2014 23:00	geschlossen	20,8	21,5	19,6	19,5	49,587771	10,991073	Frankenschnellweg, 91052 Erlangen, DE
18.09.2014 23:15	geschlossen	21,1	21,5	19,9	19,7	49,469015	11,186638	A3/E45, 90482 Nürnberg, DE
18.09.2014 23:30	geschlossen	20,4	20,9	18,9	18,8	49,36379	11,417541	A3/E56, 92348 Berg bei Neumarkt i. d. Opf., DE
18.09.2014 23:45	geschlossen	20,3	20,7	18,5	18,5	49,252168	11,614103	A3/E56, 92355 Velburg, DE
19.09.2014 00:00	geschlossen	19,7	20,2	17,9	17,7	49,15865	11,840543	A3/E56, 92366 Hohenfels, DE
19.09.2014 00:15	geschlossen	19,8	20,4	17,9	17,8	48,998033	12,004336	A3/E56, 93161 Sinzing, DE
19.09.2014 00:30	geschlossen	19,9	20	17,5	17,4	48,993636	12,285596	A3/E56, 93092 Barbing, DE
19.09.2014 00:45	geschlossen	18,9	19,6	17,2	16,9	48,962133	12,534801	A3/E56, 94356 Kirchroth, DE
19.09.2014 01:00	geschlossen	18,5	19,4	16,9	16,7	48,903356	12,784006	Waidholz 17, 94327 Bogen, DE
19.09.2014 01:15	geschlossen	18,3	19,2	16,9	16,7	48,790125	13,00595	A3/E56, 94469 Deggendorf, DE
19.09.2014 01:30	geschlossen	18,2	19,5	17,1	17,1	48,675608	13,240725	A3/E56, 94575 Windorf, DE
19.09.2014 01:45	geschlossen	18,1	18,6	17	16,8	48,58981	13,365608	Reichsgrabenstraße 34, 94036 Passau, DE
19.09.2014 02:00	geschlossen	17,7	19	16,5	16,3	48,477146	13,371255	A3/E56, 94081 Fürstenzell, DE
19.09.2014 02:15	geschlossen	17,6	18,7	16,5	16,4	48,313315	13,424271	Innkreis Autobahn, 94633 Reichersberg, AT
19.09.2014 02:30	geschlossen	17,4	18,9	16,5	16,5	48,21603	13,623558	Innkreis Autobahn, 4742 Pram, AT
19.09.2014 02:45	geschlossen	16,3	17,8	15,4	15,5	48,179225	13,859805	Innkreis Autobahn, 4633 Kematen am Innbach, AT
19.09.2014 03:00	geschlossen	16,1	17,6	15	15,1	48,176743	14,135485	Linzer Autobahn, 4616 Weißkirchen an der Traun, AT
19.09.2014 03:15	geschlossen	15,8	16,8	14,5	14,4	48,114281	14,102111	West Autobahn, 4621 Sipbachzell, AT
19.09.2014 03:30	geschlossen	15,2	16,6	14,2	14,4	47,95121	14,109665	Pyhm Autobahn, 4653 Schlierbach, AT
19.09.2014 03:45	geschlossen	15,8	17,3	15,5	15,3	47,842436	14,170065	Pyhm Autobahn, 4654 Klaus an der Pyhnbahn, AT
19.09.2014 04:00	geschlossen	15,2	16,7	14,7	14,5	47,666863	14,332598	Pyhm Autobahn, 4682 Spital am Pyhm, AT
19.09.2014 04:15	geschlossen	16,4	18,1	15,4	15,6	47,523065	14,346661	Pyhm Autobahn, 8786 Rottenmann, AT
19.09.2014 04:30	geschlossen	12,9	14,8	11,4	11,6	47,473961	14,607835	Pyhm Autobahn, 8782 Treglhau, AT
19.09.2014 04:45	geschlossen	13,3	15,3	12,7	12,6	47,395108	14,852431	Pyhm Autobahn, 8774 Mautern in Steiermark, AT
19.09.2014 05:00	geschlossen	13,2	15,1	12,8	12,8	47,305375	15,060966	Pyhm Autobahn, 8770 Sant Michael in Obersteiermark, AT
19.09.2014 05:15	geschlossen	17,2	18,9	16,7	16,4	47,217176	15,275431	Waldstein, 8122 Deutschfeistritz, AT
19.09.2014 05:30	geschlossen	15,1	16,7	14,4	14,3	47,097545	15,404763	Mitterhofergasse, 8051 Graz, AT
19.09.2014 05:45	geschlossen	15,8	16,6	15,1	14,7	47,046481	15,43235	Hergottweggasse 134, 8020 Graz, AT
19.09.2014 05:53	offen	16,8	17,1	15,7	15	47,052571	15,43568	Johann-Puch-Weg 175, 8020 Graz, AT

Abb 2: Beispiel eines Ausdrucks einer Route aus dem Navigationssystem

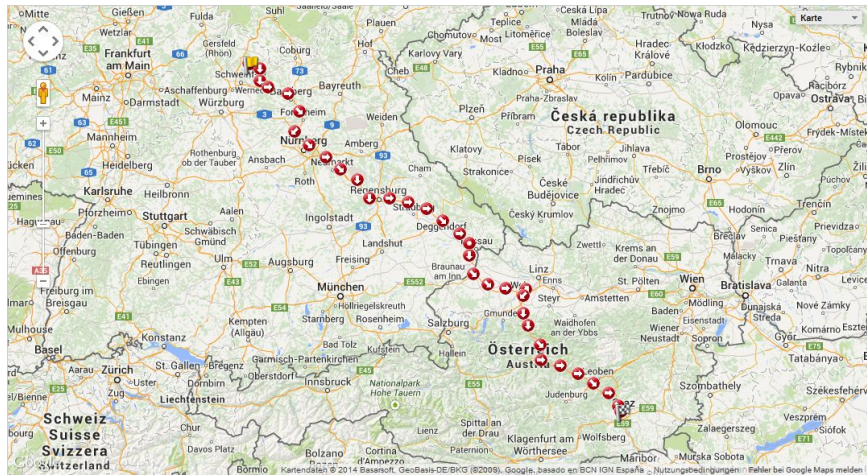


Abb 3: Kartenansicht zu der Tabelle in Abb 2

D. Kontrolle der Navigations-Daten

Zunächst ist der Datensatz (siehe Abb 2) auf Vollständigkeit zu prüfen, dh der gesamte Zeitraum der langen Beförderung muss ohne Lücken abgebildet sein. Weiters müssen folgende Angaben auf jeden Fall mit minutengenauen Zeitangaben enthalten sein:

- Wert der geographischen Breite der Position,
- Wert der geographischen Länge der Position,
- Übersetzung der Position in geographische Bezeichnungen der Autobahn, des Ortes, der Straße usw,
- Temperaturangabe für jeden Sensor,
- Zustandsangabe für jede Ladeklappe.

Meist wird auch die Anzahl der Satelliten angezeigt, von denen das Fahrzeug jeweils Daten empfangen hat. Somit kann ein behaupteter „*plötzlicher Verlust der Verbindung*“ zu den Satelliten verifiziert/falsifiziert werden.

Während der Fahrt ändern sich Angaben und Bezeichnungen von Autobahnabschnitt, Ort und Straße ständig. Sobald eine Pause von zumindest einer halben Stunde (2-malige Datenübermittlung in 15-minütigen Intervallen) eingelegt wird, enthalten dagegen mehrere Zeilen der Tabelle dieselbe Ortsangabe [bei Einhaltung der zumindest einstündigen Ruhepause gem Anh I Kap V Nr 1.4 lit d EU-TTVO sind es mindestens vier gleiche Zeilen]. Dieser Textblock mit gleichem Schriftbild kann auf den ersten Blick erkannt werden, bei längeren Pausen gelingt dies umso leichter [bei Einhaltung der 24-stündigen Ruhepause sind es mehr als 100 Zeilen: $24 \cdot 4 = 96$; + Zeiten für Ent- und Verladung bei gleichzeitig geöffneter Ladeklappe]. Dann ist schnell und einfach ein Abgleich mit den im Fahrtenbuch angegebenen Pausenzeiten möglich.

Zur Überprüfung der Übereinstimmung des tatsächlichen Pausenorts (Kontrollstelle oder Ruheort im Drittland) mit dem im Fahrtenbuch angegebenen Ort kann hier im Webaufttritt der Systemanbieter auf die Kartenansicht (siehe Abb 3) umgeschaltet werden. Liegt nur eine Tabelle vor, kann der Inhalt der beiden die Koordinaten enthaltenden Felder herauskopiert und in einen online zugänglichen Routenplaner eingegeben werden. Beispielsweise ist es unter <https://www.bing.com/maps/> ohne weitere Einstellungen des Routenplaners möglich, nach dem Einfügen des Inhalts des Zwischenspeichers in das Suchfeld des Routenplaners und dem Drücken der Enter-Taste die jeweilige Position anzeigen zu lassen.

Mit den Angaben zum Bestimmungsort kann analog verfahren werden, sofern die Adresse nachvollziehbar im Fahrtenbuch angegeben ist. Sofern die Adresse – rechtswidrig – nicht nachvollziehbar angegeben ist, lässt sie sich auf diese Weise ermitteln.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein Abgleich eines Fahrtenbuchs mit übermittelten Navigationsdaten mit geringem technischem und zeitlichem Aufwand und ohne Spezialwissen möglich ist.

VIII. Zugang zu den Navigationsdaten bereits als Bedingung für die Abfertigung einer langen Beförderung einfordern

Der oben beschriebenen Berechtigung der zuständigen Behörde auf Zugang zu den Originaldaten des Navigationssystems steht die Verpflichtung des Organisors gegenüber, den Zugang zu diesen zu ermöglichen. Um Rechtsstreitigkeiten ex ante auszuschließen bzw zu minimieren, empfiehlt es sich, die Genehmigung des Transports nach Art 14 Abs 1 lit c EU-TTVO mit der Bedingung der Gewährung eines Direktzuges für die Behörde zu versehen. In diesem Sinne sieht bspw ein Erlass des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten¹⁸ vor: *„Bei den Plausibilitätsprüfungen ist also bereits bei den Kontrollen zur Abfertigung von langen Transporten mit dem Organisator zu klären und zu dokumentieren, auf welche Weise die zuständige Behörde Zugang zu den elektronischen Daten erhalten soll [...]. Gewährt der Organisator diesen Zugang nicht, so kann der entsprechende Transport nicht abgefertigt werden.“* Auch das „Handbuch Tiertransporte“ sieht diese Vorgehensweise vor.

Kommt der Organisator der ihm auferlegten Verpflichtung, der Behörde während und nach dem Transport einen Direktzugang zu den Navigationsdaten des Systemanbieters zu gewähren, nach Abfahrt nicht nach, so ist von mangelnder Zuverlässigkeit auszugehen. Als Konsequenzen kommen in Betracht:

- zukünftige Transporte des Organisors zu untersagen bzw nicht abzufertigen, solange den Auflagen nicht entsprochen wird,
- bei Personalunion zwischen Organisator und Transportunternehmer
 - in Entsprechung des Art 13 Abs 1 EU-TTVO der Geltungsbereich der Zulassung gem Art 11 Abs 1 *„nach Kriterien, die während des Transports überprüft werden können“*, zu begrenzen,
 - erforderlichenfalls in Entsprechung des Art 26 Abs 4 lit c EU-TTVO die Transportunternehmerzulassung zu entziehen,
- bei in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Organisator in Entsprechung des Art 24 EU-TTVO Informationen über den Sachverhalt im Amtswege über die Kontaktstelle an den anderen Mitgliedstaat zu senden,
- bei in einem anderen Mitgliedstaat oder Drittstaat ansässigen Organisator uE die Europäische Kommission, GD SANTE, Abt G3 (official controls) oder G5 (animal welfare), zu verständigen,
- bei in einem anderen Mitgliedstaat oder Drittstaat ansässigen Organisator, der zugleich Transportunternehmer ist, erforderlichenfalls in Entsprechung des Art 26 Abs 6 EU-TTVO die Durchführung von Tieren durch diesen zu verbieten.

18 Erlass des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten v 14.7.2017, Az 104-85 640-0/2017-5#1.

Die Berechtigung – wenn nicht sogar die Pflicht – der Behörde, zukünftige Transporte des Transportunternehmers zu untersagen, besteht somit, wenn ein direkter Zugriff der Behörde zu den Daten des Navigationssystems nicht ermöglicht wird, jedoch auch, wenn trotz Aufforderung eine Übermittlung der elektronischen Daten der Fahrerkarten nicht erfolgt.

Im Übrigen muss einem für Vor-Ort-Kontrollen (zit: „*während der Beförderung*“) zuständigen offiziellen Straßenkontrollorgan (Amtsveterinär*in, Tiertransportinspektor*in) vor Ort in gleicher Weise Zugriff zu den Daten des Navigationssystems gewährt werden.

IX. Fahrerwechsel

Aufgrund der Tatsache, dass für die Fahrer nicht nur die Zeitabstände der höchstens zulässigen Beförderungszeiten für die Tiere des Anh I Kap V EU-TTVO beachtet werden müssen, sondern ebenso die Sozialvorschriften für die Fahrer, also Lenk- und Ruhezeiten, sind die Daten der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer durch sog Fahrtenschreiber – bzw digitale Fahrerkarten – gem der einschlägigen VO¹⁹ aufzuzeichnen und gem Anh II Nr 8 lit b EU-TTVO vom Transportunternehmer aufzubewahren und auf Verlangen der zuständigen Behörde am Versandort zugänglich zu machen.

Im Rahmen der Retrospektivkontrollen ist nicht zu kontrollieren, ob die Fahrer ihre Sozialvorschriften eingehalten haben. Jedoch müssen die von den Fahrern einzuhaltenden Lenk- und Ruhezeiten mit der Planung der langen Beförderung von Livestock-Tieren in Einklang gebracht werden. Denn nach Art 3 S 1 EU-TTVO darf niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Konkretisierend schreibt Art 3 S 2 lit a EU-TTVO als Bedingung für einen Tiertransport vor, dass vor der Beförderung **alle** erforderlichen Vorkehrungen getroffen wurden, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen. Weiter verlangt Art 3 S 2 lit f EU-TTVO, dass der Transport zum Bestimmungsort ohne Verzögerungen erfolgt. Um diesen Vorgaben Rechnung zu tragen, muss bei Transporten von mehr als 18 Stunden Dauer ein Wechsel des Fahrpersonals erfolgen.²⁰ Eine Planung

19 VO (EU) 165/2014 des EP und des Rates v 4.2.2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der VO (EWG) 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der VO (EG) 561/2006 des EP und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl L 2020/60). Ehemals VO (EWG) 3821/85 des Rates v 20.12.1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr; auf diese VO wird in der EU-TTVO noch Bezug genommen.

20 *Rabitsch/Wessely*, Zur Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Zusammenhang mit Langstreckentransporten von Tieren, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 19 (2012) 99–109.

einer langen Beförderung mit einer Dauer von über 18 Stunden mit nur einem Fahrerpaar ist daher nicht zu genehmigen, da mit nur einem Fahrerpaar die Bestimmungen der EU-TTVO nicht eingehalten werden können. Festzuhalten ist jedenfalls, dass Planungen, die notwendig und offenkundig auf (solchen und anderen) Rechtsverstößen aufbauen, seitens der Behörden weder gestattet noch toleriert werden dürfen.

X. Lange Beförderungen mit Schiffspassage

Bereits die zuständige Behörde am Versandort muss nach Rechtsinterpretation der AutorInnen bei der Abfertigung von Drittlandsexporten von Tieren, die eine Schiffspassage beinhalten, neben den materiellen Anforderungen der EU-TTVO auch die Vorgaben des Netzwerkpapiers zum Tiertransport in Schiffen²¹ zur Grundlage der eigenen Vorgehensweise machen, um einen tierschutzgerechten und verordnungskonformen Transport bis zum Bestimmungsort im Drittland sicherzustellen.

Wenn eine lange Beförderung in Drittstaaten einen europäischen Straßentransport, sodann eine Schiffspassage auf einem Tiertransportschiff (vgl Art 2 lit I EU-TTVO – Schiffe, die zum Transport von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen oder Hausschweinen verwendet werden) und nach der Anlandung im Hafen des Drittlandes eine Beförderung auf einem Transportmittel des Drittlandes umfasst, müssen sowohl der Schiffs-transport als auch der weitere Transport im Drittland nach den Vorgaben des Rechts der EU (also der EU-TTVO und der VO (EG)1255/97, die die Vorgaben an die Kontrollstellen regelt) erfolgen. Dies ergibt sich auch aus dem bereits zitierten U des EuGH in der Sache „Zuchtvieh-Export“²². Insb muss ein ab dem Anlandehafen im Drittland für einen Weitertransport ins Landesinnere (bis zum Bestimmungsort) genutztes Straßentransportmittel die in Anh I EU-TTVO genannten Bestimmungen ebenso einhalten wie das in Europa eingesetzte Straßentransportmittel; insb sind ein Navigationssystem sowie die Aufzeichnung, Speicherung und Übermittlung der oben genannten Daten an die Behörde ebenso erforderlich, jedenfalls dann, wenn es sich dabei um einen Beförderungsabschnitt von mehr als acht Stunden handelt. Die Einstufung des gesamten Transportvorganges vom Versand- zum Bestimmungsort als lange Beförderung lässt aber auch die Rechtsmeinung als zulässig erscheinen, dass bei Folgetransporten im Drittland in jedem Fall ein

21 NCP 2020: Überarbeitetes Netzwerkdokument zum Schiffstransport von Tieren, https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_platform_res-lib_npc-activities.pdf. Das NCP-Dokument (2020) ist eine gemeinsame Auslegung der EU-TTVO der von der Europäischen Kommission organisierten regelmäßigen Konferenz der nationalen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten der EU zur Vereinheitlichung der Tätigkeiten der zuständigen Behörden.

22 EuGH 23.4.2015, C-424/13 („Zuchtvieh-Export“).

Navigationssystem mit Aufzeichnung und Übermittlung der oa Daten vonnöten ist, also auch dann, wenn der Transportabschnitt vom Anlandehafen bis zum Bestimmungsort weniger als acht Stunden in Anspruch nimmt.

Die Europäische Kommission vertritt in ihrem Schreiben vom 26.4.2006²³ an Animals' Angels die Rechtsmeinung, dass auch Fährschiffe Transportmittel sind und einer Zulassung bedürfen. Im Übrigen wird von den AutorInnen auf die zusätzlichen Vorschriften über RoRo-Schiffe in Anh I Kap II Nr 3 EU-TTVO verwiesen.

Zumal „die Anforderungen an die Zeitabstände für das Füttern und Tränken sowie an die Beförderungs- und Ruhezeiten [...] auch für den Teil der Beförderung, der außerhalb der Union stattfindet“,²⁴ gelten, bedeutet das für Fährttransporte, die eine Fortsetzung einer in der Union begonnenen Beförderung nach oder in einem Drittstaat darstellen, dass den Tieren im Anlandehafen oder in dessen Nähe eine Ruhezeit von 12 Stunden dann gewährt werden muss, wenn die höchstzulässige Beförderungsdauer überschritten wird (Anh I Kap V Nr 1.7 EU-TTVO),²⁵ zB Transporte von Varna/BG nach Poti/GE oder von Algeciras/ES nach Tanger/MA.

In der Praxis wird allerdings – sofern kein RoRo-Schiff Verwendung findet – die im Fahrtenbuch unter der betreffenden TRACES-Nummer aufgeführte Tiersendung spätestens im EU-Versandhafen beim Abladen vom Straßentransportfahrzeug aufgelöst. In den Häfen wird diese Sendung beim Eintrieb in die Aufenthaltsbuchten im Hafengelände, spätestens jedoch mit dem Verladen ins Schiff, in ihrer Zusammensetzung nicht aufrechterhalten. Eintragungen in Abschnitt 4 des Fahrtenbuches, wie sie vom EuGH bis zum Bestimmungsort im Drittland²⁶ verlangt werden und die nach den Rechtsanforderungen von den Verantwortlichen während der Schiffsreise erstellt werden müssen, können sich somit nicht auf die dort bezeichnete und somit nämliche Tiersendung beziehen. Auch ist nicht sichergestellt, dass die im Fahrtenbuch aufgeführten Tiere nach dem Ausladen aus dem Transportschiff im Drittlandshafen tatsächlich den aufgeführten Bestimmungsort erreichen – es sei denn im unwahrscheinlichen Fall, dass alle Tiere aus dem Schiff an denselben Bestimmungsort transportiert werden. Zudem werden sie bei der dortigen Verladung in Straßentransportfahrzeuge erneut neu gruppiert, zumal die Tiere reihum vom Schiff auf den Lkw verladen werden, bis dieser kein weiteres Individuum zu fassen imstande ist, und sodann – ohne Beibehaltung der ursprünglichen Gruppierung – das nächste Fahrzeug beladen wird. In der Fahrtenbuchkopie, die nach EuGH-U vom Bestimmungsort an die zuständigen Behörden des Versandortes zurückzusenden ist, können somit keine für die ursprüngliche Tiersendung nämlichen Angaben nach dem Entladen aus dem Straßentransportfahrzeug schon auf der EU-Seite enthalten sein. Aus rechtlicher Sicht stellen diese Umstände ein wesentliches Abfertigungshindernis

23 EU-Kommission an Animals' Angels, Az: SANCO/A2/FJM/cc D(2006) 120397.

24 Vgl EuGH 23.4.2015, C-424/13 („Zuchtvieh-Export“).

25 EuGH 9.10.2008, C-277/06, („Interboves – Ausfuhrerstattungen“).

26 Vgl EuGH 23.4.2015, C-424/13 („Zuchtvieh-Export“).

für alle langen Beförderungen von Livestock-Tieren in Drittländer dar, die einen mit einem Wechsel des Transportmittels verbundenen Transportabschnitt auf See beinhalten. Denn es ist schlicht nicht möglich, die jeweilige Tiersendung bis zum Bestimmungsort im Drittland zu verfolgen und – wie es aber vorgegeben ist – durch retrospektive Kontrollen bis zum Bestimmungsort zurückzuverfolgen.

XI. Die Übermittlung der Daten an die zuständige Behörde

Wenn es in Anh II Nr 5, 7 und 8 der EU-TTVO heißt, dass die mithilfe des Navigationssystems erstellten Aufzeichnungen der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden (müssen), so sind damit die originär vom im Fahrzeug verbauten System erfassten bzw generierten Daten und nicht etwa in irgendeiner Weise verarbeitete oder gar komprimierte Datensätze gemeint. Sie liegen idR nicht beim Transportunternehmer vor, sondern beim Telematikdienstleister bzw dem Systemanbieter. Dieser empfängt sie, sobald das im Fahrzeug verbaute System sie sendet, und stellt sie dem Transportunternehmer webbasiert in Echtzeit zur Verfügung. Dies bedeutet, dass der Transportunternehmer und – bei Gewährung des Zugangs – auch die Veterinärbehörde idR kein spezielles Programm benötigt, sondern mit einem Webbrowser sowie seiner Nutzerkennung und einem Passwort von überall auf der Welt, wo ihm ein Zugang zum Internet möglich ist, darauf zugreifen kann. Ein vergleichbarer Zugang muss der Behörde zur Verfügung gestellt werden.

Die Europäische Kommission errichtet und verwaltet gem Art 131 der EU-Rahmenkontroll-VO in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ein computergestütztes Informationsmanagementsystem (IMSOC)²⁷ für die integrierte Handhabung der Verfahren und Werkzeuge, mit denen die Daten, Informationen und Unterlagen für amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten verwaltet, bearbeitet und automatisch ausgetauscht werden. Explizit soll IMSOC gem Art 132 lit d EU-Rahmenkontroll-VO die Herstellung, Verwaltung und Übermittlung – auch in elektronischer Form – der Fahrtenbücher gem Art 5 Abs 4 EU-TTVO sowie der Aufzeichnungen des Navigationssystems gem Art 6 Abs 9 EU-TTVO ermöglichen. Obwohl die EU-Rahmenkontroll-VO am 27.4.2017 in Kraft trat und seit dem 14.12.2019 gilt, ist nicht abzusehen, wann das IMSOC errichtet und arbeitsfähig sein wird. Da auch hier jedoch die Begrifflichkeit der „Herstellung, Verwaltung und Übermittlung – auch in elektronischer Form – der (...) Aufzeichnungen des Navigationssystems“ nur die Verwendung der Originaldaten, nicht jedoch von komprimierten oder sonstwie veränderten Daten meinen kann, ergibt sich auch im Vorgriff auf die im

27 IMSOC – Information Management System for Official Controls, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4434265>.

IMSOC in Zukunft zur Verfügung stehenden Daten bereits jetzt das Recht der zuständigen Behörde zur Einforderung der Originaldaten aus dem Server des Telematikdienstleisters.

XII. Beispiele ungenügender Retrospektivkontrollen

Wird bei Retrospektivkontrollen seitens der Veterinärbehörde nicht der direkte Zugang zu den Originaldaten des Navigationssystems (= Zugang zum Webauftritt des Telematikdienstleisters) eingefordert, sondern begnügt man sich mit der Vorlage seitens des Organizers aufbereiteter Daten, so ist die Kontrolle in jedem Fall ungenügend und kann falsche Resultate ergeben; der jeweilige Transportvorgang kann fälschlicherweise als rechtskonform beurteilt werden.

In den unten angeführten Beispielen wurden unglaubliche Geschwindigkeiten auf einzelnen Teilstrecken von Behörden nicht erkannt. Im Beispiel Abb 3 wurde außerdem nicht erkannt, dass bei einer 24-stündigen Ruhepause Ver- und Entladezeiten widerrechtlich nicht beachtet wurden, sodass die Verweildauer am Ruheort tatsächlich erheblich kürzer war. Im anderen Beispiel (Abb 4, 5, 6) blieb eine offenkundige wissentliche und willentliche Falschbeurkundung iZm dem Routenverlauf und der dafür aufgewandten Zeit gänzlich unbeachtlich.

Nr.: 15/2020		Land: Ukraine		Transport-Fa.:		Fahrer:		AT 2020:										
LKW-Nr.:		LKW-Nr.:		LKW-Nr.:		LKW-Nr.:		LKW-Nr.:										
Planung (Abschnitt 1)				Durchführung (Abschnitt 4)				Gesdaten, Temperatur, Klappensensoren, Anmerkungen										
Ort	km	Datum	Uhrzeit	Dauer	Ort	Ankunft	Abfahrt	Dauer	Name	Datum	von	bis	Dauer	Temp	Jaeger	Anmerkungen		
		25.03.2020	11:00				25.03.2020	11:30		25.03.2020	11:32		8,3	3	x	x	Chernyya Slobooda	
	702			10				8,3		717			8,3					
PL-Czeszochowa		25.03.2020	21:00	1	PL-Czeszochowa	25.03.2020	19:50	25.03.2020	20:50	1	PL-Niebyla	25.03.2020	19:52	20:54	1	8		11,5
	323			7				5,2		378			5,1					
PL-Zbuczyn		26.03.2020	5:00	24	PL-Zbuczyn	26.03.2020	2:00	27.03.2020	6:30	28,8	PL-Zbuczyn	26.03.2020	1:59	8:39	2	x	28,5 Std.	
	80			7				4,4		80			4,4					
PLBY-Koneszczyn		27.03.2020	7:00	4	PLBY-Koneszczyn	27.03.2020	11:00	27.03.2020	14:00	3	PLBY-Koneszczyn	27.03.2020	11:01	14:05	3	15		18 km/h ?
	625			14				13,8		625			13,7					
RUS-Zyuzki		28.03.2020	3:00	24	RUS-Zyuzki	28.03.2020	3:50	29.03.2020	7:00	27,3	RUS-Zyuzki	28.03.2020	3:48	7:02	27,2	7	x	27,5 Std.
	592			14				13		592			13					
RUS-Krasnow		29.03.2020	17:00	1	RUS-Shakt	29.03.2020	20:00	29.03.2020	21:00	1	Нарпеск Крофоса	29.03.2020	20:04	21:07	1	14		26,9 Std.
	726			12				13		726			13					
Orne RUSKZ		30.03.2020	7:00	24	KZ-Oral	30.03.2020	10:00	31.03.2020	10:00	24	Orne RUSKZ	30.03.2020	8:59	9:25	0,6	13		132 km/h ?
	1009			14				13,2		1009			13,1					
KZUJ-Taschen		31.03.2020	21:00	3	KZUJ-Taschen	31.03.2020	23:10	01.04.2020	1:10	2	KZUJ-Taschen	31.03.2020	23:12	1:09	1,9	13		Ver- und Entladen in 6 Minuten ?
	627			12				13,7		627			13,7					
UZ-Gruften distict		01.04.2020	12:00		UZ-Korazm Vlojati	01.04.2020	14:50			5251			17,1					
	5085			168				17,1		5251			17,1					
Ergebnis Prüfung: Plausibel				Alle rechtl. Vorgaben eingehalten				Alle rechtlichen Vorgaben eingehalten. Stimmt mit Abschnitt 4 des Fahrerbesuchs genau überein.										

Abb 4: Retrospektivkontrolle: Keine Mängel festgestellt trotz unplausibler Geschwindigkeiten auf einzelnen Teilstrecken und unlogischen Ver- und Entladezeiten

Отчет старт-стоп по работе автотранспортного средства

Сформировано для: [redacted]
 Период формирования: с 2020-03-27 10:00:00 по 2020-04-03 04:59:59
 Государственный номер автомобиля: [redacted]



Начало	Нач. положение	Работа	Конец	Кон. положение	Отстой
2020-03-27 10:34:11	Austria, [redacted]	10:27:57	2020-03-27 01:22:08	Poland, Autostrada Burszyluwna, Wozniki	1:03:10
2020-03-27 12:05:18	Poland, Autostrada Burszyluwna, Wozniki	5:52:47	2020-03-28 03:57:35	Poland, Poreby, Zbuczyn	25:31:59
2020-03-29 05:29:34	Poland, Poreby, Zbuczyn	0:02:02	2020-03-29 05:31:36	Poland, Poreby, Zbuczyn	1:31:39
2020-03-29 07:03:15	Poland, Poreby, Zbuczyn	2:03:49	2020-03-29 09:07:04	Poland, 68 (TIR), Zamienna	0:40:48
2020-03-29 09:47:52	Poland, 68 (TIR), Zamienna	0:34:30	2020-03-29 10:22:22	Беларусь, Брестская область, Брест, М-1	1:45:08
2020-03-29 12:07:30	Беларусь, Брестская область, Брест, М-1	0:21:14	2020-03-29 12:28:44	Беларусь, Брестская область, Брест, М-1	0:15:11
2020-03-29 12:45:55	Беларусь, Брестская область, Брест, М-1	2:20:31	2020-03-29 15:04:26	Беларусь, Гродненская область, Волковыск, Брестка	0:27:03
2020-03-29 15:31:29	Беларусь, Гродненская область, Волковыск, Брестка	6:26:57	2020-03-29 21:58:26	Беларусь, Минская обл., М1, 7.12 км от Борисов	1:03:52
2020-03-29 22:22:18	Беларусь, Минская обл., М1, 7.12 км от Борисов	6:54:57	2020-03-30 06:26:44	Россия, Смоленская обл., 66Н-1125, Злызяи	0:25:07
2020-03-30 06:22:22	Россия, Смоленская обл., 66Н-1125, Злызяи	0:04:22	2020-03-30 06:57:14	Россия, Смоленская обл., 66Н-1125, Злызяи	26:19:23
2020-03-31 08:46:07	Россия, Смоленская обл., 66Н-1125, Злызяи	0:27:40	2020-03-31 09:13:47	Россия, Смоленская обл., М-1, Ермаки	0:09:48
2020-03-31 09:23:35	Россия, Смоленская обл., М-1, Ермаки	2:18:30	2020-03-31 11:42:05	Россия, Брянская обл., Р-120, 1.10 км от Холмская	0:05:30
2020-03-31 11:47:35	Россия, Брянская обл., Р-120, 1.10 км от Холмская	0:43:34	2020-03-31 12:31:09	Россия, Брянская обл., Р-120, 3.14 км от Чернетово	0:06:22
2020-03-31 12:37:31	Россия, Брянская обл., Р-120, 3.14 км от Чернетово	3:50:32	2020-03-31 16:28:03	Россия, Орловская обл., Р-119, 1.41 км от Совхозный	0:02:23
2020-03-31 16:30:26	Россия, Орловская обл., Р-119, 1.41 км от Совхозный	2:05:24	2020-03-31 18:35:50	Россия, Липецкая обл., М-4, 2.53 км от Конь-Колодезь	0:08:27
2020-03-31 18:44:17	Россия, Липецкая обл., М-4, 2.53 км от Конь-Колодезь	3:44:55	2020-03-31 22:29:12	Россия, Воронежская обл., М-4, 2.61 км от Болучар	1:03:12
2020-03-31 23:32:24	Россия, Воронежская обл., М-4, 2.61 км от Болучар	1:35:41	2020-04-01 01:08:05	Россия, Ростовская обл., М-4, 0.80 км от Кумишай	0:08:36
2020-04-01 01:16:41	Россия, Ростовская обл., М-4, 0.80 км от Кумишай	1:35:27	2020-04-01 02:52:08	Россия, Ростовская обл., М-4, 13.51 км от Шахты	0:07:03
2020-04-01 02:59:11	Россия, Ростовская обл., М-4, 13.51 км от Шахты	0:16:59	2020-04-01 03:16:10	Россия, Ростовская обл., Новоперсиановка, Павловск	0:06:21
2020-04-01 03:22:31	Россия, Ростовская обл., Новоперсиановка, Павловск	0:11:31	2020-04-01 03:34:02	Россия, Ростовская обл., М-4, Новочеркасск	0:05:21
2020-04-01 03:39:23	Россия, Ростовская обл., М-4, Новочеркасск	7:06:53	2020-04-01 10:46:16	Россия, Кабардино-Балкария, Р-217, 3.08 км от Псыч	0:12:40
2020-04-01 10:58:56	Россия, Кабардино-Балкария, Р-217, 3.08 км от Псыч	0:50:55	2020-04-01 11:49:51	Россия, Кабардино-Балкария, Р-217, 2.60 км от Иран	0:04:33
2020-04-01 11:54:24	Россия, Кабардино-Балкария, Р-217, 2.57 км от Иран	1:16:41	2020-04-01 13:11:05	Россия, Чечня, Р-217, 12.07 км от Грозный	24:04:01
2020-04-02 13:15:06	Россия, Чечня, Р-217, 12.07 км от Грозный	3:29:53	2020-04-02 16:44:59	Россия, Дагестан, Кавказ, 3.72 км от Ачи	0:05:42
2020-04-02 16:50:41	Россия, Дагестан, Кавказ, 3.72 км от Ачи	2:05:21	2020-04-02 18:56:02	Россия, Дагестан, Р-217, 2.04 км от Яраг-Каамаляр	2:40:51
2020-04-02 21:36:53	Россия, Дагестан, Р-217, 2.04 км от Яраг-Каамаляр	0:06:16	2020-04-02 21:43:11	Россия, Е 119, 0.98 км от Самур	0:21:36
2020-04-02 22:04:47	Россия, Е 119, 0.98 км от Самур	0:08:06	2020-04-02 22:12:53	Azerbaijan, Qusar rayonu, Samur, Bakı-Quba-Rusiya yul	1:08:03
2020-04-02 23:20:56	Azerbaijan, Qusar rayonu, Samur, Bakı-Quba-Rusiya yul	0:01:25	2020-04-02 23:22:21	Azerbaijan, Qusar rayonu, Samur, Bakı-Quba-Rusiya yul	0:30:32
2020-04-02 23:52:53	Azerbaijan, Qusar rayonu, Samur, Bakı-Quba-Rusiya yul	4:34:16	2020-04-03 04:27:09	Azerbaijan, Bakı inzibati etrazi, Qala - Pirallahı sosesi,	0:56:02

Abb 5: Retrospektivkontrolle: Vorlage eines durch den Organisator vorbereiteten Routenverlaufs; teilweise in kyrillischer Schrift

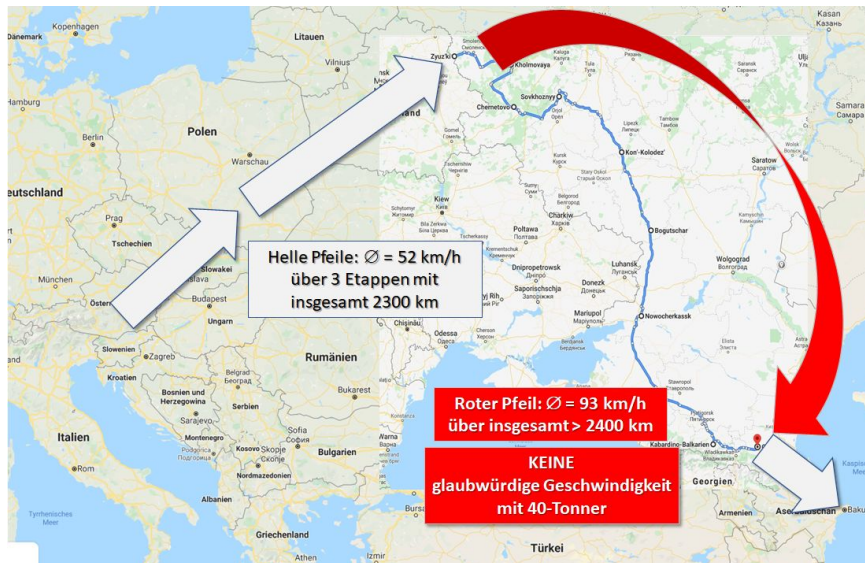


Abb 7: Retrospektivkontrolle: Keine Mängel festgestellt trotz unglaublicher Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer Teilstrecke

XIII. Prüfungspunkte einer Retrospektivkontrolle

Bei Retrospektivkontrollen müssen ua auch die tatsächliche Bewältigbarkeit der Strecke, die Wirklichkeitsnähe der Angaben im Fahrtenbuch und Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten-VO (EG) 561/2006 beurteilt werden. Letztere bedarf gesonderter Erwähnung, da es erstens nicht im Interesse des Wohlbefindens der Tiere sein kann, dass bei Nicht-Einhaltung dieser Sozialvorschriften übermüdete Fahrer weit länger die Lkw steuern, als ihnen zumutbar ist, und zweitens, da die Planung nicht wirklichkeitsnahe sein kann, wenn diese notwendig und offenkundig auf Rechtsverstößen aufbaut.

Darüber hinaus muss die Behörde am Versandort folgende Punkte zur retrospektiven Kontrolle einer langen Beförderung von Livestock-Tieren prüfen (gegenübergestellt finden sich die Vorgaben der EU-TTVO, deren Einhaltung anhand der zu prüfenden Punkte kontrolliert werden sollen):

Retrospektivkontrollen			Erfüllung		Zur Prüfung der Einhaltung von ...
Prüfpunkt	erfüllt		Erfüllung		
	J	N	J	N	
1. Transporterlaubnisverordnungen lagen bei Abfertigung vollständig vor und waren bis Transportende gültig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 6 EU-TVO Art. 10 EU-TVO Art. 11 EU-TVO Art. 15 EU-TVO
2. Zulassungsnachweise aller Transportmittel lagen bei Abfertigung vor und waren bis Transportende gültig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 3 Satz 1, Satz 2 Buchstabe o) und d) EU-TVO Art. 6 Abs. 3 (im Anhang I Kapitel I und IV EU-TVO) Art. 7 EU-TVO Art. 18 EU-TVO Art. 19 EU-TVO, Art. 20 (im Anhang I Kapitel IV EU-TVO)
3. Belegungsachse aller Fahrer und Betreuer lagen bei Abfertigung vor und waren bis Transportende gültig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 3 Satz 2 Buchstabe e) EU-TVO
4. Das Fahrerbuch wurde während des Transports korrekt weitergeführt und in Abschnitt I nicht verändert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 14 Abs. 1 (EU-TVO (im EU-Güterleitfaden C-24/13) (betreff. Reibung) und C-353/16 (betreff. Fahren des Fahrerbuchs)) Art. 4 Abs. 1 (im Art. 5 Abs. 4 EU-TVO)
5. Das Fahrerbuch wurde durch den Transportunternehmer geprüft und unterschrieben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Anhang I Abschnitt 4, "Hiermit bestätigt ich als Transportunternehmer, dass die in dieser Erklärung gemachten Angaben zutreffen, so bin mir dessen bewusst, dass jedes Vorkommnis während der Beförderung, bei der Tiere zu Tode kommen, den zuständigen Behörden des Versenders zu melden ist."
6. Die Plausibilität der tatsächlich aufgesuchten Kontrollstellen ist gegeben. Die Tiere wurden abgeleitet, untergebracht und versorgt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 2 (h) (im Art. 3 Satz 2 Buchstabe h) (im Anhang I Kapitel V Nr. 1.5 EU-TVO (im VO (EG) 1259/7
7. Transport- und routenspezifischer Notfallplan lag vor und wurde im Bedarfsfall umgesetzt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 11 Abs. 1 (d) (v)
8. Keine Auffälligkeiten bei Kontrollen durch die Grenzkontrolstelle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 20 EU-TVO Art. 21 EU-TVO
9. Der Zugang zum NAVI-System wurde von Beginn des Transportes an durchgehend gewährt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 15 EU-TVO
10. Geopositionsdaten ergaben keine Routenabweichungen. Die Daten über Ladeprozentsätze ergaben keinen Verdacht auf sonstige Verstöße gegen die EU-TVO.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 3 Satz 1 EU-TVO Art. 14 Abs. 1 (EU-TVO Anhang I Kapitel V Nr. 1.5 EU-TVO
11. Die Entragungen im Fahrerbuch stimmen mit den elektronischen Geopositionsdaten überein. Das Befahren der Route erscheint plausibel. Die Ergebnisse erscheinen manipulationsfrei.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 2 (j) (im Art. 3 Satz 1 (im Art. 6 Abs. 9 (im Art. 14 Abs. 1 (im Art. 15 Abs. 4 (im Anhang I EU-TVO
12. An keinem Ort der Route betrug die Außentemperatur mehr als 30°C. Die Temperaturmesswerte für den Laderaum lagen an keinem Ort der Route über 35°C oder unter 0°C.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 3 Satz 1 EU-TVO Anhang I Kapitel V Nr. 1.5 EU-TVO
13. Fahrerwechsel wurden nachweislich durchgeführt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 3 Satz 1, Satz 2 Buchstabe a), (f) und (h) EU-TVO Anhang I Kapitel V EU-TVO Art. 14 Abs. 1 (a) (i), (j) (Prüfpunkt EU-TVO (im VO (EG) Nr. 561/2006
14. Die Angaben in Abschnitt 4 des zurückgesandten Fahrerbuchs entsprechen der Planung. Es gab weder verletzte noch verendete Tiere.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Art. 3 Satz 1 EU-TVO Art. 14 Abs. 1 (EU-TVO

Abb 8 a: Prüfpunkte bei Retrospektivkontrollen, allgemein

Retrospektivkontrollen			
Prüfpunkt	erfüllt		Erläuterung
	J	N	
Bei Schiffspassagen			
15 Zulassungsnachweis des Schiffes lag vor (siehe 2) (Für transpanschnif, auch Fährer) IMO-Zulassung lag vor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bestätigung der Buchung der im Fahrplan angegebenen Zahl an Tieren auf einem Schiff, dem betreffenden Schiff oder entsprechende Erklärung durch den Organisator liegen vor. Art. 3 Satz 1 EU-TVO Art. 19 EU-TVO Art. 20 Nr. 4 und 5 Kapitel IV EU-TVO; Netzwerkdokument (NCP 2020)
16 Transport- und routenspezifischer Notfallplan lag vor (siehe 8), speziell bei rechtswidriger Nicht-Abnahme der Sendung durch den Drittstaat (Hinweis: OIE Terrestrial Animal Health Code)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Vorliegen eines transport- und routenspezifischen Notfallplans für Verzögerungen beim Abkommen, die ergriffen werden, wenn das Draband die Tiere nicht einmündig Schiff nicht anlegen lässt sowie für den Schiffsantransport von Tieren (Abschnitt 8 des Netzwerkdokuments (NCP 2020) und für den auf den Schiffsantransport folgenden Seebandtransport. Art. 3 Satz 1 EU-TVO (im Art. 11 Abs. 1 b) H) OIE Terrestrial Animal Health Code
17 Der Kapitänsbericht wurde gem. Anhang 6 des Netzwerkdokuments angefordert und ergab keine Beanstandungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Angabe eines Kapitänsberichts oder eines Ausdrucks von Temperaturdaten im fährlichen Grenzstreifen nicht unter- oder überschritten worden, und von Angaben zum Zustand und dem Verhalten der Tiere in verschiedenen Bereichen des Schiffs. Art. 3 Satz 1 EU-TVO Anhang 6 des Netzwerkdokuments (NCP 2020)
18 Ein Bericht der Behörde im Bestimmungshilfand wurde gemäß Anhang 5 des Netzwerkdokuments angefordert und ergab keine Verstöße gegen die EU-TVO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Der Bericht der Behörde im Bestimmungshilfand des Bestimmungslandes zum Zeitpunkt des Erlassens vom Tiertransportpflicht und Informationen über die Bedingungen an Bord und den Zustand der Tiere bei der Ankunft im Anabinahafen. Art. 3 Satz 1 EU-TVO Anhang 5 des Netzwerkdokuments (NCP 2020)

Abb 8 b: Prüfpunkte bei Retrospektivkontrollen, Schiffspassagen

XIV. Ergebnis

Lange Beförderungen von Livestock-Tieren müssen einer retrospektiven Kontrolle unterzogen werden, um zu kontrollieren, ob beim Transport die Vorgaben der EU-TTVO eingehalten wurden. Die Häufigkeit und die zeitlichen Abstände der Kontrollen sind risikoorientiert festzulegen. Die Durchführung dieser Kontrollen ist ausdrücklich – ohne hierfür ein Entschließungsermessen einzuräumen – durch Art 27 Abs 1 EU-TTVO vorgegeben. Weiters können zukünftige Transportplanungen über ähnliche oder gleiche Strecken nicht auf ihre „Wirklichkeitsnähe“ oder „Plausibilität“ hin überprüft werden, wenn der Behörde die Wirklichkeit auf diesen Transportstrecken schlicht unbekannt ist.

Die Durchführung der Retrospektivkontrollen sollte anhand der an den Telematikdienstleister übermittelten Daten erfolgen. Es sollte darauf geachtet werden, dass das Datenmaterial vollständig und frei von Manipulationen vorgelegt wird. Zusätzlich zu dem Datenmaterial des konkreten Transports sind bspw Wetterdaten für die gesamte Zeit und die gesamte Strecke einzuholen und diese mit den Temperaturaufzeichnungen der Sensoren im Lkw abzugleichen.

Nach Rechtsauffassung der AutorInnen dürfen lange Beförderungen, auf denen eine Schiffspassage mittels Tiertransportschiff zwischengeschaltet ist, nicht abgefertigt werden, weil die ursprünglichen Tiersendungen auf den Schiffen aufgelöst werden und somit die Einhaltung der Rechtsvorgaben für die jeweilige Sendung von dieser Auflösung bis zum Erreichen des Bestimmungsorts weder gewährleistet noch überprüft werden kann.

XV. Literatur

Damoser, Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Aktuelle Informationen aus dem Tierschutz, Tagungsband der 10. ÖTT-Tagung Tierschutz - Über die Lebensqualität von Tieren, https://www.oegt.at/explorer/10._OeTTTagungsband_190502_fin.pdf (2019).

LAG Tiertransporte, Handbuch Tiertransporte – Vollzugshinweise zur Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen ... und zur Tierschutztransportverordnung vom 11.2.2009, Stand: 2020.

Maisack/Rabitsch, Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte – Plausibilitätsprüfung nach Art 14 Abs 1 Tiertransportverordnung, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 25 (2018) 148-155.

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

Maisack/Rabitsch, Zur Auslegung der Begriffe »Beförderung« iSv Art 2 lit j bzw »Beförderungsdauer« iSv Anhang I Kapitel V Nr 1.2 bis 1.9 der EU-Tiertransportverordnung (EG) Nr 1/2005, TiRuP 2019/B, 4 DOI: 10.25598.

Maisack/Rabitsch, Aktuelle Probleme bei der Abfertigung/Genehmigung langer, grenzüberschreitender Tiertransporte im Licht der EuGH-Entscheidungen C-424/13 und C-383/16, TiRuP 2020/A, 2, DOI: 10.25598.

Rabitsch/Wessely, Zur Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Zusammenhang mit Langstreckentransporten von Tieren, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 19 (2012) 99-109.

Korrespondenz:

Dr. med. vet. *Alexander Rabitsch*
Tierarzt
Tierärztliche Praxis Rosental
Kontaktadresse: A-9170 Ferlach, Waldstraße 13
E-Mail: animalwelfare@rabitsch-vet.at

Dr. med. vet. *Michael Marahrens*
Arbeitsgruppenleiter
Institut für Tierschutz und Tierhaltung
Friedrich-Loeffler-Institut
Kontaktadresse: D-29223 Celle, Dörnbergstraße 25/27
E-Mail: Michael.Marahrens@fli.de

Dr. med. vet. *Peter Scheibl*
Amtstierarzt
Bayerisches Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit
Kontaktadresse: D-85764 Oberschleißheim, Veterinärstraße 2
E-Mail: peter.scheibl@lgl.bayern.de

Dr. jur. *Barbara Felde*
Richterin
Deutsche Juristische Gesellschaft für Tierschutzrecht e. V.
Kontaktadresse: D-10179 Berlin, Littenstraße 108
E-Mail: b.felde@djgt.de