

Widerrechtlichkeit des bilateralen Verwaltungsübereinkommens zum Transport von Kälbern zwischen Italien und Österreich

DOI: 10.35011/tirup/2022-1

Inhaltsübersicht

I. Einleitung	2
II. Gültigkeit des Abkommens	3
III. Gesetzliche Bestimmungen der TTVO	3
IV. Inhalt und kritische Würdigung des Abkommens	5
V. Auswirkungen auf Verwaltungsvorschriften	8
VI. Wirtschaftliche Auswirkungen	8
VII. Epikrisis und Auswirkungen auf das Tierwohl	9
VIII. Anhang: Bilaterales Verwaltungsübereinkommen zwischen dem Gesundheitsministerium der Republik Italien und dem Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz der Republik Österreich zur Sicherstellung eines hohen Tierschutzniveaus bei Verbringungen von Kälbern aus Österreich nach Italien.....	11

Abstract: Österreich und Italien haben ein Abkommen über den Transport von Kälbern geschlossen, mit dem angegebenen Ziel, dem Tierschutz und der Tiergesundheit iSd EU-Tiertransport-VO Vorrang zu geben. Das Abkommen bewegt sich jedoch nicht in dem durch die Öffnungsklausel des Art 1 Abs 3 TTVO vorgegebenen Rahmen und ist bereits aus diesem Grund unionsrechtswidrig, denn mit den Vereinbarungen in dem Abkommen werden keine rein innerstaatlichen Beförderungen von Tieren geregelt, sondern grenzüberschreitende, nämlich von Österreich nach Italien durchgeführte Transporte. Die Bestimmungen des Abkommens dienen auch nicht dem besseren Schutz der Tiere, sondern hebeln Vorgaben der TTVO aus. Des Weiteren finden sich zahlreiche inhaltliche Mängel, welche das Abkommen rechtswidrig machen.

The transport of live animals is regulated in the Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport and related operations (EU Animal Transport Regulation). The EU Animal Transport Regulation, with the aim of achieving an improved protection for animals during transport, has been binding and directly applicable to all EU Member States since 2007. Austria and Italy have concluded an agreement concerning the transport of calves, with the aim to prioritize animal welfare and animal health in line with the EU Animal Transport Regulation. Since the transport of calves is already regulated by the EU Animal Transport Regulation, the provisions of this agreement must not be inferior to it. However, the agreement has both, formal and material shortcomings, which are addressed in this article.

Rechtsquelle(n): EU-Tiertransport-VO, B-VG

Schlagworte: EU-Tiertransport-VO, Tiertransporte, Kälbertransporte, bilateraler Staatsvertrag

Key words: Animal Transport Regulation, animal transport, calve transport

I. Einleitung

Der Transport lebender Tiere ist unionsweit in der VO (EG) 1//2005¹ (EU-Tiertransport-VO, hinkünftig: TTVO) geregelt. Die TTVO ist seit 2007 für alle MS der EU verbindlich und unmittelbar geltend.^{2,3,4} Ziel der VO ist es, einen verbesserten Schutz für Tiere beim Transport zu erreichen.⁵ Die TTVO bildet in allen MS einen Grundschutz und muss aufgrund des VO-Charakters nicht in nationales Recht umgewandelt werden. Die nationalen Beh müssen ledig-

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.

2 *Christine Hafner / Alexander Rabitsch*, The Myth of Enforcement of Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport, A Documentation by Animals' Angels. Animals' Angels Press, Frankfurt/Main, ISBN: 978-3-9816696-4-0. https://www.animals-angels.de/fileadmin/user_upload/03_Publikationen/Dokumentationen/Animals_Angels_Myth_of_Enforcement.pdf.

3 *Johanna Müller*, Tierrecht – Das geltende Recht zum Umgang des Menschen mit den anderen Tieren in rechtsphilosophischer Kritik, <https://diglib.uibk.ac.at/ulbtirolhslimit/content/titleinfo/2934710>.

4 *Benjamin Rambeck*, Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union Eine Betrachtung der aktuellen und zukünftigen Sach- und Rechtslage, https://www.tierhyg.vetmed.uni-muenchen.de/forschung/dissertationen/pdf_diss/rambeck_benjamin.pdf.

5 ErwGr 6 TTVO.

lich sicherstellen, dass die VO ordnungsgemäß angewendet wird. Sollte EU-Recht auf nationaler Ebene nicht ordnungsgemäß angewendet werden, kann die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren einleiten.⁶ Die beiden Staaten haben ein Abkommen über Kälbertransporte von Österreich beginnend nach Italien abgeschlossen mit dem darin erklärten Ziel, *„den Tiererschutz und die Tiergesundheit im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 in den Vordergrund zu stellen und die Kälber mittels eines Langstreckentransportes zum endgültigen Bestimmungsort unter Bedingungen für eine lange Beförderung abzufertigen.“*⁷ Da der Transport von Kälbern bereits in der TTVO geregelt ist, dürfen die Bestimmungen dieses Abkommens nicht schlechter sein als diese. Das Abkommen weist jedoch sowohl formelle als auch materielle Mängel auf, welche im vorliegenden Artikel behandelt werden.

II. Gültigkeit des Abkommens

Den MS ist es gem Art 1 Abs 3 TTVO prinzipiell gestattet, für den Transport strengere einzelstaatliche Maßnahmen zu erlassen, die den besseren Schutz von Tieren bezwecken, die ausschließlich im Hoheitsgebiet oder vom Hoheitsgebiet eines MS aus auf dem Seeweg befördert werden.⁸

Italien und Österreich haben 2019 ein bilaterales Verwaltungsübereinkommen bezüglich Kälbertransporten geschlossen. Das Abkommen bewegt sich jedoch nicht in dem durch die Öffnungsklausel des Art 1 Abs 3 TTVO vorgegebenen Rahmen und ist bereits aus diesem Grund unionsrechtswidrig. Denn mit den Vereinbarungen in dem Abkommen werden keine rein innerstaatlichen Beförderungen von Tieren geregelt, sondern grenzüberschreitende, nämlich von Österreich nach Italien durchgeführte Transporte. Die Bestimmungen des Abkommens dienen auch nicht dem besseren Schutz der Tiere, sondern hebeln Vorgaben der TTVO aus. Des Weiteren finden sich zahlreiche inhaltliche Mängel, welche das Abkommen rechtswidrig machen.

Die Frage der formellen Rechtsgültigkeit wegen der nicht erfolgten nationalen Kundmachung im BGBl bedarf einer näheren Analyse, die jedoch den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen würde.

III. Gesetzliche Bestimmungen der TTVO

Der Transport beginnt mit dem Verladen des ersten Tieres am Versandort (*„der Ort, an dem ein Tier erstmals auf ein Transportmittel verladen wird,*

6 https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/applying-eu-law_de.

7 Vgl Präambel des Abkommens.

8 ErwGr und Art 1 Abs 3 TTVO.

vorausgesetzt, es war vor seinem Versand während mindestens 48 Stunden an diesem Ort untergebracht“⁹) und endet mit dem Entladen des letzten Tieres am Bestimmungsort („der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und i) während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht wird oder ii) geschlachtet wird“). Daraus werden die zulässigen Transportdauern berechnet.

Bezüglich des Versandorts gibt es eine Ausnahme gem Art 2 lit r der TTVO, und zwar für Sammelstellen. Die TTVO definiert Sammelstellen als „Orte wie Haltungsbetriebe, Sammelstellen und Märkte, an denen Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen oder Hausschweine aus unterschiedlichen Haltungsbetrieben zur Bildung von Tiersendungen zusammengeführt werden“.¹⁰ Die Ausnahme besagt, dass auch zugelassene Sammelstellen nach geltendem Veterinärrecht der Gemeinschaft als Versandort gelten können, „sofern i) die zwischen dem ersten Verladeort und der Sammelstelle zurückgelegte Entfernung weniger als 100 km beträgt oder ii) die Tiere während mindestens sechs Stunden vor ihrem Versand von der Sammelstelle mit ausreichend Einstreu und Frischwasser unangebunden untergebracht waren“.¹¹ Dadurch können auch Sammelstellen als Versandort gelten, was bedeutet, dass die höchstzulässige Beförderungszeit nicht mit dem Einladen des ersten Tieres am Hof der derzeitigen Unterbringung beginnt, sondern erst mit dem Einladen an der Sammelstelle.¹² Das Verbringen von einer Sammelstelle zu einer weiteren Sammelstelle, um den tatsächlichen Versandort und Transportbeginn zu verschleiern, ist aber jedenfalls unzulässig.

Nach den ErwGr 5 und 18 der TTVO sollen aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren – auch von Schlachttieren – auf ein Mindestmaß begrenzt werden und ist „davon auszugehen [...], dass sich lange Beförderungen auf das Befinden der beförderten Tiere nachteiliger auswirken als kurze.“ Demgemäß normiert Art 3 lit a TTVO, dass „die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen“ ist.

Kälber müssen für die Beförderung älter als 14 Tage alt sein und dürfen nur neun Stunden lang transportiert werden, wonach eine mindestens einstündige Ruhepause eingelegt werden muss, um die Kälber mit Flüssigkeit oder nötigenfalls mit Nahrung zu versorgen. Anschließend können die Kälber erneut weitere neun Stunden transportiert werden (somit 9+1+9= 19).¹³ Sollte die Ruhepause länger als eine Stunde andauern, so ist der anschließende

9 Art 2 lit r TTVO.

10 Art 2 lit b TTVO.

11 Art 2 lit r TTVO.

12 Christoph Maisack / Alexander Rabitsch, Tiertransporte – Verlängerung der Beförderungsdauer durch illegales "Sammelstellen-Hopping", Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, <https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/Verl%C3%A4ngerung%20der%20Bef%C3%B6rderungsdauer%20durch%20illegales%20Sammelstellen-Hopping.pdf>.

13 Anh I zur TTVO Kap V 1.4 lit a.

Transportabschnitt um diese Zeit zu verkürzen. Die maximale Beförderungsdauer von 19 Stunden darf nicht überschritten werden.^{14,15,16}

IV. Inhalt und kritische Würdigung des Abkommens

In dem Abkommen werden die Begriffe *vorläufiger* und *endgültiger Bestimmungsort* verwendet, womit die beiden Staaten versuchen, Sammelstellen in Italien zum „vorläufigen Bestimmungsort“ zu ernennen, da der endgültige Bestimmungsort bei Abfahrt unbekannt ist. Dadurch und aufgrund der Umlade- und Aufenthaltsdauern wird der Transport zum endgültigen Bestimmungsort jedenfalls verlängert. Die Begrifflichkeiten *vorläufiger* und *endgültiger Bestimmungsort* sind jedoch keine offiziellen Begriffe der TTVO.¹⁷ Die TTVO kennt lediglich die Legaldefinition **des Bestimmungsortes**.

Sowohl der in Art 18 Abs 4 TTVO genannte „letzte Bestimmungsort“ als auch der in Art 21 Abs 3 TTVO genannte „Endbestimmungsort“ sind ebenso nicht legal definiert. Beide Begriffe können sich uE ausschließlich darauf beziehen, dass Teile des Ladegutes, also zumindest ein Tier oder eine Gruppe von Tieren, zeitlich vor den/dem am Fahrzeug verbleibenden Individuen/Individuum bereits an einem anderen Bestimmungsort abgeladen wurde/n, für den die Definition des Art 2 lit s zutrifft.

An dieser Stelle sei ausdrücklich erwähnt, dass mit dem Begriffspaar „vorläufiger Bestimmungsort“ und „endgültiger Bestimmungsort“ uE Gegensätze ausgedrückt werden sollen, die in keinen Sinnzusammenhang mit den oa Synonymen „letzter Bestimmungsort“ und „Endbestimmungsort“ zu bringen sind.

Das Abkommen sieht vor, dass der Transport von Kälbern von Österreich nach Italien als Langstreckentransport durchgeführt werden soll, mit dem Ziel der direkten Abfertigung an den endgültigen Bestimmungsort, sofern dieser bekannt ist.¹⁸ Sofern der endgültige Bestimmungsort nicht bekannt ist, werden gemäß dem Abkommen Sammelstellen als vorläufige Bestimmungsorte angegeben. Gem Legaldefinition gelten Sammelstellen jedoch nur dann als Bestimmungsort, sofern die Tiere dort für 48 Stunden abgeladen werden. Werden sie dort nicht für mind 48 Stunden abgeladen, so bilden der Transport dorthin, der Aufenthalt dort und der anschließende Weitertransport einen zusammenhängenden Transportvorgang, welcher vom Versandort zum Be-

14 *Alexander Rabitsch*, Tiertransporte. Anspruch und Wirklichkeit, Schaefermüller Publishing GmbH, ISBN-13: 978-3865420657.

15 *Robert Gayer / Alexander Rabitsch / Ulrich Eberhardt*, Tiertransporte: Rechtliche Grundlagen, Transportpraxis, mit Prüfungswissen Befähigungsnachweis Tiertransport, Verlag Eugen Ulmer, ISBN-13: 978-3800174218.

16 EuGH 13.12.2016, C-469/16: analog für Hausrinder, Rz 38 und 39.

17 Art 2 TTVO.

18 Vgl unter I. Abfertigung der Kälber; Ziel: Direkte Abfertigung an den endgültigen Bestimmungsort, S 2, 3 des Abkommens.

stimmungsort durchzuplanen ist. Bei diesem Transportvorgang müssen die zulässigen Zeiten der Beförderungsdauer von höchstens 9+1+9 eingehalten werden, die Abschnitte sind vom Organisator gem Art 5 Abs 3 lit a der TTVO zu koordinieren und der Transport endet erst am Bestimmungsort.

Zudem wird in dem Abkommen nicht darauf eingegangen, dass die Tiere in Österreich nicht direkt von den jeweiligen Höfen nach Italien transportiert werden, sondern die Kälber vom Hof zunächst bereits in Österreich auf eine erste Sammelstelle, zumeist nahe Salzburg, transportiert werden. Sofern der Transport zwischen dem Ort der ersten Beladung und der Sammelstelle kürzer als 100 km ist oder die Tiere bei der Sammelstelle mindestens sechs Stunden mit ausreichend Einstreu, mit Frischwasser und unangebunden untergebracht waren, kann die Sammelstelle in bspw Salzburg/Österreich als Versandort qualifiziert werden. Nur diese eine Sammelstelle kann jedoch als Versandort gelten.¹⁹ Weitere – im Zuge einer alsbaldigen Weiterbeförderung – anzufahrende Sammelstellen, wie bspw jene in Bozen, wären somit für die in Österreich verladenen Kälber weder Aufenthalts- (Kontrollstelle) noch Versand- noch Bestimmungsort, sondern ausschließlich ein Ruhe- oder Umladeort (siehe Art 2 lit t TTVO).

Das Abkommen sieht weiter vor, dass die Kälber am „*vorläufigen Bestimmungsort*“, der zweiten Sammelstelle, abzuladen und entsprechend zu tränken sind. An dieser Sammelstelle muss auch eine „*angemessene mehrstündige Pause*“ eingelegt werden, welche von der Behörde vor Ort überprüft und bestätigt wird.²⁰ Da es für die Tiere bereits die zweite Sammelstelle ist, kann diese nicht als neuer Versandort gelten und da die Tiere dort nicht für 48 Stunden abgeladen werden, kann die Sammelstelle auch nicht als Bestimmungsort und anschließend als neuer Versandort gelten. Somit handelt es sich **immer noch um einen einzigen Transportvorgang**, welcher in Österreich am Versandort (entweder am Hof oder, sofern die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten wurden, an der ersten Sammelstelle) begonnen hat und die Beförderungsdauer von 19 Stunden nicht überschreiten darf. Da in dem im Abkommen behandelten Szenario die exakte Route im Voraus nicht beurteilt werden kann, darf die Beförderung als Ganzes durch die abfertigende Behörde am Versandort nicht bewilligt werden, da nicht überprüft werden kann, ob bei der Route die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Da die exakte Route noch nicht bestimmt ist, wird dem Art 3 lit a der TTVO zuwidergehandelt, da wegen fehlender Planung, nicht alle Möglichkeiten ergriffen werden, um die Dauer des Transportes zu minimieren. Zusätzlich lassen sich durch dieses Vorgehen die genauen Beförderungszeiten und Ruhepausen nicht bestimmen. Das Abkommen sieht nämlich vor, dass eine nicht näher präzierte, sondern „angemessene mehrstündige Pause“ an den Sammel-

19 Alexander Rabitsch, Tiertransporte. Anspruch und Wirklichkeit, Schaefermüller Publishing GmbH, ISBN-13: 978-3865420657.

20 Vgl II. Sonderregelung bei Abfertigungen an den endgültigen Bestimmungsort über eine Sammelstelle (Vorläufiger Bestimmungsort), S 3 des Abkommens.

stellen einzuhalten ist und anschließend ein einmaliger Weitertransport an den Endmastbetrieb zulässig ist.²¹

Aufgrund der vagen Bestimmungen ist eine Plausibilitätsprüfung nach Art 14 TTVO (ab dem 15.12.2022 nach Art 21 Abs 2 VO [EU] 2017/625) unmöglich, da der zuständigen Behörde am Versandort mangels Kenntnis der vollständigen Route eine Prüfung dieser versagt bleibt. Die zuständige Behörde muss die vom Organisator gemachten Angaben im Fahrtenbuch auf **deren realistische und wirklichkeitsnahe Einhaltung der TTVO überprüfen**²² (= Plausibilitätsprüfung). Dabei hat die zuständige Behörde sowohl technische, tatsächliche als auch rechtliche Aspekte zu berücksichtigen. Sollten diese Überprüfungen negativ ausfallen, so hat sie den Organisator zu einer Änderung der Planung zu verpflichten. Erst wenn das Ergebnis der Kontrollen zufriedenstellend ist, somit die Planung aufgrund technischer und tatsächlicher Aspekte realisierbar ist und sich diese an die rechtlichen Rahmenbedingungen hält, hat die zuständige Behörde das Fahrtenbuch mit einem Stempel zu versehen.^{23,24} In Entsprechung des Abkommens müssen jedoch weder der Bestimmungsort, die einzuhaltenden Pausen und die gesamte Transportdauer im Fahrtenbuch angegeben werden, welches aber essentielle Komponenten für eine Plausibilitätsprüfung sind. Zudem bedarf es für die Beförderung von Kälbern mit einer Transportdauer von 19 Stunden eines Zweifahrer-Betriebes,²³ welcher in der Praxis grds nicht vorgesehen ist.

Eine indirekte Verbringung über eine zweite Sammelstelle mit dortiger Unterbringung für eine (zit) „*angemessene mehrstündige Pause*“ entspricht weitgehend dem in der Literatur beschriebenen (vgl FN 12) „*illegalen Sammelstellenhopping*“. Die Zulässigkeit der Verbringung über eine zweite Sammelstelle wird aufgrund des Beschleunigungsgebotes des Art 3 lit a TTVO insb unter folgenden Umständen zu verneinen sein:

1. wenn mittels hinreichend sorgfältiger Planung seitens des Organistors die Bestimmungsorte der Kälber in Erfahrung gebracht werden können,
2. die Kälber gruppenweise mit mehreren Fahrzeugen auf kürzerem Wege an die jeweiligen Bestimmungsorte verbracht werden können,
3. insb wenn dies wirtschaftlich zumutbar ist.

Ein in Entsprechung des bilateralen Abkommens verlängerter Transportvorgang ist nicht nur dem teleologischen Zweck der TTVO entgegengerichtet, sondern widerspricht dezidiert dem Art 3 lit a TTVO.

21 Vgl II. Sonderregelung bei Abfertigungen an den endgültigen Bestimmungsort über eine Sammelstelle (Vorläufiger Bestimmungsort), S 3 des Abkommens.

22 Art 14 TTVO.

23 *Alexander Rabitsch / Wolfgang Wessely*, Zur Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Zusammenhang mit Langstreckentransporten von Tieren. Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, http://rabitschvet.com/fileadmin/user_upload/LRZ-VO__TT-VO_RabitschWessely.pdf.

24 *Christoph Maisack / Alexander Rabitsch*, Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte – Plausibilitätsprüfung nach Art 14 Abs 1 Tiertransportverordnung, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, <https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/Genehmigung%20langer%20grenz%C3%BCberschreitender%20Transporte.pdf>.

Wiewohl bereits im Titel des gegenständlichen Abkommens zwischen Italien und Österreich (s VIII. Anh) die „*Sicherstellung eines hohen Tierschutzniveaus bei Verbringungen von Kälbern aus Österreich nach Italien*“ suggeriert wird, wird mit solcher Umsetzung in realiter europäisches Tierschutzrecht ausgehöhlt und dem Schutzzweck der TTVO zuwidergehandelt.

Durch das gegenständliche Abkommen werden essentielle Bestimmungen der TTVO zum Nachteil der Tiere verletzt. Transporte, die nach den Vorgaben des gegenständlichen Abkommens genehmigt werden dürfen, sind de facto nicht bewilligungsfähig.

V. Auswirkungen auf Verwaltungsvorschriften

2003 wurde eine europaweite, zentrale Datenbank namens TRACES (Trade Control and Expert System) zur Überwachung von Tiertransporten eingerichtet, wodurch der Umfang und die Qualität der Informationen über den Transport von Tieren verbessert sowie der Informationsaustausch zwischen den Behörden gestärkt werden soll. In der TRACES-Datenbank werden sämtliche Bewegungen eines Tieres in der EU festgehalten.²⁵ In naher Zukunft soll die TRACES-Datenbank durch das IMSOC-System abgelöst werden.²⁶ Das vorliegende Abkommen verunmöglicht jedoch die korrekte Eintragung in diese Datenbank, da an den „vorläufigen Bestimmungsorten“, id est an den Sammelstellen, die Tiere neu gruppiert und/oder auf andere Fahrzeuge umgeladen werden. Da die Sammelstelle weder als Bestimmungsort noch als neuer Versandort angegeben wird, werden somit auch keine neuen Daten in die TRACES-Datenbank eingespielt. Dadurch sind eine Rückverfolgbarkeit der Tiere und eine korrekte Statistik von Tierbewegungen für die EU nicht möglich.

VI. Wirtschaftliche Auswirkungen

Zusätzlich erhalten Österreich und Italien und die involvierten Unternehmen durch dieses Abkommen einen wirtschaftlichen Vorteil, da diese – der TTVO widersprechenden – Bestimmungen lediglich zwischen diesen zwei Ländern gelten. Anderen MS bleiben diese Regelungen vorenthalten, weshalb diese eine schlechtere Wettbewerbsposition innehaben.

25 2003/623/EG: Entscheidung der EK v 19.8.2003 über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen (TRACES) (bekanntgegeben unter Aktenzeichen K (2003) 2983.

26 Informationsmanagementsystem für amtliche Kontrollen zur Gewährleistung der Einhaltung von Vorschriften zur Lebensmittelkette.

VII. Epikrisis und Auswirkungen auf das Tierwohl

In Anwendung des bilateralen Abkommens werden nicht-entwöhnte Kälber verordnungswidrig und nicht tierschutzkonform von Österreich nach Italien verbracht,

- da anlässlich der Verladung weder der Bestimmungsort noch der wesentliche Schlussteil der Transportstrecke bekannt sind,
- da es mit dem Abkommen der den Transport bewilligenden Veterinärbehörde ermöglicht wird, sowohl die Kontrollauflagen als auch die Bewilligungsvoraussetzungen gem Art 14 Abs 1 lit a ii) und b) TTVO zu negieren,
- da es durch die vereinbarte, aber widerrechtliche Einschaltung eines Zwischenaufenthaltes an einer weiteren (sic!) Sammelstelle sowie zeitlich nicht präzisierter dortiger Aufenthalte im Vergleich zu einer direkten Verbringung zu einer deutlichen Verlängerung der Transportdauer kommt und somit ein Verstoß gegen Art 3 lit a vorliegt,
- obwohl den Signatarstaaten bekannt war, dass dieses Abkommen dem teleologischen Zweck der TTVO („Schutz der Tiere beim Transport“) diametral entgegensteht,
- obwohl es bei entsprechender Planung durchaus möglich wäre, Direktverbringungen vom Versandort zu den jeweiligen Bestimmungsorten in erheblich kürzerer Zeit, manche deutlich unter acht Stunden Dauer, zu bewerkstelligen,
- obwohl es bei entsprechender Koordinierung von Beförderungsabschnitten durchaus möglich wäre, solche Transporte in erheblich kürzerer Zeit, mitunter auch unter acht Stunden Dauer zu bewerkstelligen,
- obwohl somit Langstreckentransporte künstlich, dh rein aus wirtschaftlichen Erwägungen eines kostengünstigeren Sammeltransportes zu einem Verteilzentrum und anschließender weiterer Verbringung geschaffen resp ermöglicht werden, die bei entsprechender Planung, Koordinierung der Beförderungsabschnitte und Direktverbringung nicht notwendig erscheinen und dem Zweck der VO zum Schutz der Tiere beim Transport entgegenstehen,
- und zwar mit einer grundsätzlich bewilligungsfähigen Transportdauer von überwiegend mehr als acht Stunden Dauer, die einerseits bisweilen nicht gerechtfertigt iSd ErWGr 5 und 18 und des Art 3 lit a erscheint, andererseits aber zur Versorgung der Tiere iSd Anh, 1 Kap V 1.3 und 1.4. a) an Bord verpflichtet,
- obwohl laut dem österr Chefveterinär (CVO) nicht-entwöhnte Kälber aus tierärztlicher und tierschutzfachlicher Sicht eigentlich nicht transportierbar sind.²⁷

Dazu wird ausgeführt (vgl dazu die in den FN 4, 28, 29, 30, 31, 32, und 33 angeführte Literatur).^{28,29,30,31,32,33}

27 Protokoll Telefonkonferenz Tiertransport des BMASGK v 29.3.2019.

28 Alexander Rabitsch, „Zum Transport nichtentwöhnter Kälber“, bei: Stabsstelle der Landesbeauftragten für Tierschutz – Julia Stubenbord, Ministerium für Ländlichen

Nicht-entwöhnte Kälber können sich noch nicht oder nicht ausreichend von Festfutter (Gras, Heu) ernähren und sind so abhängig von der Aufnahme von Flüssigfutter (Milch, Milchaustauscher [MAT]). Wiewohl diese Tiere unter naturnahen Bedingungen bis zu 12 Mal täglich – im Durchschnitt 5 bis 6 Mal – am Euter der Mutterkuh trinken würden, wird ihnen bei Stallhaltung üblicherweise nur zweimal täglich eine MAT-Tränke angeboten. Der bereits bei zweimal täglicher Fütterung auftretende große Hunger wird bei Verlängerung der Fütterungsintervalle verstärkt. Da an Bord der Fahrzeuge eine Flüssigfütterung nicht möglich ist und eine solche an Sammelstellen nicht vorgeschrieben ist und üblicherweise auch nicht durchgeführt wird, kann die letzte Fütterung oftmals zeitlich beim Erzeugerbetrieb erfolgt sein. Eine evidente Nahrungskarenz von 19 Stunden – das ist die maximal zulässige Transportdauer für nicht-entwöhnte Kälber – und oftmals weit darüber hinaus überschreitet die Schwelle geringfügigen Unbehagens und führt mit Sicherheit zu erheblichem Leiden.

Das Leiden der Tiere kann nur durch Verkürzung der Fütterungsintervalle verhindert werden. Mithin ist das in Anh I, Kap V, 1.4. a) normierte Erfordernis, nicht-entwöhnte Kälber während der Fahrt nicht nur zu tränken (Wasser, Elektrolytlösung), sondern auch zu füttern (MAT-Tränke), gegeben. Allein, das klumpenfreie Anrühren des MAT-Pulvers mit ca 65°C heißem Wasser und die nach Abkühlung auf ca 40°C (körperwarm) den individuellen Tränkebedürfnissen angepasste Verabreichung der Tränke in Tränkeemern an bis zu 220 Kälber, die in mehreren Abteilen auf zwei bis drei Ladeebenen untergebracht sind, ist weder praktikabel noch mit zwei Fahrern möglich. Ebenso scheidet eine Versorgung mit Milchaustauschertränke über Tränkeleitungen vom Wassertank zu den Nippeltränken aus, zumal es zur Abkühlung der Flüssigkeit und zu Verklebungen in den Leitungen käme und die Kälber an den Metallnippeln nicht saugen können, selbst dann nicht, wenn diese mit

-
- Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg, Deutschland;
https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/SLT/2020-05-10_Gutachten_Rabitsch_Transport_nicht_entwoehnter_Kaelber.pdf.
- 29 *Michael Marahrens / Lars Schrader*, „Tierschutz beim Transport: Technische Voraussetzungen für Langstreckentransporte nicht abgesetzter Kälber“, Friedrich Loeffler Institut Celle; https://www.openagrar.de/servlets/MCRFileNodeServlet/openagrar_derivate_00027758/Empfehlung-Tierschutz-beim-Transport_2020-03-13.pdf.
- 30 *Alexander Rabitsch / Michael Marahrens*, Anmerkungen zum Transport nicht-entwöhnter Kälber, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 27 (2020) 185–195.
- 31 *Kathrin Herzog / Maria Biedermann / Andreas Franzky*, The complex of animal welfare problems during long distance transports of unweaned calves, Berl Münch Tierärztl Wochenschr, DOI: 10.2376/005-9366-19023
- 32 *Christoph Maisack / Barbara Felde*, Rechtswidrigkeit langer, grenzüberschreitender Transporte von nicht-abgesetzten Kälbern, NVwZ 2021, 537–542.
- 33 *Bettina May / Alexander Rabitsch / Wolfgang Wessely*, Tiergesundheitliche und tierschutzrechtliche Folgen innerösterreichischer Langstreckentransporte nicht-entwöhnter Kälber, TiRuP 2021/A, 97–109, DOI: 10.35011/tirup/2021-10.

Kunststoffzitzen überzogen sind. Somit ist die Futtermittellieferung nicht-entwöhnter Tiere während des Transportes schlichtweg logistisch und technisch nicht möglich.³⁴

Das vorliegende bilaterale Abkommen ermöglicht und befördert geradezu die rechtswidrige Praxis, nicht-entwöhnte Kälber über eine ausschließlich ökonomisch begründbare, somit widerrechtliche Verlängerung der Transportdauer auf Langstrecke zu verbringen, obwohl eine notwendige, weil Leiden verhindernde Versorgung der Tiere an Bord rechtskonform nicht möglich ist.

Die Abfertigung solcher Transporte durch die österr. Veterinärbehörde ist unzulässig und widerrechtlich, da sie gegen Art 3 lit a TTVO verstößt.

VIII. Anhang:

Bilaterales Verwaltungsübereinkommen zwischen dem Gesundheitsministerium der Republik Italien und dem Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz der Republik Österreich zur Sicherstellung eines hohen Tierschutzniveaus bei Verbringungen von Kälbern aus Österreich nach Italien

„Ausgangslage und geltende Rechtsquellen

Die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen regelt den Transport von Wirbeltieren in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit.

Insbesondere wird gemäß Verordnung (EG) Nr. 1/2005, Artikel 2, Buchstabe m), die „*lange Beförderung*“ als „*eine Beförderung, die ab dem Zeitpunkt der Bewegung des ersten Tieres der Sendung 8 Stunden überschreitet*“ definiert und gemäß Artikel 2, Buchstabe s) als „*Bestimmungsort*“ „*der Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und i) während mindestens 48 Stunden vor seiner Weiterbeförderung untergebracht wird oder ii) geschlachtet wird*“.

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005, Artikel 4, hat jeder Tiertransport von einem Transportpapier begleitet zu sein, in dem unter anderem der vorgesehene Bestimmungsort und die vorgesehene Transportdauer anzuführen sind. Laut Verordnung (EG) Nr. 1/2005, Anhang 1, Kapitel V, Paragraph 1, Absatz 1.4 müssen „*Kälber [...] die noch nicht abgesetzt sind und mit Milch ernährt werden, [...] nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit*

34 Paolo Dalla Villa / Michael Marahrens / Antonio Velarde Calvo et al, Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport, <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21>.

sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden."

Grundsätzlich ist jeder Tiertransport eine Belastung für die Tiere und muss daher so schonend und kurz wie möglich erfolgen.

Sammelstellen spielen beim Transport bestimmter Tierarten eine wesentliche Rolle. Daher muss gewährleistet werden, dass die Unionsvorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport den Sammelstellen bekannt sind und von deren Angestellten und Kunden eingehalten werden.

Bei Kälbertransporten aus Österreich nach Italien ist oft der angegebene Bestimmungsort in den IGH-Bescheinigungen (TRACES) eine Sammelstelle und daher nur der vorläufige Bestimmungsort des Transportes, von dem aus die Kälber dann weiter nach unterschiedlichen Ruhezeiten zum endgültigen Bestimmungsort nach Oberitalien transportiert werden.

Das Gesundheitsministerium der Republik Italien, vertreten durch die Generaldirektion für Tiergesundheit und Tierarzneimittel,

UND

das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, vertreten durch die Gruppe IX/B "Veterinärmedizin und Veterinärwesen, Lebensmittelsicherheit"

schließen folgendes Abkommen ab:

Präambel

Nach einer Beförderungsdauer von 5 - 6 Stunden ist eine 48 Stunden Rast (beim vorläufigen Bestimmungsort) aus fachlicher Sicht nicht sinnvoll, wenn die Kälber dann nur wenige Stunden zum endgültigen Bestimmungsort in Italien weiter transportiert werden. Mehrere Futterumstellungen in nur wenigen Tagen und vermehrtes Um- und Entladen der Tiere an Zwischenstationen ist mit Stress für die Kälber verbunden. Daher ist das Ziel dieses Übereinkommens den Tierschutz und die Tiergesundheit im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 in den Vordergrund zu stellen und die Kälber mittels eines Langstreckentransportes zum endgültigen Bestimmungsort unter Bedingungen für eine lange Beförderung abzufertigen.

Geltungsbereich

Dieses Abkommen gilt für Kälbertransporte, die aus Österreich nach Italien erfolgen.

Dieses Abkommen gilt nicht für Transporte, die aus Österreich in einen anderen Mitgliedstaat abgefertigt werden, und nicht für Transporte, die von österreichischen Organisatoren zwar durchgeführt werden, aber ihren Versandort außerhalb Österreichs haben.

Abfertigung der Kälber

I. Ziel: Direkte Abfertigung an den endgültigen Bestimmungsort

Die österreichische Veterinärbehörde verpflichtet sich, als oberstes Ziel eine direkte Abfertigung an den Mastbetrieb in Italien anzustreben, wenn sich auf Grund der Größe der Tiergruppe die Möglichkeit ergibt und der Endmastbetrieb (endgültiger Bestimmungsort) bekannt ist.

II. Sonderregelung bei Abfertigungen an den endgültigen Bestimmungsort über eine Sammelstellen (vorläufiger Bestimmungsort)

Wenn eine Sammelstelle (vorläufiger Bestimmungsort) in Norditalien angefahren wird, von wo aus die Kälber innerhalb Italiens weitertransportiert werden, aber der Endmastbetrieb in Italien (endgültiger Bestimmungsort) noch nicht bekannt ist, gelten die Bestimmungen für eine lange Beförderung und wird wie folgt vorgegangen:

- a) Die Kälber sind bei der Ankunft an der Sammelstelle (vorläufiger Bestimmungsort) abzuladen und entsprechend zu tränken. Eine angemessene mehrstündige Pause wird vorgeschrieben, welche von der Behörde vor Ort überprüft und bestätigt wird
Im Anhang I ist die Liste der möglichen Sammelstellen in Italien angeführt.
- b) Ein einmaliger Weitertransport an den Endmastbetrieb (endgültiger Bestimmungsort) in Italien ist zulässig, sofern die Gesamtdauer des Transportes vom Beginn des Transportes in Österreich inklusive Pause an der Sammelstelle (vorläufiger Bestimmungsort) bis zum Endmastbetrieb (endgültiger Bestimmungsort) die laut Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgesehen Transportzeiten für Kälber bei langen Transporten NICHT überschreitet. Nach einer Beförderungsdauer von max. neun (9) Stunden ist eine ausreichende, mindestens einstündige (1) Ruhepause einzulegen, um die Kälber zu tränken und gegebenenfalls zu füttern.
- c) Da der endgültige Bestimmungsort beim Anfahren einer Sammelstelle in Italien den Behörden am Versandort im Rahmen der Plausibilitätsprüfung gemäß Art. 14 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht bekannt ist, wird bei der Planung die vorläufige Beförderungsdauer zur Sammelstelle, und zusätzlich die nicht näher definierte mehrstündige Ruhepause, sowie eine maximale Beförderungsdauer zum endgültigen Bestimmungsort angegeben. Diese Angaben können im Zuge einer Retrospektivkontrolle gemäß der Informationen aus Anhang II verifiziert werden.
- d) Die Fahrzeuge haben den zusätzlichen Anforderungen für lange Beförderungen gemäß Anhang I Kapitel VI der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zu entsprechen und die entsprechende Dokumentation ist sicherzustellen
- e) Die für die Sammelstelle zuständige lokale Veterinärbehörde übermittelt einzeltierbezogen mittels Formular im Anhang II auf elektronischem

Weg an die österreichische lokal zuständige Veterinärbehörde des Versandortes, welches Kalb an welchen endgültigen Bestimmungsort (Endmastbetrieb) in Italien verbracht wurde. Eine Kopie dieses Formulars begleitet die Tiersendung bis zum endgültigen Bestimmungsort (Endmastbetrieb) mit den restlichen Transportpapieren bzw. mit dem Fahrtenbuch.

- f) Sowohl die österreichische lokal zuständige Veterinärbehörde des Versandortes, als auch die italienischen Behörden am Bestimmungsort haben in diesem Fall die Möglichkeit im Wege einer Retrospektivkontrolle die vorläufigen Angaben gemäß lit. c und die Einhaltung dieses bilateralen Abkommens zu überprüfen.

Das vorliegende Abkommen wird in zweifacher Ausführung unterzeichnet (2 Originale), beide in italienischer und deutscher Sprache, und beide sind rechtskräftig.“

Für das Gesundheitsministerium der Republik Italien	Für das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
Der Generaldirektor der Generaldirektion für Tiergesundheit und Tierarzneimittel	Der Leiter der Gruppe IX/B "Veterinärmedizin und Veterinärwesen, Lebensmittelsicherheit"
Silvio Borrello	Ulrich Herzog

Korrespondenz:

Dr.ⁱⁿ jur. *Patricia Patsch*
 Wildbachstraße 43, CH-8008 Zürich
 E-Mail: patricia.patsch@live.at

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

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