

Umsetzung der VO (EG) Nr. 1/2005

Abfertigung und Kontrollen im Zusammenhang mit langen, grenzüberschreitenden Beförderungen

Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft und Energie vom
22.05.2019

(Aktenzeichen 75.3-42500/2.1.13)

Inhalt

Bezug	2
1. Veranlassung	2
2. Norminterpretationen.....	3
2.1. Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 1/2005	3
2.2. Überprüfung der Fahrtenbücher in Verbindung mit den Daten der Navigations-, Sensor- und Temperaturerfassungssysteme.....	4
2.3. Temperaturen.....	5
Abfertigung von langen Transporten bei hohen Temperaturen:.....	5
Abfertigung von langen Transporten bei niedrigen Temperaturen:.....	6
2.4. Belüftung der Transportfahrzeuge	6
2.5. Notfallpläne	7
2.6. Sozialvorschriften für das Fahrpersonal.....	7
2.7. Inngemeinschaftliche Kontrollstellen und Versorgungsstationen in Drittländern	8
2.8. Tiertransportschiffe.....	9
2.9. Versorgung der Tiere.....	9
3. Kontrollen der zuständigen Behörde während langer Beförderungen.....	9
4. Kontrollen der zuständigen Behörden vor und nach langen, grenzüberschreitenden Beförderungen	10
5. Gegenseitige Unterstützung und Informationsaustausch, Mitteilung von Verstößen	11
6. Berichterstattung	12
7. Sanktionen.....	12
8. Zulassung Straßentransportfahrzeuge	13
9. Elektronische Erfassung der in Sachsen-Anhalt zugelassenen Transportunternehmer und Transportmittel für die lange Beförderung lebender Wirbeltiere in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit.....	13
10. Schlussbestimmungen.....	14
Dokumente.....	14

Bezug

[Verordnung \(EG\) Nr. 882/2004](#) und [Verordnung \(EU\) 2017/625](#)

[Verordnung \(EG\) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport](#)

[Tierschutzgesetz –TierSchG](#)

[Tierschutztransportverordnung – TierSchTrV](#)

[Handbuch Tiertransporte der AG Tierschutz der Länderarbeitsgemeinschaft](#)

[Verbraucherschutz \(LAV\)](#)

1. Veranlassung

Im Zusammenhang mit langen, grenzüberschreitenden Beförderungen von Nutztieren kam es in der Vergangenheit wiederholt zu Mängeln bei der Einhaltung tierschutzrechtlicher Regelungen.

Diese resultieren auch aus unzureichenden Transportplanungen der Transportunternehmer, wie Notfallplanungen für den Fall unvorhergesehener Verzögerungen oder extremer Temperaturen, unzureichenden Datenverfügbarkeiten der Navigationssysteme, unverhältnismäßigen Standzeiten an den (Grenz-)Kontrollstellen oder für die Tierart oder das Tieralter ungeeigneten Transportfahrzeugen.

Die Verordnung (VO) (EG) Nr. 1/2005 regelt den Transport lebender Wirbeltiere innerhalb der Gemeinschaft. Der Europäische Gerichtshof hat festgestellt, dass bei Transporten aus der EU in Drittländer während des Beförderungsabschnittes in diesen Drittländern ebenso alle Vorschriften der vorgenannten Verordnung einzuhalten sind.

Die zuständige Behörde im EU-Mitgliedstaat (folgend immer Mitgliedstaat) muss daher bei der Plausibilitätskontrolle der einzureichenden Fahrtenbücher gemäß Art. 14 der VO (EG) Nr. 1/2005 auch den Beförderungsabschnitt im Drittland beachten.

Dazu bedarf es nachvollziehbarer und überprüfbarer Informationen, beispielsweise zur Existenz und zur Eignung von sogenannten Versorgungsstationen (= Kontrollstellenäquivalent in Drittländern).

Liegen im Einzelfall konkrete Anhaltspunkte vor, dass ein Transport dieser landwirtschaftlichen Nutztiere in bestimmte Drittländer nicht rechtskonform durchführbar ist, ist die Genehmigung immer dann zu versagen, wenn der Organisator keine glaubhaften und überprüfbaren Nachweise erbringen kann, dass die Vorschriften der VO (EG) Nr. 1/2005 trotzdem eingehalten werden können. Zu diesen Nachweisen gehört in jedem Fall eine glaubwürdige und nachvollziehbare Angabe des Bestimmungsortes nach Art. 2 Buchstabe s der VO (EG) Nr. 1/2005. Dies gilt insbesondere, wenn ein Hafen als Bestimmungsort angegeben wird. Im Falle des Umladens von Tieren (auch in Schiffe oder aus ihnen) ist für jeden einzelnen Transportabschnitt eine verantwortliche Person zu benennen.

Solche Anhaltspunkte können zum Beispiel Feststellungen in Auditberichten der EU-KOM, verlässliche Tatsachenberichte von nichtstaatlichen Organisationen (NGO) über gravierende Tierschutzverstöße oder nicht mehr intakte Infrastrukturen in Kriegs- oder Krisengebieten sein. Der Bund und die Länder haben sich anlässlich einer Sitzung zum Thema „Genehmigung von Langstreckentransporten von Tieren in bestimmte Drittländer“ am 28.03.2019 auf die Einrichtung einer Onlineplattform mit Hinweisen für die zuständigen Tierschutzbehörden zur Erleichterung der Plausibilitätsprüfung im Rahmen von Transportgenehmigungen (Routen, Versorgungsstationen, Verstöße, Zuverlässigkeit Organisator/Transportunternehmer, usw.) verständigt. Zur Erarbeitung einer Datenmaske, Definition spezifischer Kriterien und Klärung datenschutzrechtlicher Fragestellungen wurde die Einrichtung einer Bund-Länder-AG beschlossen. Voraussetzung für den Aufbau der Plattform ist auch, dass die für die Transportgenehmigung zuständigen Behörden ihre Vollzugserfahrungen im Zusammenhang mit Drittlandtransporten erfassen und berichten. Diese Berichte sollen in die Datenbank eingepflegt werden.

Bereits eine korrekte Planung von Beförderungen durch den Organisator und eine umfassende Plausibilitätsprüfung der vorgelegten Fahrtenbücher durch die zuständige Tierschutzbehörde können insofern Risiken für die Gesundheit und das Wohlbefinden der zu transportierenden Tiere vom Versandort bis zum Bestimmungsort deutlich minimieren.

Maßgeblich bei der Bewilligung von langen Tiertransporten ist die Kernaussage des Art. 3 der VO (EG) Nr. 1/2005: Niemand darf eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden **könnten**. Das Handbuch Tiertransporte der AG Tierschutz der LAV enthält detaillierte Hinweise zu Kontrollen in Bezug auf Fahrtenbücher und anderen Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde vor langen Beförderungen durchzuführen sind.

Darauf basierend sind durch die Landkreise und kreisfreien Städte folgende Punkte besonders zu beachten:

2. Norminterpretationen

2.1. Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 1/2005

Im Jahr 2015 hat der EuGH mit Urteil vom 23.04.2015 C-424/13 festgestellt, dass bei Drittlandtransporten die Regelungen der VO (EG) Nr. 1/2005 auch über die Außengrenzen der EU hinaus bis zum Bestimmungsort Geltung haben. Die VO treffe keine Unterscheidung zwischen langen Beförderungen innerhalb und außerhalb der EU. Dies hat zur Folge, dass für die Transportgenehmigung eine Planung bis zum Bestimmungsort vorgelegt werden muss, damit die Plausibilitätsprüfung den gesamten Transport erfassen kann. Mit Urteil vom 19.10.2017 C-383/16 hat der EuGH die Auffassung aus dem Urteil von 2015 aufgegriffen und bestätigt.

Das bedeutet konkret, dass das Fahrtenbuch während der gesamten Beförderung geführt werden muss, und zwar auch während des Teils der Beförderung zwischen dem Ort des Ausgangs aus der Union und dem Endbestimmungsort.

Für den im Drittland bzw. in Drittländern liegenden Abschnitt der Beförderung ist eine **Fahrtenbuchkopie** mitzuführen und auszufüllen, da das Original am Ort des Ausgangs aus dem Gebiet der Gemeinschaft dem amtlichen Tierarzt übergeben werden muss. Im Fall von Seetransporten (Hafen als Ausgangsort) ist bei Umladung in Tiertransportschiffe die Kopie dem für diesen Transportabschnitt benannten Verantwortlichen zu übergeben und von ihm weiter zu führen. **Der Organisator hat dafür zu sorgen, dass diese Kopie nach Erreichen des Bestimmungsortes der zuständigen Behörde am Versandort vorgelegt wird.** Um eine Informationsgrundlage für zukünftige Plausibilitäts- und Zuverlässigkeitsprüfungen zu erlangen, soll die zuständige Behörde des Versandortes diese Kopie **immer fordern** und nach Wiedervorlage kontrollieren.

2.2. Überprüfung der Fahrtenbücher in Verbindung mit den Daten der Navigations-, Sensor- und Temperaturerfassungssysteme

Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung **sind** neben der Transportplanung nach Art. 14 Abs. 1 Buchstabe a VO (EG) Nr. 1/2005 auch die Daten des gemäß Art. 6 Abs. 9 VO (EG) Nr. 1/2005 verpflichtend vorgegebenen Navigationsgerätes **zu nutzen**, um einen Abgleich der Übereinstimmung der Transportplanung mit den tatsächlichen Daten des Transportes durchführen zu können. Zudem **sind** die Informationen zur Nachvollziehbarkeit der Innenraumtemperatur während des Transportes, zum Öffnen bzw. Schließen der Ladeklappe beim Be-/Entladen oder zur Versorgung sowie Informationen zur Einhaltung der Ruhe- oder Versorgungszeiten **heranzuziehen** (vgl. Anhang I der VO (EG) Nr. 1/2005). Diese Daten sind für eine belastbare Plausibilitätsprüfung nach Beförderungsende und Einschätzung der Zuverlässigkeit des Transportunternehmens notwendig. Die Verfügbarkeit ist für die Behörde somit unerlässlich (siehe dazu auch Punkt 4).

Bei der Nutzung der übermittelten Daten kam es im Vollzug immer wieder zu Problemen mit der Auslesbarkeit und/oder Auswertbarkeit mangels einheitlicher Vorgaben zum Datenformat oder wegen verschiedener Systeme und Vorgehensweisen in der Datenerfassung und Speicherung, welche seitens der Transportunternehmen eingesetzt werden können. Um die elektronischen Daten der Navigationssysteme nachvollziehen zu können, hat die zuständige Behörde **bei der Abfertigung** des Transports vom Transportunternehmer zu fordern, dass er die relevanten Navigations-, Sensor- und Temperaturdaten zusammen mit dem Fahrtenbuch der abfertigenden Behörde zugänglich macht.

Dies geschieht entweder per geschütztem Onlinezugang zum Server des Systemanbieters oder als Zuleitung des Originaldatensatzes aus diesem System (Download elektronischer Rohdaten auf Veranlassung des Organisators oder Transportunternehmers), damit die abfertigende Behörde die rechtskonforme Durchführung des Transports überprüfen kann.

Die VO (EG) Nr. 1/2005 verlangt nach Art. 6 Abs. 9 ein Navigationssystem für lange Straßenbeförderungen. Bereits bei der Abfertigung sollten die Systemkonfigurationen und die Funktionsfähigkeit der Datenerfassungssysteme sowie die Zugangsmöglichkeiten zu den Datenaufzeichnungen durch die zuständige Behörde überprüft werden (zum Beispiel über eine Aufzeichnung der elektronischen Daten bei der Anfahrt zum Ort der Verladung der Tiere).

Eine Überprüfung der elektronischen Daten sollte bereits durch die zuständige Behörde des Versandortes angekündigt und stichprobeweise durchgeführt werden. Diese Vorgehensweise schließt die Möglichkeit der Datenmanipulation aus und ermöglicht der Behörde in späteren Abschnitten des Transportes eine Verifizierung der eigenen Plausibilitätsprüfung.

Die mit Hilfe des Navigationssystems bei langen Beförderungen erstellten Aufzeichnungen sind von der abfertigenden Behörde im Nachgang stets **mit den Angaben im Transportplan abzugleichen** (zur Kontrollhäufigkeit siehe Punkt 6). Ergeben sich dabei Hinweise auf falsche Angaben im Transportplan, so muss dies in die Plausibilitätsprüfung der folgenden Transporte auf dieser Route einfließen. **Transporte auf Routen, bei denen Zweifel an der Plausibilität bestehen, sind nicht abzufertigen.**

Ist das Ergebnis der Überprüfung des Fahrtenbuches bereits am Versandort nicht plausibel, verpflichtet die abfertigende Behörde den Organisator zur Änderung der Transportplanung. Bei plausiblen Ergebnis versieht die Behörde das Fahrtenbuch mit einem Stempel. Dies kann entfallen, sofern ein Navigationssystem, das alle Angaben des Fahrtenbuches enthält, zum Einsatz kommt und dessen Datenaufzeichnungen zugänglich sind.

Wird bei der amtlichen Kontrolle am Versandort ein Verstoß festgestellt, der nicht vor der Fahrt durch eine entsprechend geänderte Planung der langen Beförderung zwischen Mitgliedstaaten sowie nach Drittländern durch den Organisator behoben wird, ist der Transport zu untersagen (Art. 21 Abs. 4 VO (EU) 2017/625).

2.3. Temperaturen

Zur Transportabfertigung gehört die Plausibilitätsprüfung der Darlegungen des Organisators zur Sicherstellung des nach Anhang I Kapitel VI Nr. 3.1. der VO (EG) Nr. 1/2005 vorgegebenen Temperaturbereichs.

Zur Einschätzung der zu erwartenden Innenraumtemperatur im Fahrzeug während des Transportes sind Angaben vom Deutschen Wetterdienst (Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) und ggf. vorliegende aktuelle Hinweise der nationalen Kontaktstelle (BVL) heranzuziehen.

Abfertigung von langen Transporten bei hohen Temperaturen:

Insbesondere ist in den Sommermonaten bei der Abfertigung eines Transportes zu prüfen, ob auf der beabsichtigten Route (Transit- und Zielregionen) eine Außentemperatur über 30°C zu erwarten ist. Dabei sind auch die Tageszeiten zu berücksichtigen, zu welchen sich das Transportmittel planmäßig an welchem Ort befinden soll.

Bereits ab vorausgesagten Temperaturen über 25°C sind Maßnahmen zur Verminderung der Wärmebildung im Fahrzeug zu ergreifen, wie z. B. eine Verminderung der Ladedichte.

Bei einer Voraussage von über 30°C Außentemperatur in Bereichen der Transportstrecke **ist eine Abfertigung nicht klimatisierter Fahrzeuge zu versagen**, da die Ventilatoren die Temperatur im Innenraum der Fahrzeuge nicht unter die Temperatur im Außenbereich absenken können, wenn die Fahrzeuge stehen. Nur, wenn der Transporteur verlässlich darlegen kann, dass die Temperatur im Innenraum auch im Stehen (durch zusätzliche aktive Kühleinrichtungen) abzusenken ist und somit der im Anhang I Kapitel VI Nr. 3.1. der VO (EG) Nr. 1/2005 vorgegebene Temperaturbereich während der gesamten Beförderung der Tiere innerhalb des Transportmittels ununterbrochen eingehalten werden kann, ist eine Abfertigung möglich.

Der in der Verordnung angegebene Toleranzbereich von +/-5°C stellt auf mögliche Messungenauigkeiten im Fahrzeuginneren ab (nicht kalibrierte fahrzeugeigene Sensoren) und kann deshalb nicht als Bezugsgröße bei der Transportplanung herangezogen werden.

Abfertigung von langen Transporten bei niedrigen Temperaturen:

Im Hinblick auf Anhang I Kapitel VI Nr. 3.1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ist auch bei vorhandener Begleitheizung für das Tränksystem in der Regel davon auszugehen, dass ein Transport bei Wetterbedingungen mit Temperaturen unter minus 9°C nicht mehr tierschutzgerecht möglich ist. Bei vorausgesagten Bedingungen dieser Art in Transit- oder Zielregionen ist eine **Abfertigung zu versagen**. Bei einer zu erwartenden Außentemperatur unter 0°C ist die Besatzdichte zu reduzieren, so dass bei Frost ein Ausweichen der Tiere von den besonders kalten Bauteilen/Streben an den Lüftungsschlitzen ermöglicht wird. Der Zusatz von den Gefrierpunkt senkenden Chemikalien zum Wasser ist wegen der Beeinträchtigung des Wohlbefindens und ggf. der Gesundheit der Tiere nicht zulässig. Nach Art. 3 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 müssen die Tiere mit Wasser, das qualitativ und quantitativ ihrer Art und Größe angemessen ist, versorgt werden. Hinsichtlich des Verbotes von Stoffen zur Herabsetzung des Gefrierpunktes von Tränkwasser bei Tiertransporten wird auf den diesbezüglichen Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt vom 10.01.2014 verwiesen (Aktenzeichen: 65.5/42521/1.4).

Durch die zuständige Behörde des Versandortes sollen für jeden abgefertigten Transport stichprobenweise während und stets nach Abschluss langer Beförderungen die tatsächlichen Temperaturen im Fahrzeuginneren während des Transportes anhand der Aufzeichnungen der Temperaturerfassungseinrichtungen aktuell bzw. rückblickend überprüft werden. Dabei ist auch auf die Temperaturentwicklung beim Öffnen und Schließen der Ladeklappen zu achten, um die tatsächliche Öffnung zu verifizieren. Das Ergebnis dieser Überprüfungen ist in die Beurteilung der Zuverlässigkeit des den Transport durchführenden Transportunternehmers und in die Entscheidung über die Abfertigung nachfolgender Transporte einzubeziehen.

2.4. Belüftung der Transportfahrzeuge

Die Belüftung von Transportfahrzeugen für lange Beförderungen mittels Ventilatoren muss vier Stunden unabhängig vom Laufen des Fahrzeugmotors funktionieren (Anhang I Kap. VI Nr. 3.2. der VO (EG) Nr. 1/2005).

Nach Feststellung der KOM dauert die Abfertigung an Drittlandgrenzen (beispielsweise in Kapikule, Türkei) auch ohne Beanstandungen mindestens sechs Stunden. So werden die wartenden Fahrzeuge dort evtl. mehrere Stunden nicht mit Ventilatoren belüftet. Um zu gewährleisten, dass Art. 3 der VO (EG) Nr. 1/2005 eingehalten wird, ist bei zu erwartenden Temperaturen ab 25°C demnach entsprechend Anhang I Kap. VI der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nachzuweisen, wie eine ausreichende Belüftung im Fahrzeug bei diesen Wartezeiten sichergestellt wird.

2.5. Notfallpläne

Voraussetzung für die Zulassung von Transportunternehmern, die lange Beförderungen durchführen, sind gemäß Artikel 11 Abs. 1 Buchst. b Ziffer iv der VO (EG) Nr. 1/2005 Notfallpläne, die in dringenden Fällen zum Tragen kommen. Der Abschlussbericht (KOM DG SANTE 2017/6107) fordert, dass bei der Erstellung von Notfallplänen gemäß Art. 3 Buchstabe a und Art. 11 Abs. 1 Buchstabe b Ziffer iv der VO (EG) Nr. 1/2005 auch unerwartet lange Wartezeiten an der Grenze Berücksichtigung finden müssen, um die Erfüllung der Bedürfnisse der Tiere bezüglich Einstreu, Futter und Wasser in dieser Situation sicherzustellen. Dies ist bei der **Abfertigung zu kontrollieren**. Bei unzureichenden Angaben ist eine Nachbesserung des Notfallplanes durch den Transportunternehmer vor Abfertigung des Transportes erforderlich, ansonsten ist die Abfertigung auszusetzen. Somit ist der Notfallplan immer Teil der Plausibilitätsprüfung eines konkreten Transportes.

Bei Vorliegen eines begründeten Verdachts einer verzögerten Abfertigung am Ausgangsort (z. B. Mitteilung durch das BVL) kann der Transport nur abgefertigt werden, wenn die Transportplanung so ausgelegt ist, dass Transportverzögerungen auf ein Mindestmaß begrenzt werden.

2.6. Sozialvorschriften für das Fahrpersonal

Bei der Planung und Durchführung eines langen Transportes von Tieren kommen Vorgaben aus verschiedenen Rechtsbereichen zum Tragen. So bestehen merkliche Unterschiede zwischen den vorgegebenen Lenk-/Ruhezeiten bzw. Arbeitszeiten der Fahrer und den erlaubten Transport-/ Ruhezeiten für die Tiere. Mit Urteil vom 28.07.2016 C-469/14 hat der EuGH die Verlängerung der Ruhepause der Tiere (ausschließlich) zur Einhaltung der Ruhezeiten der Fahrer für unzulässig erklärt. Des Weiteren hat der EuGH in seinem Urteil vom 20.12.2017 C-102/16 festgestellt, dass gewerbliche Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbringen dürfen. Diese Vorgaben fließen in die vorschriftsmäßige Planung eines Transportes ein.

Bei der Transportplanung sind aufgrund ihres Einflusses auf den Transport auch die rechtlichen Vorgaben für das Fahrpersonal nach der VO (EG) Nr. 561/2006 (kurz „Sozialvorschriften“) zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere die Einhaltung der täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sowie Lenkzeiten in der Doppelwoche (Art. 6), der Fahrtunterbrechungen (Art. 7) und der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten (Art. 8) der VO (EG) Nr. 561/2006.

Bei den Fahrtunterbrechungen ist zu beachten, dass im Rahmen des in der VO (EG) Nr. 561/2006 angegebenen Mindestzeitraums die Fahrer auch keine anderen Arbeiten ausführen dürfen und dieser ausschließlich zur Erholung genutzt wird. Da sich bei einer Kontrolle oder Versorgung der Tiere durch den Fahrer selbst die Stand- und Transportzeit verlängern würde, muss dies entweder durch einen anderen Fahrer oder Betreuer erfolgen.

Die vom Organisator vorgelegte Transportplanung muss daher glaubhaft darlegen, dass diese Planung abgestimmt auf die Anforderungen nach den sog. Sozialvorschriften **und** nach der VO (EG) Nr. 1/2005 erfolgte und diesen jeweiligen rechtlichen Vorgaben genüge getan wird. Spätere Fahrer und ihre Zustiegsorte sind bereits bei der Abfertigung gegenüber der zuständigen Behörde zu benennen.

Entsprechende Darlegungen der Lenk- und Ruhezeiten ist bei der Plausibilitätsprüfung der Transportplanung zu berücksichtigen. Bei bestehenden Unstimmigkeiten oder nicht ausräumbaren Zweifeln an der Darlegung ist eine Abfertigung des Transportes nicht möglich. Für fachliche Unterstützung zur Anwendung der Sozialvorschriften sind auch Rückfragen bei der zuständigen Vollzugsbehörde möglich: Landesamt für Verbraucherschutz Sachsen-Anhalt Fachbereich 5 - Arbeitsschutz.

2.7. Innergemeinschaftliche Kontrollstellen und Versorgungsstationen in Drittländern

Sieht die Transportplanung das Anfahren einer Kontrollstelle vor, ist die entsprechende Reservierung für das Einstellen der Tiere zu belegen.

Zur Überprüfung der Plausibilität der Planung von Langzeittransporten in Drittländer ist der Organisator spätestens bei Anmeldung des Transports zwingend darauf hinzuweisen, dass er das Vorhandensein, die Eignung und Betriebsbereitschaft, der für die Versorgung der Tiere angegebenen Ablade- und Ruheorte im Drittland nachvollziehbar zu belegen hat (z. B. durch eidesstattliche Versicherungen, amtliche Bestätigungen i.V.m. Auszügen aus Google Maps, Fotos oder Videos). Nur soweit am angegebenen Ort die notwendige Infrastruktur besteht, um Tiere abzuladen und bedarfsgerecht versorgen zu können, ist davon auszugehen, dass das Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und auf die Einhaltung der Rechtsvorgaben schließen lässt.

Es muss zudem nachgewiesen werden, dass für den geplanten Zeitraum ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen (tierart- und tierkategoriebezogene Kapazitäten hinsichtlich Unterbringung, Fütterung, Tränken, Melken, etc.).

Insbesondere für die Transportstrecke in die zentralasiatischen Staaten (Kasachstan, Usbekistan, Kirgisistan, Tadschikistan und Turkmenistan) sind in Russland östlich von Moskau keine adäquaten Versorgungsmöglichkeiten für Tiertransporte belegt. Für im Transportplan angegebene Versorgungsstationen müssen die genauen Adressen und Bescheinigungen der örtlichen Behörden vorgelegt werden, dass dort ein Abladen und eine angemessene Versorgung der transportierten Tiere zulässig und möglich ist.

Wenn trotz Aufforderung der abfertigenden Behörde für vorhergehende Transporte auf derselben Route vom Transportunternehmer keine Navigationsdaten vorgelegt wurden, aus denen ein Abladen und eine Versorgung der Tiere plausibel hervorgehen, bestehen erhebliche Zweifel an der Zuverlässigkeit des Transportunternehmers, aufgrund derer **weitere Abfertigungen verweigert werden können**.

2.8. Tiertransportschiffe

Wenn ein Teil des Tiertransports auf Schiffen durchgeführt werden soll, darf die Beförderung nur in nach EU-Recht für den Transport von Tieren in einem Mitgliedstaat **zugelassenen Transportschiffen** erfolgen. Für den Transportabschnitt auf See ist ebenso wie für den Transportabschnitt an Land im Transportplan eine **verantwortliche Person** zu benennen (siehe auch Punkt 2.1). Die Ankunftszeiten am Verladehafen und die Abfahrtszeiten der Schiffe müssen bereits bei der Transportplanung aufeinander abgestimmt sein, damit bei Bedarf noch eine Versorgung der Tiere und eine **Untersuchung**, ob die Tiere transportfähig sind, im Hafen vor der Schiffspassage möglich ist. Die Zeit der Tiere auf dem Schiff ist auf die Gesamtbeförderungszeit anzurechnen.

2.9. Versorgung der Tiere

Die bedarfsgerechte Versorgung aller Tiere ist für die gesamte Dauer des geplanten und beantragten Transportes sicher zu stellen (insbesondere für nicht abgesetzte Kälber). Die bis zum Erreichen einer in der Planung aufgeführten Kontrollstelle entsprechend benötigten Futter-, Wasser- und Einstreuressourcen sind deshalb bereits bei der Abfertigung im Fahrzeug vorzuweisen und mitzuführen. Für die späteren Transportabschnitte müssen belastbare Angaben zu Herkunft und Bezugsquelle gemacht werden, ggf. sind sogar Bestellungen und Anforderungen zu belegen. Der Organisator hat somit die Versorgungslogistik für den gesamten Transport nachzuweisen.

3. Kontrollen der zuständigen Behörde während langer Beförderungen

Nach Art. 15 Abs.1 i. V. m. Art. 27 VO (EG) Nr. 1/2005 sind durch die zuständige Behörde **während** langer Beförderungen in frei gewählten Abständen Zufallskontrollen oder gezielte Kontrollen durchzuführen, um zu überprüfen, ob die angegebene Beförderungsdauer wirklichkeitsnah ist und ob die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 1/2005 bis dahin eingehalten wurden bzw. werden.

Die Gesamtbeförderungsdauer umfasst die Zeit vom Beginn des Verladens des ersten Tieres am Versandort bis zum Abladen des letzten Tieres am Bestimmungsort.

Zuständige Behörde für diese Kontrollen ist während des langen Transportes, die für den jeweiligen Ort, an dem sich das Transportfahrzeug befindet, örtlich zuständige Behörde. Die zuständige Behörde, die eine Kontrolle durchführt, sollte hierzu neben dem Fahrtenbuch, auch auf die mit Hilfe von Navigationssystemen erstellten Aufzeichnungen zurückgreifen.

Gemäß Art. 6 Abs. 9 der VO (EG) Nr. 1/2005 müssen Unternehmer bei langen Beförderungen von Hausequiden, ausgenommen registrierte Equiden, sowie von Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen spätestens ab dem 01.01.2009 bei allen Straßentransportmitteln ein Navigationssystem nach Anhang I Kapitel VI Nr. 4.1. einsetzen.

Die mit Hilfe dieses Navigationssystems übermittelten Daten sind mindestens drei Jahre aufzubewahren und der zuständigen Behörde, insbesondere bei Kontrollen nach Art. 15 Abs. 4 der VO (EG) Nr. 1/2005, auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Die Plausibilität der Transportplanung, d.h. ihr Abgleich mit den tatsächlichen Angaben des Navigationssystems im Hinblick auf Transportwege, die angefahrenen Ruhe-, Umlade- und Ausgangsorte, die eingelegten Ruhepausen und Versorgungsintervalle sowie das Öffnen und Schließen der Ladeklappe, muss im Einzelfall überprüfbar sein. Diese Daten müssen bei Kontrollen **während langer Beförderungen** für die zuständige Behörde einsehbar und nutzbar sein.

Zu überprüfen sind die Geopositionen des Fahrzeugs, die vorliegenden Innentemperaturen (von mindestens zwei und nach Übereinkunft der Arbeitsgruppe Tierschutz der LAV und des BMEL bei mehrstöckigen Fahrzeugen von mindestens drei Sensoren) und der Zustand der Ladebordwände (Zustandsänderungen und regelmäßige Intervalle) auf einer gemeinsamen Zeitachse (z. B. Greenwich-Time). Bei allen in Deutschland für lange Beförderungen zugelassenen Fahrzeugen werden diese Funktionen vorausgesetzt.

In Europa übermitteln alle Systemanbieter die rechtlich geforderten kombinierten Daten(-sätze) einschließlich der Temperaturdaten in Abständen von höchstens 15 Minuten im XML-Format an einen Server, der in den meisten Fällen beim Systemanbieter steht und für den Nutzer einen passwortgeschützten Zugang bietet.

Bei einer Straßenkontrolle ist der Zugang zu den Daten der Navigations-, Sensor- und Temperaturerfassungseinrichtungen grundsätzlich auch über Systemausdrucke (einschließlich der Karten und Daten zu den geografischen und zeitlichen Positionsbestimmungen, den positions- und zeitbezogenen Statusänderungen der Ladebordwand sowie - ggf. gesondert, ggf. grafisch - den Temperaturlaufzeichnungen) an Bord der Fahrzeuge möglich, was aber die Möglichkeit eines Ausdruckes (Drucker an Bord) voraussetzt. Ist der Ausdruck nicht möglich, sind die Daten z. B. vom Transportunternehmer elektronisch entweder per Onlinezugang zum Server des Systemanbieters zugänglich zu machen oder als Originaldatensatz aus diesem System zur Verfügung zu stellen.

4. Kontrollen der zuständigen Behörden vor und nach langen, grenzüberschreitenden Beförderungen

Amtliche Kontrollen sind regelmäßig durchzuführen und vollständig zu dokumentieren.

Neben der Dokumenten- und Plausibilitätsprüfung **vor** der Beförderung sind für **jeden** Transport das Transportmittel und die Tiere am Versandort zu begutachten.

Die Kontrollhäufigkeiten für die Plausibilitätsprüfungen zurückgesandter Fahrtenbücher i.V.m. der detaillierten Auswertung satellitengestützter Aufzeichnungen (wie Route, Temperatur, Landeklappen) erfolgt in Abhängigkeit von der Zahl und Art der Transporte, etwaigen in der Vergangenheit festgestellten Verstößen gegen tierschutzrechtliche Transportvorschriften sowie Hinweise auf mangelnde Zuverlässigkeit des Organisations/Transportunternehmers.

Eine Kopie des ausgefüllten Fahrtenbuches muss innerhalb eines Monats nach Abschluss der Beförderung an die zuständige Behörde des Versandortes zurückgesandt werden. Allgemein gilt, dass der Rücklauf bzw. Nichtrücklauf aller Fahrtenbücher **nach** der Beförderung für jeden Transport gemäß MTA-05-706-00 „Kontrolle Fahrtenbücher Tiertransporte“ gesondert zu dokumentieren ist.

Bei mindestens 20 % der Beförderungen erfolgt im Nachgang eine risikobasierte detaillierte Dokumentenprüfung. Von einem erhöhten Risiko kann bei folgenden Sachverhalten ausgegangen werden:

- bei einem bisher nicht bekannten Bestimmungsort,
- bei einem neuen Routenverlauf zu einem bereits bekannten Bestimmungsort,
- beim Anfahren einer bisher unbekanntem Kontrollstelle,
- beim Anfahren einer Versorgungseinrichtung im Drittland,
- jede Abfertigung, die einen Transport über den Seeweg einschließt,
- bei Beförderungen in den Sommer- und Wintermonaten,
- bei einem bislang unbekanntem Organisator/Transportunternehmer,
- wenn bei vorangegangenen Beförderungen im Nachgang Unregelmäßigkeiten mitgeteilt wurden (Abschnitt 5 des Fahrtenbuches) bzw. sich der Organisator/Transportunternehmer in der Vergangenheit als unzuverlässig erwiesen hat (z. B. kein oder deutlich verfristeter Rücklauf der Fahrtenbücher und/ oder der satellitengestützten Aufzeichnungen).

Eine retrospektive Auswertung der elektronischen Daten der Navigationssysteme ist durch die dreijährige Aufbewahrungspflicht in jedem Fall möglich und soll in künftige Plausibilitätsprüfungen einbezogen werden.

Bleibt eine nachträgliche Datenübermittlung aus, ist dies bei zukünftigen Abfertigungen immer zu berücksichtigen und vom selben Organisator oder Transportunternehmer beantragte Transporte zu versagen.

5. Gegenseitige Unterstützung und Informationsaustausch, Mitteilung von Verstößen

Festgestellte Verstöße im Rahmen von Tiertransporten anderer Mitgliedsstaaten sind mittels Beanstandungsformular gemäß Anlage 4 an das Landesverwaltungsamt (LVwA) zu übermitteln. Von dort erfolgt eine kurzfristige Abgabe an die nationale Kontaktstelle (BVL). Über diesen Weg sind auch nicht zurückgesandte Fahrtenbücher aus anderen Mitgliedsländern anzufordern.

Festgestellte Verstöße im Zusammenhang mit Drittlandtransporten sind über das LVwA an das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie (MULE) zu übermitteln. Das Beanstandungsformular ist dabei zu nutzen. Vom MULE erfolgt eine kurzfristige Abgabe an BMEL wegen der bestehenden Außenvertretungskompetenz.

6. Berichterstattung

In Umsetzung von Artikel 44 der VO (EG) Nr. 882/2004 (vgl. auch Art. 113 der VO (EU) 2017/625) ist über die regelmäßige Jahresberichterstattung gemäß Artikel 27 der VO (EG) Nr. 1/2005 hinaus zu folgenden Punkten für das abgelaufene Jahr jeweils zum 08.03. des folgenden Jahres durch das LVwA zu berichten:

- Anzahl der in ST abgefertigten langen, grenzüberschreitenden Nutztiertransporte unter Angabe der transportierten Tierarten, ihrer Anzahl, der Nutzungsrichtung (Zucht/Mast/Schlachtung) und der Bestimmungsländer (Name Mitgliedstaat/Drittland),
- Anzahl der durch LVwA an das BVL abgegebenen Vorgänge unter Nennung der diesbezüglichen Beanstandungen und des betroffenen Mitgliedstaates,
- Anzahl der ggf. notwendigen Transportversagungen am Versandort je Landkreis und Jahr unter Angabe des jeweiligen Grundes (z. B. fehlende Zulassungen, fehlende Befähigungsnachweise, unplausible Routenplanung, widrige Witterungsverhältnisse, wiederholte Verstöße, fehlende Zuverlässigkeit, kein Zugang zu Navigationsdaten),
- Anzahl nicht zurückgesandter Fahrtenbücher bzw. Kopien (wenn Bestimmungsort Drittland) pro Landkreis unter Angabe des Organisators/Transportunternehmers.

Diese Berichterstattung schließt auch die Informationen ein, die für den Aufbau und die Nutzung der Onlineplattform mit Hinweisen für die zuständigen Tierschutzbehörden zur Erleichterung der Plausibilitätsprüfung im Rahmen von Transportgenehmigungen erforderlich sind.

7. Sanktionen

Bei Verstößen gegen die einschlägigen Verordnungen sind Sanktionen festzulegen, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind. Die wesentlichen Gebote und Verbote sind als Bußgeldtatbestände in § 21 Abs. 3 Nr.1-35 TierSchTrV ausgestaltet worden.

Ist ein Gebot oder Verbot hier nicht erwähnt, kann die zuständige Behörde die jeweilige Verpflichtung durch Verwaltungsakt nach § 16a Abs.1 Satz 2 Nr. 1 TierSchG erneut aussprechen und ggf. bestimmter fassen, vorausgesetzt, die Vorschrift stellt eine Konkretisierung der Anforderungen von § 2 TierSchG dar. Dies ist z.B. bei einem Verstoß gegen das Verbot der Beförderung transportunfähiger Tiere der Fall. Nach Maßgabe von § 80 Abs. 2 Nr. 4, Abs. 3 Verwaltungsgerichtsordnung kann die sofortige Vollziehbarkeit angeordnet werden. Ein danach begangener vorsätzlicher oder fahrlässiger Verstoß ist dann eine Ordnungswidrigkeit nach § 18 Abs.1 Nr. 20a TierSchG. Es besteht zudem grundsätzlich die Möglichkeit, die Anordnung nach § 16a Abs.1 Satz 2 Nr. 1 TierSchG im Rahmen des Verwaltungszwangsverfahrens durchzusetzen.

Im Übrigen begründen Verstöße gegen Vorschriften der VO (EG) Nr.1/2005 und der TierSchTrV, wenn sie schwerwiegend sind oder wiederholt erfolgen, eine Unzuverlässigkeit, die ein Aussetzen oder Entziehen der Zulassung rechtfertigen kann.

Bei wiederholten oder ernststen Verstößen gegen die Vorschriften der VO (EG) Nr. 1/2005 wird zudem auf die Regelungen des Art. 26 Abs. 6 verwiesen.

8. Zulassung Straßentransportfahrzeuge

Vermeidbare Leiden und ggf. Schäden beim Transport von Tieren können auch durch den Einsatz unzureichender Fahrzeuge für den jeweiligen Transport hervorgerufen werden. Die Eignung des Fahrzeugs für den Transport einer Tierart oder -kategorie wird bei der Zulassung des Fahrzeugs geprüft und entsprechend bescheinigt. Der tierschutzgerechte Einsatz eines Transportfahrzeugs betrifft nicht nur die Tierart, sondern aufgrund unterschiedlicher Anforderungen der Tiere und der VO (EG) Nr. 1/2005 an das Fahrzeug auch die Altersklasse. Im Abschlussbericht der KOM DG SANTE 2017/6107 wurden die teilweise fehlende Klarstellung dieser Eignung in den Zulassungsbescheinigungen und das sich daraus ergebende Risiko eines nicht tierschutzgerechten Transportes für die jeweilige Altersklasse festgestellt.

Daraus ergibt sich folgende Vorgehensweise:

Bei der Erteilung einer sogenannten Typ 2-Zulassung von Transportfahrzeugen gemäß Artikel 11 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1/2005 ist neben der zulässigen Tierart auch die Altersklasse in der Zulassungsbescheinigung anzugeben und das Muster-Formular der VO (EG) Nr. 1/2005 demgemäß zu ergänzen. Bei bereits zugelassenen Fahrzeugen sind die Zulassungsbescheinigungen bei erneuter Kontrolle entsprechend zu ändern.

9. Elektronische Erfassung der in Sachsen-Anhalt zugelassenen Transportunternehmer und Transportmittel für die lange Beförderung lebender Wirbeltiere in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit

Nach der VO (EG) Nr. 1/2005 müssen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten

- a) Zulassungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 in einer elektronischen Datenbank erfassen, die auch Beschlüsse enthält, die gemäß Art. 26 Abs. 4 Buchstabe c) und Art. 26 Abs. 6 mitgeteilt wurden (Art. 13 Abs. 4 VO (EG) Nr. 1/2005),
- b) Zulassungsnachweise für Straßentransportmittel/Tiertransportschiffen für lange Beförderungen in einer elektronischen Datenbank registrieren, so dass sie von den zuständigen Behörden in allen Mitgliedstaaten insbesondere im Falle der Nichteinhaltung der Vorschriften dieser Verordnung schnell identifiziert werden können (Art.18 Abs. 3 und Art.19 Abs. 4 VO (EG) Nr. 1/2005).

Bis zum Vorliegen einer national einheitlichen Datenerfassung und Registrierung erfasst das LVWA, die unter den Buchstaben a) und b) genannten Daten und macht sie, soweit gefordert, elektronisch zugänglich.

10. Schlussbestimmungen

Der Erlass des MULE „Tierschutz beim Transport; Abfertigung von Transporten bei extremen Witterungsbedingungen“ vom 17.08.2015 (Az.: 65.32-42500/2.1.13) wird aufgehoben.

Die Landkreise und kreisfreien Städte unterrichten die betroffenen Organisatoren und Transportunternehmer über die Anforderungen an die tierschutzrechtliche Abfertigung von Tiertransporten, soweit diese in ihrem Zuständigkeitsbereich tätig sind.

Dokumente

[Urteil des EuGH vom 23.04.2015 C-424/13](#)

[Urteil des EuGH vom 19.10.2017 C-383/16](#)

[Audit-Bericht DG \(SANTE\) 2017-6107](#)

-Ende-