universität wien

DISSERTATION

Titel der Dissertation

„Das Recht der Tiertransporte“

Verfasserin

Mag. Vivien Wolf

angestrebter akademischer Grad

Doktorin der Rechtswissenschaften (Dr.iur.)

Wien, im November 2011

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	083 101
Dissertationsgebiet lt. Studienblatt:	Rechtswissenschaften
Betreuerin / Betreuer:	Priv.- Doz. Mag. Dr. Wolfgang Wessely

für

Diamani

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen denjenigen Personen zu danken, die mich während des Studiums und der Erstellung der vorliegenden Arbeit begleitet und unterstützt haben.

Mein größter Dank gilt meinen Eltern, Dr. Christl und Dr. Peter Wolf, meinem Bruder, Mag. Axel Wolf, sowie meinem Freund, Florian Engel, ohne deren Unterstützung, Verständnis und Liebe wäre ich nicht da angelangt, wo ich heute stehe. Dafür möchte ich mich bei ihnen von ganzem Herzen bedanken.

Besonderer Dank gilt auch Barbara und Andreas Steiner. Während gemeinsamer Diskussionen über Tierschutz habe ich die Idee geboren über das vorliegende Thema zu dissertieren.

Schließlich gilt noch ganz besonderer Dank meinem Betreuer und Erstbegutachter, Priv.-Doz. Mag. Dr. Wolfgang Wessely, eine bessere Betreuung hätte ich mir nicht wünschen können. Ich bedanke mich bei Priv.-Doz. Mag. Dr. Wessely nicht nur für die wissenschaftliche Betreuung und die konstruktiven Vorschläge, sondern auch für seine freundliche Unterstützung und wertvollen Anregungen im Verlauf der Erstellung meiner Dissertation. Auch bei Univ.-Prof. Dr. Bernhard Raschauer bedanke ich mich herzlich für die Übernahme der Zweitbegutachtung.

Inhalt

1. Teil – Das Umfeld 14
I. Einführung 14
II. Einschränkung 15
III. Rechtsphilosophie und Tierethik vs. Tierische Nahrungsmittel 15
IV. Einführung in das Tierschutzrecht 20
1. Der Begriff „Tierschutz“ 20
2. Das Tierschutzrecht 20
2.1. Tierschutzrecht im weiteren Sinn 20
2.2. Tierschutzrecht im engeren Sinn 21
2.3. Ziel des Tierschutzrechts 21
3. Notwendigkeit der Tiertransporte 22
4. Der grenzüberschreitende Handel 24
5. Daten 25
2. Teil – Historische Entwicklung 27
I. Historische Entwicklung der Tierschutzgesetzgebung 27
1. Allgemeine Entwicklung der Tierschutzgesetzgebung seit der Antike 27
II. Historische Entwicklung der Tierschutzgesetzgebung in Österreich 27
1. Das Tiertransportgesetz-Straße, -Luft und –Eisenbahn 29
2. Die Gemeinschaftsrechtswidrigkeit des § 5 Abs 2 TG-St 30
III. Historische Entwicklung der Tiertransportgesetzgebung in Österreich ab 2007 – Das Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007) 33
IV. Historische Entwicklung der Tiertransportgesetzgebung auf Europäischer Ebene 34
1. Entwicklung der Tiertransportgesetzgebung auf europäischer Ebene 34
1.1. Der Europarat 34
1.1.1. Das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport 34
1.2. Die Europäische Union 35
1.2.1. Vertrag von Maastricht 1992 35
1.2.2. Amsterdamer Vertrag 35
1.2.3. Vertrag von Lissabon 37
2. Der Weg zur VO 1/2005 39

V. Rechtsquellen 42
1. Das Primäre Völkerrecht 42
2. Das sekundäre Völkerrecht 42
3. Das Unionsrecht 43
3.1.Das primäre Unionsrecht 43
3.1.1. Geschriebenes Unionsrecht 43
3.1.2. Ungeschriebenes Unionsrecht 43
3.2. Das sekundäre Unionsrecht 43
3.3. Ursache für unionsrechtliche Rechtsvorschriften im Bereich des Tiertransportrechts 44
3.4. Wichtige Rechtsquellen für den Transport von Tieren 44
4. Das innerstaatliche Recht 46
4.1. Das Tierschutzgesetz (TSchG) 46
4.2. § 222 StGB – Tierquälerei 47
4.2.1. Das Verhältnis zwischen § 11 TSchG, § 5 TSchG und § 222 StGB 48
4.3. Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007) 48
4.4. Weitere nationale Rechtsquellen, die beim Tiertransport zu beachten sind 49
VI. Die Kompetenzverteilung 49
1. Die Kompetenzen der EU 49
1. 1. Allgemeines 49
1. 2. Die vertikale Kompetenzabgrenzung 50
1. 3. Kompetenzkategorien 50
1.3.1. Ausschließliche Zuständigkeit (Art 3 AEUV) 50
1.3.2. Geteilte Zuständigkeit bzw konkurrierende Zuständigkeit (Art 4 AEUV) 50
1.3.3. Unterstützungs-, Koordinierungs- und Ergänzungsmaßnahmen (Art 6 AEUV) 51
1.3.4. Weitere Zuständigkeiten 51
1.4. Kompetenzen der EU im Bereich des Tiertransportrechts 51
2. Die innerstaatliche Kompetenz im Bereich des Tiertransportrechts 54
2.1. Allgemeines 54
2.2. Die Kompetenztatbestände des Bundesverfassungsgesetzes 57
2.3. Die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Gesundheit 59

2.4. Die Vollziehung 59
VII. Gemeinsamer Markt und Binnenmarkt 60
VIII. Das Rechtssetzungsverfahren im Bereich des Tiertransportrechts 61
IX. Die Rechtssetzungsakte und der Vorrang des Unionsrechts 62
1. Die Rechtssetzungsakte 62
1.1. Die Verordnung 62
2. Weitere Handlungsformen 63
3. Der Vorrang des Unionsrechts 63
X. Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) 63
1. Ziele der Gemeinsamen Agrarpolitik 64
2. Die Grundprinzipien der GAP 65
2.1. Die Einheit des Marktes 65
2.2. Gemeinschaftspräferenz 66
2.3. Finanzielle Solidarität 66
3. Die Drei Säulen der GAP 66
4. Kompetenzverteilung im Bereich der GAP 66
3. Teil 67
Das Tiertransportregime der VO 1/2005 des Rates vom 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO (EG) 1255/97 .. 67
I. Geltungsbereich 67
1. Allgemeines 67
2. Wirtschaftliche Tätigkeit 67
3. Landwirte 70
4. Innerstaatliche Vorschriften 72
5. Transporte unter Anleitung eines Tierarztes 72
II . Begriffsbestimmungen 72
1.Tiere 73
1.1. Was ist ein „Tier“? 73
1.2. Tierarten 73
1.2.1. Haustiere oder domestizierte Tiere 74
1.2.2. Heimtiere 74
1.2.3. Wildtiere 74
1.2.4. Landwirtschaftliche Nutztiere 74

1.3. Der Begriff „Tier“ in der VO 1/2005 ... 75
2. Sammelstellen ... 75
3. Grenzkontrollstelle ... 75
4. Zuständige Behörde ... 75
5. Kontrollstellen ... 76
6. Beförderung ... 76
7. Transport ... 78
8. Transportmittel ... 78
9. Fahrzeug ... 78
10. Tiertransportschiffe und Ro-Ro-Schiffe ... 78
11. Transportbehälter od. Container ... 78
12. Transportunternehmer ... 79
13. Organisator ... 79
14. Tierhalter ... 79
15. Der Betreuer ... 79
16. Betreiber von Sammelstellen ... 80
17. Verantwortung der Beteiligten ... 80
17.1. Transportunternehmer ... 81
17.2. Organisator ... 81
17.3. Tierhalter ... 82
17.4. Betreiber von Sammelstellen ... 82
18. Kurze Beförderung ... 83
19. Lange Beförderung ... 83
20. Versandort ... 83
21. Bestimmungsort ... 84
22. Ruhe- oder Umladeort ... 84
23. Amtlicher Tierarzt ... 84
24. Equiden ... 84
25. Navigationssystem ... 84
III. Allgemeine Bedingungen für den Transport ... 85
1. Vorkehrungen vor der Beförderung (Art 3 lit a) ... 87
2. Transportfähigkeit (Art 3 lit b) ... 89
2.1. Transportfähige Tiere ... 89
2.2. Nicht transportfähige Tiere ... 90

2.3. Ausnahmen vom Transportverbot 91
2.4. Verletzungen/Erkrankungen während des Transports 92
2.5. Exkurs: Landwirtschaftliche Transporte 92
2.6. Beruhigungsmittel 94
2.7. Laktierende Tiere 95
2.8. Registrierte Equiden 95
3. Transportmittel (Art 3 lit c) 95
4. Transportpraxis (Art 3 lit d) 99
4.1. Verladen, Entladen und Umgang mit den Tieren 99
4.1.1. Allgemeine Bestimmungen 99
4.1.2. Anlagen und Verfahren 100
4.1.3. Umgang mit den Tieren 100
4.1.4. Absondern 101
4.2. Während des Transports 102
4.2.1. Das Raumangebot 102
4.2.1.1. Raumangebot für Hausequiden 103
4.2.1.2. Raumangebot für Rinder 104
4.2.1.3. Raumangebot für Schafe und Ziegen 104
4.2.1.4. Raumangebot für Schweine 105
4.2.1.5. Raumangebot für Geflügel 107
4.2.2. Frischluft 107
4.2.3. Futter und Wasser 107
4.2.4. Zusätzliche Vorschriften für den Transport von Equiden 108
5. Schulung/Qualifikation (Art 3 lit e) 108
6. Wohlbefinden der Tiere (Art 3 lit f) 110
IV. Transportunternehmer - Zulassung 110
1. Allgemeine Bestimmungen 110
2. Kurze Beförderung 113
3. Lange Straßenbeförderungen 113
3.1. Das Navigationssystem 115
V. Zulassung der Transportmittel 117
1. Zulassung von Straßentransportmittel 118
1.1. Zusätzliche Bedingungen für die Transportmittel bei langen Beförderungen 119

1.1.1. Allgemein 119
1.1.2. Wasserversorgung 120
1.1.3. Belüftungssystem von Straßentransportmittel 120
2. Zulassungsnachweis für Transportschiffe 121
VI. Beförderungsdauer, Fütterungs- und Tränkabstände, Ruhezeiten 121
1. Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen und Hausschweine 122
2. Geflügel, Hausvögel und Hauskaninchen 124
3. Hunde und Katzen 125
4. Alle anderen Tierarten, die unter die VO fallen 125
5. Resumeé 125
VII. Das Fahrtenbuch 126
1. Die Pflichten des Transportunternehmers 126
2. Die Pflichten des Organisators 127
3. Die Pflichten des Tierhalters 128
4. Änderungen während des Tiertransportes 128
VIII. Kontrollen der Behörde 128
1. Allgemeine Pflichten der zuständigen Behörde 129
2. Kontrollen in Bezug auf Fahrtenbücher und andere Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde vor langen Beförderungen durchzuführen sind 130
3. Kontrollen während langer Beförderungen 131
4. Kontrollen von Transportschiffen 132
5. Kontrollen an Ausgangsorten und Grenzkontrollstellen 132
IX. Durchsetzung der Verordnung 133
1. Dringlichkeitsmaßnahmen 133
2. Gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit der Behörden 135
3. Kontrollen vor Ort 137
4. Verstöße und Mitteilung von Verstößen 137
5. Leitlinien für bewährte Praktiken 138
X. Sanktionen 139
XI. Durchführungsbefugnisse, Änderung der Anhänge, Bericht der Kommission 139
4. Teil 141
Das Tiertransportregime des Bundesgesetzes über den Transport von Tieren und damit zusammenhängenden Vorgängen – Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007) 141
I. Einführung Tiertransportgesetz 2007 141

II. Begriffsbestimmungen 141
III. Geltungsbereich 142
IV. Vollziehung 142
2. Ausnahmen der allgemeinen Zuständigkeit 143
2.1. Der Rechtsschutz 143
V. Kontrollorgane 144
VI. Mitwirkungspflichten der Organe 144
1. Amtstierärzte, Tiertransportinspektoren, Zollorgane, etc. 144
2. Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes 145
VII. Überwachung der Behörde und Duldungspflicht der Beteiligten 146
1. Überwachung der Behörden 146
2. Duldungspflicht 149
VIII. Kontrollplan, Krisenpläne und Berichtspflichten 150
1. Kontrollplan 150
1.1. Trade Control and Expert System (TRACES) 150
1.2. Veterinärinformationssystem (VIS) 151
2. Berichtspflichten 152
3. Krisenpläne 152
IX. Zulassung 153
1. Zulassungen gemäß Art. 10 der VO 1/2005 153
2. Zulassungen von Transportunternehmern und Transportmitteln für lange Beförderungen 154
X. Befähigungsnachweis 154
XI. Innerstaatliche Beförderungen, Ausnahmen und Beförderungsverbot 156
1. Innerstaatliche Beförderung 156
2. Exkurs: verfassungsrechtliche Überlegungen 158
3. Ausnahmen betreffend die Durchführung von Beförderungen über acht Stunden 159
4. Vorübergehendes Beförderungsverbot 160
XII. Strafbestimmungen 160
1. Die Strafbestimmungen des § 21 Abs 1 TTG 163
1.1. Geldstrafe bis zu 5.000 Euro 163
1.2. Geldstrafe bis zu 3.500 Euro 164
1.3. Geldstrafe bis zu 2.000 Euro 165

2. Die Strafbestimmungen des § 21 Abs 2 TTG 166
XIII. Besondere Bestimmungen und Tierseuchenrechtliche Mindestanforderungen 167
1. Besondere Bestimmungen 167
2. Zusätzliche Bestimmungen für Transporte mit Luftfahrzeugen 167
3. Tierseuchenrechtliche Mindestanforderungen 168
5.TEIL 170
I. Zusammenfassung mit Ausblick 170
1. VO 1/2005 170
2. TTG 2007 172
II. Überlegungen 173
Literaturverzeichnis 175
Verzeichnis der wichtigsten Rechtsquellen 180
Zusammenfassung 184
Summary 186
Lebenslauf 187

Abkürzungsverzeichnis **ohne allgemein übliche Abkürzungen**

AEU = AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
BM	Bundesminister
BMG	Bundesministerium für Gesundheit
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
BVO	Veterinärbehördliche Binnenmarktverordnung 2008
EG	Europäische Gemeinschaft
EG-V	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU-VStVG	EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GAP	Gemeinsame Agrarpolitik
IGH	Internationaler Gerichtshof
LMKV	Lebensmittelkennzeichnungsverordnung
RL	Richtlinie
RV	Regierungsvorlage
TG-Eisb	Tiertransprotgesetz-Eisenbahn
TG-Lu	Tiertransportgesetz-Luft
TG-St	Tiertransportgesetz-Straße
TSchG	Tierschutzgesetz
TT-AusbVO	Tiertransport – Ausbildungsverordnung
TTG	Tiertransportgesetz
UVS	Unabhängiger Verwaltungssenat
VEVO	Veterinärbehördliche Einfuhrverordnung 2008 Verordnung des BM für Gesundheit, Familie und Jugend über die veterinärbehördliche Grenzkontrolle von Tieren, Waren und Gegenständen
VO	Verordnung
VStG	Verwaltungsstrafgesetz

VVG	Verwaltungsvollstreckungsgesetz
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WVK	Wiener Vertragsrechtskonvention
ZustG	Zustellgesetz

Das Recht der Tiertransporte

1. Teil – Das Umfeld

I. Einführung

Ziel dieser Arbeit ist es, die derzeit geltende Rechtslage im Bereich des Tiertransportwesens zu untersuchen und sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen im Vergleich zur „alten“ Rechtslage bzw zur Rechtslage in Österreich vor dem Beitritt zur EU aufzuzeigen.

Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, diversen Richtlinien und schlussendlich durch die Verordnung 1/2005 und das Tiertransportgesetz 2007 hat sich die Rechtslage in den letzten Jahrzehnten häufig geändert bzw weiterentwickelt, verbessert, aber auch verschlechtert. Es gibt nach wie vor Problemzonen und Missstände[1], die Tiere stark beeinträchtigen. Besonders die Politik der EU erntet in diesem Bereich häufig Kritik.[2]

Eingangs wird das Tierschutzrecht im Konnex mit seinem philosophischen Hintergrund betrachtet, da sich jede rechtliche Regelung – soll sie dauerhaft sein – gesellschaftlichen Grundeinstellungen zu Beurteilung und grundsätzlicher Akzeptanz stellen muss. Im Anschluss daran wird das Tierschutzrecht im Allgemeinen vorgestellt, da das Tiertransportrecht dem Bereich des Tierschutzrechts zuzuordnen ist. Danach ist ein kleiner Teil meiner Arbeit der Philosophie und der Ethik gewidmet, da gerade das Tierschutzrecht im Spannungsfeld zwischen Schutz von Umwelt, Natur und Tieren und den Interessen des Menschen an deren Nutzung liegt.

---

[1] Zum Beispiel sind die Transportzeiten noch immer zu lange.
[2] http://www.vier-pfoten.at/website/output.php?id=1163&language=1 (22.4.2011), http://www.tierrechte.de/p200020002000.html, http://www.tierrechte.de/p200020002000x1003.html (22.4.2011), http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/index_6816_de.htm (22.4.2011)

Danach wird nach Aufarbeitung der Rechtsquellen, der historischen Entwicklung, usw., die Verordnung 1/2005 und das österreichische Tiertransportgesetz (TTG 2007) dargelegt. Hier wird Problempotenzial aufgezeigt und Lösungsvorschläge werden erarbeitet.

Die verwendeten Begriffe und Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

II. Einschränkung

In der vorliegenden Arbeit wird nur das Recht der Europäischen Union und das diesbezügliche österreichische Recht untersucht. Nicht untersucht wird das Recht anderer Staaten. Die Rechtslage und wesentliche Literatur sind berücksichtigt bis 31.8.2011.

III. Rechtsphilosophie und Tierethik vs. Tierische Nahrungsmittel

Als ersten Schritt ist die Frage zu untersuchen, ob Tiere Anspruch auf Schutz haben. Als zweiten Schritt wird das Verhältnis zwischen Tierethik und Lebensmittelindustrie erörtert.

In der Philosophie gibt es verschiedene Ansätze, das Verhältnis zwischen Tier und Mensch zu bestimmen.

Im Naturalismus wird die Auffassung vertreten, dass der Mensch das Recht hat, aufgrund seiner stärkeren Position im Kampf um die besten Lebensmöglichkeiten die eigenen Interessen gegenüber den Tieren durchzusetzen. Mit dieser Auffassung wird auch versucht, Massentierhaltung und Tierversuche zu rechtfertigen.[3]

Anthropozentrische Ethiken leiten aus der Sonderstellung des Menschen die Verfügungsgewalt über Tiere ab. Bei dieser Ansicht leitet sich der Tierschutz aus der Pflicht des Menschen gegen sich selbst ab. Das bedeutet, dass der Mensch Tiere nur vor Tierquälerei schützt, weil die dem Tier gegenüber ausgeübte Grausamkeit auch auf den Menschen übergehen könnte. Als Vertreter dieser Position sind sowohl *Thomas von Aquino* als auch *Immanuel Kant* zu nennen. Bei dieser

[3] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII (2001) 97f.

anthropozentrischen Auffassung wird es als gerechtfertigt angesehen, Tiere zu halten, zu züchten und zu töten, solange ein „vernünftiger Grund“ vorliegt.[4]

Arthur Schopenhauer entwickelte die ersten Ansätze für Tierethik. Er kombinierte diese eng mit den allgemeinen Prinzipien seiner Moralphilosophie. Er war der Ansicht, dass Mitleid der einzige moralische Grundstein für Ethik sei. Der neue Ansatz seiner Philosophie liegt darin, dass er das Gefühl des Mitleids nicht nur auf den Menschen bezog, sondern auch auf die Tiere und alle anderen lebenden Lebewesen ausdehnte. *Schopenhauer* verlangte, dass sich das Mitleid und die Verantwortung nicht allein auf menschliches Handeln gegenüber anderen Menschen beschränken dürfen, sondern eben auch Tiere zu berücksichtigen sind[5].
Schopenhauer konzentriert sich in seiner „Preisschrift über das Fundament der Moral“ auf drei Argumente, um die Rechte der Tiere zu begründen. *Schopenhauer* ist der Ansicht, dass Mensch und Tier einen gemeinsamen Ursprung haben und aus diesem Grund sollen Menschen mit Tieren solidarisch umgehen. Weiters argumentiert er, dass eine Ethik des Mitleids die Achtung aller Lebewesen impliziert und dass eine tierfeindliche Ethik auf eine Menschenfeindlichkeit hinweist.[6]

Von *J. Bentham* wurde der Utilitarismus begründet. Dieser zeigt, dass Menschen und Tiere das gemeinsame Merkmal der Leidensfähigkeit besitzen und leitet daraus ein Recht der Tiere auf Achtung, Schutz und Schonung ab. Auch die Pflicht zur artübergreifenden Gerechtigkeit leitet er daraus ab. *Bentham* forderte die Befreiung der Tiere aus ungerechter Ausbeutung.[7]

Auch *Peter Singer* hat die Forderung von *Bentham* übernommen. *Peter Singer* vergleicht das Leben von Mensch und Tier und setzt es in einigen Fällen gleich.[8]
Er führt den Utilitarismus fort und beabsichtigt, das Gesamtleiden zu vermindern und das Gesamtglück aller Lebewesen zu maximieren. Seiner Auffassung nach haben Tiere das Recht, an diesem Gesamtglück teilzuhaben.[9] Nach *Singer* muss der

---

[4] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII 98.
[5] *Ialenti,* Arthur Schopenhauers Neuansatz einer Tierethik des Mitgefühls 1, in e-Journal Philosophie der Psychologie http://www.jp.philo.at/texte/IalentiA1.pdf (Stand 28.4.2011)
[6] Ebenda 1.
[7] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII 98.
[8] *Singer,* Praktische Ethik[2] (1994) 9.
[9] *Ialenti,* Arthur Schopenhauers Neuansatz einer Tierethik des Mitgefühls 11, in e-Journal Philosophie der Psychologie http://www.jp.philo.at/texte/IalentiA1.pdf (Stand 28.4.2011)

Gleichheitssatz als essentielles Prinzip der Gerechtigkeit auf alle Lebewesen anwendbar sein. Das bedeutet, dass Tiere immer dann nach gleichen Maßstäben wie der Mensch behandelt werden müssen, wenn gleiche Ansprüche oder Empfindungen vorausgesetzt werden können. Eine Andersbehandlung ist nur dann gerechtfertigt, wenn auch die Ansprüche verschieden sind. *Singer* begründet diese Annahme damit, dass Tiere ein Bewusstsein dafür haben, was ihnen fehlt oder gut tut. Insofern spricht *Singer* den Tieren ein Interesse zu.
Mittlerweile ist auch die Tatsache unumstritten, dass Tiere ein vitales Interesse haben, dh sie das Interesse besitzen, Schmerzen, Leiden, Angst und Schäden zu vermeiden.[10]

Gruber erörterte die Frage, ob Tiere als Person behandelt werden sollten.
Als möglicher ursprünglicher Grund für die Einbeziehung der Tiere in das Rechtssystem kommt für *Gruber* Tierliebe in Frage. Tierliebe stützt sich auf die dem Menschen angeborene Zuwendungsreaktion und beruht auf der Ähnlichkeit von Mensch und Tier.[11] „*Parallel zur gattungsethisch begründeten Solidarität und Fürsorglichkeit gegenüber Menschen, lässt sich mit ihrer Hilfe nunmehr auch die moralische und rechtliche Berücksichtigung von Angehörigen nichtmenschlicher Spezies begründen".*[12] Weiters ist *Gruber* der Meinung, dass „...*hierbei die soziale, insbesondere emotionale Nähe und mithin die Kriterien der spezifischen Vergleichbarkeit eine entscheidende Rolle"* spielen.[13]

In der Moralphilosophie ist die Behandlung von Tieren als Person nicht a priori ausgeschlossen, obwohl Tiere, rein juristisch gesehen, lange als Sachen bezeichnet wurden. Dass Tiere keine Personen im menschlichen Sinn sind, versteht sich von selbst, aber es ist laut *Gruber* denkbar, ihnen partielle Personalität zuteil werden zu lassen und sie somit in den personalen Schutzbereich miteinzubeziehen. Je nach Tierart haben Menschen gegenüber Tieren Rechtsschutz- und Fürsorgepflichten.[14]

---

[10] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII 98.
[11] *Gruber,* Rechtsschutz für nichtmenschliches Leben – Der moralische Status des Lebendigen und seine Implementierung in Tierschutz-, Naturschutz- und Umweltrecht[1] XXXXIII (2006)128.
[12] *Gruber,* Rechtsschutz für nichtmenschliches Leben[1] 128.
[13] *Gruber,* Rechtsschutz für nichtmenschliches Leben[1] 128.
[14] *Gruber,* Rechtsschutz für nichtmenschliches Leben[1] 143f.

Die humanitäre Ethik leitet aus der Sonderstellung und aus der Würde des Menschen die Verpflichtung zum Tierschutz ab, weil die schwächeren Mitgeschöpfe auf unseren Schutz und unsere Fürsorge angewiesen sind. Diese Auffassung ist auch der Ausgangspunkt für den modernen Tierschutz.[15]

Wichtig für diese Arbeit ist auch das Verhältnis zwischen Tierethik und Lebensmittelindustrie:

Ethische Erwägungen im Verhältnis zu Lebensmittel sind seit jeher eng miteinander verknüpft. In traditionellen Gesellschaften, oder aber auch im Bewusstsein älterer Generationen, ist der Umgang mit Nahrungsmitteln oft auch mit moralischen Anforderungen verknüpft. Diese moralischen Anforderungen lassen sich aus der Erfahrung der Knappheit ableiten. Den Mittelpunkt bildet hierbei oft die grundlegende Frage der Verteilung der lebensnotwendigen Güter. Man denke hier zB an das soziale Gefälle zwischen der westlichen, im Überfluss lebenden Gesellschaft, und der vom Hunger bedrohten Dritten Welt.[16]

In diesem Zusammenhang ist allgemein bekannt, dass es moralisch bedenklich ist, Lebensmittel zu vergeuden oder ungleich zu verteilen, trotzdem fehlt der Gesellschaft meistens der Sinn für die ethischen Implikationen der Produktionsbedingungen in der Nahrungsmittelindustrie.[17]

Auch wenn man in jüngerer Zeit einen kleinen Trend zu ökologischem Denken[18] erkennen kann, geben noch immer Massenproduktion und Preisdruck die Produktionsbedingungen vor.[19] Die Nahrungsmittelindustrie reagiert auf das Konsumverhalten der Gesellschaft, auf die wachsende Globalisierung und dem damit verbundenen Wettbewerb und Preiskampf. Geändert werden kann dieser Zustand nur durch eine Bewusstseinsbildung der Menschen, derer sich aber niemand annehmen möchte. Die Lebensmittelindustrie wehrt sich mit ganzer Kraft gegen Offenlegung und ausreichende Kennzeichnung ihrer Produkte und die Regierungen haben offensichtlich auch kein großes Interesse daran.

---

[15] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII 98.
[16] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen – Tierethik und Esskultur (2008) 152.
[17] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 152.
[18] Man denke hier zB an das Bewusstsein, dass lange Transporte und der damit verbundene CO^2-Ausstoß Auswirkungen auf das Weltklima haben.
[19] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 152.

Die Nutztierhaltung bzw. die Nahrungsmittelindustrie verschont die Gesellschaft mit der Konfrontation des Tierleids, weil dieses unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfindet.[20] Obwohl jedem kritische Medienberichte über Massentierhaltung und Tiertransporte bekannt sind, hat das Fleisch aus dem Supermarkt kein Fell und kein Gesicht.[21]

Wäre unserer Gesellschaft die Qualität der Lebensmittel wichtiger, als deren Massenproduktion, würden sich die Produktionsweisen sicher schnell wieder ändern. Hiezu mangelt es aber massiv an Bewusstseinsbildung.

„*Wie sollen wir zu einer öffentlichen Güterabwägung kommen, wenn uns zwar die Vorteile, die wir uns mit dem Leiden der Tiere erkaufen, vor Augen gestellt, diese selbst uns aber sorgfältig verborgen werden? Ist die übliche Geheimhaltung auf diesem Gebiet nicht ein Zeichen dafür, dass eine verantwortliche Güterabwägung gerade nicht stattfinden soll"?*[22]

Massentierhaltungen und Tiertransporte ziehen nicht nur großes Tierleid nach sich, sondern belasten auch die Umwelt massiv. Man denke hier zB an die hohen CO^2-Emissionen. Auch verdrängen die riesigen Futteranbauflächen, die für die Fleischproduktion benötigt werden, wichtigen Raum für den Anbau von Getreide und Reis. Das wiederum verschlechtert die Welternährungssituation. Nicht vergessen werden sollte auch die Tatsache, dass gemästetes Fleisch eine Vielzahl von Stresshormonen, Antibiotikarückständen, und manchmal auch Psychopharmaka enthält.[23]

Wie *Anna Maria Maier* bin auch ich der Meinung, dass nur eine Umstellung unserer Konsumgewohnheiten das Tierleid reduzieren kann. Ein Weg wäre laut *Maier*, weniger Fleisch zu essen, aber dafür in besserer Qualität und „*zu angemessenen Preisen, die eine tiergerechte Haltung rentabel erscheinen lassen*". Auch die Gesundheit und die Umwelt unserer Gesellschaft würde davon profitieren.[24]

---

[20] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 165f.
[21] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 166.
[22] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 155. Zitat von Robert Spaemann.
[23] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 152f.
[24] *Wagner/Winkelmayer/Maier,* Gewissensbissen 230, 234.

Da die menschliche Gesellschaft aber noch sehr weit von vorstehenden Überlegungen entfernt ist, ist es wichtig und auch notwendig, das Recht der Tiertransporte auch in dieser Hinsicht zu durchleuchten.

IV. Einführung in das Tierschutzrecht

1. Der Begriff „Tierschutz“

Unter Tierschutz werden alle Aktivitäten verstanden, „*die darauf gerichtet sind, Leben und Wohlbefinden von Tieren zu schützen, sie vor der Zufügung von Schmerzen, Leiden und Angst oder vor Schäden zu bewahren und ihnen, wenn sie sich in der Obhut des Menschen befinden, ein artgerechtes Leben zu ermöglichen sowie einen schmerzlosen Tod zu bereiten“.*[25]

Der Begriff Tierschutz wurde 1967 durch den VwGH definiert: „*Unter Tierschutz versteht man alle Bestrebungen zur Vermeidung überflüssiger Leiden und Schmerzen von Tieren durch Gesetzgebung, sonstige Anordnungen und Vorkehrungen aller Art“.*[26]

Mit Tierschutz nicht zu verwechseln ist der Artenschutz. Das Ziel des Artenschutzes ist es, die Existenzgrundlagen und die Möglichkeit der Fortpflanzung bedrohter Tierarten zur Erhaltung des biologischen Gleichgewichts sicherzustellen.[27] Der Tierschutz hingegen, hat den Schutz des individuellen Tieres als Ziel.

2. Das Tierschutzrecht

2.1. Tierschutzrecht im weiteren Sinn

Das Tierschutzrecht im weiteren Sinn enthält alle Regelungen bezüglich Heimtiere, landwirtschaftliche Nutztiere, Tiere zu Demonstrationszwecken (zB Zoo- und Zirkustiere), Versuchstiere, Wildtiere, bezüglich Tiere in Tierheimen und den Tiertransport. Auch das österreichische Tiertransportgesetz 2007 und das Tierversuchsgesetz (TVG) sind somit dem Tierschutzrecht zu zuordnen.

---

[25] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII 97.
[26] *Gulz in Norer,* Handbuch des Agrarrechts (2005) 209; VwGH 09.11.1967, 0794/67.
[27] *Gulz in Norer,* Handbuch des Agrarrechts (2005) 210.

2.2. Tierschutzrecht im engeren Sinn

Unter Tierschutzrecht im engeren Sinn versteht man das in Geltung befindliche Tierschutzgesetz.

Das Tierschutzgesetz enthält Regelungen bezüglich der Förderung des Tierschutzes, Haltung von Tieren, Verbot der Tierquälerei, Zuchtmethoden, etc…Weiters enthält das TSchG in § 10 eine Bestimmung bezüglich Tierversuche, die aber nur in jenen Angelegenheiten angewendet wird, die gemäß B-VG in der Vollziehung Landessache sind. Auch eine Regelung bezüglich Tiertransport ist in § 11 TSchG zu finden. § 11 TSchG kommt allerdings nur in jenen Fällen zur Anwendung, die nicht unter die Bestimmungen der VO 1/2005, oder unter das TTG 2007 fallen.

Nicht in den Regelungsbereich des Tierschutzgesetzes fällt die Ausübung der Jagd und Fischerei.

2.3. Ziel des Tierschutzrechts

Ziel des Tierschutzrechts ist – wie der Name schon sagt – der Schutz der Tiere. Die genauen Definitionen der Tierschutzziele sind aber in den einzelnen Gesetzen unterschiedlich formuliert:

Das wohl allgemeinste und umfassenste Ziel ist im Tierschutzgesetz definiert. Ziel des TSchG ist es, das Leben und das Wohlbefinden der Tiere gesetzlich zu schützen (§ 1 TSchG). Das TTG und das TVG behandeln den Tierschutz in Spezialgebieten.

Unter *Wohlbefinden* versteht man die Befriedigung seiner Bedürfnisse und die Abwesenheit von Schmerzen, Leiden, Schäden oder schwerer Angst. Sowohl äußere, als auch innere Faktoren beeinflussen das Wohlbefinden. Als äußere Faktoren kommen zB Umgebungseinflüsse in Betracht, man denke hier zB an Licht-, Temperatur- oder Lärmeinflüsse, oder aber auch an das soziale Umfeld. Innere Faktoren sind zB Ernährungs- und Flüssigkeitshaushalt oder Schmerzen, die krankheitsbedingt auftreten.[28]

Schutzobjekte des Tierschutzgesetzes sind alle Tiere, nicht relevant ist, ob sie unter der Obhut der Menschen stehen oder nicht. Kein Ziel des Tierschutzrechts ist es, Menschen und Sachen vor Tieren zu schützen.[29]

---

[28] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I (2006) 22.
[29] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I 22.

Ziel des TTG 2007 ist der Schutz der Tiere beim Transport durch Kraftfahrzeuge und Anhänger, Luftfahrzeuge, Schienenfahrzeuge und Schiffe, wenn der Transport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt wird. Als weiteres Ziel wird die Festlegung von dabei einzuhaltenden Mindestanforderungen zur Verhinderung der Verschleppung von Tierseuchen genannt (§ 1 TTG).

Ziel des TVG ist es, die Anzahl der Tierversuche zu reduzieren und Ersatzmethoden zu fördern (§ 1 TVG).

Vom Tierschutzrecht zu unterscheiden ist das Tierrecht. Unter Tierschutzrecht werden alle Normen verstanden, die den Umgang von Menschen mit Tieren regeln. Unter Tierrecht werden allfällige Rechte iS von Rechtsansprüchen verstanden, die man dem Tier zubilligen will.[30]

3. Notwendigkeit der Tiertransporte

Da die Tiere nicht nur zum Schlachthof transportiert werden müssen, sondern auch die Stationen von der Aufzucht bis zur Schlachtung oft in örtlich verschiedenen Einrichtungen durchgeführt werden, liegt der Grund für Lebendtiertransporte auf der Hand.[31]

Tiertransporte gibt es in verschiedenen Formen, sie werden auf der Straße, auf der Schiene, per Schiff oder per Flugzeug durchgeführt. Werden zB Sportpferde per Flugzeug transportiert, muss man sich um diese teuren Tiere keine Sorgen machen, da hier die wirtschaftlichen Interessen das Tier besser schützen als das Gesetz; werden aber exotische Tiere oder Welpen per Flugzeug transportiert, so besteht für den Gesetzgeber noch Aufholbedarf, da es am Flughafen vorkommen kann, dass Tiere über einen längeren Zeitraum keinem Verantwortlichen unterstehen.[32] Dies kann z.B. passieren, wenn sich die Tiersendung bereits in einem Bereich des Flughafens befindet, in den der Transportunternehmer, der die Tiere abgeliefert hat, keinen Zutritt mehr hat, der neue Transportunternehmer aber noch nicht da ist (Verspätung). Auch in der aktuellen Rechtssprechung wird der Aufholbedarf des

[30] *Gulz in Norer,* Handbuch des Agrarrechts 209.
[31] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union (2006) 6 http://www.tierhyg.vetmed.uni-muenchen.de/forschung/dissertationen/pdf_diss/rambeck_benjamin.pdf (Stand 30.07.2011)
[32] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 3.

Gesetzgebers deutlich, wie man anhand einer Entscheidung des UVS NÖ vom 9.2.2011[33] erkennen kann:

Dem Organisator eines Tiertransports von 27 Hunden wurde zur Last gelegt, dass die Tiere auf dem Transport nicht regelmäßig kontrolliert wurden und ihnen dadurch unnötige Leiden zugefügt wurden. Die Tiere wurden vom Absender und Eigentümer am Flughafen Schwechat der Fluglinie zum Weitertransport übergeben. Der Weitertransport wurde aber nicht ordnungsgemäß durchgeführt, da sich der Kapitän des Flugzeugs weigerte, die Tiere zu transportieren. Zu dem Frachtbereich in dem sich die Tiere aber bereits befunden haben, hatte der Organisator keinen Zutritt. Der Weitertransport hätte am Abend stattfinden sollen, allerdings wurde der Organisator erst am nächsten Tag in der Früh darüber informiert, dass der Transport nicht stattgefunden hat.

Geprüft wurde in diesem Fall, ob dem Organisator aus dem Umstand, dass er nicht früher eingeschritten ist, ein Vorwurf gemacht werden kann. Obwohl die den Tieren zugefügten Leiden unumstritten waren, konnte der Organisator nicht zur Haftung herangezogen werden, da den Organisator nur Auswahl-, Kontroll- und Begleitpflichten treffen. Dem Organisator konnte weder ein Auswahlverschulden oder eine Verletzung der Begleitpflichten vorgeworfen werden, noch konnte er die Tiere kontrollieren, da sie sich im Frachtbereich – zu dem er keinen Zutritt hatte - befunden haben.[34]

Durch dieses Urteil wird deutlich, dass es in der bestehenden Gesetzgebung zu Haftungslücken kommen kann, die dringend geschlossen werden müssen.

Durch den Beitritt Österreichs zur EU, durch die Entstehung des Binnenmarktes und den Wegfall der Grenzkontrollen ist der Handel mit lebenden Tieren stark gestiegen. Der grenzüberschreitende Handel mit Tieren, der hohe Fleischbedarf und die Erwartung des Marktes, mit günstigen Preisen bedient zu werden, schaffen die Realität, dass es zu weitreichenden Beeinträchtigungen der Tiere kommt:[35]

Das Ein- und Ausladen der Tiere in die Transportmittel ist ebenso eine Belastung für sie wie das Fahren selbst (zB Platzmangel, der Kraftaufwand das Gleichgewicht zu halten, etc...). Die größte Belastung ist allerdings die Transportdauer. Je länger der

[33] UVS 9.1.2011, *Senat-WU-10-2017, 2018*
[34] UVS 9.1.2011,*Senat-WU-10-2017, 2018*
[35] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 2.

Transport dauert, umso schwächer werden die Tiere und können die negativen Einwirkungen immer schlechter ausgleichen.[36]

4. Der grenzüberschreitende Handel

Durch den Wegfall der Grenzkontrollen, den Wegfall der Zollbarrieren und die einheitliche Währung innerhalb der Europäischen Union ist es um vieles einfacher geworden, den internationalen Tiertransport durchzuführen. Dies hat zur Folge, dass sich einzelne Produktionsstufen an bestimmten Punkten Europas konzentrieren. Man denke hier zum Beispiel an Mastbetriebe in den Niederlanden oder Irland.[37]
Auch die Öffnung der Grenzen in den Osten haben eine Vervielfachung der internationalen Tiertransporte nach sich gezogen.[38]

Die Exporte aus der EU in Drittländer vermehren Tiertransporte. Die Europäische Union hat großes Interesse daran, dass die eigene hohe landwirtschaftliche Kapazität ausgelastet wird. Aus diesem Grund wurden im Bereich der Landwirtschaft Exportsubventionen zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2005 waren dies 80 Millionen Euro.[39]
Mittlerweile gibt es keine Exportsubventionen auf Lebendtiertransporte. Es werden nur Erstattungen für Exporte von reinrassigen Zuchtrindern in Drittländer gewährt, wobei diese Erstattungen strengen Auflagen - insbesondere beim Transport im Hinblick auf den Tierschutz – unterliegen.[40]
Länder, die Tiere importieren, ziehen meistens Lebendtiertransporte den Fleischimporten vor. Der Grund hierfür ist teils ein religiöser, teils ein wirtschaftlicher. Bei Lebendtiertransporten aus religiösen Gründen geht es darum, dass die Tiere geschächtet werden.[41] Abgesehen davon sind für diese Länder die Kosten für die gekühlten Fleischtransporte zu hoch und da sie die Fleischverarbeitung selber durchführen, kurbeln sie dadurch ihre eigene Wirtschaft durch die Schaffung von Arbeitsplätzen an.[42]

---

[36] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 3, 10.
[37] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 7.
[38] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 7f.
[39] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 8.
[40] Siehe zB Ausfuhrerstattung Sektor Rindfleisch der *Agrar*Markt Austria (Stand 23.09.2011) http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.93961&2_1_Ausfuhrerstattung_Rindfleisch_2011.pdf (Stand 4.11.2011)
[41] Siehe hiezu zB Animals` Angels Report 2007 – Ein Bericht von Animals`Angels e.V: über die Behandlung von „Nutz“tieren bei Tiertransporten im Jahr 2007, Animals` Angels (Hrsg) (2008) 63.
[42] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 9.

5. Daten

Die europäische Union hat 501 Millionen Einwohner, damit die drittgrößte Bevölkerung der Welt nach China und Indien. Auf Österreich entfallen 8,3 Millionen Einwohner.[43]

Nach Schätzungen von Tierschutzorganisationen, werden jährlich ca. 350 Millionen Tiere (ohne Geflügel) durch die Europäische Union transportiert.[44] Weiters werden im grenzüberschreitenden Handel jährlich ca. 20 Millionen Tiere (ohne Geflügel) transportiert.[45] Weltweit werden ca 50 Milliarden Tiere pro Jahr zu Schlachtzwecken transportiert.[46]

Der Fleisch-Pro-Kopf-Verbrauch für Österreicher beträgt 99,7 kg.[47].
In Österreich werden 1.981.567 Rinder[48], 3.049.101 Schweine[49], 71.768 Ziegen und 358.415 Schafe gehalten.[50]

Von den Rindern, die zwar nicht in Österreich geboren, aber in Österreich geschlachtet wurden, wurden 2009 rund 99,21% nur für die Schlachtung nach Österreich verbracht, 0,79% dieser Rinder wurden auch vor der Schlachtung in Österreich gehalten.[51] Grund dafür ist, dass die Aufzucht und Mast im Osten (zB Rumänien) um ein vielfaches billiger ist.

---

[43] Eurostat (Stand 1.1. 2010) http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home (Stand 1.5.2011)
[44] *Wagner, Winkelmayer, Maier,* Gewissensbissen 199.
[45] Fragen und Antworten zum Tiertransport, MEMO/02/295 vom 16.12.2002 http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/02/295&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en (Stand 22.4.2011)
[46] Animals` Angels Report 2007 – Ein Bericht von Animals`Angels e.V: über die Behandlung von „Nutz"tieren bei Tiertransporten im Jahr 2007, 5.
[47] Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch (Stand 22.9.2010) http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.94082&160_VB_fleisch.pdf (Stand 4.11.2011)
[48] Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Struktur der Rinderhaltung (Stand 11.8.2011) http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.92919&230_vz_rinder.pdf (Stand 4.11.2011)
[49] Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Struktur der Schweinehaltung (Stand 22.9.2011) http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.94089&240_vz_schweine.pdf (Stand 4.11.2011)
[50] Statistik Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Struktur der Schaf-, Ziege-, Geflügel- und Pferdehaltung 2009 (Stand 15.3.2011) http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.75937&250_vz_sonstige.pdf (Stand 4.11.2011)
[51] Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Daten aus der Rinderdatenbank (Stand 4.11.2011)

Auch der Grund, warum diese Tiere nicht auch in diesen Ländern geschlachtet werden, ist schnell erklärt: Die Schlachthöfe sind schlecht ausgestattet und die Mitarbeiter schlecht geschult, das wiederum hat zur Folge, dass Tiere kurz vor der Schlachtung extremen Stress ausgesetzt sind und auch die Schlachtung wird nicht gut durchgeführt. Darunter leidet die Fleischqualität. Deswegen transportieren Unternehmer ihre Tiere quer durch Europa, oder noch weiter, um sie dann zB in Österreich zu schlachten.[52]

Ein weiterer Grund für eine Schlachtung in Österreich liegt auch darin, dass es bei Rind- und Kalbfleisch bis zu jedem einzelnen Teilstück verpflichtend ist, staatsbezogene Herkunftsangaben zu machen. Diese Kennzeichnung ist auch bei unverpackter Ware verpflichtend. Die Angaben müssen ua die Staaten, in denen das Tier geboren, aufgezogen und geschlachtet wurde, enthalten, Wird das Tier also in Österreich geschlachtet, ist dies auf der verpflichtenden Kennzeichnung ersichtlich und somit ein weiterer „Marketing-Pluspunkt“, das Tier in Österreich zu schlachten. Bei allen anderen Fleischsorten (zB Schweinefleisch) besteht zwar eine gesetzliche Kennzeichnungspflicht nach der Lebensmittelkennzeichnungsverordnung (LMKV) für verpackte Waren, allerdings gibt es kein verpflichtendes Kennzeichnungssystem, das so genau ist, wie jenes bei Rind- und Kalbfleisch.[53]

2009 wurden in Österreich 908.687 Tonnen Fleisch erzeugt[54],[55]. Hiervon waren 555.772 Tonnen für den menschlichen Verzehr bestimmt. Dies entspricht einem Selbstversorgungsgrad von 109%.[56]

---

http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.95002&190_RDB.pdf (Stand 4.11.2011)

[52] Interview eines österreichischen Fleischhändlers;

[53] VO (EG) Nr. 1760/2000 vom 17.Juli 2000 zur Einführung eines Systems zur Kennzeichnung und Registrierung von Rindern und über die Etikettierung von Rindfleisch und Rindfleischerzeugnissen sowie zur Aufhebung der VO (EG) Nr. 820/97 des Rates, ABl L 2000/204 vom 11.8.2000, 1

[54] Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Versorgungsbilanz für Fleisch nach Arten (Stand 22. 9. 2011)
http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.94082&160_VB_fleisch.pdf (Stand 4.11.2011)

[55] Laut Agrar Markt Austria handelt es sich hiebei um die Bruttoeigenerzeugung. Die Bruttoeigenerzeugung umfasst alle im Inland erzeugten Tiere, unabhängig von der Schlachtung im In- oder Ausland. Errechnet wird diese Zahl aus den Inlandsschlachtungen abzüglich der eingeführten und zuzüglich der ausgeführten Schlacht-, Nutz- und Zuchttiere.

[56] Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Versorgungsbilanz für Fleisch nach Arten (Stand 22.9. 2011)
http://www.ama.at/Portal.Node/ama/public?gentics.rm=PCP&gentics.pm=gti_full&p.contentid=10008.94082&160_VB_fleisch.pdf (Stand 4.11.2011)

2. Teil – Historische Entwicklung

I. Historische Entwicklung der Tierschutzgesetzgebung

1. Allgemeine Entwicklung der Tierschutzgesetzgebung seit der Antike

Da man auf die Arbeitskraft der Tiere angewiesen war, gab es schon in der Antike Empfehlungen zur Pflege und guter Haltung der Tiere. Allerdings stand damals nicht der Tierschutzgedanke im Vordergrund, sondern vielmehr der Gedanke, Verluste der Arbeitskraft zu vermeiden. 1822 wurde das erste europäische Tierschutzgesetz in England erlassen. Hier wurde zwischen einzelnen Tierarten (zB Haus- oder Nutztiere) unterschieden, auch wurde Tierquälerei unter Strafandrohung verboten.[57]
In Österreich gab es 1855 die erste Tierschutznorm. Es handelte sich hierbei um eine Verordnung des Ministeriums des Inneren im Einvernehmen mit der obersten Polizeibehörde. Auch bei dieser Regelung stand noch nicht der Tierschutzgedanke im Vordergrund, sondern die Bewahrung der öffentlichen Ruhe. Erst im 20. Jahrhundert sind auch in Österreich Tierschutzvorschriften, die den Schutz der Tiere als Ziel hatten, entstanden. Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden die Tierschutzvorschriften häufig erneuert und viele neue Vorschriften erlassen.[58]

Seit 1965 befasst sich auch der Europarat mit Tierschutz. Grund dafür ist der sog. „Brambell Report“. Dieser Bericht wurde von einem Komitee, unter der Leitung von *Brembell*, im Auftrag des schottischen Landwirtschaftsministers erstellt. In diesem „Report“ wurden ausführliche Forderungen bezüglich der modernen Haltung von Nutztieren gestellt.[59]
Die Befassung des Europarates mit Tierschutzfragen hatte zur Folge, dass dadurch auch die EG Tierschutzvorschriften verfasste.

II. Historische Entwicklung der Tierschutzgesetzgebung in Österreich

Bis zur B-VG Novelle BGBl I 2004/118 fiel der Tierschutz – bis auf einige Ausnahmen – gemäß Art 15 B-VG in Gesetzgebung und Vollziehung in die Kompetenz der Länder. Gemäß der Generalklausel des Art 15 Abs 1 B-VG wurden alle

[57] *Gulz in Norer,* Handbuch des Agrarrechts 207.
[58] *Gulz in Norer,* Handbuch des Agrarrechts 207.
[59] *Gulz in Norer,* Handbuch des Agrarrechts 207.

Angelegenheiten der Kompetenz der Länder übertragen, für die keine ausdrückliche Kompetenzzuteilung getroffen worden ist.[60] Somit gab es in allen neun Bundesländern unterschiedliche Tierschutzgesetze.
Der Bundesgesetzgeber hatte aber auch die Kompetenz tierschutzrechtliche Bestimmungen zu erlassen, wenn sie durch Art 10 Abs 1 B-VG in seine ausschließliche Kompetenz gefallen sind. Es handelte sich hier um eine Annexkompetenz. In diese Kompetenz sind jene tierschutzrechtlichen Inhalte gefallen, die untrennbarer Bestandteil anderer Kompetenzen waren und daher die kompetenzrechtliche Zuordnung der Hauptmaterie teilten.[61]

Aufgrund dieser Situation war die Zersplitterung und Unübersichtlichkeit groß. Daher und aufgrund des wachsenden öffentlichen Tierschutzinteresses, wurde der Wunsch nach einer bundesweit einheitlichen Regelung laut. 1996 wurde ein Tierschutzvolksbegehren abgehalten, bei dem 460.000 Unterschriften gesammelt wurden.[62]
Schlussendlich wurde entsprechend dem Regierungsprogramm 2003 – 2006 für die XII GP ein Bundestierschutzgesetz auf Basis einheitlicher EU Standards für die Heimtierhaltung, die landwirtschaftliche Nutztierhaltung sowie die Haltung von Tieren in Zoos und Tierparks beschlossen. Das Tierschutzgesetz trat zusammen mit der erforderlich gewesenen Verfassungsänderung am 1. Jänner 2005 in Kraft. Somit ist nunmehr gemäß Art 11 Abs 1 Z 8 B-VG Tierschutz mit Ausnahme der Jagd und der Fischerei in Gesetzgebung Bundessache, in Vollziehung Landessache.[63]
Die Bundeskompetenz „Tierschutz“ umfasst jene Angelegenheiten, die dem Schutz des Lebens und des Wohlbefindens der Tiere dienen. Ziel ist es, überflüssige Leiden und Schmerzen zu verhindern. Nicht in die Angelegenheiten des Tierschutzes fällt der Artenschutz, die Erhaltung wild lebender Tiere und der Schutz des Menschen vor Tieren.[64]

Die Vollziehung obliegt dem Bundesministerium für Gesundheit.[65]

---

[60] *Mayer,* B-VG, Finanzverfassung, Grundrechte, Verfassungsgerichtsbarkeit, Verwaltungsgerichtsbarkeit[3] (2002) [87] *Holzer,* Agrarrecht – Ein Leitfaden (2008) 285.
[61] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I[2] (2006) 16.
[62] *Holzer,* Agrarrecht – Ein Leitfaden (2008) 286; *Wonisch,* Neue Juristiosche Monografien Band IL: Tierquälerei - § 222 StGB unter besonderer Berücksichtigung des Bundes-Tierschutzgesetzes (2008) 24f.
[63] *Holzer,* Agrarrecht 286.
[64] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I[2] 17.
[65] BMG BGBl 1986/78

Durch das In-Kraft-Treten des TSchG[66] sind die landesgesetzlichen Tierschutznormen außer Kraft getreten.[67]

1. Das Tiertransportgesetz-Straße, -Luft und –Eisenbahn

Das Transportgesetz-Straße[68] (TG-St) trat am 1. Jänner 1995 in Kraft. Das Transportgesetz-Luft[69] (TG-Luft) trat am 1. Jänner 1997 und das Transportgesetz-Eisenbahn[70] (TG–Eisenb) trat am 1. April 1998 in Kraft.
Durch das TG-St wurde das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport umgesetzt und es war das Ziel durch dieses Gesetz die Gefahren für die Tiere und für die anderen Verkehrsteilnehmer zu minimieren.[71]

Es war das Ziel, „*auf natürliche Verhaltensweisen und Bedürfnisse der Tiere einzugehen und darauf so weit wie möglich Rücksicht zu nehmen*".[72] Als zusätzliches Ziel wurde in den Materialien die Herstellung von Wettbewerbsgleichheit genannt.[73]

Das TG-St beabsichtigte aber nicht die Umsetzung der RL 91/628/EWG[74], obwohl die Beitrittsverhandlungen mit Österreich zu diesem Zeitpunkt schon sehr weit fortgeschritten waren. Grund für diese Annahme liefert das Vorblatt zu den Erläuterungen der RV, da sich dort nur die falsche Aussage befindet, dass die EG selbst Vertragspartei des Tiertransportübereinkommens des Europarates sei und in den gemeinschaftlichen Tiertransportvorschriften weitgehend die Bestimmungen dieses Abkommens übernommen werden würden.[75] Weiters war der österreichische Gesetzgeber der Meinung, dass das TG-St EG-konform war. Warum dies aber nicht so war, wird im Folgenden kurz erläutert. Weiters ist nicht verständlich, warum es nicht auch das Ziel des TG-St war, die RL 91/628/EWG umzusetzen, da der Beitritt Österreichs zur EU kurz bevorstand.[76]

---

[66] TSchG BGBl 2004/118
[67] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I[2] 18.
[68] TG-St BGBl 1994/411
[69] TG-Lu BGBl 1996/152
[70] TG-Eisb BGBl I 1998/43
[71] *Randl*, Das Recht der Tiere und der Landwirtschaft III - Der Schutz von Tieren beim Transport (2003) 126f.
[72] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 127f.
[73] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 128.
[74] RL 91/628/EWG des Rates vom 19.11.1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG ABl L 1991/340, 17
[75] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 128.
[76] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 128.

2. Die Gemeinschaftsrechtswidrigkeit des § 5 Abs 2 TG-St

Die umstrittenste Regelung normierte § 5 Abs 2 TG-St. Diese enthielt besondere Bestimmungen für Schlachttiere:
Schlachttiertransporte durften nur bis zum nächstgelegenen geeigneten inländischen Schlachthof durchgeführt werden. Sofern bei Einhaltung bestimmter Vorschriften eine Gesamtdauer von sechs Stunden und eine Gesamtstrecke von 130 km nicht überschritten wurde, war es zulässig, einen Schlachttiertransport durchzuführen; die Autobahnkilometer zählten dabei nur zur Hälfte. Die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung für die Überschreitung der Zeit bzw. der Entfernung zu erlangen, gab es nicht.[77]
Das bedeutete, dass Schlachttiere maximal 6 Stunden transportiert und dabei höchstens 130 km zurückgelegt werden durften. Die Verpflichtung, zum nächstgelegenen **inländischen** Schlachthof zu fahren, war durch diese Vorschrift aber nicht gerechtfertigt.

Man ging davon aus, dass bei einem Transport zum Schlachthof eine Distanz von 100 – 150 km nicht überschritten werden musste. Dies traf auch auf kleine Unternehmen, die sich weder am EU-Binnenmarkt noch am Weltmarkt beteiligten, zu. Tatsächlich wurden und werden Schlachttiere aber quer durch Europa transportiert. Abgesehen davon, werden Tiere häufig in den Mittelmeerländern auf Schiffe umgeladen, um weiter in den nahen Osten oder nach Nordafrika gebracht zu werden, um dort geschächtet zu werden.[78]

In Anbetracht des unmittelbar bevorstehenden EU-Beitritts war diese eingeschränkte Sichtweise schon überholt, bevor das TG-St in Kraft trat.[79]

Der österreichische Gesetzgeber rechtfertigte diese Bestimmung damit, dass sie im Rahmen der vorzunehmenden Interessensabwägung einerseits für einen effektiven Schutz der Tiere vor unnötiger Stressbelastung und Erschöpfungszuständen und andererseits für die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer unumgänglich sei.[80]

[77] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 144f.
[78] Ebenda 145.
[79] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 145.
[80] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 145.

Durch diese Bestimmungen ergaben sich hauptsächlich drei Probleme:

1. Mangelnde Strafbarkeit der ausländischen Transportunternehmer (Anweisung an den Lenker kommt oft aus dem Ausland)

In Verbindung mit dem Beitritt Österreichs zur EU:

2. Einschränkung des Grundrechts auf Erwerbsfreiheit (nächstgelegener Schlachthof – unternehmerische Dispositionsmöglichkeit geschmälert bzw. ausgeschlossen)
3. Widerspruch mit der Warenverkehrsfreiheit (Einfuhr-, Ausfuhr,- und Durchführungsverbote)

Ad. 1 Mangelnde Strafbarkeit eines ausländischen Unternehmers:

1.1. Erkenntnis im Fall „Huber“:

Huber ist ein deutscher Transportunternehmer, der zur Zahlung mehrerer Geldstrafen verurteilt wurde, da er die Höchstdauer der Transportzeiten und die erlaubte Strecke mehrmals überschritten hatte. Die Tiere waren zwischen 18 und 24 Stunden unterwegs und hatten dabei eine Strecke von 600 – 1.200 km zurückgelegt[81]. Ob die Bescheide mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang standen, wurde nicht überprüft, sondern nur die Vorgaben des österreichischen Verwaltungsstrafrechts. Gemäß § 2 Abs 1 VStG[82] sind aber nur im Inland begangene Verwaltungsstraftaten strafbar. Sind keine Sonderbestimmungen anzuwenden, gilt das Territorialitätsprinzip. Da Huber den Transport von seinem Unternehmenssitz in Deutschland aus durchführen ließ, hatte dieser nicht in Österreich gehandelt und war somit nicht strafbar.[83]

Auch das zweite Kriterium gemäß § 2 Abs 2 VStG lag nicht vor. Der Eintritt des Erfolges im Inland, setzt ein Erfolgsdelikt voraus, dies aber verneinte der VwGH bezüglich Übertretungen gem § 5 Abs 2 TG-St. (Hier handelt es sich um ein Tätigkeitsdelikt, es kommt auf das Tatbild ohne menschliches Verhalten ohne Rücksicht auf einen Erfolg an). Daher konnte kein ausländischer Frächter wegen einer Verletzung des § 5 Abs 2 TG-St bestraft werden.[84]

Ad.2. Einschränkung des Grundrechts auf Erwerbsfreiheit:

---

[81] VwGH 11.12.1996, 96/03/0251 und *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 146.
[82] VStG BGBl 1991/52
[83] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 146f.
[84] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 147.

Die Einschränkung war gegeben, da durch die Bestimmung die unternehmerische Dispositionsmöglichkeit, welcher Schlachthof angefahren werden soll, geschmälert bzw. verhindert wurde.[85]

Ad.3. Widerspruch mit der Warenverkehrsfreiheit:

In diesem Fall ging es um die Einschränkung, dass Transporte nur bis zum nächstgelegenen inländischen Schlachthof durchgeführt werden durften. Einschränkungen des freien Warenverkehrs (gem Art 36 AEUV) sind nur dann zulässig, wenn sie zur Zielerreichung erforderlich und verhältnismäßig sind. Die Verpflichtung, die Tiere nur bis zum nächstgelegenen inländischen Schlachthof zu bringen, hielt dieser Prüfung allerdings nicht stand.[86]

3.1. Erkenntnis im Fall „Monsees“:

Im Fall „Monsees“ wurde die Gemeinschaftswidrigkeit von § 5 Abs 2 TG-St vom EuGH bestätigt.

Der LKW des Transportunternehmers Monsees war (1995) mit 31 Stieren beladen unterwegs nach Istanbul, wo sie zur Schlachtung bestimmt waren. Bei der Grenzkontrollstelle Arnoldstein stellte die Behörde fest, dass der LKW bereits über 23 Stunden unterwegs war und die zurückgelegte Strecke weit mehr als 300 km betrug, somit wurde gegen § 5 Abs 2 iVm § 16 Abs 3 Z 4 verstoßen. Es wurde eine Geldstrafe und eine Ersatzfreiheitsstrafe verhängt, weil der Transportunternehmer die Tiere nicht bis zum nächstgelegenen inländischen Schlachthof transportierte. Beim VwGH wurde das Verfahren schließlich ausgesetzt und dem EuGH zur Vorabentscheidung vorgelegt, ob die Bestimmungen über den freien Warenverkehr so auszulegen seien, dass sie einen Mitgliedstaat daran hindern, eine Vorschrift wie § 5 Abs 2 zu normieren[87]. Der EuGH stellte fest, dass durch § 5 Abs 2 die Durchfuhr internationaler Straßentransporte von Schlachttieren in Österreich nahezu unmöglich ist, und dass zum Schutz der Tiere auch Maßnahmen gewählt hätten werden können, die den freien Warenverkehr weniger eingeschränkt hätten.[88]

---

[85] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 146.
[86] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 150.
[87] EuGH 11.05.1999, C-350/97, Monsees/UVS Kärnten, Slg. 1999, I-2921.
[88] Pressemitteilung Nr. 30/99 - Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache C-350/97 http://curia.europa.eu/de/actu/communiques/cp99/aff/cp9930de.htm (Stand 28.4.2011)

Der EuGH stellte somit fest, dass die Bestimmungen hinsichtlich Transporthöchstdauer, Höchstwegstrecke und Transport bis zum nächstgelegenen Schlachthof Maßnahmen mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung sowohl der Einfuhr, als auch der Ausfuhr darstellen, die verboten sind. Dadurch wurde § 5 Abs 2 TG-St für unzulässig im Sinne des Gemeinschaftsrechts erklärt. Rein rechtlich stimmt dieses Ergebnis, „menschlich gesehen" hätte § 5 Abs 2 den Tieren mehr gedient.[89]

Formell außer Kraft getreten ist das TG-St, das TG-Lu und das TG-Eisb erst mit dem In-Kraft-treten des Tiertransportgesetzes 2007.

III. Historische Entwicklung der Tiertransportgesetzgebung in Österreich ab 2007 – Das Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007)

Das Tiertransportgesetz 2007[90], im folgenden TTG genannt, ersetzte – wie bereits oben erwähnt – das TG-St, das TG-Lu und das TG-Eisb und trat am 1. August 2007 in Kraft. Das TTG enthält Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen bezüglich der Verordnung 1/2005 (VO 1/2005). Die VO 1/2005 erlangte ihre Geltung am 5. Jänner 2007.

Da die Verordnung schon 2005 veröffentlicht wurde, hatte Österreich zwei Jahre Zeit die notwendigen Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen zu erlassen, aber erst nach Übergang der Zuständigkeit in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend 2007, wurde begonnen, an den dringend notwendigen Bestimmungen zu arbeiten. Am 27. März 2007 wurde der Entwurf einer Regierungsvorlage für das neue Tiertransportgesetz in Begutachtung geschickt. Am 5. Juli 2007 wurde das Gesetz im Nationalrat beschlossen und trat am 1. August 2007 in Kraft.[91]

[89] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 151f.
[90] TTG BGBl I 2007/54
[91] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz mit EU-Bestimmungen, Tiertransportgesetz 2007, Erläuterungen und zahlreichen Anmerkungen (2007) 17.

IV. Historische Entwicklung der Tiertransportgesetzgebung auf Europäischer Ebene

1. Entwicklung der Tiertransportgesetzgebung auf europäischer Ebene

1.1. Der Europarat

1.1.1. Das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport

Am 20. Februar 1971 trat das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim Transport in Kraft. Das Übereinkommen wurde 1968 vom Europarat beschlossen und am 19. Dezember 1969 wurde es auch von Österreich unterzeichnet. Für Österreich trat das Übereinkommen am 15. März 1974 in Kraft.[92]
In der Präambel zum Tiertransportübereinkommen wurde festgehalten, dass es ein Ziel des Europarates sei, zwischen den Mitgliedstaaten eine größere Einheit herbeizuführen, um *„jene Ideale und Grundsätze zu schützen und zu verwirklichen, die ihr gemeinsames Erbe bilden“.*[93] Aufgrund dieser Aussage des Europarates kann man davon ausgehen, dass er den Schutz von Tieren als eines dieser Ideale bzw. Grundsätze, die das Erbe der Mitgliedstaaten bilden, anerkennt. Das Übereinkommen zielte darauf ab, die Tiere während des Transports so weit wie möglich vor Leiden zu bewahren.[94]
Laut *Randl* wurde das Übereinkommen von den Staaten „*einzig und allein aus dem Grund unterzeichnet, Tieren, die den Strapazen eines Transportes ausgesetzt sind, unnötige Leiden und Verletzungen zu ersparen“.*[95] Dieser Ansicht ist auch zu folgen, da in den Erwägungsgründen des Abkommens ausdrücklich der Wunsch festgehalten wurde, Tiere vor Leiden bewahren zu wollen.[96]
Bezüglich der Durchführung des Übereinkommens hat der Europarat Empfehlungen abgegeben.

[92] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 28.
[93] Europäisches Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport BGBl 1973/597
[94] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 29.
[95] Ebenda 30.
[96] Präambel des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport.

Als weitere Tierschutzübereinkommen des Europarates sind zu nennen:

- Das Europäische Übereinkommen vom 10.3.1979 zum Schutz von Tieren in landwirtschaftlichen Tierhaltungen BGBl II 2011/84;
- Das Europäische Übereinkommen vom 10.5.1979 über den Schutz von Schlachttieren;
- Das Europäische Übereinkommen vom 18.3.1986 zum Schutz der für Versuche und andere wissenschaftliche Zwecke verwendeten Wirbeltiere und
- das Europäische Übereinkommen vom 13.11.1987 zum Schutz von Heimtieren.

1.2. Die Europäische Union

1.2.1. Vertrag von Maastricht 1992

In der Schlussakte zum Vertrag von Maastricht 1992 befinden sich von der Konferenz der Regierungsvertreter 33 Erklärungen zu verschiedenen Themen. Die 24. Erklärung befasst sich mit Tierschutz. Diese Erklärung ist auf Initiative Deutschlands und Großbritanniens beschlossen worden. In dieser Erklärung werden das „*Europäische Parlament, der Rat, die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert, bei der Ausarbeitung und Durchführung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften in den Bereichen Gemeinsame Agrarpolitik, Verkehr, Binnenmarkt und Forschung den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung zu tragen*“. Diese Erklärung war allerdings nicht Bestandteil des EGV, sie wurde gemäß Art 31 Abs 2 WVK lediglich als Interpretationshilfe herangezogen.[97]
Politisch betrachtet zeigt diese Erklärung, dass nun auch die Gemeinschaft beginnt, die Notwendigkeit des Tierschutzes anzuerkennen.

1.2.2. Amsterdamer Vertrag

Der Vertrag von Amsterdam trat am 1. Mai 1999 in Kraft. Der Vertrag beinhaltete ein besonderes „*Protokoll (Nr.33) über den Tierschutz und das Wohlergehen der Tiere*“. In dieser Erklärung wurden neue Grundregeln für Maßnahmen der Gemeinschaft festgehalten.[98] Durch dieses Protokoll wurden Tiere als fühlende Wesen anerkannt und die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten verpflichteten sich bei der Festlegung

[97] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 49.
[98] http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/policy/index_de.htm (22.4.2011)

und Durchführung der Politiken, den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung zu tragen.[99]

Gemäß Art 311 EGV ist dieses Protokoll Bestandteil des Vertrages und somit rechtsverbindlich. Es wurde im Protokoll der Wunsch von den Vertragsparteien festgehalten, dass eine Verbesserung des Tierschutzes und das Wohlergehen der Tiere als fühlende Wesen sichergestellt sein soll.

Weiters werden in diesem Protokoll aber auch die Grenzen der Rechtssetzungskompetenz festgehalten: „*Bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Gemeinschaft in den Bereichen Landwirtschaft, Verkehr, Binnenmarkt und Forschung tragen die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung; sie berücksichtigen hierbei die Rechts- und Verwaltungsvorschriften und die Gepflogenheiten der Mitgliedstaaten insbesondere in Bezug auf religiöse Riten, kulturelle Traditionen und das regionale Erbe".*[100]
Hierzu führte die Generaldirektion Gesundheit und Verbraucherschutz der Europäischen Kommission aus, dass Tierschutzangelegenheiten wie zB Misshandlung von Tieren, Verwendung von Tieren für Wettkämpfe, kulturelle oder sportliche Veranstaltungen wie Stierkämpfe, etc., weiterhin in die ausschließliche Zuständigkeit der nationalen Regierungen fallen. Das bedeutete, dass spezielle Tierschutzgesetze weiterhin in die ausschließliche Kompetenz der Mitgliedstaaten gefallen sind.[101],[102]
Dieses Protokoll hatte, obwohl es eine Nebenurkunde des EGV war, den Rang des Primärrechts und war daher wie eine Vertragsbestimmung anzuwenden. Ein Verstoß gegen dieses Protokoll stellte somit eine Vertragsverletzung dar.[103]

Eine eigene Kompetenzgrundlage schuf das Protokoll nicht. Es hielt nur fest, dass die Organe der Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei der Erzeugung und bei der Vollziehung von Vorschriften im Rahmen der Landwirtschaft, des Verkehrs, des

[99] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 49f.
[100] Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Protokoll (Nr. 33) über den Tierschutz und das Wohlergehen der Tiere, ABl C 1997/230, 173.
[101] Zum Beispiel: Stierkämpfe in Spanien, Frankreich,...
[102] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 50.
[103] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 50.

Binnenmarktes sowie der Forschung die Pflicht hatten, den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung zu tragen.[104]
Trotzdem ist die EU gezwungen, sich mit tierschutzrechtlichen Fragen zu beschäftigen, da sie oft mit wirtschaftlichen und handelspolitischen Aspekten zusammenhängen.
Aus diesem Grund gibt es besonders im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Nutztieren eine Reihe von EU-Vorschriften, die dem Schutz der Nutztiere dienen,
etwa die RL 98/58/EG[105] des Rates vom 20. Juli 1998 über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere, die RL 91/629/EWG[106] des Rates vom 19. November 1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Kälbern oder die RL 91/630/EWG[107] des Rates vom 19. November 1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen.

Die erste Richtlinie, die den Schutz von Tieren beim Transport zum Inhalt hatte, wurde 1991 erlassen.[108]

1.2.3. Vertrag von Lissabon

Der Vertrag von Lissabon führt zur Verschmelzung von EG und EU zur europäischen Union, der Rechtspersönlichkeit verliehen wird. Der Begriff Gemeinschaft wird durch den Begriff Union ersetzt. Da an der Rechtspersönlichkeit der EU noch immer gezweifelt wurde, ist dieses Problem nunmehr behoben, und die EU kann völkerrechtliche Verträge abschließen. Obwohl sie auch schon vorher einige völkerrechtliche Verträge in eigenem Namen abgeschlossen hat. Weiters wird das Drei – Säulen – Modell aufgegeben, die erste Säule – bestehend aus dem Binnenmarkt und den EG-Politiken wird mit der zweiten Säule – bestehend aus der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik – und der dritten Säule – bestehend aus der Polizeilichen und Justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen – vereint.[109]

---

[104] *Randl,* Der Schutz von Tieren beim Transport 51.
[105] RL 98/58/EG des Rates vom 27.7.1998 über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere, ABl L 1998/221, 23.
[106] RL 91/629/EWG des Rates vom 19.11.1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Kälbern, ABl L 1991/340, 28.
[107] RL 91/630/EWG des Rates vom 19.11.1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen, ABl L 1991/340, 33.
[108] RL 91/628/EWG des Rates vom 19.11.1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der RL 90/425/EWG und 91/496/EWG, ABl L 1991/340, 17.
[109] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] (2010) 51.

Der Vertrag über die Europäische Union (EUV) und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)[110] bilden die Verträge, auf die sich die Union stützt. Sie sind rechtlich gleichrangig (Art 1 Abs 2 AEUV).

Wichtig für den Bereich des Tierschutzes und somit auch für den Bereich des Tiertransportrechts ist Art 13 AEUV, da mittlerweile der Schutz der Tiere ausdrücklich in Art 13 AEUV genannt ist. Dort heißt es, dass *„bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union in den Bereichen Landwirtschaft, Fischerei, Verkehr, Binnenmarkt, Forschung, technologische Entwicklung und Raumfahrt tragen die Union und die Mitgliedstaaten den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung; sie berücksichtigen hierbei die Rechts- und Verwaltungsvorschriften und die Gepflogenheiten der Mitgliedstaaten insbesondere in Bezug auf religiöse Riten, kulturelle Traditionen und das regionale Erbe“.*

Erwähnenswert ist an dieser Stelle die Einführung eines neuen Petitionsverfahrens durch den Vertrag von Lissabon, die Bürgerinitiative. Durch dieses Verfahren erhalten die Bürger die Möglichkeit direkten Einfluss auf die EU-Politik zu nehmen.[111] Wird die Bürgerinitiative von mindestens einer Million Bürger aus verschiedenen Mitgliedsstaaten unterschrieben, so wird die Kommission dadurch aufgefordert, einen entsprechenden Vorschlag im Rahmen der Zuständigkeitsbereiche der Europäischen Union zu präsentieren und vorzulegen.[112]
Im Bereich der Tiertransporte wurde eine Bürgerinitiative durch den sozialdemokratischen Europaabgeordneten aus Dänemark, Dan Jorgensen, und der Direktorin des Vereins Animals´ Angels, Christa Blanke, initiiert. Bis Oktober 2011 wollen die beiden Organisatoren eine Million Unterschriften sammeln. Das Ziel der Bürgerinitiative ist, dass lebende Tiere, die entweder für die Mast oder für die Schlachtung bestimmt sind, höchstens acht Stunden transportiert werden dürfen.[113]

---

[110] AEUV und EUV, ABl C 2008/115, 1
[111]: http://ec.europa.eu/news/eu_explained/091201_de.htm (Stand 28.4.2011)
[112]: http://ec.europa.eu/news/eu_explained/091201_de.htm (Stand 28.4.2011)
[113] http://www.8hours.eu (Stand 28.4.2011)

1.2.3.1. Die Verankerung des Tierschutzes im Vertrag von Lissabon

Schon bisher konnte die Union Tierschutzregelungen erlassen, allerdings nur in wirtschaftsnahen Bereichen, wie zB im Bereich der Landwirtschaft oder des Binnenmarktes. In anderen Bereichen – z.B. die Heimtierhaltung – hatte die Union bisher nicht die Kompetenz Tierschutzbestimmungen zu erlassen. Das frühere Protokoll über den Tierschutz und das Wohlergehen der Tiere war zwar als Protokoll auch Teil des Primärrechts, es wurde aber von der Literatur nur als „*Regelungsrahmen zweiter Klasse für das Tierschutzanliegen*" bezeichnet.[114]

Seit dem Vertrag von Lissabon ist der Schutz der Tiere aber nun – wie schon oben erwähnt - ausdrücklich in Art 13 AEUV genannt.

Durch die Aufnahme des Art 13 wurde nun der Tierschutz „*sichtbar*" im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankert.[115]

Es handelt sich aber bei Art 13 AEUV nur um eine „beschränkte Querschnittsmaterie", da nicht alle Kompetenzen der Union erfasst sind, sondern nur die explizit aufgezählten Materien Landwirtschaft, Fischerei, Verkehr, Binnenmarkt, Forschung, technologische Entwicklung und Raumfahrt. Eine eigene Kompetenzbestimmung stellt Art 13 nach herrschender Lehre nicht da. Sie ist vielmehr der Ansicht, dass Art 13 eine authentische Interpretation des Primärrechts darstellt und eine Annexmaterie ist, aufgrund derer in den sieben genannten Bereichen tierschutzrechtliche Bestimmungen durch die Union erlassen werden können. In allen anderen Bereichen ist die Union nicht berechtigt Tierschutzbestimmungen aufgrund des Art 13 AEUV zu erlassen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass tierschutzrechtliche Bestimmungen nur aufgrund der Kompetenzen erlassen werden, über die die Union in den sieben genannten Bereichen verfügt, ausschlaggebend ist hierbei jeweils der Umfang der Hauptkompetenz.[116]

2. Der Weg zur VO 1/2005

Mit der Richtlinie 91/628/EWG vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport hat der Rat Vorschriften erlassen, „*um die technischen Hemmnisse*

---

[114] *Budischowsky* Art. 13 – 15 in *Mayer,* Kommentar zu EUV und AEUV unter Berücksichtigung der österreichischen Judikatur und Literatur (2010) 97.Lieferung 4.

[115] *Budischowsky* Art. 13 – 15 in *Mayer,* Kommentar zu EUV und AEUV unter Berücksichtigung der österreichischen Judikatur und Literatur (2010) 97.Lieferung 4.

[116] *Budischowsky* Art. 13 – 15 in *Mayer,* Kommentar zu EUV und AEUV unter Berücksichtigung der österreichischen Judikatur und Literatur (2010) 97.Lieferung 6f.

im Handel mit lebenden Tieren zu beseitigen und das reibungslose Funktionieren der jeweiligen Marktorganisationen sowie den angemessenen Schutz der betroffenen Tiere zu gewährleisten".[117]

Die ursprüngliche Fassung der RL 91/628/EG enthielt keine Beschränkung der Transportdauer. Diesbezügliche Beschränkungen enthielt erst die RL 95/29/EG[118] des Rates vom 29. Juni 1995.

Gemäß der RL 91/628/EWG mussten die Mitgliedstaaten einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat erstellen, in denen sie über ihre Erfahrungen, die sie seit der Umsetzung der RL 95/29/EWG des Rates vom 29. Juni 1995 zur Änderung der RL 91/628/EWG gemacht haben, berichteten. Aufgrund dessen hat die Europäische Kommission empfohlen, das Gemeinschaftsrecht in diesem Bereich zu aktualisieren.[119]

Die Richtlinie ist für jeden Mitgliedstaat zwar hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt aber den innerstaatlichen Stellen die Wahl und Form der Mittel, um dieses Ziel zu erreichen (Art 288 AEUV). Die Richtlinie dient nur der Koordinierung der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, nicht aber der Schaffung von EU-weit einheitlichem Recht. Genau aus diesem Grund kam es zu einigen Schwierigkeiten aufgrund der unterschiedlichen Umsetzungen in den nationalen Gesetzen der Mitgliedstaaten. Es kam zu Vollzugsdefiziten und vielen Möglichkeiten, die Vorschriften zu umgehen.[120]

Um diesen Umständen entgegenzuwirken, wurde am 5. Jänner 2005 die VO 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen (sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO 1255/97) erlassen. Auf dieser Grundlage trat am 1. August 2007 das neue TTG 2007 in Österreich in Kraft. Im TTG 2007 sind Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen bezüglich der VO 1/2005 zu finden, da die VO die Mitgliedstaaten zu ergänzenden bzw. konkretisierenden Vorschriften verpflichtet.[121]

---

[117] Abs 2 der Erwägungsgründe der VO 1/2005.
[118] RL 95/29/EG des Rates vom 29.6.1995 zur Änderung der RL 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport, ABl L 1995/148, 52
[119] Abs 3 der Erwägungsgründe der VO 1/2205.
[120] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 15.
[121] Bundesministerium für Gesundheit, Tierschutz beim Tiertransport, Kontrollplan für das Jahr 2009, 4.

Am 19. Juni 2001 wurde die Europäische Kommission durch den Rat aufgefordert Vorschläge auszuarbeiten, die geeignet sind, dafür Sorge zu tragen, dass die bestehenden Rechtsvorschriften wirksam angewandt werden und darüber hinaus eine strenge Überwachung dieser Vorschriften möglich ist. Weiters war es das Ziel *„neue Initiativen zur Verbesserung des Schutzes und der artgerechten Behandlung der Tiere wie auch der Verhinderung des Ausbruchs und der Ausbreitung von Tierseuchen ins Auge zu fassen“* und, dass *„zum Schutz der Gesundheit der Tiere während und nach dem Transport strengere Vorschriften eingeführt werden, um den Tieren Schmerzen und Leiden zu ersparen“.*[122]

Am 13. November 2001 forderte das Europäische Parlament die Kommission auf, Vorschläge zum Schutz der landwirtschaftlichen Nutztiere zu erarbeiten, um sicherzustellen, dass der zuständige wissenschaftliche Ausschuss zur Dauer von Tiertransporten befragt wird, weiters um sicherzustellen, dass es ein einheitliches Muster für einen europäischen Zulassungsnachweis für Transportunternehmer geben wird und dass die Transportpläne für lange Beförderungen harmonisiert werden. Abgesehen davon sollte sichergestellt werden, dass alle Personen, die während des Transportes die Tiere betreuen bzw. mit ihnen umgehen einen entsprechenden Lehrgang zur Befähigung absolvieren müssen. An den Grenzkontrollstellen sollte im übrigen genau kontrolliert werden, unter welchen Bedingungen die Tiere transportiert werden.[123]

Am 11. März 2002 gab der wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz eine Stellungnahme zum Schutz von Tieren beim Transport ab. Durch diese Stellungnahme sollte sichergestellt werden, dass bei der Änderung des Gemeinschaftsrechts die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt werden, wobei allerdings darauf geachtet wurde, dass diese neuen Erkenntnisse auch in nächster Zukunft effektiv umgesetzt werden können.[124]

[122] Abs 6 Erwägungsgründe zur VO 1/2005
[123] Abs 7 Erwägungsgründe zur VO 1/2005
[124] Abs 8 Erwägungsgründe zur VO 1/2005

Die VO 1/2005[125] wurde am 22. Dezember 2004 erlassen und gilt seit 1. Jänner 2005.

V. Rechtsquellen

Rechtsquellen des Tiertransports finden sich im

- Völkerrecht, im
- Unionsrecht und im
- innerstaatlichen Recht.

1. Das Primäre Völkerrecht

In diesen Bereich fallen alle bilateralen und multilateralen Übereinkünfte und Verträge im Sinne von Art 38 Abs 1 lit a – c des Status des Internationalen Gerichtshofes. Primäres Völkerrecht wird von souveränen Mächten unmittelbar erzeugt. Dazu zählen rechtsbegründende Verträge, völkerrechtliches Gewohnheitsrecht und die allgemein anerkannten Rechtsgrundsätze, die im innerstaatlichen Recht verankert sind.[126]
Weiters werden anerkannte Lehrmeinungen und Entscheidungen des Internationalen Gerichtshofes als Auslegungshilfe für bereits existierende Völkerrechtsnormen herangezogen.

1969 hat Österreich das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim Transport unterzeichnet.[127] Bei diesem Abkommen handelt es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag im Sinne des IGH-Statuts. Erarbeitet hat dieses Übereinkommen der Europarat.

2. Das sekundäre Völkerrecht

Supranationales Recht sind die von den Organen der internationalen Organisationen erlassenen Normen. Rechtssetzungskompetenz erhalten diese Organisationen durch völkerrechtliche Verträge.[128] Im Tiertransportrecht sind besonders die von der

---

[125] VO 1/2005 des Rates vom 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO (EG) 1255/97, ABl L 2005/3, 1
[126] *Fischer/Köck,* Völkerrecht – Das Recht der universellen Staatengemeinschaft[6] (2004) 33.
[127] Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim Transport vom 10.3.1976, BGBl 1973/597
[128] *Fischer/Köck,* Völkerrecht[6] 33.

europäischen Union ergangenen Richtlinien, Verordnungen und Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) von Bedeutung.

Empfehlungen hat der Europarat in Bezug auf den Transport von Pferden (17.9.1987), Rindern (15.1.1990), Schweinen (22.9.1988), Geflügel, Schafe und Ziegen (21.2.1990) abgegeben.

3. Das Unionsrecht

3.1.Das primäre Unionsrecht

3.1.1. Geschriebenes Unionsrecht

In den primären Teil des Unionsrechts fällt jenes Recht, das unmittelbar von den Mitgliedstaaten geschaffen wurde, hierzu zählen die Gründungsverträge mit ihren Anhängen und die von den Mitgliedstaaten zu ihrer Änderung und Ergänzung geschlossenen Verträge und die Beitrittsverträge.[129]

3.1.2. Ungeschriebenes Unionsrecht

In diesen Bereich fallen die allgemeinen Rechtsgrundsätze, die auch zur Auslegung des Unionsrechts benützt werden und zur Lückenschließung herangezogen werden können.[130] Auch das Gewohnheitsrecht wird dem ungeschriebenen Unionsrecht zugeordnet.[131]

3.2. Das sekundäre Unionsrecht

Das sekundäre Unionsrecht beinhaltet die von den Unionsorganen erlassenen Rechtsakte, es handelt sich also um jenes Recht, dass von den Organen aufgrund der Verträge geschaffen wurde. In den Gründungsverträgen finden sich jeweils Kataloge, welche Rechtsakte für die Gemeinschaft vorgesehen sind.[132]

---

[129] *Beutler/Bieber/Pipkorn/Streil,* Die Europäische Gemeinschaft – Rechtsordnung und Politik[3] (1987) 173; *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[3] 69.
[130] *Beutler/Bieber/Pipkorn/Streil,* Die Europäische Gemeinschaft[3] 174.
[131] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 75; *Schweizer/Hummer/Obwexer,* Europarecht – Das Recht der Europäischen Union (2007) 65.
[132] Vgl Art 288 AEUV und *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 70.

3.3. Ursache für unionsrechtliche Rechtsvorschriften im Bereich des Tiertransportrechts

Wie schon oben erwähnt, werden auf europäischer Ebene zahlreiche Rechtsvorschriften, die den Bereich des Tierschutzes und auch den Bereich des Tiertransports betreffen, erlassen. Dies ist damit zu erklären, dass Tiertransporte oftmals grenzüberschreitend stattfinden und somit auch den grenzüberschreitenden Handel berühren. Auch die Ein- und Ausfuhr aus bzw in Drittländer ist im Tiertransportrecht relevant. Innerhalb der EU gilt das Gebot der Warenverkehrsfreiheit (Art 34 AEUV) und das Verbot von Binnenzöllen (Art 30 AEUV). Auch legt der Rat einen gemeinsamen Zolltarif fest (Art 31 AEUV).

3.4. Wichtige Rechtsquellen für den Transport von Tieren

Auf europäischer Ebene gibt es eine Vielzahl von Vorschriften, die beim Transport von Tieren zu beachten sind. Die Verordnung 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen ist auf europäischer Ebene momentan die wichtigste Rechtsquelle. Sie bildet auch die Rechtsgrundlage für das österreichische Tiertransportrecht.

Weitere relevante Rechtsquellen auf europäischer Ebene sind:

- VO 1255/97/EG des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftsrechtlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der RL 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABl L 1997/174, 1;
- VO 639/2003 der Kommission vom 9. April 2003 mit Durchführungsbestimmungen zur VO 1254/1999 des Rates hinsichtlich des Schutzes lebender Rinder beim Transport als Voraussetzung für die Gewährung von Ausfuhrerstattungen, ABl L 2003/93, 10;
- VO 998/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über Veterinärbedingungen für die Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken und zur Änderung der RL 92/65/EWG des Rates, ABl L 2003/146, 1;
- VO 853/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 mit spezifischen Hygienevorschriften für Lebensmittel tierischen Ursprungs, ABl L 2004/139, 55;

- VO 599/2004 der Kommission vom 30. März 2004 zur Festlegung einheitlicher Musterbescheinigungen und Kontrollberichte für den innergemeinschaftlichen Handel mit Tieren und Erzeugnissen tierischen Ursprungs, ABl L 2004/94, 44
- VO 504/2008 der Kommission vom 6. Juni 2008 zur Umsetzung der RL 90/426/EWG und 90/427/EWG des Rates in Bezug auf Methoden zur Identifizierung von Equiden, ABl L 2008/149, 3;
- RL 64/432/EWG des Rates vom 26. Juni 1964 zur Regelung viehseuchenrechtlicher Fragen beim innergemeinschaftlichen Handelsverkehr mit Rindern und Schweinen, ABl 1964/121, 1977;
- RL 89/608/EWG des Rates vom 21. November 1989 betreffend die gegenseitige Unterstützung der Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit dieser Behörden mit der Kommission, um die ordnungsgemäße Anwendung der tierärztlichen und tierzuchtrechtlichen Vorschriften zu gewährleisten, ABl L 1989/351, 34;
- RL 90/427/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Festlegung der tierzüchterischen und genealogischen Vorschriften für den innergemeinschaftlichen Handel mit Equiden, ABl L 1990/224, 55;
- RL 91/496/EWG des Rates vom 15. Juli 1991 zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern eingeführten Tieren und zur Änderung der RL 89/662/EWG, 90/425/EWG und 90/675/EWG, ABl L 1991/268, 56;
- 91/629/EWG des Rates vom 19. November 1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Kälbern, ABl L 1991/340, 28;
- RL 91/630/EWG des Rates vom 19. November 1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen, ABl L 1997/340, 33;
- RL 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der RL 90/425/EWG und 91/496/EWG, ABl L 1991/340, 17;
- RL 92/65/EWG des Rates vom 13. Juli 1992 über die tierseuchenrechtlichen Bedingungen für den Handel mit Tieren, Samen, Eizellen und Embryonen in der Gemeinschaft sowie für ihre Einfuhr in die Gemeinschaft, soweit sie diesbezüglich nicht den spezifischen Gemeinschaftsregelungen nach Anhang A, Abschnitt I der RL 90/425/EWG unterliegen, ABl L 1992/268, 54;

- RL 95/29/EG des Rates vom 29. Juni 1995 zur Änderung der RL 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport, ABl L 1995/148, 52;
- RL 98/58/EG des Rates vom 20. Juli 1998 über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere, ABl L 1998/221, 23;
- 2003/623/EG - Entscheidung der Kommission vom 19. August 2003 über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen (TRACES), ABl L 2003/216, 58;

4. Das innerstaatliche Recht

4.1. Das Tierschutzgesetz (TSchG)

Ziel des geltenden Tierschutzgesetzes ist „*der Schutz des Lebens und des Wohlbefindens der Tiere aus der besonderen Verantwortung des Menschen für das Tier als Mitgeschöpf*“ (§ 1 TSchG).

Das TSchG gilt gemäß § 3 für alle Tiere. Nicht in den Geltungsbereich des TSchG, und somit nicht als Tier eingestuft, werden in der Außenwelt nicht lebensfähige Embryonen, in der Außenwelt nicht lebensfähige bebrütete Eier, Kulturen tierischer Zellen und gentechnisch veränderte Pflanzen, die tierische Gene enthalten. Tote Tiere sind dem Anwendungsbereich des TSchG entzogen.[133]

Das Tierschutzgesetz stellt keine Kodifikation des gesamten Tierschutzrechts dar. Risikobehaftete Angelegenheiten, wie Tierversuche oder Tiertransporte, werden in Spezialgesetzen behandelt. Fällt ein Sachverhalt nicht in den Anwendungsbereich eines der Spezialgesetze, unterliegt der Sachverhalt dem TSchG. Somit dient das TSchG hier als „Auffanggesetz“. Zum Beispiel ist nicht jeder Ortswechsel eines Tieres ein Tiertransport im Sinne der VO 1/2005 bzw des TTG 2007 und nicht jeder experimenteller Eingriff an Tieren stellt einen Tierversuch im Sinne des Tierversuchgesetzes dar.[134]

Wichtig für diese Arbeit ist vor allem § 11 TSchG. Er enthält Regelungen bezüglich Transporten von Tieren. § 11 TSchG kommt aber nur in jenen Transportfällen zur Anwendung, die nicht dem TTG, unterliegen. Dabei handelt es sich insbesondere um

[133] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 25f.
[134] Ebenda 26.

den Transport von Heimtieren, die ihre Besitzer auf einer privaten Reise begleiten, um Transporte ohne kommerziellen Zweck (Sportpferde) oder um Tierarten, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung oder des TTG fallen.[135] Das bedeutet, dass § 11 TSchG eine Auffangfunktion für Tatbestände all jener Transporte darstellt, die nicht in den Anwendungsbereich des TTG 2007 fallen. § 11 enthält Mindestanforderungen für die Beförderungen von Tieren, die durch VO zu konkretisieren sind.[136]

4.2. § 222 StGB – Tierquälerei

Im StGB befindet sich eine wichtige Bestimmung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren, § 222 beinhaltet das Verbot der Tierquälerei. Er lautet wie folgt:

„1.) *Wer ein Tier*

1. *roh misshandelt oder ihm unnötige Qualen zufügt,*
2. *aussetzt, obwohl es in der Freiheit zu Leben unfähig ist, oder*
3. *mit dem Vorsatz, dass ein Tier Qualen erleide, auf ein anderes Tier hetzt,*

ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

2.) Ebenso ist zu bestrafen, wer, wenn auch nur fahrlässig, im Zusammenhang mit der Beförderung mehrerer Tiere diese dadurch, dass er Fütterung oder Tränke unterlässt oder auf andere Weise längere Zeit hindurch einem qualvollen Zustand aussetzt.

3.) Ebenso ist zu bestrafen, wer ein Wirbeltier mutwillig tötet".[137]

Als Tatobjekte kommen bei § 222 Abs 1 Z 1 und Z 3 StGB und bei § 222 Abs 2 StGB nur Krusten- und Wirbeltiere in Betracht.[138] Bei § 222 Abs 1 Z 2 und bei § 222 Abs 3 StGB kommen als Tatobjekte nur Wirbeltiere in Betracht.[139]

§ 5 TSchG regelt ebenfalls das Verbot der Tierquälerei, allerdings ist in § 38 Abs 7 TSchG eine Subsidiaritätsklausel normiert. Gemäß § 38 Abs 7 TSchG liegt keine Verwaltungsübertretung vor, wenn die Übertretung des TSchG (oder eines aufgrund

---

[135] Das TSchG ist zum Beispiel auf folgende Tiertransporte anwendbar: Fahrten zum Tierarzt, Urlaubsreisen mit Heimtieren, Fahrten von Stallungen zu Verladeeinrichtungen innerhalb eines Mastbetriebs,...Vgl. hiezu auch *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht Band I^2 28.
[136] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 54.
[137] StGB BGBl 1974/60
[138] *Wonisch,* Tierquälerei 31, 33f.
[139] *Wonisch,* Tierquälerei 32f, 34.

dieses Gesetzes ergangenen Verwaltungsakte) auch den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden Handlung darstellt. Damit ein Tatbestand in die Zuständigkeit der Gerichte fällt, muss die Beeinträchtigung der Tiere erheblich sein (Erheblichkeitsschwelle).[140]

Der Grund für die Relevanz des § 5 TSchG und des § 222 StGB im Bereich des Tiertransports sei an dieser Stelle kurz vorgestellt:

4.2.1. Das Verhältnis zwischen § 11 TSchG, § 5 TSchG und § 222 StGB

Welche dieser Bestimmungen zur Anwendung kommt, richtet sich nach den Folgen der Rechtswidrigkeit der Tat: So ist es eine bloße verwaltungsrechtliche Strafbarkeit gemäß § 11 (iVm. § 38 Abs 3 TSchG), wenn der Gesetztesverstoß keine verpönten Folgen (Schmerzen, Leiden, Schäden oder schwere Angst) nach sich zieht. Treten die oben genannten Folgen jedoch auf, zieht dieses Tatbild die Anwendung des § 5 Abs 1 (iVm.§ 38 Abs 1 TSchG) anstelle des § 11 TSchG nach sich. Sind bei einem Tiertransport die Schmerzen, Leiden, Schäden oder schwere Angst durch Einwirkung von Temperatur, Witterung, Sauerstoffmangel oder Bewegungseinschränkung hervorgerufen, kommt § 5 Abs 2 Z 10 (iVm.§ 38 Abs 1 TSchG) zur Anwendung. Erst bei Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle fällt der Tatbestand unter § 222 Abs 1 Z 1 StGB und daher in die Zuständigkeit der Gerichte. Werden aber mindestens zwei Tiere im Zusammenhang mit einer Beförderung längere Zeit hindurch in einen qualvollen Zustand versetzt oder wird die Fütterung oder Tränke unterlassen wird die verwaltungsrechtliche Strafbarkeit auf jeden Fall durch § 222 Abs 2 StGB verdrängt.[141]

4.3. Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007)

Am 1. August 2007 trat das derzeit geltende Tiertransportgesetz in Kraft. Das TTG 2007[142] löste das Transportgesetz-Straße (TG-St), Transportgesetz-Luft (TG-Lu) und das Transportgesetz-Eisenbahn (TG-Eisb) ab. Das TTG 2007 enthält Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen bezüglich der VO 1/2005. Durch das TTG 2007 wird das Tiertransportwesen bundesweit einheitlich geregelt.[143] Im Laufe dieser Arbeit werden die einzelnen Bestimmungen aufgearbeitet.[144]

---

[140] *Wonisch,* Tierquälerei 151f.
[141] *Wonisch,* Tierquälerei 157f.
[142] TTG 2007 BGBl I 2007/54
[143] Vgl Tätigkeitsbericht 2008, MA 60 – Überwachung des TTG 2007.
[144] Zum Verhältnis der Strafbestimmungen des TTG 2007 und § 222 StGB siehe Teil 4 Kapitel XII.

4.4. Weitere nationale Rechtsquellen, die beim Tiertransport zu beachten sind

- BVO - Veterinärbehördliche Binnenmarktverordnung 2008, Verordnung des BM für Gesundheit, Familie und Jugend über das innergemeinschaftliche Verbringen von lebenden Tieren, Bruteiern, Samen, Eizellen, Embryonen und Gameten, sowie veterinärpolizeiliche Bestimmungen über das innergemeinschaftliche Verbringen von Waren und Gegenständen, BGBl II 2008/473;
- VEVO - Veterinärbehördliche Einfuhrverordnung 2008 Verordnung des BM für Gesundheit, Familie und Jugend über die veterinärbehördliche Grenzkontrolle von Tieren, Waren und Gegenständen, BGBl II 2008/474;
- TT-AusbVO Tiertransport – Ausbildungsverordnung, BGBl II 2008/92;
- 1.TierhaltungsVO - Verordnung des BM für Gesundheit und Frauen über die Mindestanforderungen zur Haltung von Pferden und Pferde-artigen, Schweinen, Rindern, Schafen, Ziegen, Schalenwild, Lamas, Kaninchen, Hausgeflügel, Straußen und Nutzfischen, BGBl II 2004/485;
- Tierschutz-Schlachtverordnung Verordnung des BM für Gesundheit und Frauen über den Schutz von Tieren bei der Schlachtung oder Tötung, BGBl II 2004/488;
- Rinderkennzeichnungs-VO Verordnung des BM für Land- und Forstwirtschaft über die Kennzeichnung und Registrierung von Rindern, BGBl II 1997/408;
- Tierkennzeichnungs- und Registrierungsverordnung Verordnung über die Kennzeichnung und Registrierung von Schweinen, Schafen und Ziegen, BGBl 2009/291;
- Rückstandskontrollverordnung, BGBl II 2006/110;[145]

VI. Die Kompetenzverteilung

1. Die Kompetenzen der EU

1. 1. Allgemeines

Art 5 Abs 2 EUV bestimmt, dass „*die Union nur innerhalb der Grenzen der Zuständigkeit tätig* [wird]*, die die Mitgliedstaaten ihr in den Verträgen zur Verwirklichung der darin niedergelegten Ziele übertragen haben".* Werden der EU in

[145] Vgl BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 77f.

den Verträgen keine Handlungsbefugnisse übertragen, bleiben weiterhin die Mitgliedstaaten Träger der Hoheitsgewalt (Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung).[146] In Bereichen, die nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, kommt es allerdings subsidiär dann zu einer EU-Kompetenz, wenn notwendige einheitliche Regelungen für die Mitgliedstaaten von diesen selbst nicht erreicht werden können (Art 5 Abs 3 AEUV) (näheres siehe unter 1.3.2. Geteilte Zuständigkeit).

1. 2. Die vertikale Kompetenzabgrenzung

Die vertikale Kompetenzabgrenzung regelt die Verteilung der Kompetenzen zwischen der Union und den Mitgliedstaaten. Der Vertrag von Lissabon sieht keinen Kompetenzkatalog vor, es wurden aber Kompetenzkategorien festgelegt. Die Reichweite der einzelnen Kompetenzkategorien werden in den Artikeln 2 – 6 AEUV festgehalten.[147]

1. 3. Kompetenzkategorien

1.3.1. Ausschließliche Zuständigkeit (Art 3 AEUV)

Im Bereich der ausschließlichen Zuständigkeit sind die Mitgliedstaaten grundsätzlich nicht mehr handlungsbefugt, unabhängig davon, ob die Union in diesem Bereich schon tätig wurde oder nicht. Handelt es sich um einen Bereich, der in die ausschließliche Zuständigkeit fällt, ist eine mitgliedstaatliche Rechtssetzung unzulässig. Die ausschließliche Zuständigkeit entfaltet eine Sperrwirkung.[148]

1.3.2. Geteilte Zuständigkeit bzw konkurrierende Zuständigkeit (Art 4 AEUV)

Die geteilte Zuständigkeit ist die häufigste Form der Zuständigkeit der EU. Aus diesem Grund werden in Art 4 AEUV auch nur die Hauptbereiche genannt. In diese Zuständigkeit fallen zum Beispiel der Binnenmarkt, die Sozialpolitik, Landwirtschaft, Fischerei oder Verkehr. Im Bereich der geteilten Zuständigkeit dürfen sowohl die EU als auch die Mitgliedsstaaten tätig werden. Die EU hat vor Ausübung der Kompetenz die Notwendigkeit ihres Einschreitens anhand des Subsidiaritätsprinzips zu prüfen.

---

[146] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 222.
[147] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 223.
[148] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 223.

Dies geschieht mittels des Effizienztests (negative Abgrenzung) und des Mehrwerttests (positive Abgrenzung).[149]
Hat die EU sodann ihre Kompetenz ausgeübt, dürfen die Mitgliedstaaten nicht mehr tätig werden.

Auch in der österreichischen Bundesverfassung sind ähnliche Strukturen zu finden. So regelt zB Art 11 Abs 2 B-VG die Bedarfskompetenz des Bundes: In einigen Angelegenheiten, deren Gesetzgebung den Ländern zusteht, kann notwendigenfalls durch Bundesgesetz eine einheitliche Vorschrift erlassen werden.[150]

1.3.3. Unterstützungs-, Koordinierungs- und Ergänzungsmaßnahmen (Art 6 AEUV)

In diesen Bereichen hat die EU nur die Möglichkeit, die Mitgliedsstaaten zu unterstützen, zu koordinieren oder zu ergänzen.
Auch wenn die EU ihre Zuständigkeit ausgeübt hat, dürfen die Mitgliedstaaten hier trotzdem weiterhin tätig werden. Dies bedeutet, dass die EU und die Mitgliedstaaten dauerhaft parallel tätig sein können, wobei sie aber an den Anwendungsvorrang des erlassenen EU-Rechts gebunden sind.[151]

1.3.4. Weitere Zuständigkeiten

Nicht von den Kompetenzkategorien erfasst werden Vertragsabrundungskompetenz, implied powers, Außenkompetenzen und die offene Methode der Koordinierung. Auf diese Kompetenzen wird an dieser Stelle aber nicht näher eingegangen, da sie für die vorliegende Arbeit nicht relevant sind.[152]

1.4. Kompetenzen der EU im Bereich des Tiertransportrechts

Ziel der Gemeinschaft war es „*eine harmonische, ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftslebens, ein hohes Beschäftigungsniveau und ein hohes Maß an sozialem Schutz, die Gleichstellung von Männern und Frauen, ein beständiges, nichtinflationäres Wachstum, einen hohen Grad von Wettbewerbs-fähigkeit und Konvergenz der Wirtschaftsleistungen, ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität, die Hebung der Lebenshaltung*

[149] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 233f.
[150] *Mayer,* Bundes-Verfassungsrecht[3] 66.
[151] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 225.
[152] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 225f und 227f.

und der Lebensqualität, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und die Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern"(ex-Art 2 EGV).
„*Die Kommission anerkennt Tiere als fühlende Wesen, die Schutz verdient haben".*[153]
In einer Tierschutz – Mitteilung im Jahr 2002 gibt die Kommission an, dass ein gemeinschaftsrechtliches Tierschutzrecht notwendig sei, um den Tierschutz zu verbessern, die Umsetzung der gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) zu fördern und insbesondere den freien Tier- und Erzeugnisverkehr im Binnenmarkt und die Gleichbehandlung der Erzeuger zu gewähren.[154]

Der ursprüngliche Grund für die unionsrechtlichen Tierschutzvorschriften liegt einzig und allein im Schutz des Binnenmarktes vor Wettbewerbsverzerrungen. Die vorhandenen Tierschutzvorschriften zielen vor allem darauf ab, dass Unternehmen, deren Produktionsweisen den Schutz der Tiere weniger berücksichtigen als andere, keine Kostenvorteile gegenüber denjenigen Unternehmer haben sollen, die den Schutz der Tiere stärker berücksichtigen. Daher bezieht sich auch der Großteil der Rechtssetzung der Gemeinschaft auf Nutztiere. Tierschutzbestimmungen gibt es vorrangig im Bereich der landwirtschaftlichen Haltungsbetriebe, im Bereich des Tiertransports, der Schlachtung und im Bereich der Tierversuche. Tiere gelten gemäß Art 38 iVm Anhang I AEUV als „*landwirtschaftliche Erzeugnisse",* aus diesem Grund stützen sich alle Bestimmungen mit Ausnahme der Tierversuche auf Art 43 AEUV (ex-Art 37 EG-V), der wiederum in den Bereich der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) fällt[155]. Für den Bereich des Tiertransportrechts wäre aber auch Art 91 AEUV als Grundlage für sekundärrechtliche Bestimmungen denkbar.[156]

Für Bestimmungen im Bereich des Tierschutzes bei der Haltung, dem Transport und der Schlachtung sind hauptsächlich die Ziele der GAP ausschlaggebend.

Auch bei der VO 1/2005 wurde als Rechtsgrundlage Art 43 AEUV (ex-Art 37 EGV) herangezogen. Nach Rechtsprechung des EuGH ist Art 43 AEUV die geeignete Rechtgrundlage für alle Regelungen über die Produktion und Vermarktung der im Anhang I angeführten landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die zur Verwirklichung eines

---

[153] http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/animal_welfare/index_de.htm (Stand 28.4.2011)
[154] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 39f.
[155] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 39.
[156] DDr.Budischowsky in *Mayer,* Kommentar zu EUV und AEUV, 97.Lieferung, Art. 13 – 15,10.

oder mehrerer der in Art 39 AEUV genannten Ziele der GAP beitragen.[157] Da lebende Tiere als landwirtschaftliche Erzeugnisse gelten und der Schutz der Tiere zur Verwirklichung der Ziele der GAP beitragen, ist dies auch die richtige Rechtsgrundlage für die VO 1/2005 gewesen. Auch die Kommission ist der Auffassung, dass die Regelungen im Bereich des Tierschutzrechtes als Teil der GAP anzusehen ist.[158]

Im Bereich der Agrarpolitik ist von einer konkurrierenden Kompetenz auszugehen. Dies bedeutet somit – wie bereits oben erwähnt -, dass sowohl die EU als auch die Mitgliedsstaaten tätig werden. Die Mitgliedstaaten dürfen aber nur tätig werden, wenn die EU ihre Zuständigkeit nicht ausgeübt hat.
Durch das „*Protokoll Nr. 25 über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit*" wird aber festgehalten, dass die EU durch die Ausübung ihrer Zuständigkeit nicht für den gesamten Bereich des Sachbereichs zuständig wird, sondern nur für die in dem Rechtsakt geregelten Elemente. Auch wenn die EU umfassend gesetzgeberisch tätig wird, wird der Bereich nicht zu einer ausschließlichen Zuständigkeit der EU.[159]

Wichtig für den Bereich des Tiertransportrechts ist dies deshalb, weil die EU hier durch den Erlass der Tiertransportverordnung umfassend gesetzgeberisch tätig wurde, die Mitgliedstaaten aber jene Elemente, die von der VO nicht geregelt wurden, noch immer selbst regeln dürfen. In Frage kommen zB Bestimmungen über den Transport von Tierarten, die nicht in den Anwendungsbereich der VO fallen.
Weiters haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit bezüglich der erlaubten Transportdauer von rein innerstaatlichen Tiertransporten strengere Regelungen zu erlassen. Diese Kompetenz wurde den Mitgliedstaaten von der EU ausdrücklich übertragen (Art 1 Abs 3 VO 1/2005).
Der Vollzug des gemeinsamen Agrarrechts ist Sache der Mitgliedstaaten.[160]

---

[157] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 55.
[158] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 56.
[159] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 224f.
[160] *Holzer,* Agrarrecht 52.

2. Die innerstaatliche Kompetenz im Bereich des Tiertransportrechts

2.1. Allgemeines

Durch die VO 1/2005 wurde das Tiertransportrecht auf europäischer Ebene ausführlich geregelt. Die Mitgliedstaaten haben aber noch immer die Kompetenz, jene Elemente, die von der VO nicht geregelt wurden, selbst zu regeln. Abgesehen von der Möglichkeit gem Art 1 Abs 3 VO 1/2005 gibt es auch die Möglichkeit gemäß Art 30 Abs 8 VO 1/2005 Bestimmungen über den Transport von Tierarten, die nicht in den Anwendungsbereich der VO fallen, festzulegen. Weiters wurden die Mitgliedstaaten beauftragt, Durchführungs- und Vollzugbestimmungen bezüglich der VO 1/2005 zu erlassen. Diese Aufgabe hat Österreich – wenn auch verspätet – durch das Tiertransportgesetz 2007 erfüllt.

Gemäß Art 1 Abs 3 VO 1/2005 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, rein innerstaatlich strengere Vorschriften zum besseren Schutz von Tieren zu erlassen, wenn die Transporte ausschließlich im Hoheitsgebiet oder vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates aus auf dem Seeweg erfolgen.[161]

Gemäß Art 30 Abs 8 VO 1/2005 haben die Mitgliedstaaten, bis zur Annahme ausführlicher Bestimmungen für in den Anhängen der Verordnung nicht ausdrücklich genannter Tierarten, die Möglichkeit, für den Transport der betreffenden Tierarten zusätzlich einzelstaatliche Vorschriften festzulegen oder beizubehalten. Auch diese Möglichkeit hat Österreich wahrgenommen und so wurden auch Kopffüßer und Zehnfußkrebse in den Geltungsbereich des TTG miteinbezogen.

Hinsichtlich jener Bereiche, die nicht in den Geltungsbereich der VO 1/2005 fallen und auch sonst keine entsprechenden gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften vorliegen, verbleibt die Rechtssetzungskompetenz in Österreich. Konkret sind hier landwirtschaftliche Transporte anzuführen, die im Rahmen der Almenhaltung durchgeführt werden, bzw landwirtschaftliche Transporte, die eine Entfernung von 50km nicht überschreiten. Für sie gelten gemäß Art 1 Abs 2 lit a und b VO 1/2005 nur einzelne Bestimmungen der Verordnung.

[161] Siehe § 18 TTG.

Der österreichische Gesetzgeber hat in § 1 Abs 2 Z 2 TTG normiert, dass auch all jene Transporte in den Geltungsbereich des TTG fallen, für die nur einzelne Bestimmungen der Verordnung gelten. Somit fallen sämtliche Tiertransporte, die durch Landwirte (in Verbindung mit ihrer land- und forstwirtschaftlichen Tätigkeit) durchgeführt werden, in den Anwendungsbereich des TTG.

Fraglich ist allerdings, ob es zulässig ist, den Anwendungsbereich des österreichischen Tiertransportgesetzes auf Landwirte, die ihre eigenen Tiere in ihren eigenen Fahrzeugen aus geografischen Gründen im Rahmen der jahreszeitlichen Wanderhaltung transportieren, oder ihre eigenen Tiere in ihren eigenen Transportmittel über einen Entfernung von weniger als 50km transportieren, zu erweitern, da diese bis auf zwei Bestimmungen der VO ausdrücklich ausgenommen wurden. Somit wurde die EU sehr wohl bezüglich „Landwirt“ gesetzgeberisch tätig, woraus gemäß der Kompetenznorm des Art 4 AEUV folgt, dass die Mitgliedstaaten bezüglich des Landwirtes nicht mehr gesetzgeberisch tätig werden dürfen. Somit wurde die EU auch bezüglich der landwirtschaftlichen Tiertransporte gesetzgeberisch tätig, was gemäß der Kompetenznorm des Art 4 AEUV, eine derartige Tätigkeit der Mitgliedstaaten ausschließt. Sie dürfen nur mehr im Rahmen der Umsetzung der europäischen Norm gesetzgeberisch tätig werden. Es war gerade das Ziel der VO durch Ausnahmebestimmungen, Landwirten Erleichterungen zu ermöglichen, dies darf durch eine österreichische Regelung, die Landwirte erst recht dem Anwendungsbereich unterwirft, nicht untergraben werden.

Fraglich ist noch, ob die Erstreckung des Anwendungsbereichs des TTG auf landwirtschaftliche Sachverhalte durch den österreichischen Gesetzgeber auf Art 1 Abs 3 VO 1/2005 gestützt werden kann. Vertritt man die Rechtsansicht, dass auch die Transporte der eigenen Tiere eines Landwirts mit eigenen Fahrzeugen zur Gänze dem TTG unterworfen werden darf, ist zu beachten, dass die strengere österreichische Regelung gemäß Art 1 Abs 3 VO 1/2005 ausschließlich für rein innerösterreichische Sachverhalte anwendbar ist, weil nur diese einer strengeren Regelung durch den österreichischen Gesetzgeber zugänglich sind. Transportiert daher ein Landwirt sein eigenes Vieh auf seinem eigenen Fahrzeug grenzüberschreitend, zB von seinem eigenen Betrieb in Salzburg nach Deutschland, so sind für diesen Transport – obwohl dem Wortlaut nach unter das TTG fallend – nur jene Bestimmungen anwendbar, die durch Art 1 Abs 2 lit a und b der VO 1/2005

gedeckt sind (z.B. Duldungspflicht gem § 5 TTG), da sämtliche Normen der EU nationales Recht überlagern und die innerstaatliche Norm unanwendbar ist.[162]
Die österreichische Regelung ist daher grundsätzlich einer verordnungs- und verfassungskonformen Auslegung nur für rein innerösterreichische Sachverhalte zugänglich, allerdings verstößt auch das gegen den Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG (zu den verfassungsrechtlichen Problemen, die sich aus den strengeren innerstaatlichen Regelungen ergeben, siehe Teil 4 Kapitel XI Z 2).

Da das Europäische Recht eine gesonderte Rechtsordnung darstellt, die neben den nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedsstaaten steht, gibt es konsequenterweise keine dem österreichischen Stufenbau der derogatorischen Kraft entsprechende Wechselwirkung im Falle einer Kollision[163]. Weder der Europäische Gesetzgeber noch der EuGH können daher innerstaatliche Normen aufheben oder deren Nichtigkeit feststellen. Verfassungsrechtlich bedeutet das, dass die „überschießende" österreichische Regelung des TTG Teil der österreichischen Rechtsordnung bleibt und daher die oben beschriebene Kollision der innerstaatlichen Norm des TTG mit dem EU-Recht, vom Rechtsanwender im Wege des Anwendungsvorrangs zu lösen ist. Das EU-Recht hat Vorrang.[164]

Das Prinzip des Anwendungsvorrangs stellt für die österreichische Verwaltung, die auch die Ermessensübung nach dem differenzierten Legalitätsprinzip vorzunehmen hat, in der Praxis – mangels entsprechender Erfahrung – ein nicht zu unterschätzendes Problem dar[165]. Dies hat zur Folge, dass der von einer solchen überschießenden Regelung Betroffene eventuell erst im teuren Instanzenzug zur korrekten EU-rechtskonformen (Nicht-)Anwendung des TTG gelangt. Die österreichischen Legisten müssen sich daher den Vorwurf gefallen lassen, durch die nicht erfolgte Einschränkung auf rein österreichische Sachverhalte bezüglich der

---

[162] Das Prinzips des Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts wurde vom EUGH 15.7.1964, C-6/64, Costa/ENEL, Slg 1964, 1253 entwickelt und in der Rs vom 9.3.1978, C-106/77, Staatliche Finanzverwaltung/Simmenthal, Slg 1978, 629, Rz 17/18 konkretisiert. Schweitzer/Humer/Obwexer, Europarecht, 48ff.
[163] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der europäischen Union[4] 95.
[164] Weiteres zu „Vorrang des Unionsrechts" siehe *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der europäischen Union[4] 96ff und Schweitzer/Humer/Obwexer, Europarecht 48ff.
[165] Schweitzer/Humer/Obwexer, Europarecht 51f.
EuGH 22.6.1989, C-103/88, Fratelli Costanzo/Stadt Mailand, Slg 1989, 1839 Rz 28ff bezügl der Geltung der Vorrangwirkung in der Verwaltung.

landwirtschaftlichen Transporte ein vermeidbares Rechtsschutzrisiko für die Normunterworfenen geschaffen zu haben.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, das die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Transporte durch Landwirte, für die gem Art 1 Abs 2 lit a und b VO 1/2005 nur einzelne Bestimmungen gelten, auf das TTG, sowohl gemeinschaftsrechtswidrig, als auch verfassungswidrig ist.

Auch im § 11 TSchG wurde Österreich im Bereich des Tiertransportwesens tätig. Von § 11 TSchG, der auch den Transport von Tieren regelt, sind jene Transporte erfasst, die nicht den Bestimmungen des TTG unterliegen. Dies sind – wie bereits oben erwähnt – Tiertransporte, die nicht in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt werden, wie zB der Transport von Heimtieren.

2.2. Die Kompetenztatbestände des Bundesverfassungsgesetzes

Der Kompetenztatbestand „Tiertransport“ wird im Bundesverfassungsgesetz nicht ausdrücklich genannt. Für den Bereich des Tiertransportwesens sind der Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG[166] (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, Kraftfahrwesen) und der Kompetenztatbestand des Art 11 Abs 1 Z 8 B-VG[167] (Tierschutz) relevant. Ein Kompetenztatbestand bezüglich der Schifffahrt ist auch in Art 11 Abs 1 Zif 6 BV-G zu finden.[168]

Der Kompetenztatbestand des Art 11 Abs 1 Z 8 B-VG kommt im Bereich des Tiertransportwesens nur zur Anwendung, wenn er nicht nach anderen Bestimmungen in Gesetzgebung Bundessache ist. Das Tiertransportwesen ist aber unter den Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zu subsumieren. Dieser Kompetenztatbestand enthält *„Regelungen, die der Hintanhaltung oder wenigstens der Verminderung von Gefahren dienen, die speziell aus der durch Kraftfahrzeuge erfolgenden Beförderung bestimmter Güter drohen“.*[169] Der Kompetenztatbestand

---

[166] Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG: „*Bundessache ist die Gesetzgebung und die Vollziehung….Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt; Kraftfahrwesen;“*

[167] Art 11 Abs 1 Z 8 B-VG: „*Bundessache ist die Gesetzgebung, Landessache die Vollziehung….Tierschutz, soweit er nicht nach anderen Bestimmungen in Gesetzgebung Bundessache ist, jedoch mit Ausnahme der Ausübung der Jagd oder der Fischerei.“*

[168] *Ottensamer,* Ausgewählte Aspekte des Österreichischen Tierschutzgesetzes (2006) 20f http://www.tieranwalt.at/upload/files/ottensamer.pdf (Stand 29.4.2011)

[169] *Ottensamer,* Ausgewählte Aspekte des Österreichischen Tierschutzgesetzes 20f http://www.tieranwalt.at/upload/files/ottensamer.pdf (Stand 29.4.2011)

des Kraftfahrwesens umfasst alle Regelungen, die sich auf die Ausstattung und den Betrieb von Fahrzeugen sowie auf den Verkehr von Fahrzeugen auf öffentlichen Verkehrsflächen beziehen.[170]

Auch die Schaffung des Kompetenztatbestandes gem Art 11 Abs 1 Z 8 B-VG und das In-Kraft-Treten des TSchG mit 1. Jänner 2005 änderte daran nichts. Die Rechtsgrundlagen des Tiertransportwesens bleiben gemäß § 3 Abs 3 TSchG von der Reform des Tierschutzrechts genauso unberührt wie § 222 StGB (gerichtlich strafbare Tierquälerei) und § 285 a ABGB (dieser bezieht sich auf den zivilrechtlichen Status der Tiere).[171]

Auf den ersten Blick problematisch scheint aber die Tatsache, dass das TTG auch Bestimmungen bezüglich der Betreuung und dem Zustand der Tiere während des Transports und tierseuchenrechtliche Bestimmungen enthält. Fraglich ist somit, ob diese Bestimmungen auch unter den Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zu subsumieren sind, da diese Bestimmungen nicht unmittelbar der Hintanhaltung oder der Verminderung von Gefahren dienen, die speziell aus der durch Kraftfahrzeuge erfolgenden Beförderung bestimmter Güter drohen. Allerdings sind auch diese tierschutz- und tierseuchenrechtlichen Bestimmungen problemlos unter den Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zu subsumieren. Selbst wenn man die Ansicht vertritt, dass die tierschutz- und tierseuchenrechtlichen Bestimmungen unter Art 11 Abs 1 Z 8 B-VG zu subsumieren sind, verweist diese Bestimmung wieder auf Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zurück.[172]

Auch die Materialien zum Tiertransportgesetz-Straße bestätigten den Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG als den richtigen für den Bereich des Tiertransportrechts.[173]

Auch in den Materialien zum TTG 2007 wird darauf hingewiesen, dass der Tierschutz beim Transport unter die Kompetenztatbestände des Verkehrswesens bzw. Kraftfahrwesens gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zu subsumieren ist.[174]

---

[170] *Ottensamer,* Ausgewählte Aspekte des Österreichischen Tierschutzgesetzes 22 http://www.tieranwalt.at/upload/files/ottensamer.pdf [Stand 29.4.2011]

[171] *Binder/Fricks,* Das Österreichische Tierschutzrecht – Tierschutzrecht und Verordnungen mir ausführlicher Kommentierung[2] (2008) 4.

[172] RV 1068 BlgNR 18 GP 9*: „Die gegenständliche Regierungsvorlage regelt den Transport von Tieren auf der Straße unter dem Gesichtspunkt der spezifischen Gefahren, vor denen sowohl die Tiere beim Transport auf der Straße als auch die Verkehrsteilnehmer geschützt werden sollen. Hieraus ergibt sich die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung; demnach wird dieses Bundesgesetz auf den Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG (Kraftfahrwesen) gestützt."*

[174] RV 142 BlgNR 23 GP 3

2.3. Die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Gesundheit

Für die Legistik und den Vollzug ist das Bundesministerium für Gesundheit zuständig. Zur Beratung des Bundesministers wurde ein Tierschutzrat eingerichtet[175].

2.4. Die Vollziehung

Auch die Vollziehung ist Bundessache, sie erfolgt in mittelbarer Bundesverwaltung, das bedeutet, dass die Aufgaben, die dem Bund zur Vollziehung übertragen sind, von Organen der Länder besorgt werden. Funktionell werden die Organe der Länder als Bundesorgane tätig.[176] Der Landeshauptmann bzw das betraute Mitglied der Landesregierung sind bei der Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben an die Weisungen der Bundesregierung bzw an die Weisungen der einzelnen Bundesminister gebunden.[177] Gemäß § 3 TTG obliegt die Vollziehung des Bundesgesetzes sowie die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen der VO im Verwaltungsverfahren in erster Instanz der Bezirksverwaltungsbehörde. Der Landeshauptmann fungiert hierbei als weisungsberechtigte Aufsichtsbehörde, wobei dieser wiederum an die Weisungen des zuständigen Bundesministers gebunden ist.[178] Gegen erstinstanzliche Bescheide der BVB steht binnen Berufungsfrist die Berufung an den jeweils zuständigen Landeshauptmann offen (Art 103 Abs 4 B-VG). Handelt es sich um Angelegenheiten des Verwaltungsstrafverfahrens steht gegen erstinstanzliche Bescheide der BVB binnen Berufungsfrist die Berufung an den jeweils zuständigen Unabhängigen Verwaltungssenat (UVS) offen (§ 51 VStG). Gegen Bescheide des UVS steht das außerordentliche Rechtsmittel der Bescheidbeschwerde an den VwGH und/oder VfGH zur Verfügung.

Der UVS ist eine unabhängige Verwaltungsbehörde der Länder, die Mitglieder sind weisungsfrei. Die UVS Tribunale stellen keine Gerichte im Sinne des B-VG dar, sie sind aber gerichtsähnlich organisierte Verwaltungsbehörden. Die Aufgaben des UVS sind in Art. 129a Abs 1 BV-G umschrieben.[179]

Die Vollziehung an veterinärbehördlich zugelassenen Grenzkontrollstellen obliegt dem Bundesminister für Gesundheit (§ 3 TTG).

---

[175] http://bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Tiergesundheit/Tierschutz/ (Stand 28.4.2011)
[176] *Öhlinger,* Verfassungsrecht[8] (2009) 144.
[177] *Raschauer,* Allgemeines Verwaltungsrecht[3] (2009) 134f.
[178] *Öhlinger,* Verfassungsrecht[8] 146.
[179] *Thienel,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] (2009) 276.

VII. Gemeinsamer Markt und Binnenmarkt

Der Gemeinsame Markt[180] ist eine über eine Zollunion hinausgehende, noch höhere Stufe wirtschaftlicher Integration, die sich nicht mit der Beseitigung der Handelsschranken und deren gemeinsamen Außenzoll begnügt, sondern durch weitergehende Maßnahmen binnenmarktähnliche Verhältnisse zu schaffen sucht.
Neben der Verwirklichung des freien Warenverkehrs, zählen hier auch die Grundfreiheiten „freier Personenverkehr", „freier Dienstleistungsverkehr" und „freier Kapitalverkehr" dazu.

Allerdings würden die Grundfreiheiten alleine nicht ausreichen, um einen Gemeinsamen Markt zu verwirklichen, denn sowohl staatliche Maßnahmen (z.B. Subventionen), als auch private Praktiken (z.B. Erlangung einer marktbeherrschenden Stellung), könnten die Wettbewerbslage auf diesem Markt erheblich beeinträchtigen. Aus diesem Grund werden weitere flankierende Maßnahmen benötigt. Diese Maßnahmen finden ihren Ausdruck im Diskriminierungsverbot, im Subventionsverbot, in den Wettbewerbsregeln, in den Bestimmungen über öffentliche Unternehmen, über die Rechtsangleichung und über die Angleichung in der Wirtschaftspolitik.[181]

Ursprünglich sah der EWG-Vertrag vor, dass der Gemeinsame Markt bis 31. Dezember 1969 verwirklicht werden soll, dieses Ziel wurde aber schon früher erreicht. Der Gemeinsame Markt ist zwar nirgends genau definiert, es zählen aber auf jeden Fall die Zollunion und die oben angeführten Freiheiten samt den flankierenden Maßnahmen dazu.

Im Gegensatz dazu wurde die Definition des Binnenmarktes durch die Einheitliche Europäische Akte[182] eingeführt und befindet sich jetzt in Art 26 Abs 2 AEUV.[183]

Aus dem Zusammenhang des Binnenmarktkonzeptes ergibt sich, dass dieser wesentlich weitreichender als der Gemeinsame Markt ist. Der Gesamt-

---

[180] Art 95 Abs 1 EGV, wobei die Größenverhältnisse in der Lehre durchaus umstritten sind.
[181] *Fischer/Köck/Karollus,* Europa Recht – Recht der EU/EG, des Europarates und der wichtigsten anderen europäischen Organisationen[4] (2002) 13.
[182] EEA 1986, ABl L 1987/169, 1
[183] Art 26 Abs 2 AEUV: *„Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gemäß den Bestimmungen der Verträge gewährleistet ist."*

zusammenhang wurde im Weißbuch der Kommission 1985 vorgeschlagen und sollte nach Art 13 EEA bis zum 31. Dezember 1992 verwirklicht werden. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich vielfach auf Bereiche, die bis dahin im Gemeinsamen Markt vernachlässigt wurden, sodass durch letzteren nicht einmal binnenmarktähnliche Verhältnisse geschaffen wurden. Somit ist der Binnenmarkt dem Gemeinsamen Markt nicht gleichzusetzen, vielmehr stellt er eine höhere Phase der europäischen Integration dar, die mit der EEA (1986) ihren Anfang genommen hat und den Gemeinsamen Markt ergänzt und erweitert.[184]

Um das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes und des Binnenmarktes zu ermöglichen, sind natürlich auch Bereiche des Tierschutzrechts betroffen. Wie schon oben erwähnt, liegt der ursprüngliche Grund für tierschutzrechtliche Regelungen im Schutz des Binnenmarktes vor Wettbewerbsverzerrungen. Im Laufe der Zeit entwickelte sich aber auch das Tierschutzinteresse der EU weiter. Es wurde erkannt, dass der gemeinschaftsrechtliche Tierschutz verbessert werden muss. Auch das Verhindern der Ausbreitung von Tierseuchen ist ein Ziel geworden.[185] Da Tiere gemäß Art 38 iVm Anhang I AEUV als *„landwirtschaftliche Erzeugnisse“* gelten, stützen sich alle Bestimmungen mit Ausnahme der Tierversuche auf Art 43 AEUV (ex Art 37 EG-V), der wiederum in den Bereich der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) fällt.[186]

VIII. Das Rechtssetzungsverfahren im Bereich des Tiertransportrechts

Die VO 1/2005 wurde auf Grundlage des Art 43 AEUV (ex-Art 37 EGV) erlassen. Gemäß Art 43 Abs 2 AEUV legt das Europäische Parlament und der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses die Bestimmungen fest, die für die Verwirklichung der Ziele der gemeinsamen Agrar- und Fischereipolitik notwendig sind. Das ordentliche Gesetzgebungsverfahren ist in Art 289 Abs 1 AEUV geregelt, es stellt den Regelfall für Gesetzgebung auf EU-Ebene dar.[187]

---

[184] *Fischer/Köck/Karollus,* Europarecht[4] 14.
[185] Abs 6 Erwägungsgründe zur VO 1/2005
[186] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 39.
[187] *Borchardt*, Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 237.

IX. Die Rechtssetzungsakte und der Vorrang des Unionsrechts

1. Die Rechtssetzungsakte

Art 288 AEUV (ex-Art 249 EGV) enthält einen Katalog über die möglichen Handlungsformen der EU. Abgesehen von diesem Katalog gibt es aber für die Organe der EU noch weitere Handlungsformen, sie bedienen sich zum Beispiel völkerrechtlicher Abkommen, Beschlüsse, Entschließungen, Mitteilungen und Erklärungen, Programmen, Geschäfts- und Verfahrensordnungen.[188]

Welche Handlungsform bei einem Rechtsakt gewählt wird, bestimmt die in Kompetenzgrundlage. Wenn die Kompetenzgrundlage keine genaue Handlungsform vorschreibt, also Wahlfreiheit gewährt – muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet werden. Im Fall der VO 1/2005 ist Art 43 AEUV Kompetenzgrundlage. In diesem Fall hatte die EU unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeits-grundsatzes die „freie" Wahl der Handlungsform.

1.1. Die Verordnung

Die Verordnung richtet sich an alle Mitgliedstaaten, natürliche und juristische Personen, sie hat allgemeine Geltung, wirkt unmittelbar anwendbar und ist in allen ihren Teilen verbindlich. Die Verordnung hat die umfassendsten Rechtswirkungen für die Mitgliedstaaten. Sie dient der Rechtsvereinheitlichung und schafft europäisches Einheitsrecht.

Allgemeine Geltung bedeutet, dass es keines staatlichen Rechtsakts bedarf, um die Verordnung in Geltung zu setzen. Die Verordnung ist auf objektive Sachverhalte anwendbar und entfaltet Rechtswirkungen für allgemeine oder abstrakte Personengruppen.[189] Unmittelbare Anwendbarkeit bedeutet, dass die Verordnung unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat gleiches Recht setzt. Hierzu ist weder eine Transformation in nationales Recht notwendig, noch ein besonderer staatlicher Anwendungsbefehl, die Verordnung verleiht den Adressaten unmittelbar Rechte und legt ihnen unmittelbar Pflichten auf. Verbindlichkeit in all ihren Teilen bedeutet, dass die durch die Verordnung geregelten Rechte und Pflichten durch das EU-Recht abschließend geregelt sind.[190]

---

[188] *Fischer/Köck/Karollus,* Europarecht[4] 618.
[189] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 95.
[190] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 240f.

Die Mitgliedstaaten sind nicht berechtigt, die Verordnung und die darin enthaltenen Rechte und Pflichten aufzuheben oder abzuändern. Die Mitgliedstaaten können aber zum Erlass von Durchführungsbestimmungen ermächtigt werden. Dies ist auch in der VO 1/2005 der Fall, hier werden die Mitgliedstaaten ermächtigt, Durchführungs- und Ergänzungsbestimmungen zu erlassen. Weiters sind die Mitgliedstaaten gemäß Art 1 Abs 3 der VO 1/2005 ermächtigt, strengere einzelstaatliche Maßnahmen zu treffen, wenn dies dem Wohl der Tiere dient und die Beförderung ausschließlich im Hoheitsgebiet oder vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates aus auf dem Seeweg durchgeführt wird.

2. Weitere Handlungsformen

Abgesehen von der Verordnung kommen als weitere Handlungsformen Richtlinien, Empfehlungen, Stellungnahmen und sonstige Rechtshandlungsformen in Betracht[191]. Auf diese wird aber an dieser Stelle nicht näher eingegangen, da sie für die vorliegende Arbeit nicht relevant sind.

3. Der Vorrang des Unionsrechts

Unionsrecht hat vor jedem entgegenstehenden nationalen Recht Vorrang. Es geht nicht nur früherem nationalen Recht vor, es entfaltet auch eine Sperrwirkung gegenüber später erlassenem Recht. Gemäß Art 4 Abs 3 EUV müssen die Mitgliedstaaten alle Maßnahmen unterlassen, die die Verwirklichung der Ziele der Union gefährden könnten. Kommt es zu einer Kollision zwischen Unionsrecht und widersprechendem nationalem Recht, so wird das nationale Recht unanwendbar.[192]

X. Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP)

Circa die Hälfte der Rechtsakte, die die EU erlässt, betrifft den Bereich der Landwirtschaft. Bei vielen Vorschriften handelt es sich nur um periodische Neufestsetzungen von Abgaben oder Subventionen, Ankaufs- und Verkaufspreisen, Abschöpfungen, Erstattungen, etc. Der Geltungsbereich dieser Vorschriften ist zeitlich begrenzt. Über ein Viertel der Rechtssachen vor dem EuGH haben agrarrechtliche Inhalte.[193]

---

[191] *Fischer/Köck/Karollus,* Europarecht[4] 624f.
[192] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union[4] 98.
[193] *Norer,* Handbuch des Agrarrechts.9.

1. Ziele der Gemeinsamen Agrarpolitik

Schon 1958 wurden die Grundprinzipien für die GAP auf der Konferenz in Stresa festgelegt. Ab 1962 wurden die ersten Verordnungen zur Schaffung einer gemeinsamen Marktorganisation erlassen.[194]

Für das gemeinsame Agrarrecht sind die Art 38 bis 44 AEUV maßgeblich. Art 38 basiert auf dem Grundsatz „*dass der Gemeinsame Markt auch die Landwirtschaft und den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen umfasst".*[195]
Unter landwirtschaftlichen Erzeugnissen versteht man Erzeugnisse des Bodens, der Viehzucht und der Fischerei, sowie alle mit diesen in unmittelbaren Zusammenhang stehenden Erzeugnisse. Ziel der Schaffung der GAP ist es, den Gemeinsamen Markt für landwirtschaftliche Erzeugnisse zu entwickeln und so zum Funktionieren zu bringen. Eine genaue Aufzählung der Ziele der GAP findet man in Art 39 AEUV.[196]
Ziel ist es:

- *„die Produktivität der Landwirtschaft durch Förderung des technischen Fortschritts, Rationalisierung der landwirtschaftlichen Erzeugung und den bestmöglichen Einsatz der Produktionsfaktoren, insbesondere der Arbeitskräfte, zu steigern;*
- *auf diese Weise der landwirtschaftlichen Bevölkerung, insbesondere durch Erhöhung des Pro-Kopf-Einkommens der in der Landwirtschaft tätigen Personen, eine angemessene Lebenshaltung zu gewährleisten;*
- *die Märkte zu stabilisieren;*
- *die Versorgung sicherzustellen;*
- *für die Belieferung der Verbraucher zu angemessenen Preisen Sorge zu tragen"* (Art 39 AEUV).

In den 80er und frühen 90er Jahren zwang die steigende Überproduktion, die durch die weitreichenden Interventionsmaßnahmen, Preisstützungen und Exportstützungen entstand, die Mitgliedstaaten zu weitreichenden Reformen der GAP. Durch die

[194] *Holzer,* Agrarrecht 71.
[195] *Norer,* Handbuch des Agrarrechts 7.
[196] *Norer,* Handbuch des Agrarrechts 7f.

Milchgarantiemengenregelung wurde 1984 das erste produktionsbeschränkende Quotenregime eingeführt[197].
1997 wurde das „Europäische Landwirtschaftsmodell“ vorgestellt, das das Ziel hatte, die Landwirtschaft nachhaltig, multifunktional und wettbewerbsfähig zu machen. Dieses Modell wurde in der Agenda 2000 und in der Agrarreform 2003 festgehalten.[198]

Die Reformen, die im Rahmen der Agenda 2000 stattfanden, hatten weitreichende Veränderungen im Bereich der Marktordnungen zur Folge. Einerseits wurden verstärkte Maßnahmen zur Lebensmittelsicherheit und Lebensmittelqualität eingesetzt, und andererseits wurden Umweltziele in die GAP integriert. Weiters wurde durch die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raumes eine gleichberechtigte 2. Säule der GAP geschaffen.[199]

Bei der GAP Reform 2003 kam es ua zu einer weitreichenden Entkoppelung der im Rahmen der Marktorganisationen gewährten Direktbeihilfen von der Erzeugung und die Bindung dieser Direktzahlungen an die Einhaltung bestimmter Auflagen in den Bereichen Umwelt, Gesundheit und Tierschutz.[200]

Trotzdem gibt es im Bereich der GAP noch viel zu tun und es wird weiterhin ein Politikfeld der EU bleiben, an dem ständig gearbeitet werden wird. Mittlerweile ist ein großes Ziel der EU, die GAP zu vereinfachen. 2008 wurden bereits die 21 bestehenden Marktorganisationen durch eine einheitliche GMO[201] ersetzt.[202]

2. Die Grundprinzipien der GAP

2.1. Die Einheit des Marktes

„*Die Einheit des Marktes bedeutet den freien Warenverkehr innerhalb der EU, eine gemeinsame Außenhandelspolitik, gemeinsame Marktorganisationen, harmonisierte Vorschriften betreffend landwirtschaftliche Betriebsmittel und Produktions-*

[197] *Holzer,* Agrarrecht 72.
[198] *Holzer,* Agrarrecht 69, 72.
[199] *Holzer,* Agrarrecht 72.
[200] *Holzer,* Agrarrecht 72.
[201] Gemeinsame Marktorganisation (GMO)
[202] http://ec.europa.eu/agriculture/simplification/cmo/index_de.htm (Stand 28.4.2011)

bedingungen, harmonisierte Verwaltungs- und Kontrollvorschriften und Regeln betreffend Wettbewerbskontrolle und Beihilfengewährung".[203]

2.2. Gemeinschaftspräferenz

Dieses Prinzip zielt auf den Vorrang und den Schutz des Binnenmarktes für landwirtschaftliche Erzeugnisse vor billigeren Weltmarkterzeugnissen ab.[204]

2.3. Finanzielle Solidarität

Die Kosten der GAP werden gemeinsam getragen. Nicht relevant sind hierbei einzelstaatliche Interessen.[205]

3. Die Drei Säulen der GAP

In der ersten Säule befinden sich Regelungen hinsichtlich der gemeinsamen Marktorganisation, in der zweiten Säule befinden sich Regelungen betreffend die Entwicklung des ländlichen Raumes und die Aufgabe der dritten Säule ist die Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in den Bereichen Pflanzenschutzrecht, Tierschutzrecht, Veterinärwesen, Düngemittel- und Futtermittelrecht und Lebensmittelsicherheit.[206]

4. Kompetenzverteilung im Bereich der GAP

Wie schon oben erwähnt, ist im Bereich der GAP grundsätzlich von einer konkurrierenden Kompetenz der EU auszugehen. Realistisch betrachtet verfügt die Gemeinschaft über eine umfassende Zuständigkeit in diesem Bereich, die auch weit in andere Tätigkeitsfelder hineinreicht, sie kann jeden Punkt, der agrarpolitisch bedeutsam ist, regeln.[207]

---

[203] *Holzer,* Agrarrecht 75.
[204] *Holzer,* Agrarrecht 75.
[205] *Holzer,* Agrarrecht 75.
[206] *Holzer,* Agrarrecht 77; *Norer,* Handbuch des Agrarrechts 8.
[207] *Norer,* Handbuch des Agrarrechts 20.

3. Teil

Das Tiertransportregime der VO 1/2005 des Rates vom 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO (EG) 1255/97

I. Geltungsbereich

1. Allgemeines

In Art 1 wird der Geltungsbereich der VO festgelegt. Grundsätzlich ist diese VO auf alle innergemeinschaftlichen Tiertransporte von lebenden Wirbeltieren in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit anwendbar. In Abs 2 wird der Geltungsbereich für Landwirte auf die Artikel 3 und 27 eingeschränkt. Abs 3 eröffnet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit unter gewissen Voraussetzungen strengere Vorschriften zu erlassen. Abs 4 hält fest, dass diese VO das Veterinärrecht der Gemeinschaft nicht beeinträchtigt. Abs 5 enthält Ausnahmen für den Geltungsbereich dieser Verordnung. Kaltblütige Tiere sind von dieser VO nicht erfasst, diese Tierarten werden allerdings – sofern sie kommerziell transportiert werden – vom TTG erfasst (Art 1 Abs 1 VO 1/2005 und § 1 Abs 2 lit 3 TTG).[208]
Auch der Transport von toten Tieren oder tierischen Erzeugnissen fällt nicht in den Geltungsbereich dieser VO.

2. Wirtschaftliche Tätigkeit

Nicht in den Geltungsbereich der VO fallen auch Transporte, die nicht in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt werden.
Wirtschaftliche Tätigkeit ist laut Abs 12 der Erwägungsgründe auch gegeben, wenn sich der Transport zu kommerziellen Zwecken nicht nur auf jene Fälle beschränkt, „*in denen unmittelbar ein Austausch von Geld, Gütern oder Dienstleistungen erfolgt",* da auch jene Fälle miteinbezogen werden, in denen „*direkt oder indirekt ein Gewinn entsteht bzw angestrebt wird".*[209]

[208] Unter kaltblütige Tiere fallen zB Kopffüßer und Zehnfußkrebse (Hummer, Garnelen, Langusten, etc…).
[209] Abs 12 Erwägungsgründe zur VO 1/2005.

Das bedeutet, dass es für die Anwendbarkeit der VO ausreicht, wenn der Sinn des Transports gewerblich ist, der Transport an sich muss nicht unbedingt gewerblich sein, um in den Anwendungsbereich der VO zu fallen.
Welche Sachverhalte nun genau in den Anwendungsbereich der VO fallen, wird nicht ausdrücklich festgelegt. Folgt man dem Wortlaut, fallen nahezu alle Sachverhalte in den Anwendungsbereich. Wird ein Tier zum Beispiel zu einer Ausstellung oder zu einer sportlichen Veranstaltung (Reitturnier oder Hunderennen) transportiert, würden bei weiter Auslegung des Textes auch diese Transporte unter die VO fallen, da Erfolge den Wert des Tieres steigern und somit indirekt Gewinn entsteht.[210] Meines Erachtens ist von der Gemeinschaft aber nicht gewollt, dass nahezu alle Tiertransporte, die nicht einen schlichten Ortswechsel zur Folge haben, unter die VO fallen. Meistens werden Reitturniere oder ähnliche Veranstaltungen als Hobby betrieben und auch wenn Erfolg den Wert des Tieres steigert, ist dies meistens nicht der Grund für die Turnierteilnahme, sondern nur eine Begleiterscheinung. Auch wenn man einen Geldpreis gewinnt, sind die Kosten des Turniers oder der Veranstaltung oft um einiges höher als der Geldpreis an sich und somit wird auch trotz Erlangung eines Preises bzw trotz Wertsteigerung des Tieres kein Gewinn erzielt und auch keine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt. Vielmehr ist der Grund für die Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen oder Ausstellungen die Liebhaberei.[211]

In Bezug auf Reitpferde wird in Abs 21 der Erwägungsgründe ausdrücklich Stellung bezogen. Hier wird festgehalten, dass registrierte Equiden häufig nicht zu kommerziellen Zwecken transportiert oder auch aus Drittländern eingeführt werden. In diesen Fällen müssen die Transporte zwar mit den übergeordneten Zielen der VO in Einklang stehen, allerdings sollen von bestimmten Vorschriften Ausnahmen zugelassen werden, wenn die Pferde zur Teilnahme an Wettbewerben, Rennen, kulturellen Veranstaltungen oder zu Zuchtzwecken transportiert werden.[212]
Handelt es sich um eine lange Straßenbeförderung von registrierten Equiden, müssen Transportunternehmer die Bestimmungen des Art 6 Abs 9 nicht einhalten (vgl auch Art 11 Abs 2). Das bedeutet, es muss kein Navigationsgerät gemäß Anhang I Kapitel VI 4.2. eingesetzt werden. Weiters müssen Tierhalter und

[210] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 28.
[211] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 28.
[212] Abs 21 Erwägungsgründe zur VO 1/2005.

Organisator die Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch nicht einhalten, wenn registrierte Equiden transportiert werden.[213]
Sind die Pferde aber Schlachttiere im Sinne des Art 2 lit d und des Art 8 Abs 1 zweiter Spiegelstrich der RL 90/426/EWG, gilt diese Ausnahme nicht für sie.

Meines Erachtens muss man hier im Einzelfall prüfen, ob der jeweilige Transport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt wird. Man kann nicht genau festlegen, bei welchen Veranstaltungen jemand eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Auf jeder solchen Veranstaltung wird man sowohl Personen finden, die eine wirtschaftliche Tätigkeit mit ihrer Teilnahme ausüben, als auch Personen, die mit der Teilnahme keine wirtschaftliche Tätigkeit verbinden. Werden Tiere zu Veranstaltungen transportiert, die als Hobby oder in der Freizeit besucht werden, ist in den meisten Fällen davon auszugehen, dass dies nicht mit Gewinnabsicht[214] an der Veranstaltung teilnehmen. Man denke hier zum Beispiel an Reitturniere, Hundeausstellungen, Hunderennen, etc…Handelt es sich aber um einen Profireiter, der durch häufige Teilnahme oder hohe Geldpreise durch diese Veranstaltungen einen Teil seines Einkommens erzielt, wird man wohl von einer wirtschaftlichen Tätigkeit sprechen können.

Trotzdem erscheint mir in derart gearteten Fällen eine Unterscheidung zwischen „*wird eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeführt oder nicht“* nicht sonderlich wichtig, da in den genannten Fällen die Tiere in den meisten Fällen durch das wirtschaftliche oder emotionale Interesse besser geschützt sind, als durch das Gesetz. Ob Profireiter oder Amateur, ob privater Hunde-, Hasen- oder Meerschweinchenhalter oder Züchter, in den meisten Fällen werden die Tiere besonders vorsichtig und schonend transportiert, wenn sie an sportlichen Veranstaltungen oder Ausstellungen teilnehmen.

Hinsichtlich Transport von registrierten Equiden (Reitpferde) bei der Teilnahme an Reitturnieren, hat das Bundesministerium für Gesundheit eine Stellungnahme abgegeben.[215] In dieser heißt es, dass „*bei der Teilnahme an einem Reitturnier als Hobby bzw. im Rahmen der Freizeitgestaltung kein wirtschaftlicher Zweck gegeben*

[213] siehe Art 5 Abs 4, Art 8 Abs. 2, Art 6 Abs 9 und Art 11 Abs 2.
[214] Gemeint ist hier Gewinn in wirtschaftlicher Hinsicht.
[215] Stellungnahme des BMG vom 15.11.2007, J-74800/0149-IV/B/6/2007.

ist. Dies sowohl dann, wenn Reiter ihre Tiere selbst transportieren, als auch, wenn zB der Reitverein als solcher bzw. ein Vereinsmitglied den Transport mehrerer Tiere durchführ"t.[216] Wird der Transport aber in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt, fällt er sehr wohl in den Geltungsbereich der VO, auch wenn es sich um eine Turnierteilnahme handelt. Dies könnte – laut Stellungnahme – der Fall sein, wenn es sich um den Transport von Pferden eines Profireiters handelt bzw wenn die Möglichkeit besteht, im Rahmen des Turniers entsprechend hohe Preisgelder zu erlangen, die für diese Personen Einkommen darstellen. Diese Auffassung ist meiner Meinung nach richtig, erwähnenswert ist aber, dass die Anzahl der Profireiter, die mit der Teilnahme an Turnieren ihr Einkommen bestreiten, sehr gering ist.

Wird der Tiertransport von einer Person oder von einer Firma gewerblich angeboten, besteht kein Zweifel an der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit, auch das wird in der Stellungnahme vom BMG bestätigt.[217]

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass Transporte, die nicht in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt werden, nicht in den Geltungsbereich der VO fallen. Auch Transporte, die von einem Tierarzt angeleitet werden, bzw Transporte, die in oder aus einer Tierarztpraxis oder Tierklinik erfolgen, fallen nicht in den Geltungsbereich.
Transporte zum Schlachthof, zu Viehmärkten, Versteigerungen oder anderen Zwecken der Gewinnerzielung fallen auf jeden Fall in den Anwendungsbereich der VO, da hier die Absicht Gewinn zu erzielen, ohne Zweifel besteht.[218]

3. Landwirte

Für den Transport durch Landwirte sieht diese VO einige Besonderheiten vor.
Der Begriff Landwirt bezeichnet Personen, die eine Landwirtschaft betreiben. Eine Landwirtschaft wird betrieben, wenn pflanzliche Erzeugnisse einschließlich Wein und Obstbau, Gartenbau und Baumschulen hervorgebracht bzw. gewonnen werden. Auch der Zukauf von Erzeugnissen des jeweiligen Betriebszweiges schadet der Eigenschaft als Landwirt nicht. Das Halten von Nutztieren zur Zucht, Mästung oder

[216] Stellungnahme des BMG vom 15.11.2007, BMGFJ-74800/0149-IV/B/6/2007.
[217] Stellungnahme des BMG vom 15.11.2007, BMGFJ-74800/0149-IV/B/6/2007.
[218] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 28.

Gewinnung von tierischen Erzeugnissen fällt ebenfalls unter den Begriff Landwirtschaft, genauso wie Jagd und Fischerei, Vermieten und Einstellen von Reittieren und noch einiges mehr.[219]
Denn nebengewerbliche Tätigkeiten der Land- und Forstwirtschaft, wie z.B. das Vermieten und Einstellen von Reittieren, sind zwar eigentlich gewerbliche Tätigkeiten, aber trotzdem vom Anwendungsbereich der GewO ausgenommen. Der Grund dafür liegt darin, dass diese Tätigkeiten wegen ihres engen Zusammenhangs mit der Land- und Forstwirtschaft für gewerberechtliche Regelungen ungeeignet sind. Dies gilt allerdings nur dann, solange das Nebengewerbe mit der Land- und Forstwirtschaft verbunden ist und als untergeordnet angesehen werden kann.[220]

Für Transporte durch Landwirte, die Tiere in ihren eigenen Fahrzeugen oder Transportmitteln, aus geografischen Gründen im Rahmen jahreszeitlich bedingter Wanderhaltung, transportieren, oder die eigene Tiere in ihrem eigenen Transportmitteln über eine Entfernung von weniger als 50 km ab ihrem Betrieb transportieren, gelten lediglich die Art 3 und Art 27 der VO. Das Ziel ist hier, für die Landwirte Erleichterungen zu schaffen.

Bei dieser Ausnahmeregelung wird auf die geografische Lage, zB Almhaltung im Sommer, in Verbindung mit der jahreszeitlich bedingten Wanderhaltung Rücksicht genommen. Berücksichtigt werden auch Transporte der eigenen Tiere mit eigenen Transportmitteln, die eine Entfernung von 50 km ab dem Betrieb nicht übersteigen. Diese Erleichterungen für Landwirte sind notwendig, da landwirtschaftliche Betriebe oft entlegen und für einen großen Transporter nur schwer bzw gar nicht erreichbar sind.[221] Mit dieser Regelung wird den Landwirten die Möglichkeit eröffnet, Nutztiere in ihren betriebseigenen Fahrzeugen zu einer Sammelstelle oder ähnlichem zu bringen.

Meines Erachtens ist die Dauer der Beförderung durch Landwirte in die gesamte Beförderungsdauer miteinzurechnen, sollten sich die Tiere vor der Weiterbeförderung weniger als 48 Stunden in der Sammelstelle oder einer ähnlichen Einrichtung befinden. Denn zur Beförderung gemäß Art 2 lit j VO 1/2005 zählt zum Transportvorgang vom Versandort bis zum Bestimmungsort, auch Entladen,

---

[219] *Holzer,* Agrarrecht 23; siehe auch § 2 GewO.
[220] *Holzer,* Agrarrecht 184.
[221] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 168.

Unterbringen und Verladen an Zwischenstationen. Die Beförderung endet erst, wenn das letzte Tier am Bestimmungsort entladen ist.[222] Bestimmungsort ist der Ort, an dem die Tiere entladen und entweder geschlachtet oder mindestens 48 Stunden vor ihrer Weiterbeförderung untergebracht werden (Art 2 lit s, i, ii).

4. Innerstaatliche Vorschriften

Die Verordnung eröffnet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit strengere einzelstaatliche Maßnahmen zu erlassen, wenn es sich um rein innerstaatliche Transporte handelt, oder um Transporte vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates aus auf dem Seeweg. Hierbei muss es sich um Maßnahmen handeln, die das Ziel haben, den Tieren einen besseren Schutz zu gewährleisten.
Österreich hat diese Möglichkeit wahrgenommen und in § 18 TTG eine strengere Vorschrift erlassen.

5. Transporte unter Anleitung eines Tierarztes

In Abs 5 wird darauf hingewiesen, dass Transporte, die unter Anleitung eines Tierarztes unmittelbar in bzw aus einer Tierarztpraxis oder Tierklinik durchgeführt werden, nicht in den Geltungsbereich der VO fallen.
Der Grund für diese Ausnahme ist auf den Anhang I (Technische Vorschriften) Kapitel I dieser VO zurückzuführen. In Kapitel I sind die Voraussetzungen für die Transportfähigkeit der Tiere festgelegt. Tiere gelten unter anderem nur dann als transportfähig, wenn sie nicht verletzt sind. Weiters werden Tiere mit physiologischen Schwächen oder pathologischen Zuständen als nicht transportfähig eingestuft. Da aber oft gerade diese Tiere zum Tierarzt transportiert werden, war es notwendig diese Transporte vom Geltungsbereich auszunehmen.[223]

II . Begriffsbestimmungen

In Art 2 sind die Begriffsbestimmungen der VO zu finden. Da diese Begriffsbestimmungen wichtig sind, um die VO genau zu verstehen, seien die wichtigsten Begriffe hier erklärt:

[222] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 37.
[223] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 32.

1.Tiere

1.1. Was ist ein „Tier“?

Tiere stellen „*die Gesamtheit der eukaryontischen Organismen, die im Tierreich zusammengefasst sind und als solche dem Pflanzenreich gegenübergestellt sind*“, dar.[224]

Nach einer Legaldefinition für den Begriff „Tier“ sucht man in den österreichischen Gesetzen oder europäischen Gemeinschaftsakten vergeblich, dieser Begriff wird offensichtlich als gegeben vorausgesetzt.[225]

Im Sinne des Tierschutzgesetzes werden laut *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely* alle Lebewesen als Tier bezeichnet, die sich „*in einem in der Außenwelt grundsätzlich lebensfähigen Entwicklungsstadium“* befinden und „*aus einer oder vielen, sich in ihrem natürlichen Zusammenhang befindlichen lebenden tierischen Zellen (die über keine Zellenhaut verfügen) bestehen und keine Menschen sind“.* [226]

Abgrenzungsprobleme ergeben sich zB bei tiefgefrorenen Embryonen, ungeborenen Tieren, bebrüteter Vogeleier oder bei Angehörigen ganz niedriger Kulturen, wie einzelliger Lebewesen. Nicht als Tiere anzusehen sind nicht in der Außenwelt lebensfähige Embryonen, in der Außenwelt nicht lebensfähige bebrütete Eier, Kulturen tierischer Zellen und gentechnisch veränderte Pflanzen, die tierische Gene enthalten.[227]

Obwohl es keine Legaldefinition gibt, werden Tiere in der Gesetzgebung in unterschiedliche Tierarten eingeteilt.

1.2. Tierarten

In der Gesetzgebung werden Tiere in folgende „Tierarten“ eingeteilt:

- Haustiere
- Heimtiere
- Gezähmte Tiere
- Wildtiere
- Landwirtschaftliche Nutztiere

---

[224] Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden XXII 90.
[225] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 25; *Wonisch,* Tierquälerei 28.
[226] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 25.
[227] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 25f.

Diese Einteilung ist keine zoologische, sondern sie erfolgt nach der von Menschen den Tieren in unseren Breitengraden zugedachten Bestimmung.[228]

1.2.1. Haustiere oder domestizierte Tiere

Unter Haustieren werden jene Tiere verstanden, die seit vielen Generationen von Menschen gehalten werden, und sich an die Haltung durch den Menschen angepasst haben. Als Haustiere gelten Haushunde, Hauskatzen, Rinder, Schweine, Pferde, Ziegen, Schafe, Groß- und Kleinkamele, Hauskaninchen, Hausgeflügel und domestizierte Fische.[229]

1.2.2. Heimtiere

Zu den Heimtieren zählen, aus der Gruppe der domestizierten Tiere, die typischen Begleiter des Menschen. Hierzu zählen Hunde, Katzen und Frettchen (Fleischfresser), Nagetiere (z.B. Goldhamster, Meerschweinchen, Mäuse, etc…), Hauskaninchen und ähnliche hasenartige Tiere, manche Papageienvögel (zB Nymphensittiche oder einige Angehörige der Papageien), einige Finkenvögel, einige Taubenvögel (zB Brieftauben), Goldfische oder - unter gewissen Voraussetzungen – auch Zierfische.[230]

1.2.3. Gezähmte Tiere

Gezähmte Tiere sind Wildtiere, die an den Menschen gewöhnt wurden, sich aber nicht von ihren wilden Artgenossen unterscheiden.[231]

1.2.3. Wildtiere

Zu den Wildtieren zählen jene Tiere, die in Freiheit leben und, falls sie gefangen sind, das Leben in Freiheit wieder anstreben.

1.2.4. Landwirtschaftliche Nutztiere

Landwirtschaftliche Nutztiere werden vom Menschen zu wirtschaftlichen Zwecken gehalten. Gemäß Art 2 RL 98/58/EG wird darunter jedes Tier verstanden, das *„zur Erzeugung von Nahrungsmitteln, Wolle, Häuten oder Fellen oder zu anderen landwirtschaftlichen Zwecken gezüchtet oder gehalten wird“.*[232]

---

[228] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 32.
[229] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 32f.
[230] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 33.
[231] *Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely,* Österreichisches Tierschutzrecht I^2 33.
[232] RL 98/58/EG des Rates vom 20.7.1998 über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere, ABl L 1998/221, 23

Hiezu zählen alle Haus- oder Wildtiere, die zur Erzeugung von tierischen Erzeugnissen oder zu anderen land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken gehalten werden.

1.3. Der Begriff „Tier“ in der VO 1/2005

Wird in der VO der Begriff Tier verwendet, sind darunter nur lebende Wirbeltiere zu verstehen. Wirbeltiere haben ua folgende Merkmale:
Kopf, Rumpf, zwei Paar von Beinen, Flossen oder Arme und meistens einen Schwanz. Das Skelett wird aus Knochen oder Knorpeln gebildet. Es besitzt ein zentrales Nervensystem, das auf Gehirn und Rückenmark verteilt ist. Wirbeltiere sind von Haut umgeben, die Sinnesorgane und das Hormonsystem sind sehr differenziert. Zu den Wirbeltieren zählen Säugetiere, Vögel, Fische, Amphibien und Reptilien[233].
Bei Lebendtiertransporten, die unter die VO fallen, handelt es sich hauptsächlich um den Transport von Nutztieren, wie zB Rinder, Schweine, Pferde, Geflügel, Schafe und Ziegen.

2. Sammelstellen

Unter Sammelstellen im Sinne des Art 9 werden Orte wie Haltungsbetriebe, Märkte, an denen Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausschweine oder Hausziegen aus unterschiedlichen Ställen zur Bildung von Tiersendungen zusammengeführt werden, verstanden. Für die Zulassung dieser Sammelstellen ist in Österreich die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig (Art 2 lit b).

3. Grenzkontrollstelle

Unter Grenzkontrollstelle wird jede Kontrollstelle verstanden, die gemäß der RL 91/496/EWG[234] zur Durchführung von Veterinärkontrollen bei Tieren, die aus Drittländern in die EU einreisen, bezeichnet und anerkannt wurde (Art 2 lit d).

4. Zuständige Behörde

Bei der zuständigen Behörde handelt es sich um eine zentrale Behörde eines Mitgliedstaates oder jede andere amtliche Stelle, der für die Durchführung von

---

[233] http://exozoo.hs-ebstorf.de/die-tiere/wirbeltiere (Stand 28.4.2011)
[234] RL 91/496/EWG des Rates vom 15.7.1991 zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern eingeführten Tieren und zur Änderung der RL 89/662/EWG, 90/425/EWG und 90/675/EWG, ABl L 1991/268, 56

Untersuchungen des Wohlbefindens der Tiere die Zuständigkeit übertragen wurde (Art 2 lit f).

5. Kontrollstellen

Näheres zum Begriff Kontrollstelle findet man in Art 36, hier heißt es „*Kontrollstellen sind Orte, an denen Tiere gemäß Anhang I Kapitel V Nummer 1.5 oder Nummer 1.7 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 mindestens 12 Stunden oder länger ruhen*“ (Art 36 Z 2).
Gemäß Art 2 lit h VO 1/2005 sind Kontrollstellen im Sinne der VO 1255/97[235] zu verstehen. Hierbei muss allerdings beachtet werden, dass die VO 1255/97 durch Art 36 VO 1/2005 geändert wurde. In der VO 1255/97 findet man nur den Begriff „Aufenthaltsort“, dieser Begriff wird durch die VO 1/2005 durch den Begriff „Kontrollstelle“ ersetzt.

Für Tiertransporte sind Höchstfahrzeiten festgelegt, sind diese abgelaufen, müssen die Tiere zum Füttern, Tränken und Ruhen für ein Minimum von 24 Stunden entladen werden. Nach Ablauf dieser 24 Stunden darf der Transport wieder fortgesetzt werden. Diese zwingende Pause wird an Kontrollstellen durchgeführt. Für die Mitgliedstaaten gelten einheitliche Kriterien für Kontrollstellen. Die zuständige Behörde hat die Aufgabe, Kontrollstellen zuzulassen und jeder Kontrollstelle eine Zulassungsnummer zuzuteilen.[236]

6. Beförderung

Der Begriff „Beförderung“ stellt den gesamten Transportvorgang vom Versand- bis zum Bestimmungsort dar. Hiezu zählt auch das Entladen, das Unterbringen und das Verladen an den Zwischenstationen (Art 2 lit j).
Das Bundesministerium für Gesundheit ist in seinem Handbuch für Tiertransporte der Meinung, dass die Beförderungsdauer beginnt, sobald das erste Tier auf das Fahrzeug verladen wird. Diese Ansicht stützt das Bundesministerium auf ein Urteil des EuGH.[237] Es handelte sich um ein Vorabentscheidungsverfahren, wobei es um die Auslegung des Anhang VII Abschnitt 48, 4 lit d der RL 91/628/EG ging. Es wurde

[235] VO 1255/97/EG des Rates vom 25.6.1997 zur Festlegung gemeinschaftsrechtlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der RL 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABl L 1997/174, 1
[236] Vgl. die Erwägungsgründe der VO 1255/97.
[237] EuGH 23.11.2006, C–300/05, Slg I-11169; BMG, Handbuch Tiertransporte Teil 1, 47.

die Frage gestellt, ob die Zeit des Be- und Entladens zur Transportdauer gehöre. Da gem Art 2 Abs 2 lit b der RL 91/628/EG sowohl das Ver- als auch das Entladen zum Begriff „Transport“ dazu gehört, kam der EuGH zu dem Ergebnis, dass die Transportdauer das Ver- und Entladen inkludiere.

Nicht beachtet hat das Bundesministerium hier, dass mittlerweile zwischen Transport und Beförderung unterschieden wird. Unter Beförderung ist gemäß Art 2 lit j der gesamte Transportvorgang vom Versandort bis zum Bestimmungsort, inklusive Entladen, Unterbringen und Verladen an Zwischenstationen zu verstehen. Auch das Zuladen weiterer Tiere zählt zur Beförderung. Hingegen ist der Begriff „Transport“ gemäß Art 2 lit w weiter gefasst. Unter Transport versteht man „*jede Bewegung von Tieren in einem oder mehreren Transportmitteln sowie alle damit zusammenhängenden Vorgänge, einschließlich des Verladens, Entladens, Umladens und Ruhens, bis zum Ende des Entladens der Tiere am Bestimmungsort“* (Art 2 lit w).
Der Begriff „Transport“ ist somit weiter gefasst als der Begriff „Beförderung“. Da aber in der VO der Begriff „erlaubte Beförderungszeit“ verwendet wird, beginnt meines Erachtens die Beförderungsdauer erst zu laufen, wenn sich das Fahrzeug mit den bereits verladenen Tieren in Bewegung setzt. Weder in den Begriffsbestimmungen des Art 2 noch in anderen Bestimmungen der VO oder im Anhang ist ein Hinweis darauf zu finden, dass die Zeit des Verladens zur Beförderungsdauer zählt. Die Zeit des Verladens am Versandort wird also nicht in die Beförderungsdauer miteingerechnet. Auch *Weinzinger,* ist in ihrer abweichenden persönlichen Stellungnahme zum Bericht 153 der Beilagen über die Regierungsvorlage (142 der Beilagen) des TTG der Ansicht, dass die Verladezeiten nicht in die Beförderungsdauer miteingerechnet werden.[238]

Auch *Dörflinger* ist der Meinung, dass die Beförderung erst beginnt, sobald sich ein Fahrzeug mit dem ersten Tier in Bewegung setzt[239].

Die Beförderung endet, sobald das letzte Tier am Bestimmungsort entladen wurde.[240] Der Bestimmungsort ist der Ort, an dem die Tiere entladen werden und entweder

[238] Abweichende persönliche Stellungnahme der Abgeordneten Weinzinger zum AB 153 BlgNR 23. GP 2.
[239] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 37.
[240] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 37.

geschlachtet oder mindestens 48 Stunden vor ihrer Weiterbeförderung untergebracht werden (Art 2 lit s, i, ii).

7. Transport

Transport ist der Überbegriff, er ist weiter gefasst als der Begriff Beförderung. Unter Transport fallen auch alle in Verbindung mit der Beförderung stehende Vorgänge. Das bedeutet, dass der Transport schon mit dem Verladen des ersten Tieres beginnt und mit dem Entladen des letzten Tieres am Bestimmungsort endet. Es werden Fütterungs- und Ruhepausen, bei denen die Tiere entladen werden und untergebracht werden, oder auch das Umladen vom Begriff Transport umfasst.[241]

8. Transportmittel

Ein Transportmittel ist jedes Straßen- oder Schienenfahrzeug, Schiff und Luftfahrzeug, das zum Transport von Tieren verwendet wird (Art 2 lit n).

9. Fahrzeug

Ein Fahrzeug ist ein Transportmittel auf Rädern, das durch Eigenantrieb bewegt oder gezogen wird (Art 2 lit z).

10. Tiertransportschiffe und Ro-Ro-Schiffe

Als Transportschiffe werden all jene Schiffe bezeichnet, die zum Transport von Hausequiden, Hausrindern, Hausschweinen, Hausschafen oder Hausziegen verwendet werden, aber weder Ro-Ro-Schiffe noch Schiffe sind, auf denen Tiere in beweglichen Behältern transportiert werden (Art 2 lit l). Ein Ro-Ro-Schiff ist ein Seeschiff, auf das Straßenfahrzeuge oder Schienenfahrzeuge zum Zwecke der Beförderung auf- und abfahren können (Art 2 lit v).

11. Transportbehälter od. Container

Als Transportbehälter oder Container wird jeder Verschlag, Kasten, Behältnis oder jede andere feste Struktur bezeichnet, die kein Transportmittel ist, aber trotzdem zum Transport von Tieren verwendet wird (Art 2 lit g).

[241] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 37.

12. Transportunternehmer

Ein Transportunternehmer kann jede natürliche oder juristische Person sein, die entweder auf eigene Rechnung oder für eine dritte Person Tiere befördert. Das bedeutet, dass grundsätzlich jeder, der einen Tiertransport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit (ab einem Transport über 65 km) durchführt, als Transportunternehmer anzusehen ist (Art 2 lit x).[242]

13. Organisator

Organisator kann entweder ein Transportunternehmer sein, der mindestens einen Beförderungsabschnitt einem anderen Transportunternehmer in Auftrag gegeben hat, oder eine natürliche oder juristische Person, die eine Beförderung mehr als einem Transportunternehmer in Auftrag gegeben hat - oder aber eine Person, die den Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang II unterzeichnet hat (Art 2 lit q).

14. Tierhalter

Tierhalter kann jede natürliche oder juristische Person sein, die dauerhaft oder zeitweilig für die Tiere zuständig ist oder mit ihnen umgeht. Der Transportunternehmer ist aus diesem Begriff ausdrücklich ausgenommen (Art 2 lit k). Die Begriffsbestimmung in der VO deckt sich aber nur teilweise mit der des § 4 des österreichischen Tierschutzgesetzes (TSchG).[243] Würde man die Definition des TSchG hier anwenden, würde auch der Transportunternehmer, der Betreuer oder jede andere Person, die während des Transports mit den Tieren umgeht, Tierhalter sein können. In Verbindung mit Art 8 der VO ergibt sich aber, dass die VO nur Tierhalter am Versand-, Umlade- oder Bestimmungsort meint. Die Eigenschaft des Tierhalters ist unabhängig von den zivilrechtlichen Verhältnissen zu beurteilen. Ob das Tier also auch im Eigentum des Tierhalters steht, ist für die Beurteilung der „Tierhaltereigenschaft“ nicht ausschlaggebend.[244]

15. Der Betreuer

Betreuer ist jene Person, die für das Wohlbefinden der Tiere unmittelbar zuständig ist und während der Beförderung anwesend ist. Gemäß Art 6 Abs 4 dürfen Transport-unternehmer Tiere nur jenen Personen anvertrauen, die speziell geschult wurden. In

---

[242] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 39.
[243] § 4 Zi 1 TSchG lautet: „*Halter: jede Person, die ständig oder vorübergehend für ein Tier verantwortlich ist oder ein Tier in ihrer Obhut hat.*“
[244] *Binder/Fricks*, Das Österreichische Tierschutzrecht[2] 29.

Art 17 befinden sich ausführliche Vorgaben für Schulung und Befähigungsnachweis. Das bedeutet, dass das Personal von Transportunternehmern und von Sammelstellen bestimmte Lehrgänge absolvieren muss (Art 2 lit c).

Jede Tiersendung muss von einem Betreuer begleitet werden, außer Tiere werden in einem Transportbehälter befördert, der gesichert, angemessen belüftet und erforderlichenfalls mit Futter- und Wasserspender ausgerüstet ist. Weiters muss gewährleistet sein, dass die Futter- und Wasserspender nicht umgestoßen werden können und genügend Futter und Wasser für die doppelte Dauer der geplanten Beförderung zur Verfügung steht. Außerdem besteht die Möglichkeit, von einem Betreuer abzusehen, wenn der Fahrer auch die Aufgabe des Betreuers übernimmt (Art 6 Abs 6 lit a und b). Der Betreuer ist gemäß Art 2 lit c eine für das Wohlbefinden der Tiere unmittelbar zuständige Person und muss während der gesamten Beförderung anwesend sein. Gemäß Art 6 Abs 5 muss der Fahrer und der Betreuer bei der Beförderung von Hausequiden, Hausziegen, Hausrindern, Hausschafen, Hausschweinen oder Geflügel über einen Befähigungsnachweis gem Art 17 Abs 2 verfügen.

16. Betreiber von Sammelstellen

Unter Betreiber von Sammelstellen sind jene Personen zu verstehen, die für Sammelstellen verantwortlich sind.

17. Verantwortung der Beteiligten

Mit der VO 1/2005 wurde versucht, die Personen, die für die Einhaltung einzelner Vorschriften der Verordnung verantwortlich sind, konkret zu bestimmen. Es werden auch beteiligte Personen „*in die Pflicht genommen*“, denen nach der alten Rechtslage keine Verantwortung übertragen wurde.[245] Die Personengruppen, die nun als verantwortlich angesehen werden, sind schon in der Präambel der VO genannt:

„Bei Tiertransporten sind nicht nur Transportunternehmer, sondern auch Tierhalter, Händler, Sammelstellen und Schlachthöfe involviert. Die Tierschutzverpflichtung sollte daher in bestimmten Punkten auf alle an einem Tiertransport Beteiligten ausgedehnt werden“.[246]

---

[245] *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 194.
[246] Abs 16 Erwägungsgründe zur VO 1/2005

17.1. Transportunternehmer

Transportunternehmer ist jede juristische oder natürliche Person, die entweder auf eigene Rechnung oder für eine dritte Person, Tierbeförderungen vornimmt (Art 2 lit x). Die Verantwortung des Transportunternehmers war auch schon in der alten RL klar. Seine Pflichten werden laufend in dieser Arbeit aufgearbeitet und erörtert, darum wird an dieser Stelle nur kurz auf ihn eingegangen.
Der Transportunternehmer ist auf Verlangen der zuständigen Behörde verpflichtet die Transportpapiere zur Verfügung zu stellen (Art 4 Abs 2). Auch muss er eine natürliche Person benennen, die für den Transport verantwortlich ist, und er muss jederzeit Auskünfte über Details des Transports geben können (Art 5 Abs 2). Bei langen Beförderungen sind für den Transportunternehmer auch die Pflichten, die ihm durch die Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch auferlegt werden, relevant. Weitere Pflichten des Transportunternehmers sind in Art 6 bestimmt.

17.2. Organisator

Der Organisator trägt die Verantwortung dafür, dass das Wohlbefinden der Tiere nicht aufgrund einer unzulänglichen Koordinierung der Beförderungsabschnitte leidet. Weiters ist er verpflichtet – ebenso wie der Transportunternehmer – eine natürliche Person zu bestimmen, die jederzeit Auskünfte über Planung, Durchführung und Abschluss der Beförderung erteilen kann. Bei langen Beförderungen muss sowohl der Transportunternehmer, als auch der Organisator, die Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch einhalten (Art 5 Abs 3).

Die Unterscheidung zwischen Transportunternehmer und Organisator ist wichtig, da auch eine natürliche oder juristische Person, die nicht Transportunternehmer ist, sondern den Transport lediglich organisiert, zur Verantwortung gezogen werden kann. Problematisch ist allerdings, dass Organisatoren nur bei langen Beförderungen von Hausequiden (außer sie sind registriert), Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen oder Hausschweinen im Fahrtenbuch aufscheinen. Das bedeutet, dass sie zB bei einem Hundewelpentransport nicht aufscheinen und somit für die Behörden nicht identifizierbar sind. Dies ist vor allem in jenen Fällen problematisch, in die mehrere Transportunternehmer involviert sind, und aufgrund unzulänglicher Koordination das Wohlbefinden der Tiere beeinträchtig wird. In diesen Fällen kann niemand zur Verantwortung gezogen werden.

Auch ist bezüglich der Haftung eine Unterscheidung zwischen Transportunternehmer und Organisator wichtig, da den Organisator nur Auswahl-, Kontroll- und Begleitpflichten treffen.[247]

17.3. Tierhalter

Gemäß Art 8 trägt der Tierhalter die Verantwortung dafür, dass am Versand-, Umlade- oder Bestimmungsort die technischen Vorschriften des Anhangs I Kapitel I und Kapitel III Abschnitt 1 eingehalten werden. Es handelt sich hierbei um Bestimmungen bezüglich Transportfähigkeit der Tiere und Transportpraxis. Weiters muss der Tierhalter alle Tiere untersuchen, die an einem Transit- oder Bestimmungsort ankommen und er muss auch überprüfen, ob eine lange Beförderung zwischen Mitgliedstaaten oder von oder nach Drittländern vorliegt. Wurde eine lange Beförderung von Hausequiden (mit Ausnahme von registrierten Hausequiden), Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen oder Hausschweinen durchgeführt, so muss der Tierhalter auch die Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch einhalten (Art 8 Abs 1 und Abs 2).

17.4. Betreiber von Sammelstellen

Auch die Betreiber von Sammelstellen werden von der VO mit Verantwortung bedacht und sind für die Einhaltung einiger Punkte der VO verantwortlich: gemäß Art. 9 Abs. 1 müssen die Betreiber der Sammelstellen darauf achten, dass die technischen Vorschriften des Anhangs I Kapitel I und Kapitel III Abschnitt 1 eingehalten werden. Das bedeutet, dass sie für die Einhaltung der Bestimmungen bezüglich Transportfähigkeit der Tiere und Transportpraxis – ähnlich wie der Tierhalter am Versand-, Umlade- oder Bestimmungsort – verantwortlich sind.
So wie auch der Transportunternehmer sind die Betreiber der Sammelstellen verpflichtet, nur jenes Personal mit Tieren umgehen zu lassen, das auch in den maßgeblichen Vorschriften des Anhangs I mittels Lehrgängen geschult wurde (Art 9 Abs 2 lit a). Weiters ist der Betreiber verpflichtet, alle Personen, die Zugang zur Sammelstelle haben, in regelmäßigen Abständen über die Vorschriften der VO und deren Sanktionen bei Nichteinhaltung der Bestimmungen in Kenntnis zu setzen und der Betreiber muss auch dafür Sorge tragen, dass allen diesen jederzeit alle

[247] Vgl UVS NÖ 9.1.2011, WU-10-2017, 2018.

Angaben über die zuständige Behörde einsehbar sind, die bei allen Verstößen gegen die VO informiert werden muss (Art 9 Abs 2 lit b und c).

Verstößt nun aber eine in der Sammelstelle anwesende Person gegen Bestimmunen der VO ist der Betreiber verpflichtet – unabhängig davon, ob die zuständige Behörde Maßnahmen getroffen hat -, alle Vorkehrungen und Maßnahmen zu treffen, damit die Unregelmäßigkeit beseitigt wird und sich auch nicht wiederholt (Art 9 Abs 2 lit d).

Um die Einhaltung dieser Bestimmungen zu gewährleisten, muss der Betreiber von Sammelstellen alle erforderlichen Betriebsvorschriften festlegen und ihre Einhaltung kontrollieren und durchsetzen (Art 9 Abs 2 lit e).

18. Kurze Beförderung

Tiertransporte, die nicht länger als acht Stunden dauern, werden als Kurzstreckentransporte bezeichnet. Bei einem Transport ab 65 km muss eine entsprechende Zulassung als Transportunternehmer vorhanden sein. Weiters muss ein personenbezogener Befähigungsnachweis gemäß Art 17 vorhanden sein, insbesondere wenn es sich um den Transport von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen, Hausschweinen und Geflügel handelt.[248]

19. Lange Beförderung

Länger als acht Stunden dauernde Transporte sind lange Beförderungen. Die Zeit beginnt mit der Bewegung des ersten Tieres der Sendung zu laufen (Art 2 lit m). Für Transporte über 8 Stunden, gelten zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Ausstattung des Transportmittels, der Planung und Dokumentation des Transportes.

20. Versandort

Der Versandort ist der Ort, an dem die Tiersendung beginnt, wenn sich das Tier dort mindestens 48 Stunden aufgehalten hat. An diesem Ort wird das Tier erstmals auf das Transportmittel verladen. Unter gewissen Umständen können auch Sammelstellen als Versandorte gelten (Art 2 lit r, ri, rii).

[248] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil 2 – Lange Beförderung 9.

21. Bestimmungsort

Am Bestimmungsort werden die Tiere entladen, entweder um dort geschlachtet zu werden, oder sie werden dort mindestens 48 Stunden untergebracht (Art 2 lit s, si, sii).

22. Ruhe- oder Umladeort

Jeder Halt der nicht am Bestimmungsort stattfindet, gilt als Ruhe- oder Umladeort. Auch jene Orte, an denen Tiere ohne Entladen von einem Transportmittel auf ein anderes umgeladen werden, gelten als Umladeort (Art 2 lit t).

23. Amtlicher Tierarzt

Der amtliche Tierarzt wird von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates benannt (Art 2 lit p).

24. Equiden

Als Equiden bezeichnet man Pferde, Esel, Zebras und ihre Kreuzungen, die als Haustiere gehalten werden oder frei lebend sind. Als registrierte Equiden werden alle Equiden bezeichnet, die gemäß Richtlinie 90/427/EWG[249] registriert und durch ein Dokument zur Identifizierung gekennzeichnet sind, das von der Tierzuchtbehörde oder einer anderen zuständigen Behörde des Ursprungslands des Equiden, die das Stutbuch oder das Zuchtregister des betreffenden Equiden führt, oder einer internationalen Vereinigung bzw. Organisation, die Pferde im Hinblick auf Wettkämpfe und Rennen führt, ausgestellt wird. Nicht zugerittene Equiden sind Pferde, die noch nicht an das Halfter gewöhnt wurden und somit nicht angebunden werden können, ohne in ihnen vermeidbare Leiden, Schmerzen oder Erregung hervorzurufen.[250]

25. Navigationssystem

Unter einem Navigationssystem wird „*eine satellitengestützte Einrichtung verstanden, die globale, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitbestimmungs- und Ortungsdienste leistet, oder über sonstige als gleichwertig anzusehende technische Einrichtungen*“ verfügt, die für die Zwecke der VO geeignet sind (Art 2 lit o). Der Begriff Navigationssystem ist hier etwas unglücklich, da es sich viel eher um ein

[249] RL 90/427/EWG des Rates vom 26.6.1990 zur Festlegung der tierzüchterischen und genealogischen Vorschriften für den innergemeinschaftlichen Handel mit Equiden, ABl L 1990/224, 55.
[250] Art 2 lit u, y. RL 90/427 EWG.

Ortungs- und Überwachungssystem mit Dokumentationsfunktion handelt. Unter einem Navigationssystem wird im normalen Sprachgebrauch nämlich ein einfaches Routenplanungsgerät verstanden.[251] Näheres Teil 3 Kapitel IV 3.1.

III. Allgemeine Bedingungen für den Transport

In Art 3[252] sind allgemeine Bedingungen für den Transport festgehalten. Weiters ist der Grundsatz aufgestellt, dass niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Weiters werden allgemeine Bedingungen für den Tiertransport festgelegt.
Schon der erste Satz dieses Artikels bietet Diskussionsstoff. Es besteht immer die Gefahr bzw die Möglichkeit, dass Tiere – trotz aller möglichen Vorkehrungen - verletzt werden. Man kann diese Gefahr zwar durch strenge gesetzliche Regelungen verringern, allerdings wird man die Verletzungsgefahr meines Erachtens nie ausschließen können.

Die Vorgabe, dass niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn den Tieren dabei unnötigen Leiden zugefügt werden könnten, könnte man verwirklichen, allerdings nicht mit dieser Verordnung. Diese Vorgabe könnte nur

---

[251] *Dörflinge*r, Das österreichische Tiertransportgesetz 39.

[252] Art 3 lautet:
„*Niemand darf eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten.*
Darüber hinaus müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

a) Vor der Beförderung wurden alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen.
b) Die Tiere sind transportfähig.
c) Die Transportmittel sind so konstruiert, gebaut und in Stand gehalten und werden so verwendet, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist.
d) Die Ver- und Entladevorrichtungen sind so konstruiert, gebaut und in Stand gehalten und werden so verwendet, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist.
e) Die mit den Tieren umgehenden Personen sind hierfür in angemessener Weise geschult oder qualifiziert und wenden bei der Ausübung ihrer Tätigkeit weder Gewalt noch sonstige Methoden an, die die Tiere unnötig verängstigen oder ihnen unnötige Verletzungen oder Leiden zufügen könnten.
f) Der Transport zum Bestimmungsort erfolgt ohne Verzögerungen, und das Wohlbefinden der Tiere wird regelmäßig kontrolliert und in angemessener Weise aufrechterhalten.
g) Die Tiere verfügen entsprechend ihrer Größe und der geplanten Beförderung über ausreichend Bodenfläche und Standhöhe.
h) Die Tiere werden in angemessenen Zeitabständen mit Wasser und Futter, das qualitativ und quantitativ ihrer Art und Größe angemessen ist, versorgt und können ruhen.“

verwirklicht werden, wenn die gesetzlichen Regelungen erheblich strenger gestaltet worden wären.

Vorweg ist der Begriff „unnötig“ zu erörtern.

Wonisch ist der Ansicht, dass Qualen[253] dann nicht als unnötig zu qualifizieren sind, wenn der zu verwirklichende sozialadäquate Zweck insoweit notwendig (iSv vernünftig und berechtigt) ist, als er sozialadäquat und dem Interesse am Schutz der Tiere übergeordnet ist, wobei das Ausmaß der Schmerz- bzw Leidenszufügung verhältnismäßig sein muss. Eine weitere Vorraussetzung für die Nichterfüllung des Merkmals „unnötig“ ist, dass der Zweck mit notwendigen Mitteln realisiert wird. Hierbei muss entweder das einzig zur Verfügung stehende Mittel oder das gelindeste, wenn mehrere zur Verfügung stehen, gewählt werden. Als sozialadäquate Zwecke kommt zB die Nahrungsbeschaffung in Betracht.[254]

Hinsichtlich der Unterscheidung zwischen Schmerzen und Leiden sei ein aktuelles Erkenntnis des UVS NÖ kurz vorgestellt:[255]

Dem Berufungswerber wurde von der Erstbehörde die Übertretung des Ungehorsamsdelikt gem § 21 Abs 1 Z 3 TTG vorgeworfen.

Zum Sachverhalt: Dem Berufungswerber wurde vorgeworfen eine Kuh trotz schwerer Euterentzündung transportiert zu haben. Dadurch seien dem Tier unnötige Schmerzen zugefügt worden. Der Berufungswerber rechtfertigte den Transport des Tieres durch die Behauptung, die Transportunfähigkeit des Tieres nicht erkannt zu haben, weiters verwies er darauf, dass die Schmerzen des Tieres und der Krankheitsverlauf auch bei Verbleib im Stall gleichartig gewesen wären. Außerdem meinte der Berufungswerber, dass eine derartige Verschlechterung erst während des Transports oder während dem Aufenthalt am Schlachthof eingetreten sei. Dem entgegengesetzt wurde ein Gutachten, dem zu entnehmen war, dass die Schwellung des Euters spätestens einen Tag vor dem Transport erkennbar gewesen wäre und dass die Ausprägung der Verfärbung mindestens einen halben Tag bis einen Tag in Anspruch genommen hätte. Gegenüber der Kriminalpolizei bzw der Erstbehörde gab der Berufungswerber außerdem sogar an, dass ihn der Landwirt auf die Entzündung des Euters hingewiesen habe. Dem Berufungswerber musste die Tatsache, dass das Tier nicht transportfähig war und dem Tier aufgrund der notwendigen Ausgleichs-

[253] Laut *Wonisch* beinhaltet der Begriff „Qualen“ sowohl Schmerzen als auch Leiden, *Wonisch*, Tierquälerei 58.
[254] *Wonisch*, Tierquälerei 61.
[255] UVS NÖ 27.10.2009, Senat-LF-09/2000.

bewegungen während des Transports zusätzliche Schmerzen zugefügt werden, aufgrund seiner Ausbildung und seiner Profession bekannt sein. Der UVS führte dazu aus, „*unter Schmerzen sind nach hM körperliche, als unangenehm empfundene Wahrnehmungen zu verstehen, die durch schädigende Einwirkungen hervorgerufen und von typischen Symptomen begleitet werden. Die vom Gesetz geforderten Leiden umschreiben demgegenüber auch alle nicht bereits vom Begriff des Schmerzes umfassten Beeinträchtigungen im Wohlbefinden, die über schlichtes Unbehagen hinausgehen und eine nicht ganz unwesentliche Zeitspanne fortdauern".*[256] Das bedeutet, dass Schmerzen auch gleichzeitig Leiden sind, nicht aber umgekehrt. Da der Kuh somit unnötige Leiden zugefügt wurden, tritt das von der Erstbehörde genannte Ungehorsamsdelikt gem § 21 Abs 1 Z 3 TTG hinter das Erfolgsdelikt gem § 21 Abs 1 Z 1 TTG zurück, so wurde auch der Spruch vom UVS entsprechend abgeändert.[257]

Zusammenfassend bedeutet das, dass unter Leiden Beeinträchtigungen des Wohlbefindens verstanden werden, die stärker als schlichtes Unbehagen sein müssen und über eine gewisse Zeitspanne anhalten müssen. Schmerzen sind auch gleichzeitig Leiden, Leiden aber nicht auch gleichzeitig Schmerzen. Leidensfähig sind Vögel, Fische, Bienen und alle Säugetiere. Schmerzfähig sind alle Säugetiere und Vögel. Bei Fischen, Lurchen, Stachelhäutern, Weichtieren, Würmern und Kriechtieren herrscht Uneinigkeit.[258]

Schon bei Betrachtung der erlaubten Transportzeiten werden den Tieren sicher keine unnötigen Leiden erspart. Unnötige Leiden könnten den Tieren nur erspart werden, wenn die Transportzeiten so kurz wie möglich gehalten werden und den Tieren dabei mehr Raum zur Verfügung stehen würde.

1. Vorkehrungen vor der Beförderung (Art 3 lit a)

Art 3 lit a bestimmt, dass vor der Beförderung alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden müssen, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen.

---

[256] UVS NÖ 27.10.2009, Senat-LF-09/2000.
[257] UVS NÖ 27.10.2009, Senat-LF-09/2000.
[258] *Machts*, Tiertransporte – Eine rechtliche und polizeitaktische Auseinandersetzung mit fachbezogenem Studienmaterial, in *Ley* (Hrsg) Schriftenreihe der Thüringer Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Fachbereich Polizei VIII (2011) 16.

Da sich das Wohlbefinden der Tiere mit wachsender Dauer des Transports verschlechtert, sollten Tiertransporte generell so kurz wie möglich gehalten werden. Je länger der Transport dauert, umso müder werden die Tiere, sie ziehen sich ein ständig wachsendes Energiedefizit zu und werden für Infektionen und andere Krankheitserreger anfälliger.[259] Um die Transportdauer auf ein Minimum zu beschränken, ist auch gute Planung erforderlich.

Um Art 3 lit a gerecht werden zu können, werden Art 4 (Transportpapiere) und Art 5 (Obligatorische Planung von Tiertransporten) gemeinsam betrachtet:
Grundsätzlich dürfen nur Transportunternehmer, die über eine entsprechende Zulassung gemäß Art 10 Abs 1 bzw. Art 11 Abs 1 verfügen, Transportaufträge annehmen, bzw. sie an Subunternehmer weiterleiten (Art 5 Abs 1 VO 1/2005).

Gemäß Art 5 muss der oder die Transportunternehmer eine für den Transport verantwortliche natürliche Person bestimmen, die jederzeit in der Lage sein muss, Auskünfte über Planung, Durchführung und Abschluss der Beförderung zu erteilen. Da in Abs 2 der Wortlaut „.....*des ihrer Kontrolle unterstehenden Beförderungs-abschnittes...*“ benützt wird, ist davon auszugehen, dass auch mehrere verantwortliche Personen bestimmt werden können, denen jeweils ein oder mehrere Beförderungsabschnitt(e) zugeteilt wird bzw werden (Art 5 Abs 2). Zweck dieser Regelung ist, dass es immer eine verantwortliche Person pro Abschnitt gibt.

Die Organisatoren müssen bei jeder Beförderung die einzelnen Beförderungs-abschnitte so koordinieren, dass das Wohlbefinden der Tiere durch eine unzulängliche Koordination nicht beeinträchtigt wird. Hierbei müssen auch die Witterungsbedingungen berücksichtigt werden.
Nicht nur der Transportunternehmer, sondern auch der Organisator ist verpflichtet, eine natürliche Person zu bestimmen, die der zuständigen Behörde jederzeit Auskünfte über Planung, Durchführung und Abschluss der Beförderung erteilen kann (Art 5 Abs 3 lit a und b).

Handelt es sich um eine lange Beförderung von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen innerhalb der Union oder von und

[259] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 32.

nach Drittländern, müssen sowohl die Organisatoren als auch Tierhalter und Transportunternehmer die Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch einhalten. Von dieser Bestimmung sind registrierte Equiden ausgenommen (Art 5 Abs 4).

Um alle für den Transport erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, ist auch Art 4 von Bedeutung. Hier befinden sich Regelungen über Transportpapiere. Personen, die Tiere transportieren, sind gemäß Art 4 dazu verpflichtet, im Transportmittel bestimmte Papiere mitzuführen.
Aus den Transportpapieren muss Folgendes hervorgehen:

- Herkunft und Eigentümer der Tiere;
- Versandort;
- Tag und Uhrzeit des Beginns der Beförderung;
- vorgesehener Bestimmungsort;
- voraussichtliche Dauer der geplanten Beförderung (Art 4 Abs 1).

Verlangt die zuständige Behörde die Transportpapiere, muss sie der Transportunternehmer zur Verfügung stellen (Art 4 Abs 2).

2. Transportfähigkeit (Art 3 lit b)

Obwohl auf die entsprechenden Kapitel der Anhänge der Verordnung nicht ausdrücklich verwiesen wird, findet man im Anhang der Verordnung nähere Bestimmungen bezüglich Transportfähigkeit der Tiere, Transportmittel, Verlade- und Entladevorrichtungen, Umgang mit den Tieren, Bodenfläche, Standhöhe etc...:

Die Transportfähigkeit ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass die Tiere transportiert werden dürfen.

2.1. Transportfähige Tiere

Gemäß Anhang I Kap I der VO 1/2005 dürfen Tiere transportiert werden, wenn sie „*im Hinblick auf die geplante Beförderung transportfähig sind und wenn gewährleistet ist, dass ihnen unnötige Verletzungen und Leiden erspart bleiben*“.

Im Anhang I ist festgelegt, unter welchen Umständen es verboten ist, Tiere zu transportieren.

2.2. Nicht transportfähige Tiere

Verletzte Tiere und Tiere mit physiologischen Schwächen oder pathologischen Zuständen sind nicht transportfähig, es ist somit verboten, sie zu transportieren.

Als nicht transportfähig gelten zum Beispiel

- Tiere, die sich nicht schmerzfrei oder ohne Hilfe bewegen können,
- Tiere, die große offene Wunden oder schwere Organvorfälle haben,
- Tiere, die trächtig sind und im fortgeschrittenem Gestationsstadium sind,
- Tiere, die vor weniger als sieben Tagen niedergekommen sind,
- Tiere, deren Nabelwunde noch nicht vollständig verheilt ist,
- Ferkel, die weniger als drei Wochen alt sind, Lämmer, die weniger als eine Woche alt sind, Kälber, die weniger als zehn Tage alt sind, es sei denn, die Tiere werden über eine Strecke, die weniger als 100km lang ist, befördert (Anhang I KapI der VO 1/2005).
- ……..

Folgende Aufzählung ist zwar in der demonstrativen Aufzählung der VO nicht ausdrücklich erwähnt, allerdings findet man sie in den Erläuterungen des Handbuchs für Tiertransporte des BMG. Diese Aufzählung zählt einige Symptome auf, bei denen davon auszugehen ist, dass Tiere nicht transportfähig sind:

- „*Tiere mit Brüchen/ Vorfällen/ tiefreichenden Wunden*
- *Tiere mit sichtbaren akuten und hochgradigen Entzündungen*
- *Tiere mit sichtbaren hochgradigen Kreislauf- und Atmungsproblemen*
- *Tiere mit generalisierter Inkoordination (zentralnervale Störungen)*
- *Tiere mit offensichtlich gestörter Reaktion auf die Umgebung (z.B. extreme Agitation, nach Intoxikation, zentral nervale Störungen)*
- *Hochgradig abgemagerte Tiere (Para-TBC-Verdacht)“;*[260]

Das „Hundbuch Tiertransporte“ des BMG soll eine Auslegungshilfe darstellen. Es versucht, Bestimmungen der VO zu erläutern bzw zu erklären. Es enthält auch Empfehlungen und Ratschläge für die Praxis, leider mE auch Fehler. Es ist keine Rechtsquelle und besitzt daher auch keine Rechtsverbindlichkeit.[261] Das Handbuch

[260] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 35.
[261] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I, Benutzerhinweise.

ist schon aus formalen Gründen (mangels eines gesetzgeberischen Beschlusses und mangels gehöriger Kundmachung) keine Rechtsquelle.

2.3. Ausnahmen vom Transportverbot

Ausnahmen vom Transportverbot findet man im Anhang I Kapitel I Z 2. Sind die Tiere nur leicht verletzt oder leicht krank, dürfen sie transportiert werden, wenn der Transport ihnen keine zusätzlichen Leiden verursacht. In Zweifelsfällen muss allerdings ein Tierarzt hinzugezogen werden.
Es wäre hier sinnvoll, die Transporterlaubnis nur zu erteilen, wenn der Transport im Interesse des Tieres ist, weil damit dem Tier Schmerz, Leid oder Schäden erspart werden können. Weiters sollte nicht nur in Zweifelsfällen ein Tierarzt hinzugezogen werden müssen, sondern immer, wenn ein krankes oder verletztes Tier transportiert werden soll. In diesem Punkt ist die Verordnung zu weich und bietet zu viel Auslegungsspielraum. Es ist nicht genau festgehalten, wie lange ein Tier eine leichte Verletzung hat bzw leicht erkrankt ist.[262]
Um diesem „Schwachpunkt" der VO entgegenzutreten, erläutert das BMG in seinem Handbuch Tiertransporte, dass die Tiere nicht mehr transportiert werden dürfen, sobald auch nur geringste Zweifel an der Transportfähigkeit auftreten. Sollen sie trotzdem transportiert werden, muss ein Tierarzt beigezogen werden, wobei aber auch dieser keine Ausnahmen von oben angeführten Bestimmungen gestatten kann.[263]

Steht die Verletzung bzw Krankheit in Zusammenhang mit einem Versuchsprogramm für die Zwecke der Richtlinie 86/609/EWG, so dürfen die Tiere – trotz Verletzung bzw. Krankheit – befördert werden (Anhang Kapitel I lit b).

Eine weitere Ausnahme besteht für Tiere, die unter tierärztlicher Überwachung stehen, wenn sie zum Zwecke oder nach einer medizinischen Behandlung oder einer Diagnosestellung befördert werden. Auch diese Transporte sind nur erlaubt, wenn den Tieren dadurch nicht unnötige Leiden zugefügt werden bzw die Tiere nicht misshandelt werden(Anhang I Kapitel I lit c). Der Gesetzgeber geht hier davon aus, dass ein Transport aus medizinischen Gründen auch im Interesse des Tieres ist, weil

[262] Vgl hiezu auch *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 42.
[263] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 35.

Transporte zB zu einer Tierklinik oft notwendig sind, um den Tieren helfen zu können.

Auch sind Tierbeförderungen vom Transportverbot nach Durchführung eines in der Tierhaltungspraxis üblichen Eingriffes ausgenommen. In Betracht kommt hier zB eine Enthornung oder eine Kastration. Die Beförderung ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn die Wunden bereits vollständig verheilt sind (Anhang I Kapitel I lit d).
Diese Bestimmung ist widersprüchlich, da Tiere mit vollständig verheilten Wunden nicht mehr krank bzw verletzt sind. Sinn würde diese Bestimmung nur ergeben, wenn die Tiere trotz dieser Wunde transportiert werden dürften, wenn die Beförderung den Tieren keine zusätzlichen Leiden oder Schmerzen verursacht.

2.4. Verletzungen/Erkrankungen während des Transports

Verletzt sich ein Tier während des Transports oder erkrankt es, muss es von den anderen Tieren abgesondert und so schnell wie möglich erste Hilfe geleistet werden. Weiters muss das verletzte/erkrankte Tier von einem Tierarzt untersucht und behandelt werden. Erforderlichenfalls erlaubt die Bestimmung, das Tier unter Vermeidung unnötiger Leiden notzuschlachten oder zu töten (Anhang I Kapitel I Z 4).

2.5. Exkurs: Landwirtschaftliche Transporte

Die Grundsatzbestimmung[264] des Art 3 gilt auch für Transporte durch Landwirte, wenn sie entweder ihre eigenen Tiere in ihren eigenen Transportmitteln über eine Entfernung von weniger als 50km ab ihrem Betrieb transportieren oder wenn sie Tiere in ihren eigenen Transportmitteln ohne Kilometerbeschränkung auf Almen oder Weiden oder von diesen zurück transportieren.
Strittig war allerdings, ob auch der diesbezügliche Anhang[265] der VO auf landwirtschaftliche Tiertransporte anzuwenden ist, da gemäß Art 1 Abs 2 lit a und b nur Art 3 und Art 27 für landwirtschaftliche Transporte gelten und in Art 3 nicht ausdrücklich auf die Vorschriften des Anhang I verwiesen wird. Außerdem wird im Titel des Anhang I nur auf Art 6 Abs 3, Art 8 Abs 1 und Art 9 Abs 1 und Abs 2 verwiesen.[266] Auf Befragung der Kommission gab der Ständige Ausschuss für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit am 14.3.2007 in einer Sitzung bekannt, dass

[264] Die Grundsatzbestimmung des Art. 3 besagt, dass nur transportfähige Tiere transportiert werden dürfen.
[265] Gemeint ist hier Anhang I Kapitel I der VO 1/2005.
[266] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 41.

der Anhang I der VO nur für jene Transporte verbindlich ist, die gänzlich unter die VO fallen, für jene Transporte, für die nur einzelne Bestimmungen der VO gelten, ist Anhang I nur eine „Richtschnur".[267] Der Ständige Ausschuss für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit ist eine unabhängige Quelle für Beratung, Information und Risikokommunikation. Die Beantwortung etwaiger Fragen stellen wissenschaftliche Gutachten dar, die auch als Interpretationshilfe herangezogen werden.[268] Vergleicht man diese Situation mit der Rechtssprechung des EuGH zur VogelschutzRL, ist festzuhalten, dass zwar Anhang I in diesen Fällen rechtlich nicht verbindlich ist, aber trotzdem die Bestimmungen des Anhangs I – sollte es zu einem Verfahren kommen – zur Entscheidungsfindung herangezogen werden, um beurteilen zu können, ob gegen die Bestimmungen der VO verstoßen wurde.

Im Urteil „Basses Corbierès" zur VogelschutzRL zieht der EuGH zur Entscheidungsfindung das *Inventory of Important Bird Areas in the European Communtiy* (IBA) heran. Das IBA stellt ein Verzeichnis jener Gebiete dar, die für die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten von großer Bedeutung sind. Obwohl es sich bei diesem Verzeichnis um keinen Bestandteil der VogelschutzRL handelt und somit diesbezüglich ebenfalls keine rechtliche Verbindlichkeit besteht, weist der EuGH darauf hin, dass dieses Verzeichnis „[…] *wissenschaftliche Beweismittel für die Beurteilung der Frage enthält* […]" und zieht dieses Verzeichnis für die Beurteilung der Rechtswidrigkeit heran.[269] Daraus folgt, dass Anhang I auch für Landwirte defacto verbindlich ist, umso mehr als der Anhang I – im Gegensatz zum Verzeichnis der Vogelschutzgebiete – sogar Bestandteil der VO 1/2005 ist.

Diese Regelungstechnik ist auch der österreichischen Verwaltung nicht fremd. In der Lehre wird zwischen „Rechtsordnungen" und „Verwaltungsordnungen" unterschieden. Rechtsordnungen schaffen „nach außen" wirksames Recht, das bedeutet, sie schaffen für die Rechtsunterworfenen verbindliches Recht, jedoch schaffen Verwaltungsverordnungen nur „nach innen" wirksames Recht, da sie nur den betroffenen Verwaltungsorganen bekannt gemacht werden. Verwaltungsverordnungen beinhalten Aufbau- und Ablauforganisation, sie können aber auch den

---

[267] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 41f und BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 34.
[268] VO (EG) 178/2002 der EP und des Rates vom 28.1.2002 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze und Anforderungen des Lebensmittelrechts, zur Errichtung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit und zur Festlegung von Verfahren zur Lebensmittelsicherheitm ABl L 2002/31, 1.
[269] EuGH C-374/98, *Basses Corbierès*, Slg 2000, I-10799.

Verwaltungsorganen die Anwendung von Gesetzen vorschreiben. Man denke hier zB an Dienstanweisungen, Erlässe oder Instruktionen. Das bedeutet also, dass die Verwaltungsverordnung zwar für den Rechtsunterworfenen keine rechtliche Bindung entfaltet, aber sie beeinflusst sehr wohl das Vollzugverhalten der Organe und hat insofern auch auf den Rechtsunterworfenen Auswirkung.[270]

Das BMG nimmt zu der Frage, ob Anhang I auch für Landwirte verbindlich ist, folgendermaßen Stellung:

Das BMG ist der Ansicht, dass zwar die Grundsatzbestimmung, dass nur transportfähige Tiere transportiert werden dürfen, auch auf landwirtschaftliche Transporte anzuwenden, aber der Anhang nur als Orientierungshilfe heranzuziehen und nicht ausdrücklich verbindlich ist.[271]

Laut Handbuch des BMG bedeutet das für die Praxis, dass kranke und verletzte Tiere und solche mit pathologischen Zuständen oder mit physiologischen Schwächen ausschließlich zur Behandlung und Versorgung in den heimischen Stall gebracht werden dürfen, wenn die Strecke 50km nicht übersteigt. Das Gleiche gilt, wenn Tiere kurz nach oder vor der Geburt verbracht werden, um den Tieren hygienischere Verhältnisse für die Geburt zu ermöglichen. Sind die Tiere nur eingeschränkt transportfähig und auf einer mehr als 50km weit entfernten Alm oder Weide, dürfen sie nur zur nächstgelegenen geeigneten und überdachten Unterbringungs-, Betreuungs- und Versorgungsmöglichkeit gebracht werden. Diese Strecke darf allerdings 50km nicht übersteigen.[272]

2.6. Beruhigungsmittel

Den zu transportierenden Tieren dürfen keine Beruhigungsmittel verabreicht werden, außer es ist unbedingt notwendig, um das Wohlbefinden der Tiere zu gewährleisten. Wenn Beruhigungsmittel verabreicht werden, muss das unter der Kontrolle eines Tierarztes stattfinden (Anhang I Kapitel I Z 5).

Der Grund hierfür ist wohl ein medizinischer. Sedierte Tiere können ihre Körpertemparatur nicht kontrollieren, weiters kann der Blutdruck stark sinken und unter Umständen kann die Atmung nur oberflächlich werden. Ein großes Problem

[270] *Raschauer,* Allgemeines Verwaltungsrecht[3] 266f.
[271] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 34ff.
[272] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 36.

während des Transports ist auch, dass sedierte Tiere ihr Gleichgewicht schlechter ausbalancieren können, weshalb auch die Verletzungsgefahr steigt.[273]

2.7. Laktierende Tiere

Laktierende Kühe, Schafe und Ziegen, deren Nachwuchs nicht mittransportiert wird, müssen in Abständen von maximal zwölf Stunden gemolken werden.

2.8. Registrierte Equiden

Für registrierte Equiden gibt es in dieser Bestimmung zwei Ausnahmen. Die Anforderungen gemäß Abs 2 lit c und d gelten für sie nicht, wenn der Grund für die Beförderung darin liegt, dass man für die Geburt bzw für die neugeborenen Fohlen zusammen mit den registrierten Mutterstuten hygienischere und artgerechtere Bedingungen schafft. Bedingung ist allerdings, dass die Tiere ständig von einem ausschließlich für sie zuständigen Betreuer begleitet werden (Anhang I Kapitel I Z 7).

3. Transportmittel (Art 3 lit c)

Auch zu Art 3 lit c befinden sich im Anhang I Kapitel II der Verordnung nähere Bestimmungen. Die Transportmittel müssen so gebaut, instandgehalten und verwendet werden, dass die Sicherheit der Tiere gewährleistet ist und Verletzungen und Leiden vermieden werden. Die Tiere müssen stets überdacht transportiert werden. Das Transportmittel muss so gebaut sein, dass die Tiere nicht entweichen oder herausfallen können. Weiters muss es den Tieren möglich sein, den Belastungen durch die Bewegungen des Transportmittels standzuhalten. Es muss auch möglich sein, die Tiere im Transportmittel zu pflegen und zu kontrollieren, das bedeutet Zugänglichkeit. Hiefür muss es auch eine ausreichende Lichtquelle geben (Anhang I Kapitel II Z 1.1. lit a,b,d,f,i).

Das Transportmittel muss leicht zu reinigen und zu desinfizieren sein. Die Bodenflächen dürfen nicht rutschig und sie müssen so beschaffen sein, dass das Ausfließen von Kot und Urin auf ein Mindestmaß beschränkt wird (Anhang I Kapitel II Z 1.1. lit c,g,h).

In einer aktuellen Entscheidung des UVS NÖ wird verdeutlicht, dass es nicht ausreichend ist, wenn nur am Beginn einer Tierbeförderung genügend Einstreu vorhanden ist. Der Berufungswerberin, wurde im gegenständlichen Fall zur Last

[273] http://www.germanvet.ae/text/FAQs%20Tiertransport%20-%20Deutsch.pdf (Stand 28.4.2011)

gelegt, als Tiertransportunternehmer eine Beförderung von zwei Rindern durch einen Fahrer, der über keinen Befähigungsnachweis verfügte, veranlasst zu haben, wobei eine Verletzung der Tiere nicht auszuschließen gewesen sei, da das Fahrzeug, das mit Aluminiumboden ausgestattet war, aufgrund mangelnder Einstreu und starker Verschmutzung durch Exkremente sehr rutschig war. Die Berufungswerberin entgegnete zwar, dass in der Früh für genügend Einstreu gesorgt worden ist, allerdings führte der UVS hiezu richtigerweise aus, dass die Rutschfestigkeit über die gesamte Betriebsdauer hinweg gewährleistet werden muss, auch hätte der Berufungswerberin bekannt sein müssen, dass Tiere beim Transport vermehrten Kot- und Harnabsatz haben, weiters müsse damit gerechnet werden, dass Einstreu bei Ent- und Beladevorgängen verloren geht. Auch das Argument der Berufungswerberin, sie habe während des Tages keine Einflussmöglichkeit auf das Fahrzeug, ging ins Leere, da nach ständiger Rechtssprechung die bloße Erteilung von Anordnungen nicht ausreicht um ein Verschulden im Sinne des § 5 VStG[274] auszuschließen, sie hätte vielmehr durch ein wirksames Kontrollsystem die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften durch ihrer Mitarbeiter sicherstellen müssen.[275]

Weiters findet man im Anhang I Kapitel II nähere Bestimmungen bezüglich der Frischluftzufuhr und der Luftzirkulation, sowie einige Bestimmungen bezüglich der Pflicht bei einigen Tierarten bestimmte Dokumente mitzuführen. (zB Fütterungsanweisung, Hinweise, dass es sich um ein gefährliches Tier handelt, etc…) (Anhang I Kapitel II Z 1.2., 1.3.). Auch die Trennwände müssen so befestigt sein, dass sie dem Gewicht der Tiere standhalten können (Anhang I Kapitel II Z 1.2., 1.4.). Die Bestimmungen des Anhang I Kapitel III Z 1.10. bis 1.13. gelten sinngemäß auch für Transportmittel (Anhang I Kapitel III Zif 2.5.).

Werden Ferkel, die weniger als 10kg wiegen, Lämmer, die weniger als 20kg wiegen, Kälber, die weniger als sechs Monate alt sind oder Fohlen, die weniger als vier

---

[274] § 5 Abs 1 VStG lautet: „*Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.*“
§ 5 Abs 2 VStG lautet*: „Unkenntnis der Verwaltungsvorschrift, der der Täter zuwiderghandelt hat, entschuldigt nur dann, wenn sie erwiesenermaßen unverschuldet ist und der Täter das Unerlaubte seines Verhaltens ohne Kenntnis der Verwaltungsvorschrift nicht einsehen konnte.*“

[275] UVS NÖ 26.5.2010, Senat-KR-09-2002; Siehe hiezu auch UVS Steiermark, 30.6-75/2009.

Monate alt sind, transportiert, müssen sie mit Einstreu oder ähnlichem Material versorgt werden, um ihnen während der Beförderungsdauer und den Witterungsbedingungen Bequemlichkeit zu ermöglichen. Es muss weiters die Möglichkeit bestehen, dass Exkremente ausreichend absorbiert werden können (Anhang I Kapitel II Z 1.5.).

Dauert ein See-, Luft- oder Schienetransport länger als drei Stunden, muss der Betreuer oder andere Beleitpersonen – abgesehen von anderen unionsrechtlichen oder einzelstaatlichen Vorschriften über die Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste -, die über die notwendige Sachkenntnis zur tierschutzgerechten und effizienten Tötung von Tieren verfügen, an Bord Zugang zu entsprechenden Tötungsinstrumenten haben (Anhang I Kapitel II Z 1.6.).

Werden Tiere mittels Fahrzeug transportiert, muss an diesem eine deutlich lesbare und sichtbare Beschilderung angebracht werden, aus der hervor geht, dass lebende Tiere transportiert werden, außer es handelt sich um einen landwirtschaftlichen Tiertransport (Anhang I Kapitel II Z 2.1.). Weiters müssen Straßenfahrzeuge entsprechende Ver- und Entladevorrichtungen mitführen. Werden Tiere mittels Schienenfahrzeug transportiert, so müssen beim Rangieren und Zusammensetzen von Zügen alle notwendigen Vorkehrungen getroffen werden, um ruckartige Bewegungen jener Wagons, in denen sich Tiere befinden, zu vermeiden (Anhang I Kapitel II Z 2.2. und 2.3.).

Werden Tiere in Transportbehältern transportiert, muss eine Beschilderung gemäß Anhang I Kapitel II Z 5.1., angebracht werden. Die Beschilderung muss deutlich lesbar und sichtbar sein, und sie muss zu erkennen geben, dass das Behältnis mit lebenden Tieren beladen ist. Auch die Oberkante des Behälters ist zu kennzeichnen (Anhang I Kapitel II Z 5.1.). Der Transportbehälter ist immer aufrecht zu halten, Stöße und Schütteln sind zu vermeiden. Der Behälter muss während der Beförderung so befestigt sein, dass er nicht verrutschen kann (Anhang I Kapitel II Z 5.2.). Wiegt der Transportbehälter über 50kg, muss der Behälter mit angemessenen und ausreichend in Stand gehaltenen, konzipierten und positionierten Sicherungsvorrichtungen ausgestattet sein, damit er auf dem Transportmittel festgezurrt bzw verkeilt werden kann, damit jegliches Verrutschen vermieden wird (Anhang I Kapitel II Z 5.3.).

Werden Tiere mittels Ro-Ro-Schiff transportiert, so muss sich der Kapitän vor dem Verladen der Tiere vergewissern, ob das Schiff über ein Zwangsbelüftungssystem, Alarmanlage und ein Hilfsstromaggregat verfügt, wenn die Tiere in Transportmittel auf geschlossenen Decks verladen werden. Werden die Transportmittel aber auf Wetterdecks verladen, ist der Kapitän verpflichtet zu überprüfen, ob die Wetterdecks ausreichend Schutz vor dem Einwirken von Meerwasser bieten (Anhang I Kapitel II Z 3.1.).

Werden Tiere in Straßen- oder Schienentransportmittel auf einem Schiff transportiert, muss das Fahrzeug mit angemessenen und ausreichend in Stand gehaltenen, konzipierten und positionierten Sicherungsvorrichtungen ausgestattet sein. Mit den Sicherungsvorrichtungen werden die Transportmittel auf dem Schiff festgezurrt bzw verkeilt. Sie müssen so streng befestigt werden, dass sie bei Schiffsbewegungen nicht verrutschen können (Anhang I Kapitel II Z 3.2.).

In Anhang I Kapitel II Z 4 sind zusätzliche Vorschriften für den Lufttransport festgehalten. Bei Transporten mittels Flugzeug müssen Tiere gemäß den Bestimmungen der International Air Transport Association (IATA) für Lebendtiertransporte in artgerechten Ständen, Buchten oder Behältern transportiert werden. Sie dürfen weiters nur befördert werden, wenn sichergestellt ist, dass Luftqualität, Lufttemperatur und Luftdruck während der Beförderungsdauer in einer für das Tier angemessenen Wertespanne gehalten wird (Anhang I Kapitel II Z 4.1., 4.2.).

Vergleicht man Anhang I Kapitel I und II mit dem Kapitel I des Anhangs der RL 91/628 EWG, so gelangt man zu dem Ergebnis, dass der Anhang der VO 1/2005 genauere und ausführlichere Bestimmungen enthält. Trotzdem ist vor allem in Bezug auf die Transportfähigkeit der Tiere der Auslegungsspielraum noch immer zu groß und einige Bestimmungen sind noch immer zu ungenau formuliert.

4. Transportpraxis (Art 3 lit d)

4.1. Verladen, Entladen und Umgang mit den Tieren

4.1.1. Allgemeine Bestimmungen

Dieser Punkt wird in der Verordnung ausführlich neu geregelt.
Da sich in Art 3 lit d eine Bestimmung bezüglich der Ver- und Entladevorrichtungen befindet, wird an dieser Stelle auch der Anhang I Kapitel III der Verordnung untersucht, weil sich hier nähere diesbezügliche Regelungen befinden:
Bei dem Verladen, Entladen und dem Umgang mit den Tieren muss berücksichtigt werden, dass sich bestimmte Tierarten vor der Beförderung zuerst an das Transportmittel gewöhnen müssen. Das kann zB beim Transport von Wildtieren der Fall sein (Anhang I Kapitel III Z 1.1.). Dieser Punkt gibt einen zu großen Auslegungsspielraum: Was genau bedeutet *gewöhnen* in diesem Zusammenhang? Es ist nicht geregelt, wie viel Zeit die Wildtiere bekommen müssen, um sich an das Transportmittel zu gewöhnen und auch nicht wie man sie daran gewöhnt.

Eine nähere Erklärung hierzu findet man im Handbuch Tiertransporte:
Die Wildtiere sollten einige Tage vor Transportbeginn alleine oder in der zu transportierenden Gruppe in einer sicht- und blickdichten Aufstallungsbox gehalten werden und über einen Zugang zum Transportmittel auf diesem gefüttert und getränkt werden. Weiters sollte dieser Gang dabei mehrmals pro Tag geöffnet und geschlossen werden, ohne Sicht- oder Blickkontakt zu den handelnden Personen sollte dabei vermieden werden.[276]

Wenn die Ver- und Entladevorgänge länger als vier Stunden dauern, muss es geeignete Anlagen geben, die es ermöglichen, die Tiere ohne Anbinden zu füttern, zu tränken und zu halten. In diesem Fall sind die Tiere von einem Tierarzt zu überwachen und es muss dafür gesorgt werden, dass das Wohlergehen der Tiere während der Ver- und Entladevorgänge nicht beeinträchtigt wird (Anhang I Kapitel III Z 1.2. lit a und b).

[276] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 45.

4.1.2. Anlagen und Verfahren

Vorschriften bezüglich Konstruktion und Bauweise der Anlagen, die beim Ver- und Entladen der Tiere verwendet werden, sind im Kapitel III geregelt. So muss zB bei der Verwendung von Anlagen darauf geachtet werden, dass Verletzungen, Erregung und Stress während der Tierbewegung vermieden bzw auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Weiters müssen die Flächen rutschfest sein und es muss ein Schutzgeländer vorhanden sein (Anhang I Kapitel III Z 1.3. lit a). Auch Hebebühnen und die oberen Ladeflächen müssen mit einem Geländer gesichert sein, um Herausfallen oder Entweichen der Tiere zu verhindern (Anhang I Kapitel III Z 1.4. lit b).

Unter Z 1.4. des Kapitels III sind die erlaubten Höchstgefälle der Rampenanlagen bestimmt. Unter den Ziffern 1.5. bis 1.7. sind Bestimmungen über Beleuchtung während des Ver- und Entladens, über Transport der Tiere gleichzeitig mit anderen Gütern und über Transport von Tieren in Transportbehältern zu finden (Anhang I Kapitel III Z 1.5. bis 1.7.).

4.1.3. Umgang mit den Tieren

Im Kapitel III des Anhang I der VO sind auch Regelungen bezüglich des Umgangs mit den Tieren platziert. Es handelt sich teilweise um Verbote, teilweise um Anordnungen und ein Punkt befasst sich auch mit der Anwendung von Elektroschockgeräten.

„*Es ist verboten*

- *Tiere zu schlagen oder zu treten,*
- *auf besonders empfindliche Körperteile Druck auszuüben, der für die Tiere unnötige Schmerzen oder Leiden verursacht;*
- *Tiere mit mechanischen Mitteln, die am Körper befestigt sind, hoch zu winden;*
- *Tiere an Kopf, Ohren, Hörnern, Beinen, Schwanz oder Fell zu zerren oder zu ziehen oder so zu behandeln, dass ihnen unnötige Schmerzen oder Leiden zugefügt werden;*
- *Treibhilfen oder andere Geräte mit Spitzen Enden zu verwenden;*

- *Tiere, die durch einen Bereich getrieben oder geführt werden, in denen mit anderen Tieren umgegangen wird, vorsätzlich zu behindern".*[277]

Die Verwendung von Elektroschockgeräten ist möglichst zu vermeiden. Wenn sie verwendet werden, dürfen sie nur an ausgewachsenen Rindern und bei ausgewachsenen Schweinen eingesetzt werden, dies aber auch nur dann, wenn die Tiere jegliche Fortbewegung verweigern, und auch dann nur unter der Voraussetzung, dass die Tiere ausreichend Freiraum zur Vorwärtsbewegung haben. Die Stromstöße dürfen maximal eine Sekunde anhalten, dürfen nur in angemessen Abständen und nur an Muskelpartien der Hinterviertel abgegeben werden. Reagiert das Tier auf die Stromstöße nicht, dürfen sie nicht wiederholt werden (Anhang I Kapitel III Z 1.9.). Leider schreibt die Verordnung kein automatisches Abschalten nach dieser Zeit vor.[278]

Auf Märkten und in Sammelstellen müssen die Tiere Zugang zum Wasser haben und es muss die Möglichkeit bestehen, die Tiere anbinden zu können. Tiere, die nicht daran gewöhnt sind, angebunden zu werden, dürfen nicht angebunden werden. Unter Ziffer 1.11. sind weitere Bestimmungen bezüglich „Anbinden" und der Halfterpflicht von angerittenen Pferden und Ausnahmen hiervon zu finden (Anhang I Kapitel III Z 1.10, 1.11).

4.1.4. Absondern

Unter gewissen Umständen muss mit Tieren separiert umgegangen werden und sie müssen unter bestimmten Voraussetzungen auch getrennt transportiert werden. Dies ist der Fall bei Tieren unterschiedlicher Arten, Tieren mit beträchtlichem Größen- oder Altersunterschied, bei ausgewachsenen Zuchtebern oder Hengsten, geschlechtsreifen männlichen Tieren und weiblichen Tieren, rivalisierenden Tieren, behornten und nicht behornten Tieren und bei angebundenen und nicht angebundenen Tieren (Anhang I Kapitel III Z 1.12.). Diesbezügliche Ausnahmen befinden sich im Anhang I, Kapitel III Z 1.13., demgemäß die Bestimmungen gem. Z 1.12. lit a, b, c und e nicht gelten, wenn die Tiere aneinander gewähnt sind und in verträglichen Gruppen aufgezogen wurden. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn

[277] Anhang I Kapitel III Z 1.8. VO 1/2005
[278] Vgl *Rambeck,* Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union 193.

die Trennung den Tieren Stress bereiten würde oder, wenn weibliche Tiere noch nicht entwöhnte Junge mitführen.

4.2. Während des Transports

Bestimmungen die während des Transports eingehalten werden müssen befinden sich ebenfalls im Anhang I Kapitel III.

4.2.1. Das Raumangebot

In Art 3 lit g ist normiert, dass Tiere - ihrer Größe und der Beförderung entsprechend – ausreichend Bodenfläche und Standhöhe zur Verfügung haben müssen. Auch zu dieser Bestimmung sind nähere Ausführungen im Anhang I der VO zu finden.

Um ausreichend Standhöhe bieten zu können ist es nicht ausreichend, wenn die Tiere nur aufrecht Stehen können, diese Möglichkeit haben die Tiere, wenn sie bis zum dem Widerrist plus ein paar Zentimeter Platz haben. Sie müssen vielmehr ca 30 cm über der Widerristhöhe zur Verfügung haben. Erst dann kann man von „tierschutzgerecht“ ausgehen. Ist bei Tieren das Becken höher als der Widerrist, ist die Höhe des Beckens plus 30 cm zu rechnen. Die Raumhöhe hat nicht nur Auswirkungen auf die Bewegungsfreiheit der Tiere, sondern auch auf die Luftzirkulation. Das bedeutet, dass sich die Standhöhe auch unmittelbar auf die Luftqualität und das Raumklima auswirkt. Je weniger Raum zur Verfügung steht, umso schwieriger kann schlechte und abgestandene Luft verhindert werden. Dies kann ua zu Überhitzung der Tiere durch Anstieg der Raumtemperaturen führen.[279]
Um dies zu verdeutlichen sei an dieser Stelle der Bescheid des UVS Steiermark vom 24.3.2009 vorgestellt:
Dem Berufungswerber wurde ua zur Last gelegt als Lenker einen Tiertransport durchgeführt zu haben, bei dem den Tieren unnötige Leiden zugefügt wurden, obwohl niemand eine Tierbeförderung veranlassen oder durchführen darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Es wurden nämlich Rinder transportiert, obwohl die Standhöhe nicht ausreichend war, da mehr als die Hälfte der Tiere beim Versuch den Kopf zu heben, mit dem Stirnbein an der Decke anstanden. Somit war entgegen der Bestimmung des Art 3 lit g keine ausreichende Standhöhe vorhanden, da die Bewegung der Tiere in vertikaler Ebene

[279] UVS Steiermark, 30.6-75/2009.

nicht gewährleistet wurde. Weiters wurde in dem Bescheid ausgeführt, dass die Luftzirkulation unterbrochen wird, wenn oberhalb der Tiere kein Freiraum vorhanden ist, weil sich Schadgase bilden, die nicht abfließen können. Obwohl an den Tieren keine Verletzungen bzw Schmerzen oder Überhitzung festgestellt wurde, wurde trotzdem das Wohlbefinden der Tiere beeinträchtigt. Aus diesem Grund wurde der Berufungswerber, obwohl keine genauen Angaben in Zentimeter in Art 3 lit g zu finden sind, zu Recht gemäß § 21 Ans 1 Z 4 TTG iVm Art 3 lit g VO 1/2005 zu einer Geldstrafe verurteilt.[280]

Während des Transports muss gemäß Anhang I Kapitel III das Raumangebot zumindest den in Anhang I Kapitel VII für die jeweilige Tierart und das jeweilige Transportmittel festgelegten Werten entsprechen.
In Anhang I Kapitel VII ist das einzuhaltende Raumangebot für Hausequiden, Rinder, Schafe und Ziegen, Schweine und Geflügel für den Transport auf der Straße, auf der Schiene, auf den Luftweg oder per Schiff festgehalten. Für jede der genannten Tierarten gibt es eine entsprechende Tabelle.

4.2.1.1. Raumangebot für Hausequiden

Beim Transport von Hausequiden auf der Straße oder auf der Schiene, wird zwischen ausgewachsenen Pferden, jungen Pferden, Ponys und Fohlen unterschieden. Weiters wird bei jungen Pferden zwischen Beförderungen bis 48 Stunden und über 48 Stunden unterschieden. Für Fohlen sind zum Beispiel 1,4m² vorgesehen. Das bedeutet, ihnen stehen 1 x 1,4m zur Verfügung. Junge Pferde und Fohlen müssen bei langen Beförderungen auf der Schiene Raum zum Liegen zur Verfügung haben. Bei langen Beförderungen auf der Straße müssen Fohlen Raum zum Liegen haben, junge Pferde sind hier nicht ausdrücklich erwähnt. Unter Beachtung der Größe, des Gewichts, der körperlichen Verfassung, der Witterungsbedingungen und der voraussichtlichen Beförderungsdauer dürfen Abweichungen bis 10% bei ausgewachsenen Pferden und Ponys, bei Fohlen und jungen Pferden bis zu 20% vorgenommen werden. Das bedeutet, dass diese an sich schon sehr eng bemessenen Raumangebote nochmals um bis zu 20% kleiner gemacht werden können (Anhang I Kapitel VII lit A). Eine Tatsache, die sehr verwundert.

[280] UVS Steiermark, 30.6-75/2009.

Werden die Pferde auf dem Luftweg oder auf dem Seeweg transportiert, steht den Tieren pro 100kg im Verhältnis zur Bodenfläche entsprechend Raum zu. So haben zB 200-300kg-Pferde 0,87m² Raum zur Verfügung.

4.2.1.2. Raumangebot für Rinder

Auch für Rinder gibt es im Anhang VII eine entsprechende Tabelle für das Raumangebot, das ihnen zugestanden werden muss. Es wird hier zwischen Zuchtkälbern, mittelschweren Kälbern, schweren Kälbern, mittelgroßen Rindern, ausgewachsenen Rindern und sehr großen Rindern unterschieden. Jeder Kategorie ist ein ungefähres Gewicht zu geordnet und eine entsprechende Fläche in m²/Tier. Einem mittelschweren Kalb (ca 110kg) muss zwischen 0,40 und 0,70m² Zur Verfügung stehen. Auch bei Rindern besteht die Möglichkeit, je nach Gewicht und Größe sowie unter Berücksichtigung ihrer körperlichen Verfassung, den Witterungsbedingungen und der voraussichtlichen Beförderungsdauer von den vorgesehenen Ladedichten abzuweichen (Anhang I Kapitel VII lit B).
Werden Rinder auf dem Luftweg transportiert, wird zwischen Kälbern und Rindern differenziert. Werden sie auf dem Seeweg transportiert, stehen ihnen pro 100kg entsprechend Raum zu. Zum Beispiel steht einem 400 bis 500kg-Rind zwischen 0,81 und 1,0575m² zu. Wird ein trächtiges Rind transportiert, ist das Raumangebot um 10% zu erhöhen (Anhang I Kapitel VII lit B).

4.2.1.3. Raumangebot für Schafe und Ziegen

Werden Schafe auf der Schiene transportiert, wird zwischen geschorenen, ungeschorenen und hochträchtigen Mutterschafen unterschieden. Entsprechend ihrer Kategorie und ihres Gewichts stehen ihnen zwischen 0,20 und 0,50m² zu. Beispielsweise müssen einem geschorenen Schaf unter 55kg zwischen 0,30 und 0,40m² zur Verfügung stehen. Bei Ziegentransporten auf der Schiene wird zwischen Ziegen und hochträchtigen Ziegen und ihrem Gewicht unterschieden (Anhang I Kapitel VII lit B).

Werden Schafe auf der Straße transportiert, wird zwischen geschorenen Schafen und Lämmern ab 26kg, ungeschorenen Schafen und hochträchtigen Mutterschafen unter Berücksichtigung ihres Gewichts unterschieden. Das Raumangebot gestaltet sich ähnlich wie das Raumangebot beim Transport auf der Schiene. Das Raumangebot der Ziegen beim Transport auf der Straße ist ident mit dem Angebot

beim Schienentransport. Beim Transport von Schafen und Ziegen auf der Schiene kann vom vorgegebenen Raumangebot abgewichen werden, wenn dies Rasse, körperlicher Verfassung und Länge des Fells der Tiere zulassen; berücksichtigt werden müssen aber die Witterungsbedingungen und Beförderungsdauer. Handelt es sich um einen Transport auf der Straße, ist es zulässig, kleinen Lämmern eine Fläche von weniger als 0,2m² zuzugestehen. Werden Schafe und Ziegen auf dem Luftweg oder auf dem Seeweg befördert, wird den Tieren im Verhältnis zu ihrem Gewicht entsprechend Bodenfläche zugewiesen. Hier wird nicht zwischen geschorenen, ungeschorenen oder hochträchtigen Tieren unterschieden (Anhang I Kapitel VII lit B).

4.2.1.4. Raumangebot für Schweine

Werden Schweine auf der Schiene oder auf der Straße transportiert, müssen sie sowohl liegen als auch in ihrer natürlichen Haltung stehen können. Um dies gewährleisten zu können, ist es nicht erlaubt, die Ladedichte bei Schweinen mit einem Gewicht von circa 100kg beim Transport 235kg/m² zu überschreiten. Anhang VII sieht beim Transport von Schweinen eine Vergrößerung des Raumangebots vor, wenn dies Rasse, Größe und körperliche Verfassung der Schweine notwendig machen. Weiters kann die erforderliche Mindestbodenfläche um bis zu 20% größer sein, wenn die Witterungsbedingungen und die Beförderungsdauer es notwenig machen (Anhang I Kapitel VII lit D).

Da es in der Praxis manchmal schwierig ist die Tiere abzuzählen, um so das genaue Platzangebot zu errechnen, sei eine aktuelle Entscheidung des UVS NÖ vom 31.3.2010 kurz vorgestellt:

Im gegenständlichen Fall wurde über den Geschäftsführer eines Transportunternehmens gemäß § 21 Abs 1 Z 1 TTG i.V.m. Art 3 Satz 1 und lit g und lit h der VO 1/2005 die Zahlung einer Geldstrafe in Höhe von EUR 2.500.-, im Nichteinbringungsfall eine Ersatzfreiheitsstrafe von 5 Tagen verhängt. Dem Geschäftsführer wurde vorgeworfen, dass das Transportunternehmen einen Transport von ca 1.850 Schweinen veranlasst hat, obwohl den Tieren entgegen den Bestimmungen des Art 3 lit g VO 1/2005 nicht ausreichend Bodenfläche und Standhöhe zur Verfügung stand und sich in weiterer Folge nicht alle Tiere hinlegen bzw in aufrechter Haltung hinstellen konnten und entgegen Art 3 lit h VO 1/2005 weder alle Tiere die Tränke erreichen konnten, noch wurden die Tiere sonst mit Wasser versorgt, obwohl der Transport laut Transportunternehmer *„24 Stunden non-*

stop Wasser am LKW“ durchgeführt wurde. Weiters wurden den Tieren unnötige Leiden zugefügt, obwohl gemäß Art 3 der VO 1/2005 niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden. Unnötige Leiden wurden ihnen zugefügt, weil die Schweine teilweise nicht mehr stehen konnten, da sie übereinander lagen und es dadurch zu Kratzverletzungen und Blaufärbungen der Ohren und Rüsselscheiben kam. Weiters wurden mindestens 30 Ferkel mit einem Gewicht von nur 7 kg befördert, obwohl gemäß Anhang I Kapitel VI Z 1.9., 3. Fall Hausschweine ein Gewicht von mehr als 10 kg haben müssen.[281]

Da der Transport massiv überladen gewesen sei und eine Begutachtung der Tiere vor Ort nicht machbar gewesen sei, wurde der Transport zu einer Notversorgungsstelle geführt. Dort wurden die Tiere entladen und getränkt.

Der Berufungswerder entgegnete zu den Vorwürfen, dass die transportierten Tiere von der Behörde nicht abgezählt wurden und somit *„nicht mit der im Verwaltungsverfahren erforderlichen Gewissheit geschlossen werden könne, dass die Besatzdichte in den Boxen zu hoch gewesen sei“.* Weiters wies der Berufungswerber daraufhin, dass ein deutscher Amtstierarzt den Transport genehmigt hätte und dass es ihm somit an der subjektiven Tatseite mangle. Der Berufungswerber gab zwar zu, dass einige Tiere zu leicht waren, aber er hielt fest, dass der Transport der zu leichten Ferkel von einem deutschen Amtstierarzt genehmigt wurde und dass es ihm somit auch in diesem Punkt an der subjektiven Tatseite mangle. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung stellte sich zwar heraus, dass eine Zählung der Tiere durch die Behörde wirklich nicht erfolgte, da die Beladungsdichte in den Boxen zu dicht war und die Versorgung der geschwächten Tiere mit Wasser Priorität hatte. Der veterinärmedizinische Amtstierarzt kam in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Tiere nicht genug Platz hatten, um Liegen oder in natürlicher Haltung Stehen zu können, rechnerisch hatten die Schweine durchschnittlich 651 cm² zur Verfügung. Durch die Haltungsumstände wurden den Tiere Leiden zugefügt, inklusive Einschränkungen des Wohlbefindens. Auch die Angaben des Berufungswerbers, dass die Transporte so genehmigt wurden, stellten sich als nicht richtig heraus, da der Amtstierarzt von einem 5-stündigen Transport ausging, auch die Bescheinigung für den innergemeinschaftlichen Handel der Deutschen Behörden ergab nicht, dass der

[281] UVS NÖ 31.3.2010, Senat-BN-09-2002.

Transport auf die Einhaltung des Art 3 lit g der VO 1/2005 überprüft wurde. Beide Genehmigungen bestätigen nur die Transportfähigkeit der Tiere im Sinne der VO 1/2005. Auch eine Genehmigung gemäß Art 23 Abs 3 VO 1/2005 konnte der Berufungswerber nicht vorweisen. Weiters begründete der UVS seine Entscheidung damit, dass nicht alle Tiere Zugang zum Wasser hatten.[282]

Werden Schweine auf dem Luftweg transportiert, sollte die Ladedichte so hoch sein, dass Verletzungen beim Start, bei Turbulenzen oder bei der Landung verhindert werden. Trotzdem muss aber jedes Tier die Möglichkeit haben, sich hinzulegen. Weiters sind Klima, Beförderungsdauer und die Zeit der Ankunft bei der Festlegung der Ladedichte zu berücksichtigen. Handelt es sich um einen Transport von Schweinen auf dem Seeweg, steht den Tieren entsprechend ihrem Gewicht Bodenfläche zu (Anhang I Kapitel VII lit D).

4.2.1.5. Raumangebot für Geflügel

Auch für Geflügeltransporte ist im Anhang VII lit E eine entsprechende Tabelle zu finden. Es sind allerdings je nach Gewicht und Größe der Tiere unter Berücksichtigung der körperlichen Verfassung, der Witterungsbedingungen und der voraussichtlichen Beförderungsdauer Abweichungen zulässig.

4.2.2. Frischluft

Es muss während des Transports für ausreichend Frischluftzufuhr gesorgt werden. Berücksichtigt werden muss hierbei die zu befördernde Art und Anzahl der Tiere sowie die voraussichtlichen Witterungsbedingungen. Werden die Tiere in Transportbehältern befördert, müssen diese so verstaut werden, dass ihre Belüftung nicht behindert wird (Anhang I Kapitel III Z 2.6.).

4.2.3. Futter und Wasser

Gemäß Art 3 lit h müssen Tiere in angemessenen Zeitabständen mit Wasser und Futter versorgt werden. Das Wasser und das Futter müssen qualitativ und quantitativ der Art und der Größe der Tiere entsprechen. Weiters muss den Tieren die Möglichkeit gegeben werden, zu ruhen. Im Anhang I sind zu dieser Bestimmung nähere Ausführungen zu finden.

---

[282] UVS NÖ 31.3.2010, Senat-BN-09-2002.

Gemäß Anhang I Kapitel III Z 2.7., sind Tiere je nach Art in angemessenen Zeitabständen mit Futter und Wasser zu versorgen und sie müssen die Möglichkeit haben zu ruhen. Maßgeblich sind hier die Bestimmungen des Anhang V. Ist aber nichts anderes bestimmt, so sind Säugetiere und Vögel mindestens alle 24 Stunden zu füttern; getränkt werden müssen sie mindestens alle 12 Stunden. Weiters ist dafür Sorge zu tragen, dass das Futter und das Wasser von guter Qualität sind und die Möglichkeit der Verunreinigung muss auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Auch die Tatsache, dass sich die Tiere erst an die Art der Futter- und Wasserzufuhr gewöhnen müssen, ist zu berücksichtigen (Anhang I Kapitel III Z 2.7.).

4.2.4. Zusätzliche Vorschriften für den Transport von Equiden

Wird das Fahrzeug auf ein Ro-Ro-Schiff verladen und werden Hausequiden transportiert, müssen sie mit Ausnahme von Stuten, die mit ihrem Fohlen transportiert werden, in Einzelständen transportiert werden (Anhang I Kapitel III Z 2.1. bis 2.4.).

Generell dürfen Equiden nicht in Multideck-Fahrzeugen transportiert werden, außer die Tiere werden nur auf das untere Deck verladen, wobei das obere Deck frei bleiben muss. Die Raumhöhe des Laderaums muss mindestens 75cm über der höchsten Stelle des Widerrists des größten Tieres liegen (Anhang I Kapitel III Z 2.3.). Man bedenke hier allerdings, dass Pferde, wenn sie aufrecht stehen, um einiges größer sind, als der höchste Punkt ihres Widerrists. 75cm sind wohl sehr knapp bemessen. Werden nicht zugerittene Equiden befördert, dürfen sie nicht in Gruppen von mehr als vier Tieren befördert werden (Anhang I Kapitel III Z 2.4.).

5. Schulung/Qualifikation (Art 3 lit e)

Gemäß Art 3 lit e müssen Personen, die mit den Tieren umgehen, in angemessener Weise geschult oder qualifiziert sein. Sie dürfen keine Gewalt anwenden und sie dürfen die Tiere auch nicht durch sonstige Methoden unnötig verängstigen oder ihnen unnötige Verletzungen oder Leiden zufügen.

Gemäß Art 6 Abs 4 dürfen Transportunternehmer den Umgang mit Tieren nur Personen anvertrauen, die „...*zu den einschlägigen Regelungen der Anhänge I und II geschult wurden.“* Auch die Betreiber von Sammelstellen dürfen den Umgang mit

Tieren nur Personal anvertrauen, das in den einschlägigen technischen Vorschriften des Anhang I geschult wurde (Art 9 Abs 2 lit a).

Ein zwingender Befähigungsnachweis ist gem. Art 6 Abs 5 für Fahrer und Betreuer von Straßenfahrzeugen, auf denen Hausequiden, Hausrinder, Hausziegen, Hausschweine oder Hausgeflügel transportiert werden, vorgesehen. Diesen Befähigungsnachweis erlangt man nach erfolgreicher Absolvierung einer Schulung und einer Prüfung. Nähere Bestimmungen befinden sich im Anhang IV der VO.

Gemäß dieser Bestimmung müssen der Fahrer von Straßenfahrzeugen und die Betreuer gemäß Art 6 Abs 5 und Art 17 Abs 1 erfolgreich einen Lehrgang absolvieren. Um einen Lehrgang erfolgreich abzuschließen, muss eine vor der zuständigen Behörde anerkannte Prüfung abgelegt werden. Die Behörde trägt die Verantwortung, dass die Prüfer unabhängig sind.[283]

Der Lehrgang muss mindestens die technischen und administrativen Gemeinschaftsvorschriften beinhalten.

Als besonders relevant werden folgende Punkte aufgezählt:

- *„Artikel 3, Artikel 4, Anhang I und II;*
- *die Psychologie von Tieren, insbesondere Fütterung- und Tränkbedürfnisse, Verhaltensweisen und Stressbewältigung;*
- *praktische Aspekte des Umgangs mit Tieren;*
- *die Auswirkungen des Fahrverhaltens auf das Wohlbefinden der Tiere im Transportmittel und auf die Fleischqualität;*
- *erste Hilfe für Tiere;*
- *Sicherheit des mit Tieren umgehenden Personals*“.[284]

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass gem Art 6 Abs 4 bei allen Tiertransporten über 65 km alle Personen, die mit Tieren umgehen, in den Anhängen I und II geschult sein müssen. Einen Befähigungsnachweis benötigen aber gem Art 6 Abs 5 nur der Fahrer und der Betreuer beim Transport von Hausequiden, Hausrinder,

---

[283] Art 6 Abs 5: „*Straßenfahrzeuge, auf denen Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausschweine oder Geflügel befördert werden, dürfen nur von Personen gefahren werden oder als Betreuer begleitet werden, die über einen Befähigungsnachweis gemäß Art 17 Abs 2 verfügen; auch Personen, die als Betreuer auf dem Fahrzeug tätig sind, müssen im Besitz dieses Nachweises sein. Der Befähigungsnachweis wird der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt der Tierbeförderung vorgelegt.*“
Art 17 Abs 1: „*Für die Zwecke von Art 6 Abs 4 und Art 9 Abs 2 lit a müssen für die Schulung des Personals von Transportunternehmern und Sammelstellen Lehrgänge durchgeführt werden.*“

[284] Anhang IV Z 2 lit a bis f.

Hausziegen, Hausschafe, Hausschweine oder Hausgeflügel. Bei allen anderen Tierarten besteht nicht die Pflicht, einen Befähigungsnachweis vorzulegen.

Für die für den Befähigungsnachweis zuständige Behörde oder Stelle gibt es im Anhang III Kapitel III ein Muster. Weiters besteht die Möglichkeit den Befähigungsnachweis auf bestimmte Arten oder Altersgruppen einzuschränken (Art 17 Abs 2).

6. Wohlbefinden der Tiere (Art 3 lit f)

Gemäß Art 3 lit f hat der Transport ohne Verzögerungen stattzufinden, und das Wohlbefinden der Tiere muss in regelmäßigen Abständen kontrolliert und in angemessener Weise aufrechterhalten werden. Die Bestimmung, dass Transporte ohne Verzögerung zu erfolgen haben, stellt einen weiteren wichtigen Grundsatz dar[285]. Die Verpflichtung, das Wohlbefinden der Tiere regelmäßig zu kontrollieren und das Wohlbefinden aufrechtzuerhalten, ist von großer Wichtigkeit.

IV. Transportunternehmer - Zulassung

Da unter Kapitel III Z 1 schon die Art 4 und 5 (Transportpapiere, Obligatorische Planung von Tiertransporten) erörtert wurden, bleibt nur zu klären, welche Personen Transportunternehmer sein können und welche Voraussetzungen dazu zu erfüllen sind.

1. Allgemeine Bestimmungen

Die Zulassung war auch schon in Art 5 RL 91/628/EWG geregelt. Verbessert wurde diese Bestimmung allerdings dahingehend, dass nun zwischen der Zulassung für kurze Beförderungen (bis zu acht Stunden) und der Zulassung für lange Beförderungen unterschieden wird.
Gemäß Art 6 Abs 1 kommen als Transportunternehmer nur Personen in Betracht, die von einer zuständigen Behörde gemäß Art 10 Abs 1 oder für lange Beförderungen gemäß Art 11 Abs 1 entsprechend zugelassen sind. In Art 10 Abs 1 und Art 11 Abs 1 sind die Anforderungen für die Zulassung der Transportunternehmer festgesetzt.

Zum Zeitpunkt der Tierbeförderung muss eine Kopie der Zulassung der zuständigen Behörde vorgelegt werden.

---

[285] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 42f.

Gemäß Art 6 Abs 2 muss der Transportunternehmer jede Änderung bezüglich seiner Zulassung innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eintritt der Änderung der zuständigen Behörde bekannt geben. Weiters sind die technischen Vorschriften des Anhang I einzuhalten und der Transportunternehmer darf den Umgang mit Tieren nur Personen anvertrauen, die zu den diesbezüglichen Regelungen der Anhänge I und II geschult wurden. Werden Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen, Hausschweine oder Geflügel auf Straßenfahrzeugen transportiert, müssen die Fahrer und die Betreuer einen Befähigungsnachweis gem Art 17 Abs 2 vorweisen können. Dieser Befähigungsnachweis muss zum Zeitpunkt der Tierbeförderung der zuständigen Behörde vorgelegt werden (Art 6 Abs 2 bis 5).

Personen die eine Tierbeförderung durchführen und dabei eine Strecke von 65 km nicht überschreiten sind von den Absätzen 1 bis 5 ausgenommen (Art 6 Abs 7).

Gemäß Art 6 Abs 6 ist der Transportunternehmer dafür verantwortlich, dass jede Tierbeförderung von einem Betreuer begleitet wird. Hiezu gibt es allerdings zwei Ausnahmen:
Werden Tiere in Transportbehältern befördert, die *„gesichert, angemessen belüftet und erforderlichenfalls mit Futter- und Wasserspendern ausgerüstet sind, die nicht umgestoßen werden können und die genügend Futter und Wasser für die doppelte Dauer der geplanten Beförderung enthalten“,* muss die Tierbeförderung nicht von einem Betreuer begleitet werden (Art 6 Abs 6 lit a). Weiters besteht die Möglichkeit, den Fahrer auch gleichzeitig als Betreuer einzusetzen. In diesem Fall muss auch kein weiterer Betreuer die Beförderung begleiten (Art 6 Abs 6 lit b).

Verlangt die zuständige Behörde des Landes, in das die Tiere transportiert werden, die Zulassung des Straßentransportmittels, muss diese auch vom Transport-unternehmer vorgelegt werden.
Diese Bestimmung gilt sowohl für die Zulassung von Straßentransportmittel, als auch für die Zulassung von Transportschiffen (Art 6 Abs 8).

Der Zulassungsnachweis gemäß Art 10 oder Art 11 darf nur bei einer einzigen zuständigen Behörde, in einem einzigen Mitgliedstaat beantragt werden (Art 12).

Die zuständige Behörde kann die Zulassung aber auch nach Kriterien, die während des Transports überprüfbar sind, begrenzen. Zum Beispiel kann die Behörde die Zulassung für Tiertransporte auf einzelne Tierarten oder Transportmittel begrenzen. Aber auch die Geltungsdauer kann begrenzt werden.[286] Zulassungen für kurze Beförderungen müssen von der zuständigen Behörde so erfasst werden, dass bei Verstoß der Verordnung der Transportunternehmer möglichst schnell von der Behörde identifiziert werden kann, es besteht aber keine Verpflichtung, die Zulassung in einer elektronischen Datenbank zu erfassen. Zulassungen für lange Beförderungen müssen in einer elektronischen Datenbank erfasst werden und der Öffentlichkeit muss Name und Zulassungsnummer des Transportunternehmers während der Geltungsdauer zugänglich gemacht werden. Aus daten-schutzrechtlichen Gründen können aber einzelne Angaben von der Behörde zurückgehalten werden (Art 13 Abs 1, 3 und 4).

Wenn einem Transportunternehmer oder seinem Transportmittel die Zulassung gem. Art 26 Abs 4 lit c entzogen bzw. ausgesetzt wird und, wenn einem Transportunternehmer gem. Art 26 Abs 6 ein Beförderungsverbot in einem Mitgliedstaat auferlegt wird, muss dieser Beschluss auch in der Datenbank ersichtlich sein (Art 13 Abs 4).

Die diesbezügliche österreichische Durchführungsbestimmung ist in § 11 Abs 3 zu finden. Dieser Bestimmung zufolge sind Zulassungen gemäß Art 11 (lange Beförderungen), deren Verlängerung und deren Entzug vom Landeshauptmann dem Bundesminister für Gesundheit zu melden und von diesem auf der Homepage des Ministeriums zu veröffentlichen. Zweck dieser Bestimmung ist, dass sich zB Tiertransportorganisatoren über die Zulassungen von Transportunternehmern informieren können, da sie sonst möglicherweise ein Auswahlverschulden treffen kann.

Nun ein Blick zur Praxis: Auf der Homepage des BMG ist nur ein Link zu TRACES zu finden. TRACES ist aber der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Erstens muss man Transportunternehmer sein und zweitens muss man sich erst einmal anmelden, um

[286] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 58.

die dort gespeicherten Informationen einsehen zu können, oder aber man sucht nach einem bestimmten Transportunternehmer. Nicht einsehbar ist, wie viele Transportunternehmer in Österreich über eine geltende Zulassung verfügen. Auch ein email an das Bundesministerium änderte an diesem Umstand nichts.

2. Kurze Beförderung

Gemäß Art 10 Abs 1 darf ein Zulassungsnachweis nur erteilt werden, wenn der Antragssteller in dem Mitgliedstaat, in dem er den Antrag stellt, ansässig ist, oder er muss einen Vertreter in dem Mitgliedstaat haben, wenn er in einem Drittland ansässig ist. Weiters muss der Antragssteller nachweisen, dass er über genügend und angemessenes Personal und über ausreichende Ausrüstung und Verfahren verfügt, um die Bestimmungen der Verordnung und den Leitlinien bewährter Praktiken einhalten zu können. Auch darf der zuständigen Behörde nicht bekannt sein, dass der Antragsteller oder seine Vertreter innerhalb der letzten drei Jahre ernste Verstöße gegen das gemeinschaftliche oder nationale Tierschutzrecht begangen haben. Eine Ausnahme hievon ist nur vorgesehen, wenn der Antragsteller ausreichend nachweist, dass alles getan wurde, um weitere Verstöße zu vermeiden (Art 10 Abs 1 lit a bis c).
Zulassungen gem Art 10 gelten höchstens für fünf Jahre und nur für kurze Beförderungen (bis zu acht Stunden). Werden lange Beförderungen durchgeführt, muss eine entsprechende Zulassung gemäß Art 11 beantragt werden.

3. Lange Straßenbeförderungen

Gemäß Art 11 darf eine Zulassung für lange Beförderungen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des Art 10 Abs 1 (siehe oben) erfüllt sind und der Antragssteller alle notwendigen Papiere eingereicht hat.
Folgende Papiere müssen vorgelegt werde:

- gültige Befähigungsnachweise für Betreuer und Fahrer gem Art 17 Abs 2;
- gültige Zulassungsnachweise der Straßentransportmittel gem Art 18 Abs 2 ;
- Einzelheiten zu dem Verfahren, nach dem der Transportunternehmer „*die Bewegungen der seiner Verantwortung unterstehenden Straßenfahrzeuge verfolgt und aufzeichnet*“ (Art 11 Abs 1 lit iii.) (gemeint ist hier wohl das Navigationssystem), sowie Einzelheiten zu der Methode, wie er ständigen Kontakt mit den auf langen Beförderungen eingesetzten Fahrern halten kann

(laut *Dörflinger* wird hier darauf hingewiesen, dass ein Mobiltelefon vorhanden sein muss[287]).

- Notfallpläne (Art 11 Abs 1 lit i, ii, iii, iv.);

Auch bei Zulassungen für lange Beförderungen gelten diese für höchstens 5 Jahre. Im Unterschied zur Zulassung gemäß Art 10 gilt die Zulassung gemäß Art 11 für alle Beförderungen, egal, ob es sich um eine kurze oder lange Beförderung handelt (Art 11 Abs 3).

Im Sinne von Abs 1 lit b, iii wird in Art 10 Abs 2 nochmals auf die Pflicht hingewiesen, dass das Transportmittel bei langer Beförderung von Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen, Hausschweinen oder Hausequiden, außer registrierte Equiden, mit einem Navigationssystem gemäß Art 6 Abs 9 ausgestattet sein muss.

Gemäß Art 6 Abs 9 gibt es für lange Straßenbeförderungen folgende zusätzliche Bestimmung für Transportunternehmer:
Werden Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen, Hausschweine oder Hausequiden, außer registrierte Equiden, befördert, muss der Transportunternehmer ein Navigationssystem gemäß Anhang I Kapitel VI Z 4.2. einsetzen. Diese Bestimmung gilt für Straßentransportmittel, die zum ersten Mal eingesetzt werden, seit 1. Jänner 2007, für ältere Fahrzeuge gilt sie seit 1. Jänner 2009. Zusätzlich gibt es eine Aufbewahrungspflicht der Aufzeichnungen, die das Gerät erstellt hat. Sie dauert drei Jahre und die Aufzeichnungen müssen jederzeit auf Verlangen der zuständigen Behörde vorgelegt werden können. Zu dieser Regelung kann die Kommission unter Einhaltung der Verfahrensvorschriften gemäß Art 31 Abs 2 Durchführungsbestimmungen erlassen (Prinzip der Regeldelegation[288]) (Art 6 Abs 9). Gemäß Art 31 Abs 2 muss die Kommission hierbei die Modalitäten für die Ausübung der ihr übertragenen Durchführungsbefugnisse gemäß den Bestimmungen des Beschluss 1999/468/EG des Rates einhalten.[289]

---

[287] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 56.
[288] Das Prinzip der Regeldelegation bedeutet, dass der Rat der Europäischen Union zwar grundsätzlich das Hauptrechtssetzungsorgan der Union ist, aber es besteht die Möglichkeit der Kommission Durchführungsbefugnisse bezüglich der von ihm erlassenen Rechtsakten zu übertragen (Art 291 AEUV). *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäische Union[4,] 188; *Schweizer/Hummer/Obwexer,* Europarecht 138.
[289] 1999/468/EG Beschluss des Rates vom 28.6.19999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung an der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl L 1999/184, 23.

3.1. Das Navigationssystem

Nähere Ausführungen zur Bestimmung des Art 6 Abs 9 sind im Anhang I Kapitel VI Z 4 zu finden. Das Navigationssystem, mit dem Straßentransportmittel ausgestattet sein müssen, muss in der Lage sein, Informationen, die den Angaben im Fahrtenbuch gemäß Anhang II Abschnitt 4 gleichgestellt sind, aufzuzeichnen und es muss auch Informationen über das Öffnen und Schließen der Ladeklappe aufzeichnen und übermitteln können. Weiters müssen diese Aufzeichnungen drei Jahre aufbewahrt werden (Anhang I Kapitel VI Z 4). Diese Verpflichtung besteht für Straßentransportmittel mit Erstzulassung seit 1. Jänner 2007, für alle anderen Straßentransportmittel seit 1. Jänner 2009.

Das Navigationssystem ist eine „*satellitengestützte Einrichtung, die globale, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitbestimmungs- und Ortungsdienste leisten, oder sonstige technische Einrichtungen, die für die Zwecke dieser Verordnung als gleichwertig anzusehende Dienste leisten"* (Art 2 lit o).
Wie schon in den Begriffsbestimmungen erwähnt, ist der Begriff „Navigationssystem" meines Erachtens fehl am Platz, auch *Dörflinger* ist dieser Ansicht. Unter einem Navigationssystem wird üblicherweise ein einfaches Routenplanungsgerät verstanden, aber hier handelt es sich um ein Ortungs- und Überwachungssystem mit der Fähigkeit zu dokumentieren. Es ist also viel mehr als nur ein Navigations-system.[290]

Gemäß Anhang I Kapitel VI Z 4.2. war die Kommission bis 1.1.2008 verpflichtet dem Rat Ergebnisse über eine Studie der Navigationssysteme vorzulegen. Weiters wurde sie gem Anhang I Kapitel VI Z 4.3. aufgefordert, dem Rat bis 1.1.2010 einen Bericht über den Einsatz der Navigationsgeräte inklusive Vorschläge für die Festlegung von Spezifikationen der Geräte auszuarbeiten. Grundsätzlich hat zwar die Kommission das Initiativrecht zur Rechtssetzung, aber der Rat hat auch die Möglichkeit die Kommission aufzufordern Vorschläge zu auszuarbeiten (Art 241 AEUV)[291]. Ziel ist es also, dass genaue Spezifikationen festgelegt werden, die für alle Transportmittel verpflichtend sein sollen.

---

[290] Vgl. *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 39.
[291] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäische Union[4] 187.

Das Joint Research Center (JRC), eine Generaldirektion der Kommission, wurde von der Kommission beauftragt, einen Bericht über den Einsatz des Navigationssystems (inklusive Vorschläge für die genauen technischen Spezifikationen der Geräte) zu erarbeiten. Die Generaldirektionen sind für die Ausarbeitung und Vorbereitung von Vorlagen für Beschlüsse und Vorschläge der Kommission zuständig.[292] Die Vorbereitungsarbeiten der Generaldirektionen sind von großer Bedeutung, da sie richtungsweisend für Konzeption, Entwicklung, Umsetzung und Überprüfung der EU-Politiken sind.[293] Im Anschluss an die Anhörung aller zu beteiligenden und zu informierender Generaldirektionen, legt die federführende Generaldirektion die Vorlage der Kommission vor.

In diesem Fall wurde sie, wie bereits oben erwähnt – beauftragt technische Spezifikationen auszuarbeiten. Dieser Bericht sollte dann in Form eines Vorschlages dem Rat vorgelegt werden.
Die genauen Spezifikationen der technischen Ausstattung der Navigationsgeräte sind zwar auf der Homepage des JRC veröffentlicht, allerdings ist die Kommission ihrer Verpflichtung dem Rat einen Bericht inklusiver Vorschläge vorzulegen, bis jetzt nicht nachgekommen, dies auch weil Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes bestehen und diese erst bereinigt werden müssen, bevor ein Navigationssystem vorgestellt wird, das auch Daten über den Transport von Tieren an TRACES in „Echt-Zeit“ übertragen soll.[294] Sobald der Vorschlag der Kommission dem Rat vorgelegt wird, muss der Rat für die Festlegung der genauen Spezifikationen mit qualifizierter Mehrheit entscheiden (Anhang I Kapitel VI Z 4.). Gemäß Art 293 Abs 2 AEUV hat die Kommission als „Herrin ihres Vorschlags“ bis zur Verabschiedung des Rechtssetzungsaktes durch den Rat die Möglichkeit, den Vorschlag abzuändern oder zurückzunehmen.[295]

Zusammenfassend bedeutet das, dass es bis jetzt verpflichtend ist, Geräte zu installieren, die in der Lage sind Informationen, die den Angaben im Fahrtenbuch gemäß Anhang II Abschnitt 4 gleichgestellt sind, aufzuzeichnen und Informationen über das Öffnen und Schließen der Ladeklappe aufzuzeichnen und zu übermitteln.

---

[292] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäische Union[4] 189.
[293] www.wat.jrc.it/sns_doc/BbTAWT_070424.pdf (Stand 30.8.2011)
[294] http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/initiatives_de.htm (Stand 30.8.2011); Der Bericht des JRC ist unter http://awt.jrc.it/s_n_s.html (Stand 30.8.2011) einsehbar.
[295] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäische Union[4]187.

Weiters müssen diese Aufzeichnungen drei Jahre aufbewahrt werden (Anhang I Kapitel VI Z 4). [296]

Die genauen Spezifikationen des JRC seien trotzdem im Folgenden kurz vorgestellt: Das Navigationssystem soll ein einheitliches System darstellen, dass in der Lage ist zB Fahr- und Ruhezeiten, Positionsbestimmung, Öffnen und Schließen der Ladeklappen zu registrieren und aufzuzeichnen sowie die Temperaturen im Laderaum zu messen und ebenfalls zu dokumentieren. Weiters soll eine Fernabfrage in „Echt-Zeit“ mit einer Verbindung zu TRACES möglich sein. Dieses System wird nd „on–board–unit“ (OBU) genannt. Das OBU ist einer „black-box“ ähnlich und ist für die Erfassung und Übertragung der Daten zuständig.[297]

Dieses Navigationssystem ist zwar ein großer Fortschritt im Bereich des Tiertransportwesens, allerdings sollten die technischen Details dringend in die VO aufgenommen werden, um die technischen Möglichkeiten auch zu nützen. Der Tatendrang der Kommission und des Rates scheint hier aber nicht sehr groß zu sein.

Auch bezüglich veterinärrechtlicher Daten wurde bereits ein ansprechendes System entwickelt. Auch durch dieses System können Transporte rückverfolgt werden. Dieses wird im Teil 4 Kapitel VIII Z 1.2. vorgestellt.

V. Zulassung der Transportmittel

Wie bereits oben erwähnt dürfen Transporte nur durchgeführt werden, wenn der Transportunternehmer über eine entsprechende Zulassung verfügt. Da aber dem Zustand des Transportmittels beim Transport von Tieren erhebliche Bedeutung zu kommt, muss auch das Transportmittel über eine entsprechende Zulassung verfügen, wenn das Straßenfahrzeug oder das Transportschiff für lange Beförderungen eingesetzt wird (Art 18 Abs 1 und Art 19 Abs 1).

Auch, wenn es sich um eine lange Beförderung von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen oder Hausschweinen in Transportbehältern handelt, ist gemäß Art 7 eine entsprechende Zulassung notwendig (Art 7 Abs 1, 2 und 3).

---

[296] Vgl BMG, Handbuch Tiertransporte Teil II 32.

[297] Technical Specification for Navigation Systems in long journey animal transports 11, http://awt.jrc.it/sns_doc/TechspecFinalweb.pdf (Stand 31.8.2011)

Handelt es sich um ein Straßentransportmittel muss es gemäß Art 18 zugelassen werden. Werden Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen oder Hausschweine mittels Transportschiff über mehr als zehn Seemeilen aus einem Hafen der Gemeinschaft transportiert, muss auch das Schiff gemäß Art 19 zugelassen sein (Art 7 Abs 2).

1. Zulassung von Straßentransportmittel

Sind die Voraussetzungen für den Erwerb eines Zulassungsnachweises gemäß Art 18 Abs 1 lit a und b gegeben, stellt die zuständige Behörde oder Stelle den Zulassungsnachweis mit einer in dem Mitgliedstaat einmaligen Nummer (nach einem Muster gem. Anhang III Kapitel IV) aus.

Gemäß Art 18 Abs 1 lit a darf eine Zulassung nur erteilt werden, wenn nicht bereits eine Zulassung bei einer anderen zuständigen Behörde desselben oder eines anderen Mitgliedstaates beantragt oder erteilt wurde. Weiters darf eine Zulassung nur erteilt werden, wenn die zuständige Behörde oder Stelle auch kontrolliert hat, ob das Straßentransportmittel den Anforderungen gemäß Anhang I Kapitel II (Vorschriften über Transportmittel im Allgemeinen) und Kapitel VI (Zusätzliche Bedingungen für lange Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen) in Bezug auf Konstruktion, Bauweise und Wartung entspricht.

Zulassungsnachweise sind auf 5 Jahre befristet und werden in einer elektronischen Datenbank registriert. Auf diese Datenbank können die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten auch zugreifen, somit ist eine rasche Identifizierung möglich (Art 18 Abs 2 und Abs 3).

Weiters haben die Mitgliedstaaten gemäß Art 18 Abs 4 die Möglichkeit, für Beförderungen bis zwölf Stunden, Ausnahmen von den Zulassungsbestimmungen des Art 18 und des Anhangs I Kapitel VI festzulegen, wenn ansonsten der letzte Bestimmungsort nicht erreicht werden könnte.

1.1. Zusätzliche Bedingungen für die Transportmittel bei langen Beförderungen

1.1.1. Allgemein

Bezüglich langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen sind zusätzliche Bedingungen zu beachten. Wie schon oben erwähnt sind diese im Anhang I Kapitel VI Z 3.3. geregelt:

Bei langen Beförderungen muss im Allgemeinen das Dach von heller Farbe und ausreichend isoliert sein. Auch müssen die Laderäume mit geeigneter Einstreu oder ähnlichem Material bedeckt sein, um den Tieren Bequemlichkeit zu gewährleisten, wichtig ist auch, dass Exkremente absorbiert werden können (Anhang I Kapitel VI Z 1.1. und 1.2.).

Weiters muss ausreichend Futter mitgeführt werden, die Futtermittel sind geschützt aufzubewahren. Auch wenn Tiere besondere Vorrichtungen für die Fütterung benötigen, sind diese mitzunehmen. Diese Vorrichtungen müssen so konstruiert sein, dass sie nicht umfallen können, bzw muss die Möglichkeit bestehen, sie am Transportmittel zu befestigen. Während der Fahrt sind die Fütterungsvorrichtungen getrennt von den Tieren aufzubewahren (Anhang I Kapitel VI Z 1.3. bis 1.5.).

Werden Equiden transportiert, so sind diese in Einzelständen zu befördern. Stuten dürfen aber mit ihren Fohlen zusammen stehen. Generell müssen die Transportmittel mit beweglichen Trennwänden ausgestattet sein, um ein etwaiges separieren der Tiere zu ermöglichen. Trotzdem muss es den Tieren immer möglich sein, eine Wasserversorgungsstelle zu erreichen. Weiters müssen die Trennwände so gebaut sein, dass es möglich ist, den Laderaum, den entsprechenden Bedürfnissen der Art, der Größe und der Anzahl der Tiere anzupassen (Anhang I Kapitel VI Z 1.6. bis 1.8.).

Für bestimmte Tierarten gibt es bei langen Beförderungen sogenannte Mindestanforderungen. So dürfen nicht registrierte Hausequiden, wenn sie nicht von ihrer Mutter begleitet werden, erst dann lange befördert werden, wenn sie über vier Monate alt sind. Nicht zugerittene Pferde dürfen gar nicht lange befördert werden. Kälber, die ohne Mutter verbracht werden, müssen älter als 14 Tage sein und Hausschweine, die ohne Mutter befördert werden, müssen mehr als 10kg wiegen (Anhang I Kapitel VI Z 1.9.).

1.1.2. Wasserversorgung

Werden Tiere in Transportbehältern mittels Straßen- oder Schienenfahrzeug oder auf dem Seeweg transportiert, so muss das Transportmittel oder der Schiffscontainer mit einem Wasserversorgungssystem ausgestattet sein. Dieses System muss so konstruiert sein, dass es dem Betreuer jederzeit möglich ist, Wasser nachzufüllen, um sicher zu stellen, dass jedes Tier jederzeit Frischwasser trinken kann. Weiters müssen die Tränkvorrichtungen jederzeit von den Tieren erreicht werden können, sie müssen immer funktionsfähig sein und das Gesamtfassungsvermögen der Vorratsbehälter muss mindestens 1,5% seiner Höchstnutzlast betragen. Es muss die Möglichkeit bestehen die Wasservorratsbehälter nach der Beförderung zu entleeren und zu reinigen, weiters muss ein Wasserstandmesser vorhanden sein (Anhang I Kapitel VI Z 2.1. bis 2.4.).

1.1.3. Belüftungssystem von Straßentransportmittel

Faktoren wie Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Luftgeschwindigkeit, Isolierung des Bodens uva bestimmen das Mikroklima, welches erhebliche Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Tiere hat, wenn angemessene Vorgaben nicht eingehalten werden. Die Tiere können unter Hitze- oder Kältestress leiden und sterben. Aufgrund der Klimaunterschiede in Europa ist eine ausreichende Bandbreite der für die Temperatur- und Feuchtigkeitsgrenzwerte wichtig.[298]

Werden Tiere in Straßentransportmittel befördert, muss das Fahrzeug über ein Belüftungssystem verfügen, das in der Lage ist, jederzeit für alle Tiere Temperaturen in einem Bereich zwischen 5 °C und 30 °C – mit einer Toleranz von +/- 5 °C – herzustellen und zu halten. Das Gerät muss auch dementsprechend gewartet werden. Weiters muss das Lüftungssystem eine gleichmäßige Luftzirkulation gewährleisten können, und unabhängig vom Fahrzeugmotor über vier Stunden lang funktionieren (Anhang I Kapitel VI Z 2.1. bis 2.4.).

In Anhang I Kapitel VI ist auch festgehalten, dass die Straßentransportmittel über ein Temperaturüberwachungssystem und einen Datenschreiber verfügen müssen. Die Sensoren des Überwachungssystems sind an jenen Stellen zu befestigen, wo mit den stärksten Temperaturschwankungen zu rechnen ist. Auch die Temperaturdaten

[298] http://www.efsa.europa.eu/de/efsajournal/pub/122.htm (Stand 28.4.2011)

müssen der zuständigen Behörde jederzeit auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden. Erreichen die Temperaturen in den Laderäumen die zulässigen Höchst- oder Mindestwerte, so muss der Fahrer über ein Warnsystem mittels Alarm informiert werden (Anhang I Kapitel VI Z 3.3. bis 3.5.).

Anhang I Kapitel VI verpflichtete die Kommission bis zum 31. Juli 2005 einen Bericht mit einem entsprechenden Entwurf von Maßnahmen zur Festlegung von Höchst- und Mindesttemperaturen nach dem Verfahren gem. Art 31 Abs 2 zu erstellen (Anhang I Kapitel VI Z 3.5.).

Im Oktober 2004 wurde vom Wissenschaftlichen Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz der Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) auf Ersuchen der Kommission ein Bericht über die Normen für das Mikroklima in Straßenfahrzeugen für den Tiertransport veröffentlicht.[299] Ein weiterer Bericht wurde im September 2009 durch das Joint Research Center (JRC) über die Temperaturen bei Tiertransporten veröffentlicht.[300]

2. Zulassungsnachweis für Transportschiffe

Der Zulassungsnachweis für Transportschiffe ist in Art 19 geregelt. Für ihn gelten ähnliche Erfordernisse, wie für die Zulassung eines Straßentransportmittels gemäß Art 18.

VI. Beförderungsdauer, Fütterungs- und Tränkabstände, Ruhezeiten

Die Regelung der Beförderungsdauer ist wohl der am stärksten kritisierte Punkt der VO. Es ist hier zu keiner neuen Regelung gekommen, da sich die Mitgliedstaaten nicht einigen konnten. Das bedeutet, die erlaubten Beförderungszeiten sind genauso lange, wie sie auch gemäß der alten Rechtslage gemäß der RL 91/628/EG bestimmt waren.

Die Kommission erklärte sich aber damit einverstanden, die Fragen der Höchstfahrzeiten und der Besatzdichte in einem Vorschlag zu erörtern, der spätestens vier Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung vorliegen soll. In diesem seperaten Vorschlag sollen auch die Erfahrungen mit der Durchsetzung der

[299] http://www.efsa.europa.eu/de/efsajournal/pub/122.htm (Stand 28.4.2011)
[300] http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/docs/study_temp_animal_transport_en.pdf (Stand 28.4.2011)

neuen Vorschriften in den Mitgliedstaaten berücksichtigt werden.[301] Bis Jänner 2011 hätte die Kommission einen Bericht über die Durchsetzung der VO erstellen sollen. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist dieser aber noch nicht veröffentlicht worden.

Die Dauer der Beförderung ist für das Wohlbefinden der Tiere von großer Bedeutung, da sich - wie schon oben erwähnt – der Zustand der Tiere je länger die Beförderung dauert immer mehr verschlechtert.
Blutdruck, Herzfrequenz, Atemfrequenz und Cortisolspiegel weisen während des Transports höhere Werte auf als im Heimstall. Schon allein daraus lässt sich erkennen, dass der Transport eine große Belastung für Tiere ist und so kurz wie möglich gehalten werden sollte. Auch das Wissenschaftliche Komitee der Europäischen Union (SCAHAW) ist dieser Ansicht.[302] Umso mehr verwundert die Einstellung der Mitgliedstaaten, die nicht bereit sind, kürzere Transportzeiten festzulegen.

In Anhang I Kapitel V sind Regelungen bezüglich Zeitabstände für Füttern und Tränken sowie die erlaubte Beförderungsdauer und Ruhezeiten festgelegt.

1. Hausequiden, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen und Hausschweine

Grundsätzlich darf die Beförderung von Hausequiden, außer registrierte Equiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen nicht länger als acht Stunden dauern. Die Beförderungsdauer darf aber überschritten werden, wenn alle Bedingungen für eine lange Beförderung erfüllt sind. Das bedeutet, wenn der Transportunternehmer und das Transportmittel über eine entsprechende Zulassung verfügen, Fahrer und gegebenenfalls der Betreuer über den notwendigen Befähigungsnachweis verfügen und alle zusätzlichen Bedingungen für lange Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen erfüllt sind, darf die Transportzeit von acht Stunden überschritten werden (Anhang I Kapitel V Z 1.1. bis 1.3.).

Sind alle Voraussetzungen für lange Transporte erfüllt, sind folgende Beförderungszeiten erlaubt:

---

[301] http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/legislation_coming_de.htm (Stand 28.4.2011)
[302] BMG, Handbuch Tiertransporte Teil I 49.

Schweine dürfen für eine maximale Dauer von 24 Stunden befördert werden, wenn sicher gestellt ist, dass die Tiere während der gesamten Beförderung mit Wasser versorgt sind (Anhang I Kapitel V Z 1.4. lit b).

Kälber, Lämmer und Fohlen, die noch nicht abgesetzt sind und noch mit Milch ernährt werden, können durchgehend 9 Stunden befördert werden und nach einer einstündigen Pause, in der sie getränkt und gegebenenfalls gefüttert werden, weitere 9 Stunden. Für noch nicht abgesetzte Ferkel gilt diese Bestimmung ebenso (Anhang I Kapitel V Z 1.4. lit a).[303]

Alle anderen Tiere, bis auf Hausequiden die 24 Stunden befördert werden dürfen, dürfen 14 Stunden lang befördert werden. Abschließend muss ihnen eine einstündige Ruhepause gegeben werden, in der sie getränkt und notfalls gefüttert werden. Im Anschluss an diese einstündige Pause dürfen sie nochmals 14 Stunden befördert werden (Anhang I Kapitel V Z 1.4. lit d).

Hausequiden hingegen dürfen 24 Stunden durchgehend befördert werden, alle acht Stunden müssen sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden (Anhang I Kapitel V Z 1.4. lit c).

Nach Ablauf der erlaubten Beförderungszeit müssen die Tiere entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten. Im Anschluss an die 24 Stunden lang dauernde Ruhepause kann genau der gleiche Zyklus wieder von vorne beginnen (Anhang I Kapitel V Z 1.5.).

Bei Tiertransporten, die mittels Bahn durchgeführt werden, gelten die oben genannten Bestimmungen sinngemäß. Auch Transporte mit der Bahn dürfen grundsätzlich nicht länger als acht Stunden dauern. Ein Überschreiten dieser Bestimmung ist nur möglich, wenn mit Ausnahme der Ruhezeitanforderungen, alle Voraussetzungen für lange Transporte erfüllt sind. Wenn diese Anforderungen erfüllt sind, gelten die gleichen erlaubten Beförderungszeiten wie bereits oben erwähnt (Anhang I Kapitel V Z 1.6.).

[303] Unter Absetzen versteht man den Übergang von Milchernährung auf Raufutter.

Wird der Tiertransport auf dem Seeweg durchgeführt, dürfen ebenfalls grundsätzlich acht Stunden Beförderung nicht überschritten werden. Wenn aber die Bedingungen für lange Transporte, ausgenommen Beförderungszeit- und Ruhezeitanforderungen, erfüllt sind, dürfen auch hier die erlaubten acht Stunden überschritten werden. Werden die Tiere innerhalb der Gemeinschaft in Fahrzeugen (ohne Entladen aus dem Fahrzeug) verschifft, müssen sie im Bestimmungshafen oder in der Nähe entladen werden und es muss ihnen eine Ruhezeit von 12 Stunden gegeben werden. Aber auch diese Bestimmung hat eine Ausnahme, werden nämlich die erlaubten langen Beförderungszeiten eingehalten, so muss keine Ruhezeit eingehalten werden (Anhang I Kapitel V Z 1.7. lit a und b).

Die maximalen Beförderungszeiten für lange Transporte dürfen, unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsortes, um zwei Stunden überschritten werden, wenn es im Interesse der Tiere liegt. Das bedeutet, dass manche Tierarten (Hausequiden, Schweine) bis zu 26 Stunden befördert werden dürfen, bevor sie eine 24 stündige Ruhezeit erhalten.

Unter Z 1.9. des Anhangs I Kapitel V ist eine sehr wichtige Bestimmung festgelegt, es handelt sich hier um eine Öffnungsklausel für die Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten haben nämlich die Möglichkeit für rein innerstaatliche Tiertransporte (Versand- und Bestimmungsort liegen im eigenen Hoheitsgebiet) eine höchst zulässige Beförderungsdauer von acht Stunden festzulegen.[304]

2. Geflügel, Hausvögel und Hauskaninchen

Werden Geflügel, Hausvögel oder Hauskaninchen transportiert, müssen sie auf jeden Fall mit angemessenen Mengen von Futter und Wasser versorgt werden. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung ist nur vorgesehen, wenn die Beförderung entweder weniger als 12 Stunden dauert, wobei das Ver- und Entladen nicht mitgerechnet wird, oder wenn Küken aller Art weniger als 24 Stunden befördert werden, wobei hier vorausgesetzt wird, dass der Transport innerhalb von 72 Stunden nachdem sie geschlüpft sind, durchgeführt wird (Anhang I Kapitel V Z 2.1. lit a und b).

[304] Österreich hat diese Möglichkeit wahrgenommen und in § 18 TTG umgesetzt.

3. Hunde und Katzen

Werden Hunde und Katzen transportiert, müssen sie mindestens alle 24 Stunden gefüttert werden und alle acht Stunden getränkt werden. Außerdem müssen zusätzlich verständliche schriftliche Fütterungs- und Tränkungsanweisungen mitgeführt werden (Anhang I Kapitel V Z 2.2.).

Im Bereich des Hunde- und Katzentransports sind dringend strengere und nähere Bestimmungen zu erlassen. Besonders im Hinblick auf Welpentransporte besteht Handlungsbedarf der gesetzgeberischen Organe. Häufig sind Berichte in Zeitungen oder TV zu finden, die über qualvolle Welpentransporte berichten.[305]
Auch sind in der VO keine näheren Bestimmungen bezüglich Raumangebot für Hunde und Katzen zu finden. Diese Umstände führen zu oft sehr qualvollen Hunde- und Katzentransporten.

4. Alle anderen Tierarten, die unter die VO fallen

Alle anderen bisher nicht genannten Tiere (zB Reptilien), die aber auch unter die VO fallen, müssen gemäß den schriftlichen Fütterungs- und Tränkanweisungen versorgt werden. Auch auf besondere Pflegebedürfnisse muss Rücksicht genommen werden (Anhang I Kapitel V Z 2.3.).

5. Resumeé

Im Vergleich zur alten Rechtslage haben sich im Bereich der erlaubten Beförderungszeiten keine Veränderungen ergeben. Es ist hier leider zu keiner neuen Reglementierung der erlaubten Beförderungszeiten gekommen. Das ist auch der Bereich der VO, der am meisten Kritik erntet.

Schon 2002 hat der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz (SCAHAW) der Kommission einen Bericht über den Schutz von Tieren beim Transport vorgelegt, aus dem die Empfehlung hervorging, landwirtschaftlich genutzte Tiere, die nicht an die Transportsituation gewöhnt sind, sofern möglich, nicht zu transportieren und, wenn sie trotzdem transportiert werden, die Transportzeiten so kurz wie möglich zu halten. Leider hatte der Ausschuss nicht den Mut, sich für eine

[305] http://noe.orf.at/stories/330693/ (Stand 29.4.2011) und http://www.kleinezeitung.at/nachrichten/chronik/2300589/illegaler-welpentransport-47-junghunden.story (Stand 29.4.2011)

klare Transportzeitbegrenzung auszusprechen.[306] Schuld daran ist der freie Warenverkehr und der freie Wettbewerb, da Geburt, Aufzucht, Mast und Schlachtung meistens an jenen Orten durchgeführt werden, die am billigsten sind.[307]

Die erlaubten Transportzeiten müssten massiv gekürzt werden, um Tieren vermeidbare Leiden zu ersparen.

Apel hat richtigerweise festgestellt, dass seit Jahren eine verfehlte Agrarpolitik verfolgt wird, die die Spezialisierung der Betriebe und die Zentralisierung der Schlachthöfe fördert, statt regionale Strukturen zu fördern und Fleischtransporte (Kühltransporte) zu subventionieren.[308] Dieser Umstand sollte dringend geändert werden.

VII. Das Fahrtenbuch

Gemäß den Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch, muss jede Person, die eine lange Tierbeförderung plant, ein Fahrtenbuch anlegen, jede Seite abstempeln und jede Seite unterzeichnen. Das Fahrtenbuch muss in 5 Abschnitte unterteilt werden. Abschnitt 1 enthält Informationen bezüglich Planung, Abschnitt 2 betrifft den Versandort, Abschnitt 3 den Bestimmungsort, Abschnitt 4 enthält eine Erklärung des Transportunternehmers und Abschnitt 5 enthält ein Formular zur Meldung von Unregelmäßigkeiten. Weiters müssen alle Abschnitte zusammengeheftet werden (Anhang II Z 1 und 2).
Im Anhang II befinden sich aber nicht nur Bestimmungen, die den Transportunternehmer betreffen, sondern auch Regelungen für Organisator und Tierhalter.

1. Die Pflichten des Transportunternehmers

Liegt der Bestimmungsort der Tiersendung innerhalb der Gemeinschaft, muss der Transportunternehmer die Erklärung des Transportunternehmers (Abschnitt 4) ausfüllen und unterzeichnen. Liegt der Bestimmungsort aber in einem Drittland, ist der Transportunternehmer verpflichtet, das Fahrtenbuch dem amtlichen Tierarzt am Ort der Ausfuhr zu übergeben (Anhang II Z 6 und 7).

---

[306] *Apel,* Tiertransporte – Stillstand nur in Brüssel in Der Kritische Agrarbericht 2003, 240.
[307] *Apel,* Tiertransporte – Stillstand nur in Brüssel in Der Kritische Agrarbericht 2003, 239.
[308] *Apel,* Tiertransporte – Stillstand nur in Brüssel in Der Kritische Agrarbericht 2003, 238ff.

Für die Ausfuhr lebender Rinder mit Ausfuhrerstattung gibt es bezüglich Fahrtenbuch eine Sonderbestimmung. Sieht nämlich die Agrargesetzgebung einen Bericht vor, so muss Abschnitt 3 des Fahrtenbuchs nicht ausgefüllt werden (Anhang II Z 7 zweiter Satz)

Der Transportunternehmer muss eine Kopie des ausgefüllten Fahrtenbuchs und einige andere Dokumente aufbewahren.[309] Die Kopie des Fahrtenbuchs und die anderen Dokumente müssen mindestens drei Jahre aufbewahrt werden und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorgelegt werden. Das kopierte Fahrtenbuch wird innerhalb eines Monats nach der Beförderung an die zuständige Behörde des Versandorts zurückgeschickt, außer es wurde ein Navigationssystem gem Art 6 Abs 9 verwendet.

Ist ein Fahrzeug mit einem Navigationssystem gem Art 6 Abs 9 ausgestattet, wird nach dem in Art 31 Abs 2 genannten Verfahren eine einfachere Gestaltung des Fahrtenbuchs erstellt inklusive Leitlinien für die Gestaltung der Dokumentation gem. Art 6 Abs 9 (Anhang II Z 8 lit a und b).

2. Die Pflichten des Organisators

Gemäß den Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch muss der Organisator jedem Fahrtenbuch eine individuelle Kennnummer zuteilen, auch ist er dafür verantwortlich, der zuständigen Behörde bis spätestens zwei Werktage vor dem Versand, gemäß den Anweisungen der Behörde, eine unterzeichnete Kopie des Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs zu übermitteln. Alle Eintragungen müssen ordnungsgemäß vorhanden sein, nur die Nummern der Veterinärbescheinigungen dürfen fehlen. Weiters muss er Anweisungen der Behörde gemäß Art 14 lit a Folge leisten und muss gewährleisten, dass das Fahrtenbuch ordnungsgemäß nach den Vorgaben des Art 14 Abs 1 abgestempelt wird (Anhang II Z 3 lit a bis d.).

Der Organisator ist dafür verantwortlich, dass das Fahrtenbuch während der gesamten Beförderung bis zum Bestimmungsort mitgeführt wird. Handelt es sich um eine Ausfuhr in ein Drittland, muss er dafür Sorge tragen, dass das Fahrtenbuch mindestens bis zum Ort der Ausfuhr mitgeführt wird (Anhang II Z 3 lit e).

[309] Abgesehen von der Aufbewahrungspflicht der Kopie des Fahrtenbuchs, muss der Transportunternehmer den Kontrollbogen- oder –ausdruck gem. Anhang I oder I B der VO 3821/85 aufbewahren, wenn das Fahrzeug unter die genannte VO fällt.

3. Die Pflichten des Tierhalters

Gemäß den Bestimmungen des Anhangs II über das Fahrtenbuch, ist der Tierhalter am Versandort und, wenn der Bestimmungsort innerhalb der Gemeinschaft liegt, auch der Tierhalter am Bestimmungsort, verantwortlich, die ihn betreffenden Abschnitte des Fahrtenbuchs ordnungsgemäß auszufüllen und zu unterzeichnen. Sollte es Bedenken hinsichtlich der Einhaltung der VO geben, muss der Tierhalter die zuständige Behörde, unter Verwendung des Formulars zur Meldung von Unregelmäßigkeiten (Abschnitt 5), ehest möglich informieren.
Den Tierhalter am Bestimmungsort trifft die Pflicht, das Fahrtenbuch, mit Ausnahme des Abschnitts 4, drei Jahre lang aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen (Anhang II Z 4, 5.).

4. Änderungen während des Tiertransportes

Anhand einer Entscheidung des UVS Burgenland lassen sich die Verpflichtungen, die sich aufgrund einer Änderung der Durchführung des Transportes ergeben, veranschaulichen:
Sollte der Tiertransport aus gerechtfertigten Gründen anders durchgeführt werden, als es in Abschnitt 1 angegeben wurde, ist dies nicht zu berichtigen, da dieser Abschnitt schon vor Beginn des Tiertransportes der zuständigen Behörde zu übermitteln ist. Allerdings muss der tatsächliche Transportweg inklusive Umladeorte, Ruheorte und Ausgangsort in Abschnitt 4 des Fahrtenbuches vom Fahrer während der Beförderung ausgefüllt werden. Werden die Tiere in ein Drittland transportiert, so muss diese Änderung samt Begründung der Behörde am Ausgangsort gemeldet werden.[310]

VIII. Kontrollen der Behörde

Für Effizienz der Gesetze sind Kontrollen unabdingbar.

Unter einer Tiertransportkontrolle wird grundsätzlich jede Überprüfung eines Tiertransportes verstanden, wenn der Zustand der Tiere kontrolliert wird, überprüft wird, ob das Transportmittel geeignet ist, ob die richtigen Dokumente mitgeführt

[310] UVS Burgenland 12.8.2009, 081/13/08002

werden und ob diese auch plausibel sind. Weiters muss das Ergebnis festgehalten werden (Dokumentationspflicht) und die zuständige Behörde muss über die Kontrolle in Kenntnis gesetzt werden.[311]

1. Allgemeine Pflichten der zuständigen Behörde

Gemäß Art 22 muss die zuständige Behörde alle erforderlichen Vorkehrungen treffen, „*um Transportverzögerungen oder das Leiden von Tieren zu verhüten bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn unvorhersehbare Umstände die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung verhindern“*.

An Umlade- und Ausgangsorten sowie an Grenzkontrollstellen muss die Behörde besondere Vorkehrungen treffen und der Abfertigung von Tiertransporten Priorität zugestehen. Weiters ist es nicht erlaubt, Tiertransporte aufzuhalten, außer es liegt im Interesse der Tiere oder es ist aus Gründen der öffentlichen Sicherheit erforderlich. Das bedeutet, dass Tiertransporte nicht grundlos aufgehalten werden dürfen. Wird aber ein Tiertransport länger als zwei Stunden aufgehalten, muss die zuständige Behörde alle notwendigen Maßnahmen treffen, um die Pflege der Tiere zu ermöglichen. Wenn es notwendig ist, müssen die Tiere auch gefüttert, getränkt, entladen oder untergebracht werden (Art 22 Abs 1 und Abs 2).

Führt die zuständige Behörde eine Kontrolle durch, hat die Behörde dies in einer nicht diskriminierenden Form zu tun. Sie überprüft anhand von Kontrollen der Tiere, des Transportmittels und anhand der Begleitpapiere, ob die Vorschriften der VO eingehalten wurden. Die Anzahl der Kontrollen wird nach dem Verfahren gemäß Art 31 Abs 2 festgelegt, sie richtet sich nach der jedes Jahr nach den pro Mitgliedstaat durchgeführten Tiertransporten. Stellt sich im Zuge der Kontrollen heraus, dass die Bestimmungen der VO nicht eingehalten werden, ist die Zahl der Kontrollen zu erhöhen (Art 27 Abs 1).

Den Mitgliedstaaten wurde eine jährliche Berichtspflicht auferlegt. Sie müssen jedes Jahr bis zum 30. Juni des Folgejahres einen Bericht über die durchgeführten Kontrollen des Vorjahres abgeben. In diesem Bericht muss auch eine Analyse der

[311] BMG – Kontrollplan für das Jahr 2010, 7.

wichtigsten festgestellten Mängel samt einem Aktionsplan für ihre Behebung beiliegen (Art 27 Abs 2).

Damit die zuständige Behörde die Kontrollen auch in angemessener Weise durchführen kann, muss das Personal gemäß Art. 16 angemessen geschult und ausgerüstet sein, um die durch das Navigationsgerät und den digitalen Tachographen (Fahrtenschreiber) erfassten Daten auch ordnungsgemäß kontrollieren zu können (Art 16).

2. Kontrollen in Bezug auf Fahrtenbücher und andere Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde vor langen Beförderungen durchzuführen sind

Wie schon oben erwähnt, sind bei langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen einige zusätzliche Bestimmungen einzuhalten, die auch von der zuständigen Behörde kontrolliert werden, wenn die Tiersendung zwischen Mitgliedstaaten, oder von und nach Drittländern erfolgt.

Am Versandort wird die Einhaltung folgender Regelungen kontrolliert:
Die zuständige Behörde muss kontrollieren, ob die laut Fahrtenbuch angegebenen Transportunternehmer und Transportmittel über die entsprechenden Zulassungen verfügen und ob Fahrer und Betreuer über gültige Befähigungsnachweise verfügen. Weiters wird untersucht, ob der Organisator im Fahrtenbuch realistische Angaben gemacht hat und ob das Fahrtenbuch darauf schließen lässt, dass die Bestimmungen der VO eingehalten werden (Art 14 Abs 1 lit a, i, ii.).

Ist das Ergebnis der Kontrolle nicht zufriedenstellend, wird der Organisator durch die Behörde verpflichtet, die Planung der Beförderung so zu ändern, dass die Vorschriften der VO eingehalten werden. Ist das Ergebnis der Kontrolle zufrieden-stellend, wird das Fahrtenbuch durch die zuständige Behörde abgestempelt und mittels Informationsaustauschsystem gem. Art. 20 der RL 90/425/EWG dem Bestimmungsort, Ausgangsort oder der Kontrollstelle übermittelt (vgl Art 14 Abs 1 lit b, c und d). Bezug genommen wird hier auf das EDV-System TRACES.[312]

[312] 2003/623/EG - Entscheidung der Kommission vom 19. August 2003 über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen (TRACES), ABl L 2003/216, 58.

Wird ein Navigationssystem im Sinne des Art 6 Abs 9 verwendet, muss das Fahrtenbuch nicht abgestempelt werden (Art 14 Abs 2).

3. Kontrollen während langer Beförderungen

Die zuständige Behörde ist verpflichtet, entweder Zufallskontrollen oder gezielte Kontrollen durchzuführen, um zu prüfen, ob die angegebene Beförderungszeit realitätsnah ist und ob die Bestimmungen der VO eingehalten wurden, speziell wird die Einhaltung der Beförderungs- und Ruhezeiten gemäß Anhang I Kapitel V geprüft (Art 15 Abs 1).

Art 15 Abs 1 und Art 22 müssen gemeinsam betrachtet werden: Art 22 Abs 1 normiert, dass die Behörden alle Maßnahmen treffen müssen, um Transportverzögerungen zu vermeiden oder Tierleiden zu verhindern bzw auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn Umstände eintreten, die die ordnungsgemäße Anwendung der VO verhindern. Weiters ist die Behörde angehalten, Tiertransporte an Umlade- oder Ausgangsorten und an Grenzkontrollstellen prioritär zu behandeln. Gemäß Art 22 Abs 2 dürfen Tiertransporte nur aufgehalten werden, wenn es im Interesse der Tiere oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit notwendig ist. Auf den ersten Blick steht Art 15 Abs 1 im Widerspruch zu Art 22. Dieser Widerspruch löst sich allerdings auf, betrachtet man die Vorschriften in teleologischer Interpretation: Beide Vorschriften dienen dem Wohl der Tiere – sie sind also eine wechselbezügliche Ergänzung, denn ohne Kontrollen wäre die Einhaltung der Schutzbestimmungen in Praxis zu einer lex imperfecta degradiert, aber andererseits soll zügiges Vorgehen bei allen Tätigkeiten der Behörden aus eben demselben Grunde des Schutzes für die Tiere sichergestellt werden.

Handelt es sich um lange Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und mit Drittländern, werden die Kontrollen, die die Einhaltung der Vorschriften bezüglich der Transportfähigkeit der Tiere (Anhang I Kapitel I) bereits vor dem Verladen am Versandort als Teil der Tiergesundheitskontrollen gemäß den entsprechenden Veterinärvorschriften durchgeführt (Art 15 Abs 2).

Endet die Tiersendung bei einem Schlachthof, können die Kontrollen gem Art 15 Abs 1 auch im Zuge anderer veterinärrechtlicher Überprüfungen stattfinden (Art 15 Abs 3).

Bei der Überprüfung der Angaben, können auch die Aufzeichnungen, die das Navigationssystem erstellt hat, verwendet werden (Art 15 Abs 4).

4. Kontrollen von Transportschiffen

Auch Tiertransportschiffe müssen von der zuständigen Behörde vor jedem Verladen kontrolliert werden. Es wird geprüft, ob die Laderäume in gutem Wartungszustand sind, ob Bauweise und Ausrüstung des Schiffes für die Zahl der Tiere ausreichend und angemessen sind und ob die Ausrüstungen gemäß Anhang I Kapitel IV einwandfrei einsetzbar sind (Art 20 Abs 1).
Weiters muss die Behörde vor dem und beim Be- und Entladen überprüfen, ob die Tiere transportfähig sind, ob ordnungsgemäß be- und entladen wird und, ob die Versorgung mit Wasser und Futter gemäß Anhang I Kapitel IV Abschnitt 2 gewährleistet ist (Art 20 Abs 2).

5. Kontrollen an Ausgangsorten und Grenzkontrollstellen

Gemäß Art 21 werden amtliche Tierärzte der Mitgliedstaaten unbeschadet der Kontrollen gemäß Art 2 VO(EG) 639/2003[313] verpflichtet, einige Kontrollen durchzuführen, wenn Tiere an Ausgangsorten oder Grenzkontrollstellen gestellt werden.[314] Diese Überprüfung findet unabhängig davon statt, ob es sich um eine kurze oder um eine lange Tierbeförderung handelt. Es wird überprüft, ob die Tiere gemäß den Vorschriften der VO transportiert werden. Insbesondere wird kontrolliert, ob die Transportunternehmer über die entsprechende Zulassung verfügen, ob Fahrer und Betreuer einen gültigen Befähigungsnachweis haben und, ob die Tiere unter Beachtung ihrer Weiterbeförderung transportfähig sind (Art 21 Abs 1 lit a, b und c). Weiters wird überprüft, ob die Anforderungen an die Transportmittel (Anhang I Kapitel II) eingehalten werden, ob es sich um eine lange Beförderung von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausschweinen oder Hausziegen gehandelt hat bzw. handeln wird und ob gegebenenfalls die zusätzlichen Bedingungen für lange Beförderungen von den oben genannten Tieren erfüllt sind. Findet eine Ausfuhr statt, muss der Transportunternehmer beweisen, dass zwischen dem Versandort und dem ersten Entladeort im Bestimmungsland die Vorschriften

[313] VO 639/2003 der Kommission vom 9.4.2003 mit Durchführungsbestimmungen zur VO (EG) 1254/1999 des Rates hinsichtlich des Schutzes lebender Rinder beim Transport als Voraussetzung für die Gewährung von Ausfuhrerstattungen, ABl L 2003/093, 10.
[314] Die Verordnung 639/2003 enthält Bestimmungen bezüglich des Schutzes lebender Rinder beim Transport als Voraussetzung zur Gewährung von Ausfuhrerstattungen. In Art. 2 VO 639/2003 sind Bestimmungen hinsichtlich der Kontrollen in der Gemeinschaft zu finden.

des Europäischen Übereinkommens zum Schutz von Tieren auf internationalen Transporten (die auch im Drittland gelten) eingehalten wurden (Art 21 Abs 1 lit d, e und f).[315]
Gemäß Art 21 Abs 2 werden bei langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausschweinen und Hausziegen an den Ausgangsorten und Grenzkontrollstellen die im Fahrtenbuch unter Abschnitt 3 (Bestimmungsort) vorgesehenen Kontrollen durchgeführt.[316]

Sowohl die Ergebnisse der Kontrollen gemäß Art 21 Abs 1 als auch des Abs 2 müssen von den amtlichen Tierärzten aufgezeichnet werden. Die zuständige Behörde ist verpflichtet, die Aufzeichnungen der Tierärzte mindestens drei Jahre lang aufzubewahren (Art 21 Abs 2).

Kommt die zuständige Behörde zum Ergebnis, dass die Tiere nicht transportfähig sind, trägt sie dafür Sorge, dass die Tiere entladen, getränkt und gefüttert werden, sowie dafür, dass die Tiere ruhen können (Art 21 Abs 3).

IX. Durchsetzung der Verordnung

Ohne Effektivität und Effizienz bleibt ein Gesetzesbefehl ohne Wirkung.
Vorgesehen sind:

1. Dringlichkeitsmaßnahmen

Verstößt ein Transportunternehmer gegen die Vorschriften der VO und besteht ein dringender Handlungsbedarf, sind in Art 23 sogenannte „Dringlichkeitsmaßnahmen" vorgesehen. Wird bzw wurde eine Vorschrift nicht eingehalten, trifft die zuständige Behörde „*alle erforderlichen Maßnahmen, um das Wohlbefinden der Tiere sicherzustellen, oder veranlasst die für die Tiere verantwortliche Person, dies zu tun"* (Art 23 Abs 1). Das Wichtigste hierbei ist, dass den Tieren durch die Maßnahmen nicht unnötige oder zusätzliche Leiden zugefügt werden und dass die Maßnahmen „*zur Höhe der damit verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis stehen*" (Art 23 Abs 1). Bezüglich der damit verbundenen Kosten sieht die VO nur vor, dass sie von der Behörde in geeigneter Weise eingezogen werden sollen.

[315] Vgl Anhang V.
[316] Die vom Fahrtenbuch vorgesehenen Kontrollen sind im Anhang II Abschnitt 3 („Bestimmungsort") zu finden.

Die möglichen Maßnahmen sind in Art 23 Abs 2 demonstrativ aufgezählt:

- Wechsel des Fahrers oder des Betreuers;
- vorläufige Reparatur des Transportmittels um unmittelbare Verletzungen der Tiere zu verhindern;
- Umladen der Sendung oder nur eines Teils auf ein anderes Transportmittel;
- Rücksendung der Tiere auf direktestem Weg an ihren Versandort oder ihre Weiterbeförderung auf direktestem Weg an ihren Bestimmungsort. Hier kommt es darauf an, was dem Wohlbefinden der Tiere am Besten dient;
- Entladen der Tiere und ihre Unterbringung an einem geeigneten Ort, wobei ihre Pflege gewährleistet sein muss, bis das Problem gelöst ist;
- als letzte Möglichkeit wird hier das tierschutzgerechte Töten oder euthanisieren bestimmt.

Diese Aufzählung ist demonstrativ, somit stehen den Behörden auch noch andere Maßnahmen zur Verfügung, falls es Sachverhalt bzw „die Umstände“ verlangen. Der Zweck der Bestimmung, das Wohl der Tiere zu sichern, ist klar erkennbar. Da in einem abstrakten allgemeinen Gesetzesbefehl eine taxative Aufzählung niemals alle real möglichen bzw. denkbaren Tatbestände umfassen könnte, ist die demonstrative Aufzählung im Hinblick auf Art 18 B-VG als hinreichend determiniert anzusehen.

Bei der Durchführung von Dringlichkeitsmaßnahmen handelt es sich um Akte unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt. Für Beschwerden gegen die Ausübung der AuvBZ ist der UVS zuständig (Art 129a Abs 1 Z 2 B-VG).[317]
Erweist es sich aber als notwendig, die Tiere entgegen den Vorschriften weiter zu befördern, muss die Weiterbeförderung von der Behörde genehmigt werden. Die Tiere müssen identifiziert werden und es muss festgelegt werden unter welchen Bedingungen sie weiterbefördert werden und wann die Einhaltung der Vorschriften wieder sichergestellt ist (Art 23 Abs 3). In welcher Form diese Genehmigung zu erfolgen hat, ist nicht näher geregelt. Die Genehmigung erfordert ein verkürztes Verwaltungsverfahren und mündet daher mE in einem Bescheid und stellt daher in diesem Fall keinen Akt verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt dar,

[317] *Raschauer,* Allgemeines Verwaltungsrecht[3] 330f.

außer die Genehmigung wird nicht schriftlich beurkundet. Wird die Genehmigung nicht schriftlich beurkundet, stellt sie allenfalls einen verwaltungsbehördlichen Befehlsakt dar.[318] Der Unterschied zwischen den beiden Formen des behördlichen Handelns liegt in dem darauf folgenden Instanzenzug.
Auch in Anbetracht der Tatsache, dass der Transport vielleicht auch grenzüberschreitend weiter durchgeführt wird, ist ein schriftlicher Nachweis der Genehmigung mE unumgänglich.
Hierzu ist ein schriftlicher Bescheid aber nicht unbedingt notwendig, möglich ist auch die mündliche Erlassung eines Bescheides. Die mündliche Erlassung eines Bescheides darf nur durch die bescheiderlassende Behörde erfolgen, in diesem Fall also die zuständige BVB. Wird ein Bescheid mündlich verkündet sind die Angaben gemäß §§ 58ff AVG zu verkünden und zu beurkunden.[319] Empfehlenswert wäre hierfür ein Formular, in das die notwendigen Daten (Identifikation der Tiere, Bedingungen für die Weiterbeförderung, Zeitpunkt der Wiedereinhaltung der Vorschriften, Beweggründe, Fahrer, Transportmittel, Kennzeichen) eingetragen werden. Momentan ist ein derartiges Formular oder ähnliches nicht vorgesehen. Eine diesbezügliche Durchführungsbestimmung ist hier im Sinne des differenzierten Legalitätsprinzips und einer effizienten bzw. raschen Amtshandlung erstrebenswert.

Wenn die für die Tiere verantwortliche Person nicht kontaktiert werden kann, oder sich die betreffende Person weigert die Anweisungen zu befolgen, hat die Behörde die Maßnahmen trotzdem sofort durchführen zu lassen (Art 23 Abs 4).

Beschlüsse der zuständigen Behörde und die Beweggründe für diese Beschlüsse müssen dem Transportunternehmer unverzüglich mitgeteilt werden. Wenn es erforderlich ist, wird der Transportunternehmer bei der Durchführung der Dringlichkeitsmaßnahmen von den Behörden unterstützt. Abgesehen vom Transportunternehmer müssen die angeordneten Maßnahmen auch der Behörde mitgeteilt werden, die die Zulassung erteilt hat (Art 23 Abs 5).

2. Gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit der Behörden

Da die alte Rechtslage große Vollzugsdefizite mit sich brachte, wird durch die VO versucht, auch die Kommunikation und gegenseitige Unterstützung der Behörden der

[318] *Raschauer,* Allgemeines Verwaltungsrecht[3] 298.
[319] *Thienel/Schulev-Steindll,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 215.

Mitgliedstaaten zu verbessern, da auch ein schlechter Informationsaustausch zu mangelhafter Durchsetzung von Gemeinschaftsrecht beiträgt.[320]

Gemäß Art 24 Abs 1 werden die Verfahrens- und Mitteilungsvorschriften der RL 89/608/EWG angewandt. Weiters wurden die Mitgliedstaaten gemäß Art 24 Abs 2 verpflichtet, der Kommission die Daten der jeweiligen Kontaktstelle bekannt zu geben. In Österreich wurde das BMG als Kontaktstelle angegeben (§ 8 TTG). Die Kommission wurde wiederum verpflichtet, die Kontaktstellen an die anderen Mitgliedstaaten weiterzuleiten. Ziel dieser Bestimmung ist es, den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu verbessern.

Die RL 89/608/EWG[321] enthält Bestimmungen bezüglich der gegenseitigen Unterstützung und Zusammenarbeit der Behörden, um die ordnungsgemäße Anwendung der tierschutz- und tierärztlichen Vorschriften sicherzustellen.

In der Richtlinie sind zwei mögliche Unterstützungsformen vorgesehen. Eine Möglichkeit ist die „Unterstützung auf Antrag“, hiezu muss die ersuchende Behörde einen mit Begründung versehenen Antrag stellen. Die ersuchte Behörde wiederum muss sich der Sache so annehmen, als ob es sich um ihre eigene Angelegenheit oder um eine Angelegenheit einer Behörde ihres Landes handeln würde.
Eine zweite Möglichkeit ist die „Unterstützung ohne vorangehenden Antrag“. Wenn es die zuständigen Behörden aus tierärztlichen oder tierschutzrechtlichen Gründen als notwendig erachten, haben die Behörden auch die Möglichkeit, ohne Antrag zusammenzuarbeiten (Art 4 und Art 8 RL 89/608/EWG).

Egal, ob mit oder ohne Antrag stehen den Behörden folgende Unterstützungsmöglichkeiten zur Verfügung:
Besteht der Verdacht auf Unregelmäßigkeiten, können die zuständigen Behörden Betriebe, Orte, an denen sich Warenlager befinden, gemeldete Warenbewegungen oder Beförderungsmittel, überwachen bzw verstärkt überwachen lassen. Alle Berichte, Schriftstücke oder andere relevante Auskünfte sind den zuständigen

[320] Abs 12 der Erwägungsgründe VO 1/2005.
[321] RL 89/608/EWG des Rates vom 21.11.1989 betreffend die gegenseitige Unterstützung der Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit dieser Behörden mit der Kommission, um die ordnungsgemäße Anwendung der tierärztlichen und tierzuchtrechtlichen Vorschriften zu gewährleisten, ABl L 1989/351, 34.

Behörden der anderen betroffenen Mitgliedstaaten zu übermitteln (Art 6, 7 und Art 8 RL 89/608/EWG).

3. Kontrollen vor Ort

Tierärztliche Experten der Kommission können in Zusammenarbeit mit den mitgliedstaatlichen Behörden Kontrollen vor Ort durchführen (Art 28), wenn dies als notwendig erachtet wird, um die einheitliche Anwendung der VO sicherzustellen. Die Verfahrensvorschriften des Art 24 der VO 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates sind zu beachten. Es sind nähere Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen Experten der Europäischen Kommission und den mitgliedstaatlichen Behörden in Zusammenhang mit der Durchführung der Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des Gemeinschaftsrechtes zu finden.

4. Verstöße und Mitteilung von Verstößen

In Art 26 ist festgehalten, welche Maßnahmen die zuständige Behörde zu treffen hat, wenn gegen Vorschriften der VO verstoßen wurde:

Verstößt ein Transportunternehmer gegen Bestimmungen der VO oder werden Bestimmungen bezüglich des Transportmittels nicht eingehalten, ist die Behörde verpflichtet, der Behörde, die dem Transportunternehmer die Zulassung erteilt hat bzw. der Behörde, die die Zulassung des Transportmittels erteilt hat, den Verstoß mitzuteilen. Auch, wenn der Fahrer Bestimmungen der VO nicht eingehalten hat, muss dies der Behörde, die den Befähigungsnachweis ausgestellt hat, mitgeteilt werden (Art 26 Abs 2). Wird von der Behörde am Bestimmungsort erkannt, dass Bestimmungen der VO nicht eingehalten wurden, so ist sie verpflichtet, die Behörde am Versandort darüber in Kenntnis zu setzten (Art 26 Abs 3). Die jeweiligen Mitteilungen müssen alle relevanten Daten und Unterlagen enthalten und sie haben unverzüglich zu erfolgen (Art 26 Abs 2 und Abs 3).

Die Behörde, die den Verstoß erkannt hat, oder die Behörde, die eine Mitteilung von einem Verstoß erhalten hat, kann gemäß Art 26 Abs 4 verschiedene Maßnahmen treffen: So hat die Behörde gemäß Art 26 Abs 4 die Möglichkeit, den Transportunternehmer zu verpflichten, die Verstöße oder Mängel zu beseitigen und ihn zu verpflichten, alles Notwendige zu veranlassen, um weitere Verstöße zu vermeiden. Weiters kann der Unternehmer zusätzlichen Kontrollen unterworfen

werden und die Behörde kann die Anwesenheit eines Tierarztes während des Verladens der Tiere bestimmen. Die Behörde kann aber auch die Zulassung des Transportunternehmers bzw. die Gültigkeit des Zulassungsnachweises aussetzen bzw. entziehen (Art 26 Abs 4 lit a, b und c).

Verstößt nicht der Transportunternehmer gegen Bestimmungen der VO, sondern der Fahrer oder Betreuer, so kann die Behörde auch die Gültigkeit des Befähigungsnachweises aussetzen. Hat die Behörde die Vermutung, dass dem Fahrer oder Betreuer die notwendigen Sachkenntnisse und Informationen fehlen, so darf sie auch den Befähigungsnachweis ganz entziehen (Art 26 Abs 5).

Handelt es sich aber um ernsthafte oder wiederholte Verstöße gegen Bestimmungen der VO, kann der betreffende Mitgliedstaat dem Transportunternehmer verbieten Tiertransporte auf dem eigenen Hoheitsgebiet durchzuführen, bzw. kann das betreffende Transportmittel verboten werden. Diese Möglichkeit besteht selbst dann, wenn der Transportunternehmer seine Zulassung oder die des Transportmittels in einem anderen Mitgliedstaat erhalten hat. Das Verbot darf aber nur ausgesprochen werden, wenn alle möglichen Unterstützungsformen bzw alle Varianten des Informationsaustausches gemäß Art 24 ausgeschöpft wurden (Art 26 Abs 6).

Die Mitgliedstaaten sind dafür verantwortlich, dass alle Kontaktstellen über jeden Beschluss, den sie in Verbindung mit den Maßnahmen getroffen haben, unverzüglich informiert werden (Art 26 Abs 7).

5. Leitlinien für bewährte Praktiken

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Erarbeitung von Leitlinien für bewährte Praktiken zu fördern. Die Leitlinien sollen Empfehlungen für die Anwendung der VO und vor allem auch Empfehlungen für die Anwendung des Art 10 Abs 1 enthalten (Art 10 Abs 1 regelt die Anforderungen an die Zulassung von Transportunternehmern).
Die Leitlinien sollen sowohl auf einzelstaatlicher Ebene in Zusammenarbeit mehrerer Mitgliedstaaten erarbeitet werden, als auch auf Gemeinschaftsebene. Weiters sind ihre Verwendung bzw. Anwendung zu fördern (Art 29).

X. Sanktionen

Art 25 betrifft die Sanktionen der VO. Gemäß Art 25 hat jeder Mitgliedstaat bei Verstößen gegen die Vorschriften Sanktionen festzulegen und muss sicherstellen, dass die Sanktionen auch ordnungsgemäß angewandt werden. Außerdem müssen die Sanktionen „*wirksam, verhältnismäßig und abschreckend*“ sein (Art 25).
Diese Bestimmungen und die Vorschriften zur Anwendung des Art 26 mussten die Mitgliedstaaten der Kommission bis 5. Juli 2006 bekannt geben (Art 25).

In Österreich sind die Strafbestimmungen in § 21 TTG geregelt. Da die Strafbestimmungen des TTG sehr weich sind, wurde den Anforderungen des Art 25 meines Erachtens nicht entsprochen. Es ist nicht sachlich begründbar, warum nicht mindestens genauso hohe Geldstrafen, wie in den Strafbestimmungen des TSchG verhängt werden, noch dazu vor dem Hintergrund, dass es sich um Verwaltungsübertretungen von natürlichen und juristischen Personen handelt, die einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen. Auch die Möglichkeit des Verfalls wäre beispielsweise für Präventiv- und Abschreckungszwecke von Vorteil.
Den Mitgliedstaaten ist ein zu großer Spielraum bei der Durchführung der Bestimmung eingeräumt, die VO sollte genauere Anforderungen an die Strafen stellen.

XI. Durchführungsbefugnisse, Änderung der Anhänge, Bericht der Kommission

In Art 30 sind Bestimmungen bezüglich der Änderung der Anhänge und Durchführungsvorschriften zu finden. Da es wichtig ist die Anhänge vor allem dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen und auf dem neuesten Stand zu halten, kann der Rat die Anhänge mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission ändern (Art 30 Abs 1).

Ausgenommen sind aber die Bestimmungen des Anhangs I Kapitel IV Kapitel VI Z 3.1., Anhang II Abschnitt 1 bis 5 und die Anhänge III, IV, V und VI. Diese Bestimmungen und Durchführungsbestimmungen zur VO können nach dem Verfahren gemäß Art 31 Abs 2 geändert bzw. erlassen werden (Art 30 Abs 1 und Abs 2). Gem Art 31 Abs 1 unterstützt hierbei der Ständige Ausschuss für Lebensmittelketten und Tiergesundheit die Kommission. Gemäß Art 31 Abs 2 gelten

dabei die Art 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG[322]. Der Erlass von Durchführungsbefugnissen ist in Art 291 AEUV geregelt. Der Beschluss 1999/468/EG des Rates regelt die Modalitäten für die Ausübung der Durchführungsbefugnisse, die der Kommission übertragen wurden. Werden Durchführungsrechtsakte erlassen, liegt die Kontrolle dieser bei den Mitgliedstaaten.[323]

Müssen Bescheinigungen und andere im unionsrechtlichen Veterinärrecht vorgesehenen Dokumente ergänzt werden, um der VO gerecht zu werden, wird ebenfalls das Verfahren gem Art 31 Abs 2 angewandt (Art 30 Abs 3). Weiters besteht die Möglichkeit durch das Verfahren gem Art 31 Abs 2 die Verpflichtung, Inhaber eines Befähigungsnachweises gem Art 6 Abs 5 zu sein, auch auf Fahrer und Betreuer anderer Haustierarten auszudehnen (Art 30 Abs 4). Müssen in Folge von Tierseuchenbekämpfung außergewöhnliche Marktstützungsmaßnahmen erlassen werden, so kann die Kommission Abweichungen von Anhang I Kapitel I Z 2 lit e zulassen, sie muss aber den Ständigen Ausschuss für Lebensmittelketten und Tiergesundheit in Kenntnis setzen (Art 30 Abs 5). Befinden sich Gebiete weitab vom Kerngebiet der Union, darf die Kommission nach dem oben genannten Verfahren Ausnahmen von den Vorschriften für lange Beförderungen treffen (Art 30 Abs 6).

Weiters haben die Mitgliedstaaten gem Art 30 Abs 7 die Möglichkeit ihre derzeitigen nationalen Gesetze auf jene Beförderungen weiterhin anzuwenden, die entweder aus Gebieten äußerster Randlage stammen oder dort eintreffen. Sollten Mitgliedstaaten solche Maßnahmen treffen, müssen sie die Kommission davon in Kenntnis setzen (Art 30 Abs 7).

Art 30 Abs 8 gestattet den Mitgliedstaaten für in der VO nicht ausdrücklich genannte Tierarten zusätzlich nationale Bestimmungen beizubehalten oder zu erlassen.

---

[322] 1999/468/EG Beschluss des Rates vom 28.6.1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl L 1999/184, 23.

[323] *Borchardt,* Die rechtlichen Grundlagen der Europäische Union[4] 265.

4. Teil

Das Tiertransportregime des Bundesgesetzes über den Transport von Tieren und damit zusammenhängenden Vorgängen – Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007)

I. Einführung Tiertransportgesetz 2007

Das TTG 2007[324] beinhaltet Bestimmungen zur Durchführung der VO 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO 1255/97; sowie nähere Bestimmungen bezüglich des Transportes von Kopffüßern und Zehnfußkrebsen, wenn der Transport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt wird (§ 1 Abs 2 Z 1 und 3 TTG). Weiters sind im TTG nähere Bestimmungen bezüglich dem Transport von Tieren gemäß Art 30 Abs 8 der VO 1/2005 zu finden. Bei Art 30 Abs 8 der VO 1/2005 handelt es sich um eine Ermächtigung für die Mitgliedstaaten bezüglich Tierarten, die in den Anhängen der VO nicht ausdrücklich genannt sind, nähere Bestimmungen zu erlassen oder beizubehalten, solange nicht auf europäischer Ebene diesbezügliche ausführliche Bestimmungen angenommen werden.[325] Auch tierseuchenrechtliche Regelungen, die beim Tiertransport in Österreich eingehalten werden müssen, sind im TTG 2007 zu finden (§ 1 Abs 2 Z 4 TTG).

Ziel des Gesetzes ist der Schutz der Tiere beim Transport durch Straßentransportmittel, Luftfahrzeuge, Schienenfahrzeuge, Schiffe und Anhänger, wenn der Transport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt wird. Weiters ist es das Ziel des Gesetzes Mindestanforderungen zur Verhinderung der Verschleppung von Tierseuchen zu erstellen (§ 1 Abs 1 TTG).

II. Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmungen des TTG 2007 sind die gleichen wie die Begriffsbestimmungen der VO 1/2005 (§ 2 TTG).

---

[324] TTG 2007 BGBl I 2007/54
[325] Vgl § 1 Abs 2 Z 3 i.V.m Art 30 Abs 8 der VO 1/2005.

III. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des TTG ist weiter gefasst, als der der VO 1/2005. Zusätzlich zum Geltungsbereich der VO, fällt gemäß § 1 Abs 2 Z 1 TTG auch der Transport von Tieren, die gemäß Art 1 Abs 2 lit a und b der VO 1/2005 vom Geltungsbereich ausgeschlossen sind, in den Geltungsbereich des TTG. Das bedeutet, dass in Österreich auch jene Transporte durch Landwirte in den Geltungsbereich des TTG fallen, für die gemäß der VO Erleichterungen gelten - wenn es sich also um einen Tiertransport durch einen Landwirt handelt, der in seinen eigenen Transportmitteln transportiert und den Transport aus geografischen Gründen im Rahmen der jahreszeitlich bedingten Wanderhaltung durchführt, aber auch, wenn die Tiere in den eigenen Transportmitteln des Landwirts befördert werden und eine Entfernung von 50km nicht überschritten wird (§ 1 Abs 2 Z 2 TTG)(nähere Ausführungen siehe 2.Teil Kapitel VI Z 2.1.).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sowohl alle Transporte, die unter die Bestimmungen der VO 1/2005 fallen, vom Geltungsbereich des TTG erfasst sind, als auch Transporte durch Landwirte, für die nur einzelne Bestimmungen der VO 1/2005 gelten. Weiters regelt das TTG auch den Bereich der kommerziellen Transporte von Kopffüßern und Zehnfußkrebsen und nimmt auch die Gestaltungsmöglichkeit gemäß Art 30 VO 1/2005 in Anspruch (nämlich Regelungen für Tiere zu erlassen, die in der VO nicht ausdrücklich erwähnt sind). Transporte, die nicht in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt werden, fallen aber weder in den Anwendungsbereich der VO, noch in den des TTG. Auch im TTG sucht man vergeblich nach einer Definition von „wirtschaftlicher Tätigkeit“, da die Begriffs-bestimmungen der VO 1/2005 im TTG sinngemäß übernommen werden.

IV. Vollziehung

Die Vollziehung ist Bundessache. Der Vollzug erfolgt in mittelbarer Bundes-verwaltung. Gemäß § 3 TTG obliegt die Vollziehung des Bundesgesetzes sowie die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen der VO im Verwaltungsverfahren in erster Instanz der Bezirksverwaltungsbehörde (§ 3 Abs 1 TTG).

1. Der Rechtsschutz

Gegen erstinstanzliche Bescheide der BVB steht binnen Berufungsfrist die Berufung an den jeweils zuständigen Landeshauptmann offen (Art 103 Abs 4 B-VG). Handelt es sich um Angelegenheiten des Verwaltungsstrafverfahrens steht gegen erstinstanzliche Bescheide der BVB binnen Berufungsfrist die Berufung an den jeweils zuständigen Unabhängigen Verwaltungssenat (UVS) offen (§ 51 VStG). Gegen Bescheide des UVS steht das außerordentliche Rechtsmittel der Bescheidbeschwerde an den VwGH und/oder VfGH zur Verfügung (näheres siehe Teil I Kapitel VI Z 2.4.).

2. Ausnahmen der allgemeinen Zuständigkeit

Von der allgemeinen Zuständigkeit gibt es allerdings drei Ausnahmen:

1. Die Vollziehung des TTG an veterinärbehördlich zugelassenen Grenzkontrollstellen liegt in der Kompetenz des Bundesminister für Gesundheit (§ 3 Abs 2 TTG),
2. ebenso gemäß § 13 TTG die Zulassung von Transportschiffen gem. Art 19 der VO 1/2005 sowie schließlich
3. die Erlassung eines befristeten Beförderungsverbotes gem. Art 26 Abs 6 der VO 1/2005 (§ 20 TTG).

2.1. Der Rechtsschutz

Die Erlassung eines befristeten Beförderungsverbotes und die Zulassung von Transportschiffen gem Art 19 der VO 1/2005 durch den zuständigen BM wirft einige Fragen auf. Es ist zwar manchmal einzelgesetzlich vorgesehen, dass ein BM erstinstanzlich zuständig ist, trotzdem ist die Zulässigkeit dieser Normierung strittig.[326]

Da nur rechtmäßige Akte Bestand haben sollen, muss jeder in der Lage sein, seine Rechte durchzusetzen (rechtsstaatliches Prinzip). Um das zu gewährleisten gibt es Rechtsmittel, die sich gegen einen Bescheid richten.[327] Gegen einen Bescheid steht als Rechtsmittel die Berufung zur Verfügung, außer es handelt sich um Mandatsbescheide oder Berufungsvorentscheidungen.[328] Da in diesem Fall der BM als erste und letzte Instanz entscheidet, steht im Anschluss daran, da ja der „Instanzenzug“ damit erschöpft ist, nur noch die Beschwerde an den VwGH und

[326] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 250.
[327] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 246.
[328] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 249.

VfGH offen, wobei es sich dabei um ein außerordentliches Rechtsmittel handelt (Art 130 bis 136 B-VG, Art 137 bis 148 B-VG).

Da mit Hilfe des TTG Gemeinschaftsrecht vollzogen wird, ist hier auch zu prüfen, ob mit diesem Instanzenzug auch die unionsrechtlichen Rechtsschutzvorgaben erfüllt sind. Bei der Vollziehung von Unionsrecht sind die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, der Rechtssicherheit, des Vertrauensschutzes, das Recht auf Gehör und auf Begründung der Entscheidung Ausschlag gebend. Weiters muss die Möglichkeit bestehen ein Gericht im Sinne des Art 267 AEUV anzurufen. Dieses Gericht muss in der Lage sein effektiven Rechtsschutz zu bieten. Da in Österreich die Möglichkeit besteht gegen den Bescheid des BM beim VwGH und VfGH Beschwerde zu erheben, ist den Ansprüchen des unionsrechtlichen Rechtschutzes damit Genüge getan, obwohl es sich mE hier um einen sonderbar gestalteten Rechtsschutz handelt.[329]

V. Kontrollorgane

Gemäß § 4 TTG muss die Behörde bei Kontrollen der Einhaltung der Bestimmungen der VO und des TTG sowie aller darauf beruhender Verordnungen hiefür geschulte Organe hinzuziehen. Die in Frage kommenden Organe sind ebenfalls in § 4 TTG aufgelistet. Als Kontrollorgan kommen Tierärzte mit Physikatsprüfung in Frage oder andere Personen, die eine spezielle Ausbildung absolviert haben (§ 4 Abs 1 TTG). Die besonders geschulten Organe werden als „Tiertransportinspektoren“ bezeichnet. Regelungen bezüglich Kenntnisse und Ausbildung der Tiertransportinspektoren werden durch Verordnung gemäß § 4 Abs 2 TTG durch den Bundesminister für Gesundheit, Familie und Jugend im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt.

VI. Mitwirkungspflichten der Organe

1. Amtstierärzte, Tiertransportinspektoren, Zollorgane, etc.

§ 4 Abs 3 TTG überträgt folgenden Organen eine Mitwirkungspflicht:

- Tiertransportinspektoren,
- Amtstierärzten,
- Amtlichen Tierärzten, die die Schlachttieruntersuchungen, im Sinne des Lebensmittelsicherheits- und Verbraucherschutzesgesetzes durchführen,

[329] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 69.

- Straßenaufsichtsorganen, aber nur jenen, die nicht Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind sowie
- Zollorganen.

Die oben genannten Organe sind verpflichtet, bei der Vollziehung des TTG und der Verordnungen, die auf Grund des TTG erlassen wurden, mitzuwirken. Sie sind verpflichtet, durch „*Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen, Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, Anordnungen und Maßnahmen gemäß § 5 Abs. 3 dieses Bundesgesetzes sowie Art 9 Abs 2 lit d sowie Art 23 der VO (EG) Nr. 1/2005, Kontrollen von Transportmitteln und Tieren an Versandorten, an Ausgangsorten, auf Sammelstellen, an Kontrollstellen, an Ruhe- und Umladeorten und Kontrollen von Transportmitteln und Tieren während des Transports auf der Straße, Kontrollen von Transportmitteln und Tieren bei der Ankunft am Bestimmungsort, Kontrollen der Angaben auf den Begleitdokumenten und sonstiger mit dem Transport zusammenhängender Dokumente"* (§ 3 Abs 3 Z 1 bis 7 TTG) an der Vollziehung mitzuwirken.

2. Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes

Auch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes trifft eine Mitwirkungspflicht für die Vollziehung dieses Gesetzes und den darauf ergangenen Verordnungen. Dies aber nur, wenn sie Organe der Straßenaufsicht sind und es sich um einen Transport auf der Straße handelt. Die Organe müssen im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben an der Vollziehung des § 21 Abs 1 Z 1, 2, 6, 7, 8 erster Halbsatz, 10, 40 erster Halbsatz, 15 und 26 TTG mitwirken. § 21 TTG beinhaltet die Strafbestimmungen des Gesetzes (§ 4 Abs 4 TTG). Zum Beispiel müssen die Organe der Straßenaufsicht an der Vollziehung mitwirken, wenn jemand einen Transport durchführt, veranlasst oder organisiert, obwohl den Tieren durch den Transport Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden oder die Tiere nicht genügend Wasser und/oder Futter bekommen (§ 21 Abs 1 Z 1 und 7 TTG).

Die Mitwirkungspflicht besteht für die Organe im Rahmen des § 4 Abs 3 Z 1, 2 und 7 TTG. Es trifft sie somit die Pflicht „*Vorbeugungsmaßnahmen gegen drohende Verwaltungsübertretungen zu veranlassen*" (§ 4 Abs 3 Z 1 TTG) sowie „*Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren*" (§ 4 Abs 3 Z 2 TTG) notwendig

sind und die Organe müssen bei „*Kontrollen der Angaben auf den Begleitdokumenten und sonstiger mit dem Transport zusammenhängender Dokumente“* (§ 4 Abs 3 Z 7 TTG) mitwirken. Weiters müssen sie Anordnungen und Maßnahmen setzen, um ein schnelles Einschreiten der Behörde oder des Tiertransportinspektors sicherzustellen.

Als Anordnungen oder Maßnahmen sind in § 4 Abs 4 ergänzend zu Art 23 Abs 2 der VO 1/2005 folgende Möglichkeiten demonstrativ aufgezählt:

- das Absperren des Fahrzeugs,
- das Anlegen von technischen Sperren,
- das Abnehmen der Fahrzeugschlüssel,
- die Anordnung zur Weiterfahrt unter Begleitung durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 4 Abs 4 Z 2 TTG).

Gemäß § 4 Abs 5 TTG sind die Organe verpflichtet, der zuständigen Behörde bei der Ausübung ihrer Aufgaben Hilfe zu leisten, wenn die Behörde sie darum ersucht hat.

Fachlich unterstehen alle Kontrollorgane der zuständigen Behörde (§ 4 Abs 3 und § 4 Abs 4 TTG).

VII. Überwachung der Behörde und Duldungspflicht der Beteiligten

1. Überwachung der Behörden

Gemäß § 5 Abs 1 TTG sind die zuständige Behörde und die Kontrollorgane gem. § 4 Abs 1 und 3 jederzeit berechtigt, an Ort und Stelle Tiertransporte zu kontrollieren. Überprüft wird hierbei die Einhaltung der Bestimmungen der VO 1/2005, des TTG 2007 und den darauf erlassenen Verordnungen. Grundsätzlich ist aber Art 22 Abs 2 der VO 1/2005 zu beachten, demnach Tiertransporte nur aufgehalten werden dürfen, wenn es im Interesse des Wohlbefindens der Tiere notwendig ist oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit unumgänglich ist (siehe Teil 3 Kapitel VIII – Kontrollen der Behörde). Abgesehen von stichprobenartigen Tiertransportkontrollen gemäß § 6 TTG, sollen Kontrollen hauptsächlich im Rahmen anderer Kontrollen stattfinden, zB im Rahmen der Kontrollen bei Ankunft am Bestimmungsort (§ 5 Abs 1 TTG). (Zum Spannungsverhältnis zwischen Art 15 Abs 1 und Art 22 siehe Teil 3 Kapitel VIII Z 3)

Besteht aber Gefahr für Leben, Gesundheit oder das Wohlbefinden der Tiere, so hat die Behörde der verantwortlichen Person die notwendigen Maßnahmen gemäß Art 23 der VO innerhalb angemessener Frist aufzutragen. Dies gilt unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens. Führt die verantwortliche Person die notwendigen Maßnahmen nicht oder nicht ausreichend durch, so muss die Behörde die Maßnahmen gegen Ersatz der Kosten selbst unmittelbar anordnen und auch sofort durchführen lassen (§ 5 Abs 3 TTG). Dabei handelt es sich um Akte unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt. Gemäß § 129a Abs 1Z. 2 B-VG ist für Beschwerden gegen Akte unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt der UVS zuständig.[330]

Für die hierbei entstandenen Kosten ist der Transportunternehmer ersatzpflichtig, ist der Unternehmer nicht bereit, die Kosten zu übernehmen, sind sie ihm mittels Bescheid vorzuschreiben (§ 5 Abs 4 TTG).

Die Voraussetzungen für die Ersatzpflicht des Transportunternehmers lassen sich anhand eines aktuellen Erkenntnisses des UVS NÖ anschaulich erörtern:
In diesem Verfahren hat die Behörde das Entladen und Ausdünnen der Fracht veranlasst, da der LKW, der die Tiere transportierte, erheblich überbelegt war. Die Berufungswerberin beeinspruchte die Ersatzpflicht der Kosten, die der Behörde durch die gesetzten Maßnahmen entstanden sind.[331]
Voraussetzung für die Ersatzpflicht des Transportunternehmers ist, dass ein Verstoß gegen die Bestimmungen der VO 1/2005 vorliegt, weiters muss – ähnlich wie hinsichtlich der Kostentragungspflicht für Barauslagen gemäß § 76 Abs 2 AVG - die gesetzte Maßnahme rechtmäßig erfolgen. Das bedeutet, dass die Maßnahme notwendig sein muss, um das Wohlbefinden der Tiere zu gewährleisten. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Maßnahmen im Sinne des Art 23 Abs 1 iVm Abs 3 VO 1/2005 nicht gesetzt werden dürfen, wenn den Tieren dadurch zusätzliche oder unnötige Leiden zugefügt werden, kam die Behörde berechtigterweise zu dem Schluss, dass die gesetzten Maßnahmen rechtmäßig erfolgten. In weiterer Folge beanstandete die Berufungswerberin, dass ihr bzw der verantwortlichen Person kein Auftrag erteilt wurde den rechtmäßigen Zustand herzustellen. Dem wurde damit entgegnet, dass der Behörde nicht ersichtlich war, wie der Verantwortliche den

[330] *Thienel/ Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 283.
[331] UVS 12.4.2010, Senat-AB-09-2003.

rechtmäßigen Zustand wieder herstellen hätte können, auch hat die Berufungswerberin nicht vorgebracht, das sie dies hätte tun wollen. Somit bestätigte der UVS die Vorschreibung der angefallenen Kosten der Behörde.[332]

Bei der Vorschreibung einer Geldleistung handelt es sich um einen Leistungsbescheid. Leistungsbescheide sind vollstreckbar, allerdings können sich Probleme ergeben sich, wenn der Bescheid einem ausländischen oder zahlungsunfähigen Täter vorgeschrieben wird.[333] Damit Erledigungen von Behörden und Gerichten (zB ein Bescheid) ihre Wirksamkeit entfalten können, muss dies der betroffenen Person bekannt gegeben werden. Schriftliche Erledigungen müssen dem Betroffenen zugestellt werden, dies geschieht mit Hilfe des Zustellgesetzes (ZustG).[334]

§ 11 ZustG regelt die Zustellung österreichischer Erledigungen im Ausland, diese ist problematisch, da es sich um die Setzung eines Hoheitsaktes in einem anderen Staat handelt und somit einen Eingriff in dessen Hoheitsrechte. Zulässig ist dieser Eingriff nur, wenn der andere Staat zugestimmt hat.[335] Gemäß § 11 Abs 1 sind Zustellungen im Ausland nach den bestehenden internationalen Vereinbarungen oder auf jenem Weg, den die nationalen Bestimmungen des anderen Staates oder die internationale Übung vorsehen, vorzunehmen.

Die Vollstreckung von Geldleistungen hat gemäß § 3 Abs 1 VVG durch das zuständige Gericht zu erfolgen. Wenn es im Interesse der Raschheit und der Kostenersparnis sinnvoll ist, kann die Vollstreckungsbehörde die Einbringung der Leistung auch selbst vornehmen (§ 3 Abs 1 VVG). Geldleistungen dürfen aber nur insoweit eingehoben werden, als der notdürftige Unterhalt des Verpflichteten und der Personen, für die er Unterhalt leisten muss, nicht gefährdet wird (§ 2 Abs 2 VVG).

Handelt es sich um die Vollstreckung einer Geldleistung gegen einen Transportunternehmer, dessen Sitz sich innerhalb der Europäischen Union befindet, ist das EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz (EU-VStVG) ausschlaggebend.

---

[332] VwGH 23.2.2001, 96/02/0497.
[333] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 211f.
[334] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 353.
[335] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 354.

Gemäß § 12 EU-VStVG können Entscheidungen österreichischer Behörden auch in anderen Mitgliedstaaten vollstreckt werden, wenn die Vollstreckung im Inland nicht möglich ist, oder mit einem unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden ist.[336] Richtet sich die Vorschreibung der Kosten gegen einen Transportunternehmer aus einem Drittland, sind entsprechende internationale Abkommen ausschlaggebend.[337]

Ist der Transportunternehmer zahlungsunfähig, wirft sich die Frage auf, ob eine Haftung des Organisators in Betracht kommt. Ausdrücklich sieht das TTG eine derartige Haftung nicht vor, da in § 5 Abs 3 nur der Transportunternehmer als Ersatzpflichtiger genannt ist. Da den Organisator aber Auswahl-, Kontroll- und Begleitpflichten treffen, kommt mE eine Haftung nur in Betracht, wenn eine dieser Pflichten verletzt wurde.[338] Fraglich ist, ob es dem Organisator zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn er einen zahlungsunfähigen Transportunternehmer einsetzt.

In § 5 Abs 5 TTG ist auch die Durchführungsbestimmung zu Art 26 Abs 2 der VO 1/2005 (Mitteilung von Verstößen) zu finden. Handelt es sich um einen innerösterreichischen Tiertransport, der Mängel aufweist, so muss eine diesbezügliche Meldung inklusive den angeordneten Maßnahmen an die Behörde, die die Zulassung für den Transportunternehmer oder für das Transportmittel oder den Befähigungsnachweis ausgestellt hat, ergehen. Handelt es sich aber um keinen innerösterreichischen Transport, muss eine schriftliche Mitteilung an das BMG (Kontaktstelle) ergehen. Sowohl für die Kontaktstelle, als auch für die zuständige Behörde gilt eine mindestens fünf jährige Aufbewahrungspflicht der Mitteilungen.

2. Duldungspflicht

Personen, die Tiere transportieren oder Tiertransporte organisieren oder veranlassen, sind verpflichtet die Kontrollen zu dulden, die Organe bei der Überprüfung zu unterstützen, die Kontrolle des Transportmittels und die Einsichtnahme der Unterlagen zu ermöglichen, die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und sie müssen weiters die Anordnungen der Organe befolgen (§ 5 Abs 2 TTG).

---

[336] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 555 FN 12.
[337] *Thienel/Schulev-Steindl,* Verwaltungsverfahrensrecht[5] 556.
[338] UVS 9.1.2011, WU-10-2017, 2018.

VIII. Kontrollplan, Krisenpläne und Berichtspflichten

1. Kontrollplan

Der Bundesminister für Gesundheit hat gemäß § 6 TTG die Aufgabe, für das gesamte Bundesgebiet einen jährlichen Kontrollplan für stichprobenartige Kontrollen von Tiertransporten zu erstellen. Vor Erstellung des Kontrollplans ist der Tierschutzrat anzuhören. Für die Durchführung des Kontrollplans ist gem § 6 Abs 2 TTG der Landeshauptmann zuständig.[339] Für die Durchführung der Kontrollen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig (§ 3 Abs 1 TTG).
Strategisches Ziel des Kontrollplanes ist es, den Schutz der Tiere während des Transports entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu gewährleisten. Operatives Ziel des Kontrollplanes ist es, eine Mindestanzahl von Kontrollen vorzugeben und die zuständigen Behörden bei der Planung der Kontrollen zu unterstützen, um effizienter Kontrollen zu gewährleisten.[340]
10.000 Tiertransportkontrollen sollen in Österreich durchgeführt werden, wobei hiervon 10% mittels Straßenkontrollen erfolgen sollen. Das bedeutet, dass 1.000 Straßenkontrollen auf das gesamte Bundesgebiet aufgeteilt werden.[341] Das ist das vor allem in Anbetracht des hohen Transitverkehrs, der durch Österreich geht, zu gering bemessen.

Unterstützt werden die Behörden und Organe bei den Kontrollen sowohl durch nationale, als auch durch europaweite Datenbanken. Eine europaweite und eine nationale Datenbank wird im folgenden Kapitel kurz vorgestellt.

1.1. Trade Control and Expert System (TRACES)

Die Kommission traf am 19. August 2003 die Entscheidung 2003/623/EG über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen (TRACES). TRACES ist eine elektronische Datenbank für das Risikomanagement im Bereich Gesundheit von Mensch und Tier. Mit Hilfe des Systems werden auf einem zentralen Server alle veterinärrechtlichen Informationen über den innergemeinschaftlichen Handel mit Tieren und Erzeugnissen tierischen Ursprungs und auch Informationen bezüglich Tiere und tierischer Erzeugnisse aus Drittländern gespeichert. Durch die

[339] Vgl. BMG, Kontrollplan für das Jahr 2009, 4.
[340] BMG, Kontrollplan für das Jahr 2010, 4.
[341] BMG, Kontrollplan für das Jahr 2010, 18.

Datenbank TRACES wurde die Möglichkeit geschaffen, Transporte von Tieren und bestimmten Erzeugnissen tierischen Ursprungs zu verfolgen und dadurch werden auch alle Referenzdaten zum Handel mit diesen zugänglich gemacht. TRACES gibt auch Auskunft über alle rechtlichen Grundlagen bezüglich Veterinärbescheinigungen und unterstützt somit die Veterinärbehörden der Mitgliedstaaten und die Drittländer bei der Ausstellung von Veterinärbescheinigungen.[342]

In das System werden folgenden Informationen eingespielt:

- *„Gemeinsame Veterinärdokumente (GVDE) für die Einfuhr von Tieren aus Drittländern (auch, wenn es sich nur um einen Transit handelt oder um mehrere Drittländer vor Ankunft an den Grenzen der EU);*
- *GVDE für Erzeugnisse, die sich innerhalb der EU im Transitbefinden, und für Erzeugnisse, die aus einem Drittland eingeführt werden;*
- *GVDE für alle abgelehnten Patienten;*
- *Veterinärbescheinigungen für den innergemeinschaftlichen Handel mit Tieren und Erzeugnissen tierischen Ursprung, wenn in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften derartige Bescheinigungen gefordert werden;“*[343]

Ziel dieses Systems ist es, die Kontrolle von Tieren und tierischen Erzeugnissen zu verbessern. Die Quelle einer Ansteckung oder einer Seuche kann somit schneller gefunden werden und dadurch weitere Ausbreitung der Krankheit verhindert werden. Außerdem erleichtert TRACES die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden, da es die elektronische Übermittlung der Informationen ermöglicht, die Referenzdaten zentral verwaltet werden, weiters ist das System mehrsprachig und es ist auch mit andern Informationssystemen kompatibel.[344]

1.2. Veterinärinformationssystem (VIS)

Im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit wurde im Jahr 2005 durch die Bundesanstalt Statistik Austria ein Register mit schaf- und ziegenhaltenden Betrieben geschaffen. Dieses Register wurde mit der Zentralen Schweinedatenbank (ZSDB) zusammengeschlossen und bildet nun das Veterinärinformationssystem

[342] http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/veterinary_checks_and_food_hygiene/f84009_de.htm (Stand 28.4.2011)
[343] http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/veterinary_checks_and_food_hygiene/f84009_de.htm (Stand 28.4.2011)
[344] http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/veterinary_checks_and_food_hygiene/f84009_de.htm (Stand 28.4.2011)

(VIS). Es werden aber auch Daten über Rinder, Bienen, Fische, Wildwiederkäuer, Geflügel, hasenartige Tiere und Aquakulturen in das System eingespielt. Hauptziel des Veterinärinformationssystem ist grundsätzlich, eine verbesserte Seuchen-überwachung, -prävention und -bekämpfung zu gewährleisten.[345]
2003 wurde das System um ein Viehhändler-, Transporteur-, Schlachtbetrieb-, Sammelstellen-, Aufenthaltsort- und Handelsstallregister erweitert.
Alle Verbringungen und untersuchungspflichtige Schlachtungen von Schweinen, Ziegen und Schafen sind meldepflichtig. Zur Meldung verpflichtet sind die Eigentümer und Betriebsverantwortliche, die Schafe, Ziegen und Schweine in ihren Betrieben halten, sowie die Eigentümer und Betriebsverantwortlichen von Viehhandelsvertrieben, Schlachtbetrieben, Aufenthaltsorten und Sammelstellen.
Die Transportunternehmer selbst sind allerdings nicht meldepflichtig, die Meldepflichtigen müssen aber die Betriebsnummern der Transporteure bekannt geben.[346]

2. Berichtspflichten

Gemäß § 7 TTG ist der Landeshauptmann verpflichtet, einen jährlichen Bericht über die getätigten Kontrollen, die festgestellten Mängel und über die angeordneten Maßnahmen zu erstellen. Dieser Bericht muss jeweils am 31. Jänner des Folgejahres dem Bundesminister für Gesundheit vorgelegt werden. Dieser wiederum ist verpflichtet einen Gesamtbericht zu erstellen und diesen der Europäischen Kommission vorzulegen.

3. Krisenpläne

§ 9 TTG bestimmt, dass der jeweilige Landeshauptmann einen Krisenplan zu erstellen hat, aus dem hervorgeht, welche Maßnahmen in den Bundesländern in Notsituationen zum Schutz der Tiere ergriffen werden können, insbesondere welche Einrichtungen zur Versorgung der Tiere auf schnellstem Weg erreicht werden können. Diese Einrichtungen werden als Notversorgungsstellen bezeichnet. In den Krisenplänen muss daher lediglich festgehalten werden, dass es die Möglichkeit gibt, solche Einrichtungen innerhalb einer angemessenen Frist zu erreichen. In der VO 1/2005 werden diese Einrichtungen Kontrollstellen genannt. Auch der Begriff Sammelstelle ist zu finden. Unter Sammelstellen werden Haltungsbetriebe und

[345] http://www.statistik.at/ovis/start.shtml (Stand 28.4.2011)
[346] http://www.statistik.at/ovis/start.shtml (Stand 28.4.2011)

Märkte verstanden, an denen Tiere zur Bildung von Tiersendungen zusammengeführt werden.
Der Begriff „Notversorgungsstelle“ wurde durch das TTG 2007 eingeführt. Mittels dieses Begriffes soll verdeutlicht werden, dass eine Notversorgungsstelle nicht unbedingt eine zugelassene Kontrollstelle sein muss, sondern dass es dort lediglich für Notfälle angemessene Versorgungsmöglichkeiten geben muss.[347]

Eine Notversorgungsstelle könnte zB auch ein Hof, eine Stallung oder eine geeignete Halle sein. Es muss allerdings nicht jedes Bundesland eine eigene derartige Einrichtung haben, es ist ausreichend, wenn sich zwei oder mehrere Bundesländer zusammenschließen. Es muss allerdings darauf geachtet werden, dass diese gemeinsame Notversorgungsstelle stets in angemessener Zeit erreicht werden kann.

IX. Zulassung

1. Zulassungen gemäß Art. 10 der VO 1/2005

In § 10 TTG ist die Durchführungsbestimmung des Art 10 der VO 1/2005 geregelt. Gemäß § 10 TTG ist Transportunternehmern die Zulassung zu erteilen, wenn alle Voraussetzungen gemäß Anhang III Kapitel I der VO erfüllt sind. Um eine Verlängerung der Zulassung zu erwirken, muss der Transportunternehmer spätestens drei Monate und längstens sechs Monate vor Ablauf der Zulassung Meldung an die zuständige Behörde erstatten. Die Verlängerung der Zulassung ist für weitere fünf Jahre zu erteilen. Eine Verlängerung der Zulassung wird erteilt, wenn weiterhin alle Voraussetzungen erfüllt sind und auch keine Gründe vorliegen, die eine Verlängerung ausschließen würden (§ 10 Abs 1 und 2 TTG).
Wurden aber von der Behörde Mängel oder Missstände festgestellt und wurden diese nicht innerhalb der von der Behörde festgesetzten Frist behoben oder sind Zulassungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt, darf die Zulassung erst erteilt werden, wenn der gesetzlich vorgeschriebene Zustand wieder eingehalten werden kann. Ist das aber nicht mehr möglich, muss die Behörde dem Unternehmer die Zulassung zwangsweise entziehen (§ 10 Abs 3 TTG).
Die Bezirksverwaltungsbehörde ist gemäß § 10 Abs 4 TTG verpflichtet, die Zulassungen so zu erfassen und evident zu halten, dass die Transportunternehmer

[347] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgestz 153.

bei Verstoß gegen Bestimmungen der VO 1/2005 schnell identifiziert werden können (Art 13 Abs 3 VO 1/2005).
Ist der Transportunternehmer bereits mit einer Identifikationsnummer im Veterinärsystem erfasst, wird diese Nummer auch als Zulassungsnummer verwendet. Ist er das nicht, wird die Geschäftszahl der Zulassung auch als Nummer der Zulassung verwendet (§ 10 Abs 1 TTG).

2. Zulassungen von Transportunternehmern und Transportmitteln für lange Beförderungen

In § 11 TTG ist die Durchführungsbestimmung hinsichtlich Art 11 der VO 1/2005 zu finden. Gemäß § 11 ist dem Transportunternehmer die Zulassung gemäß Anhang III Kapitel II für lange Transporte zu erteilen, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Gemäß § 11 Abs 2 TTG darf die Behörde für die Zulassung von Straßentransportmitteln gemäß Art 18 der VO 1/2005 Sachverständige gemäß § 125 Kraftfahrgesetz 1967 BGBl 1967/267 und auch einen Veterinärsachverständiger beiziehen. Bezüglich der Nummerierung der Zulassung, Verlängerung und bezüglich deren Entzugs, gilt § 10 Abs 1, 2 und 3 sinngemäß (§ 11 Abs 1 und 2 TTG).

Auch die Zulassungen von Transportunternehmern für lange Transporte und Straßenmittel sind von der Bezirksverwaltungsbehörde so zu erfassen und evident zu halten, dass die Transportunternehmer bei Verstoß gegen Bestimmungen der VO 1/2005 schnell identifiziert werden können und somit Art 13 Abs 3 der VO 1/2005 entsprechen. Zusätzlich sind aber Zulassungen gemäß § 11 Abs 1 und 2 TTG und deren Verlängerung vom Landeshauptmann dem zuständigen Bundesministerium bekannt zu geben. Dieser wiederum ist verpflichtet, die Zulassungen auf der Homepage des Ministeriums unentgeltlich zu veröffentlichen (§ 11 Abs 3 TTG). Wie schon oben erwähnt, ist diese Verpflichtung vom zuständigen Ministerium nicht ordnungsgemäß erfüllt worden.

X. Befähigungsnachweis

Wie schon unter Punkt IV Z 6 erwähnt, müssen gemäß Art 6 Abs 4 VO 1/2005 bei allen Tiertransporten über 65 km alle Personen, die mit Tieren umgehen, gemäß den Anhängen I und II der VO 1/2005 geschult sein. Einen Befähigungsnachweis

benötigen aber gem Art 6 Abs 5 VO 1/2005 nur Fahrer und Betreuer beim Transport von Hausequiden, Hausrinder, Hausziegen, Hausschafe, Hausschweine oder Hausgeflügel. Bei allen anderen Tierarten besteht nicht die Pflicht, einen Befähigungsnachweis vorzulegen. In einer Entscheidung des UVS NÖ stellte dieser fest, dass sich Art 6 Abs 5 VO 1/2005 iVm § 21 Abs 1 Z 14 TTG nur gegen den Fahrer bzw gegen den Betreuer richtet, nicht aber gegen den Transportunternehmer. Das bedeutet, dass der Transportunternehmer, wenn er einen Fahrer ohne Befähigungsnachweis einsetzt nur gem. Art 6 Abs 6 VO 1/2005 iVm § 21 Abs 1 Z 15 TTG belangt werden kann.[348]

Die Durchführungsbestimmung für Art 6 Abs 5 VO 1/2005 ist in § 12 TTG festgehalten; demgemäß sind Lehrgänge gemäß Art 17 Abs 1 der VO durch eine Wirtschaftskammer, eine Landes-Landwirtschafts- bzw Landarbeiterkammer oder durch eine Arbeiterkammer bzw. ein Fortbildungsinstitut einer dieser Einrichtungen oder das Arbeitsmarktservice durchzuführen (§ 12 Abs 1 TTG).

Weiters hat der zuständige Minister nähere Bestimmungen bezüglich der Lehrgänge festzulegen. Hierbei sind vor allem nähere Bestimmungen hinsichtlich Dauer und Umfang, Durchführung und Prüfung der Lehrgänge sowie nähere Regelungen bezüglich der Anerkennung von einschlägigen Lehrgängen, Prüfungen und praktischer Erfahrung im Umgang mit Tieren festzuhalten (§ 12 Abs 2 TTG). Über die Ausstellung und Evidenthaltung der Befähigungsnachweise und über eine allfällige Befristung muss der zuständige Bundesminister nähere Bestimmungen festlegen (§ 12 Abs 5 TTG).

In Österreich sind diesbezügliche Regelungen in der Tiertransport-Ausbildungsverordnung (TT-AusbVO) festgehalten. Sie regelt die Ausbildung von Personen, die Tiertransporte durchführen, die auf Sammelstellen mit Tieren umgehen und die Ausbildung von Personen, die Tiertransportkontrollen (Tiertransportinspektoren) durchführen. Weiters enthält die Verordnung auch Vorschriften bezüglich Ausstellung und Evidenzhaltung der Befähigungsnachweise (§ 1 TT-AusbVO). Entsprechend dem Muster des Anhangs III Kapitel III sind die

[348] UVS NÖ 26.5.2010, Senat-KR-09-2002.

Einrichtungen, die Lehrgänge durchführen, auch befugt, Befähigungsnachweise auszustellen (§ 12 Abs 3 TTG).

Verstößt ein Fahrer oder Betreuer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist, gegen Bestimmungen der VO 1/2005 oder gegen nationale Tierschutznormen in einer Art und Weise, die vermuten lässt, das es an den erforderlichen Kenntnissen und Informationen fehlt, so ist demjenigen der Befähigungsnachweis entweder befristet oder dauernd zu entziehen. Wird der Befähigungsnachweis entzogen, ist dieser unverzüglich bei der Behörde abzugeben, wird er nicht freiwillig abgegeben, muss er von der Behörde zwangsweise eingezogen werden. Die Behörde, die den Befähigungsnachweis eingezogen hat, muss den Entzug unverzüglich der Behörde, die den Befähigungsnachweis ausgestellt hat, mitteilen (§ 12 Abs 4 TTG).

XI. Innerstaatliche Beförderungen, Ausnahmen und Beförderungsverbot

1. Innerstaatliche Beförderung

Gemäß Art 1 Abs 3 der VO 1/2005 dürfen Mitgliedstaaten strengere einzelstaatliche Maßnahmen festlegen, wenn diese einen besseren Schutz der Tiere bezwecken. Dies ist allerdings nur möglich, wenn die Beförderung ausschließlich im Hoheitsgebiet oder vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates aus auf dem Seeweg durchgeführt wird. Österreich hat diese Möglichkeit wahrgenommen und eine entsprechende Bestimmung in § 18 TTG festgehalten.

Gemäß § 18 TTG darf bei Schlachttiertransporten, bei denen Versand- und Bestimmungsort in Österreich liegen, eine Beförderungsdauer von 4,5 Stunden nicht überschritten werden. Die Beförderungsdauer darf allerdings auf maximal acht Stunden, wenn es aufgrund von kraftfahrrechtlichen Vorschriften vorgesehen ist, Lenkerpausen einzuhalten, auf maximal 8,5 Stunden erhöht werden, wenn es aus geografischen, strukturellen Gründen oder aufgrund von aufrechten Verträgen notwendig ist. Während der Pausen besteht die Verpflichtung, dem Wohl der Tiere bestmöglich Rechnung zu tragen (§ 18 Abs 1 TTG).
Handelt es sich um eine Beförderung von Nutztieren, Zuchttieren oder Legehennen, die wegen Erreichung ihrer Nutzungsdauer geschlachtet werden sollen, so darf die Beförderungsdauer acht Stunden nicht überschreiten, wenn Versand- und Bestimmungsort in Österreich liegen. Die Beförderungsdauer darf auf 10 Stunden

erhöht werden, wenn es aus geografischen Gründen notwendig ist. Werden aufgrund kraftfahrrechtlicher Vorschriften Pausen eingelegt, müssen diese auch zur Versorgung der Tiere genützt werden (§ 18 Abs 2 TTG). Eine Erhöhung der erlaubten Beförderungszeit auf zehn Stunden, ist in Anbetracht der Tatsache, dass Beförderungen gem Art 3 lit a VO 1/2005 so kurz wie möglich gehalten werden sollen, nicht rechtmäßig. Dies auch deshalb, weil es in Österreich keine geografische und strukturelle Notwendigkeit für eine derartige Ausnahme gibt.[349]

Der Grund für die mögliche Erhöhung der Beförderungsdauer aus geografischen Gründen liegt darin, dass sich viele Betriebe – vor allem entlang des Alpenhauptkamms – in entlegenen Gebieten befinden, welche häufig nur durch schmale und/oder kurvenreiche Straßen zu erreichen sind. Dies verlangsamt die mögliche Fahrtgeschwindigkeit und erhöht damit die Beförderungsdauer.[350]
Gemäß § 18 Abs 1 TTG sind aufrechte Verträge einzuhalten, selbst dann, wenn die erlaubte Beförderungszeit von 4,5 Stunden dadurch überschritten werden muss. Es muss aber dabei auf das Wohlbefinden der Tiere bestmöglich Rücksicht genommen werden.[351]
Um welche Verträge es sich bei dieser Bestimmung handelt ist nicht konkretisiert worden. Es kann dem Gesetzgeber aber nicht unterstellt werden, dass er mit der Wortfolge „aufrechte Verträge“ einen Vorrang privatrechtlicher Vereinbarungen gegenüber zwingenden gesetzlichen Bestimmungen normieren wollte, weil sonst eine privatrechtlich vereinbarte Beförderungsdauer, die über der erlaubten Dauer liegt, die gesetzlich erlaubte Beförderungszeit untergraben könnte. In Betracht kommen nur Verträge, die bereits vor dem Inkrafttreten des TTG bestanden haben. Es kann sich sozusagen nur um eine Art „Übergangsbestimmung“ handeln. Der Grund hierfür liegt im Vertrauensgrundsatz, dieser leitet sich vom Gleichheitssatz ab. „*Faktisch getroffene Dispositionen von Privatpersonen*“ stehen unter dem Vertrauensschutz, da sie die Disposition *„im Vertrauen auf den Bestand bestimmter Rechtsnormen“* getroffen haben.[352] Aus diesem Grund können Übergangs-regelungen, wie in § 18 Abs 1 TTG notwendig sein.

---

[349] Abweichende persönliche Stellungnahme der Abgeordneten Weinzinger zum AB 153 BlgNR 23. GP 2.
[350] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgestz 168.
[351] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgestz 169.
[352] *Öhlinger,* Verfassungsrecht[8] 353f.

2. Exkurs: verfassungsrechtliche Überlegungen

Zu untersuchen ist hier allerdings, ob sich durch die strengeren innerstaatlichen Vorschriften, verfassungsrechtliche Probleme ergeben, da rein österreichische Transporte eine kürzere Beförderungsdauer einhalten müssen, als Transporte, die über die österreichischen Grenzen hinausgehen.

Da die Mitgliedstaaten gemäß Art 1 Abs 3 der VO 1/2005 ausdrücklich ermächtigt werden, strengere einzelstaatliche Maßnahmen zu treffen, wenn dies dem Wohl der Tiere dient und die Beförderung ausschließlich im Hoheitsgebiet oder vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates aus auf dem Seeweg durchgeführt wird, ist eine Prüfung der Konformität des § 18 TTG mit den Grundrechten auf europäischer Ebene nicht erforderlich.

Eine Prüfung des § 18 TTG auf seine Verfassungskonformität auf österreichischer Ebene ist an dieser Stelle angebracht, da geprüft werden muss, ob eine Diskriminierung dadurch gegeben ist, dass Transportunternehmer, bei rein innerösterreichischen Transporten, an kürzere Beförderungszeiten gebunden sind, als Transportunternehmer, deren Versand- oder Bestimmungsort nicht in Österreich liegt.
Somit ist zu prüfen, ob durch § 18 TTG gegen den Gleichheitssatz verstoßen wird. Der Gleichheitssatz ist in Art 2 STGG und in Art 7 BV-G festgehalten. Es ist dem Gesetzgeber verboten, andere als sachlich begründbare Differenzen zu schaffen. Es muss geprüft werden, ob es durch die strengere innerstaatliche Norm zu einer Ungleichbehandlung von gleichen Sachverhalten oder Gleichbehandlung von ungleichen Sachverhalten kommt. Zu entscheiden ist, ob die Differenzierungen sachlich gerechtfertigt sind.[353] Die erlaubte österreichische Beförderungsdauer ist zwar sowohl für Inländer als auch für Ausländer gleich – insofern kommt es also zu keiner unterschiedlichen Behandlung, allerdings differenziert das Gesetz, ob ein Transport rein innerstaatlich oder grenzüberschreitend durchgeführt wird. Das sich auf rein innerstaatliche Beförderungen beziehende österreichische Gesetz verstößt nur dann nicht gegen den verfassungsrechtlichen Gleichheitssatz, „*wenn gesetzliche Differenzierungen aus entsprechenden Unterschieden im Tatsächlichen ableitbar*

[353] *Öhlinger,* Verfassungsrecht[8] 339.

sind".[354] Es stellt zwar ein unterschiedlicher Sachverhalt dar, wenn ein Transport rein innerösterreichisch oder aber grenzüberschreitend durchgeführt wird, allerdings müssen die Unterschiede im Tatsächlichen wesentlich sein, es macht aber m.E. im Tatsächlichen keinen wesentlichen Unterschied, ob ein Tiertransport grenzüberschreitend oder rein innerstaatlich durchgeführt wird.[355] Somit verstößt § 18 TTG gegen den Gleichheitssatz und ist verfassungswidrig.
Gleiches gilt für Transporte durch Landwirte:
Folgt man der Annahme, dass Transporte durch Landwirte, die nur innerstaatlich durchgeführt werden, dem TTG unterworfen werden und Transporte, die grenzüberschreitend durchgeführt werden, nicht dem TTG unterworfen werden dürfen, so verstößt auch diese Regelung gegen den Gleichheitssatz (näheres zu den Transporten durch Landwirte siehe (Teil 2 Kapitel VI Z 2..).

3. Ausnahmen betreffend die Durchführung von Beförderungen über acht Stunden

Gemäß Art 18 Abs 4 VO 1/2005 dürfen die Mitgliedstaaten für Beförderungen bis zu zwölf Stunden Ausnahmen von den Vorschriften des Art 18 (Zulassungsnachweis für Straßentransportmittel) und von den Vorschriften des Anhangs I Kapitel V Z 1.4. lit b und des Anhangs I Kapitel VI machen, wenn dies notwendig ist, um den letzten Bestimmungsort zu erreichen. Das bedeutet, dass die Mitgliedstaaten Beförderungen auch bis zu 12 Stunden für Transporte zulassen dürfen, die nicht dafür ausgestattet sind und somit über keine Zulassung für lange Beförderungen verfügen, wenn dies notwendig ist, um den letzten Bestimmungsort zu erreichen und dieser auch in maximal 12 Stunden erreicht wird.

Vorweg ist hier auf einen Verweisfehler der deutschen Fassung der VO hinzuweisen. Die englische Fassung des Art 18 Abs 4 verweist auf „*Chapter V, paragraph 1.4, point b and Chapter VI Annex I*", daraus folgt, dass hier auf Anhang I Kapitel V 1.4. lit b und Anhang I Kapitel VI verwiesen wird und nicht – wie es der deutschen Fassung zu entnehmen ist - auf „Anhang V Z 1.4 lit b".[356]

Die diesbezügliche Durchführungsbestimmung des Art 18 Abs 4 VO 1/2005 ist in § 19 TTG.

---

[354] *Öhlinger,* Verfassungsrecht[8] 339.
[355] *Öhlinger,* Verfassungsrecht[8] 340.
[356] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 68.

Gemäß § 19 TTG können Straßentransportmittel im Fall von Beförderungen im Inland oder aus dem Inland in einen benachbarten Mitgliedsstaat – falls Erleichterungen gemäß Art 18 Abs 4 der VO 1/2005 erlaubt sind - verwendet werden, wenn gewährleistet ist, dass der letzte Bestimmungsort in maximal zehn Stunden erreicht werden kann (§ 19 TTG).
Grund hierfür ist, dass es aus geografischen, unvermeidbaren oder unvorhersehbaren Gründen vorkommen kann, dass es nicht möglich ist, den letzten Bestimmungsort innerhalb der erlaubten acht Stunden zu erreichen.[357] Der österreichische Gesetzgeber hat hier somit die Möglichkeit, die erlaubte Beförderungszeit auf zwölf Stunden zu erhöhen, nicht voll genützt.

4. Vorübergehendes Beförderungsverbot

Gemäß § 20 TTG hat der zuständige Bundesminister gemäß Art 26 Abs 6 der VO die Möglichkeit, ein befristetes Beförderungsverbot auszusprechen, wenn durch Kontrollen oder Meldungen gemäß § 5 Abs 5 TTG festgestellt wird, dass ein nicht in Österreich zugelassener Transportunternehmer in Österreich wiederholt oder ernsthaft gegen Bestimmungen der VO 1/2005 verstößt, und auch alle Mittel des gegenseitigen Informationsaustausches gemäß der VO ausgeschöpft wurden (§ 20 TTG).

XII. Strafbestimmungen

Gemäß der allgemeinen Bestimmung des § 2 Abs 1 VStG sind nur die im Inland begangenen Verwaltungsübertretungen strafbar. Gemäß § 2 Abs 2 VStG gilt eine Übertretung dann als im Inland begangen, wenn der Täter im Inland gehandelt hat oder hätte handeln sollen oder wenn der zum Tatbestand gehörende Erfolg im Inland eingetreten ist.
Nach der alten Rechtslage hatte dies zur Folge, dass es bei ausländischen Transportunternehmern, die den Transport nicht selbst durchführten, zu Straflosigkeit nach den innerösterreichischen Bestimmungen kommen konnte, wenn es sich um reine Ungehorsamsdelikte handelte, da nach ständiger Rechtssprechung des VwGH zu § 2 Abs 1 VStG der Tatort dort liegt, wo die Anweisungen gesetzt wurden bzw

[357] *Dörflinger,* Das österreichische Tiertransportgesetz 169.

hätten gesetzt werden müssen, bei Unternehmern ist der Tatort daher meistens der Sitz des Unternehmens.[358] Diese Lücke wurde durch § 21 Abs 3 TTG geschlossen, da gemäß selbigem ein Unternehmer auch dann gem § 21 Abs 1 und 2 strafbar ist, wenn er die Verwaltungsübertretung im Ausland gesetzt hat. Örtlich zuständig ist dann jene Behörde, die die Übertretung im Zuge einer Kontrolle gemäß §§ 4 oder 6 festgestellt hat, ansonsten ist jene Behörde zuständig, in deren Sprengel der Grenzübertritt nach Österreich erfolgte (§ 21 Abs 3 TTG).
Weiters hat die österreichische Behörde, die feststellt, dass ein Transport-unternehmer gegen Bestimmungen der VO verstoßen hat oder dass das Transportmittel nicht den Vorschriften der VO entspricht, gemäß Art 26 Abs 2 VO 1/2005 iVm § 8 TTG der zuständigen ausländischen Behörde, die den Zulassungsnachweis erteilt hat, darüber unverzüglich Mitteilung zu machen.
Stellt die zuständige Behörde am Bestimmungsort fest, dass Vorschriften der VO nicht eingehalten wurden, so ist die Behörde gem. Art 26 Abs 3 iVm § 8 TTG verpflichtet, diesen Umstand auch der zuständigen ausländischen Behörde am Versandort mitzuteilen. Erhält nun die zuständige ausländische Behörde eine derartige Mitteilung, muss sie gem. Art 26 Abs 4 lit a bis c entsprechende Maßnahmen einleiten.

Sind die Voraussetzungen der österreichischen Strafbarkeit gegeben, sind die Bestimmungen des § 21 TTG anzuwenden. Grundsätzlich gilt, dass ein Vergehen gegen Bestimmungen der VO oder des TTG eine Verwaltungsübertretung darstellt, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer gerichtlich zu ahndenden strafbaren Handlung darstellt. Als gerichtlich strafbarer Tatbestand kommt § 222 StGB in Betracht.
Damit ein Tatbestand in die Zuständigkeit der Gerichte fällt, muss die Beeinträchtigung der Tiere erheblich sein (Erheblichkeitsschwelle).[359] Im Bereich des Tiertransportwesens kommt vor allem § 222 Abs 1 Z 1 und Abs 2 StGB in Frage. Gemäß § 222 Abs 1 Z 1 StGB ist zu bestrafen, *„wer ein Tier roh misshandelt oder ihm unnötige Qualen zufügt“*. Eine rohe Misshandlung begeht zB jemand, der einem Pferd kräftig in den Bauch tritt (dies kann z.B. beim Verladen geschehen), oder

[358] *Randl*, Der Schutz von Tieren beim Transport 148.
[359] *Wonisch,* Tierquälerei 152.

jemand, der ein Tier in extrem hohen oder niedrigen Räumen einsperrt.[360] Das Tatbestandsmerkmal „Zufügung unnötiger Qualen“ ist mit jeder Herbeiführung erheblicher Schmerzen oder besonders intensiver körperlicher oder seelischer Leiden erfüllt. Unnötige Qualen werden z.B. zugefügt, wenn Tiere in ungeeigneten Käfigen zusammengepfercht werden.[361] Die Strafbarkeit gemäß § 222 Abs 2 StGB setzt voraus, dass mehrere Tiere im Zusammenhang mit der Beförderung durch Unterlassen der Fütterung oder Tränke oder auf andere Weise über eine längere Zeit einem qualvollen Zustand ausgesetzt werden. Voraussetzung ist, dass mindestens zwei Tiere befördert werden.[362] Unter einem qualvollen Zustand werden laut *Wonisch* „*…besonders erhebliche Schmerzen oder äußerst intensive körperliche oder seelische Leiden von längerer Dauer“* verstanden.[363] Für das Tatbestandsmerkmal „längere Zeit hindurch“ wird „*…das Ausmaß der Intensität zur konkreten Dauer des qualvollen Zustandes in Verhältnis gesetzt“.*[364] Das bedeutet, je stärker die Qualen, umso kürzeres Anhalten der Beeinträchtigung ist nötig, um die Strafbarkeit gemäß § 222 Abs 2 zu bejahen.

Fällt die Tat also – wie bereits oben erwähnt – nicht in den Tatbestand einer gerichtlich zu ahndenden strafbaren Handlung, werden die Strafbestimmungen des § 21 TTG angewendet. Festgehalten wird die Subsidiaritätsklausel in § 21 Abs 1 TTG. Das höchste Strafausmaß beträgt 5.000 Euro, im Wiederholungsfall bis zu 7.500 Euro.

Im Wiederholungsfall besteht die Möglichkeit, die Geldstrafe bis zu 50 Prozent des angeführten Betrages zu erhöhen. Für die Bemessung der Strafe ist § 19 VStG ausschlaggebend: „*Grundlage für die Bemessung der Strafe ist stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat“* (§ 19 Abs 1 VStG). Weiters sind gemäß § 19 Abs 2 die in Betracht kommenden Milderungs- und Erschwerungsgründe gegeneinander abzuwägen, wenn dies nicht schon die Strafdrohung bestimmt. Auch die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse sind bei der

[360] *Wonisch,* Tierquälerei 56f.
[361] *Wonisch,* Tierquälerei 62f
[362] *Wonisch,* Tierquälerei 71.
[363] *Wonisch,* Tierquälerei 72.
[364] *Wonisch,* Tierquälerei 73.

Strafbemessung zu berücksichtigen (§ 19 Abs 2 VStG). Ist das Verschulden aber geringfügig und sind die Folgen der Übertretung unbedeutend, so kann gemäß § 21 VStG von der Strafe abgesehen werden.[365]
Organstrafmandate bis zu 100 Euro dürfen sofort eingehoben werden (§ 21 Abs 4 TTG).
Im Sinne des § 37a VStG kann auch eine vorläufige Sicherheit bei Verdacht einer Übertretung nach § 21 Abs 1 oder Abs 2 eingehoben werden. Dies ist bis zu einer Höhe von 1.500 Euro möglich, maximal aber 30 Prozent von der Höhe der für die jeweilige Übertretung gesetzlich vorgesehenen Höchststrafe (§ 21 Abs 5 TTG).

Ist der Transportunternehmer oder eine von ihm gemäß Art. 5 Abs 2 benannte verantwortliche Person bei den Amtshandlungen nicht anwesend, so gilt der die Tiersendung begeleitende Betreuer gemäß Art 6 Abs 6 als Vertreter des Transportunternehmers, ist aber eine vom Transportunternehmer gem. Art 5 Abs 2 benannte verantwortliche Person anwesend, so gilt diese als Vertreter des Transportunternehmers (§ 21 Abs 5 TTG).

1. Die Strafbestimmungen des § 21 Abs 1 TTG

1.1. Geldstrafe bis zu 5.000 Euro

Wird eine Tierbeförderung durchgeführt, veranlasst oder organisiert, obwohl dem Tier dadurch Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden oder wird eine Tierbeförderung durchgeführt, veranlasst oder organisiert, obwohl gegen Art 3 lit b und lit h der VO 1/2005[366] verstoßen wurde (die Tiere waren nicht transportfähig oder sie wurden nicht in angemessenen Zeitabständen gefüttert), so ist die Tat mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro zu bestrafen (§ 21 Abs 1 Z 1, 3, 7 TTG). Liegt kein Ausnahmetatbestand des Art 18 Abs 4 vor und wurden entgegen Art 7 lange Beförderungen mit nicht gemäß Art. 18 dafür zugelassenen oder nach Anhang I, Kapitel VI ausgestatteten Transportmitteln durchgeführt, so wird ebenfalls eine Geldstrafe bis zu in der oben genannten Höhe verhängt (§ 21 Abs 1 Z 17 TTG).
Wird mit den Tieren nicht ordnungsgemäß umgegangen und somit gegen Vorschriften des Anhang I Kapitel III verstoßen oder hält der Transportunternehmer

[365] Vgl § 21 VStG.
[366] In Art 3 lit b und lit h sind allgemeine Bedingungen für den Transport festgehalten. Gemäß Art 3 lit b müssen die Tiere transportfähig sein, gemäß Art 3 lit h müssen die Tiere in angemessenen Zeitabständen gefüttert werden.

die Ruhezeiten oder Vorgaben zur Beförderungsdauer gemäß dem Anhang I Kapitel V nicht ein, so beträgt der Strafrahmen ebenfalls bis zu 5.000 Euro verhängt (§ 21 Abs 1 Z 20, 21 TTG).

Wer eine Tierbeförderung durchführt, veranlasst oder organisiert und dabei gegen die innerstaatlichen Höchstbeförderungszeiten des § 18 für innerösterreichische Transporte überschreitet oder die in § 19 höchstzulässige Beförderungsdauer überschreitet ist auch mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro bedroht (§ 21 Abs 1 Z 26).

1.2. Geldstrafe bis zu 3.500 Euro

Wird gegen Bestimmungen des Art 3 lit a, c, d, e, f[367] oder gegen Art 3 lit g[368] verstoßen, so ist die Tat mit einer Geldstrafe bis zu 3.500 Euro zu bestrafen. Auch hier besteht Möglichkeit die Geldstrafe bis zu 50 Prozent des angeführten Betrages zu erhöhen (§ 21 Abs 1 Z 2,4 bis 6). Gemäß § 21 Abs 1 Z 13 ist ebenfalls mit einer Geldstrafe bis zu 3.500 Euro zu bestrafen, wenn entgegen Art 6 Abs 3 der Transportunternehmer Tiere nicht entsprechend den technischen Bestimmungen des Anhangs I der VO befördert werden. Gleiches gilt, wenn der Transportunternehmer entgegen Art 6 Abs 6 nicht dafür Sorge trägt, dass jede Tiersendung durch einen Betreuer begleitet wird, oder der Tierhalter gegen die ihm auferlegten Pflichten gemäß Art 8 verstößt, oder der Betreiber einer Sammelstelle gegen die ihm auferlegten Pflichten des Art 9 verstößt (§ 21 Abs 1 Z 13, 15, 18 und 19).

Weiters sind mit einer Geldstrafe bis zu 3.500 Euro Personen zu bestrafen, die Kontrollen entgegen § 5 Abs 2 nicht dulden, Kontrollorgane nicht unterstützen und die Einsichtnahme in die Unterlagen oder die Erteilung erforderlicher Auskünfte verweigern (§ 21 Abs 1 Z 22). Auch Transportunternehmer, die Beförderungen ohne entsprechende Zulassung gemäß Art 10 und 11, durchführen, sind mit bis zu 3.500 Euro zu bestrafen. Weiters wird mit in diesem Strafausmaß bestraft, wer bei

---

[367] Gemäß Art 3 lit a müssen vor der Beförderung alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um die Beförderung so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen. Gemäß Art 3 lit c müssen die Transportmittel so gebaut und konstruiert sein und in Stand gehalten werden, dass den Tieren Verletzungen und Leidern erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist. Gemäß Art 3 lit d müssen die Ver- und Entladevorrichtungen so konstruiert und gebaut sein und so in Stand gehalten und verwendet werden, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist. Gemäß Art 3 lit e müssen die Personen, die mit den Tieren umgehen, angemessen geschult oder qualifiziert sein und dürfen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit weder Gewalt noch sonstige Methoden anwenden, die den Tieren unnötig Angst einflößen, oder ihnen unnötige Verletzungen oder Leiden zufügen könnten. Gemäß Art 3 lit f muss der Transport zum Bestimmungsort ohne Verzögerungen erfolgen, weiters muss das Wohlbefinden der Tiere regelmäßig kontrolliert und in angemessener Weise aufrechterhalten werden.

[368] Gemäß Art 3 lit g muss den Tieren entsprechend ihrer Größe und der geplanten Beförderung genügend Bodenfläche und Standhöhe zur Verfügung stehen.

Transporten gemäß § 1 Abs 2 Z 3 entgegen den Bestimmungen einer auf § 14 beruhenden Verordnung handelt (Bestimmungen für den Transport bezüglich Tierarten, die in der VO nicht ausdrücklich genannt sind, Bestimmungen von Kopffüßern und Zehnfußkrebsen) (§ 21 Abs 1 Z 23 und Z 25).

Auch als Flugplatzhalter, Transportunternehmer oder Begleitperson bei einem Lufttransport wird man in der besagten Höhe bestraft, wenn Bestimmungen des § 16 (Zusätzliche Bestimmungen für Transporte mit Luftfahrzeugen) missachtet werden, weiters als Eisenbahnunternehmer, Transportunternehmer oder Begleitperson bei einem Eisenbahntransport, wenn gegen Bestimmungen des § 17 (zusätzliche Bestimmungen für Transporte mit Schienenfahrzeugen) zuwider gehandelt wird (§ 21 Abs 1 Z 27 und 28). Auch ein Transportunternehmer, der entgegen einem ihm auferlegten Beförderungsverbot gemäß § 20 Tiere durch Österreich transportiert, wird mit einer Geldstrafe bis zu 3.500 Euro bestraft (§ 21 Abs 1 Z 29).

1.3. Geldstrafe bis zu 2.000 Euro

Werden entgegen Art 4 keine oder mangelhafte Transportpapiere mitgeführt oder werden die Transportpapiere nicht oder nicht rechtzeitig der Behörde zur Verfügung gestellt, oder verstößt jemand in seiner Eigenschaft als Organisator gegen Art 5 Abs 3 lit b und trägt somit nicht dafür Sorge, dass eine verantwortliche Person benannt wird, die die dort genannten Auskünfte erteilen kann oder verstößt jemand in seiner Eigenschaft als Organisator oder Transportunternehmer gegen Art 5 Abs 4 oder als Tierhalter gegen Art 8 Abs 2 Satz 2 jeweils in Verbindung mit Anhang II der VO (Fahrtenbuch) und verstößt somit gegen die ihn treffenden Verpflichtungen bezüglich des Fahrtenbuches, so ist er mit einer Geldstrafe bis zu 2.000 Euro zu bestrafen (§ 21 Abs 1 Z 8 bis 10). Die gleiche Strafe gilt, wenn entgegen Art 6 Abs 1 oder Art 6 Abs 8 eine Kopie oder ein Nachweis nicht oder nicht rechtzeitig vorgelegt oder entgegen Art 6 Abs 2 Änderungen, die die Zulassung betreffen, nicht oder nicht rechtzeitig der Behörde gemeldet wurden (§ 21 Abs 1 Z 11 und Z 12).

Weiters wird mit einer Geldstrafe bis zu 2.000 Euro bestraft, wenn entgegen den Bestimmungen des Art 6 Abs 5 der Befähigungsnachweis gemäß Art 17 nicht mit sich mitführt, oder ihn nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt (§ 21 Abs 1 Z 14).
Bestraft wird in dieser Höhe auch jeder Transportunternehmer, der die mittels Navigationssystem erstellten Aufzeichnungen nicht mindestens drei Jahre

aufbewahrt oder diese nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt, da er dadurch gegen die ihm auferlegten Pflichten des Art 6 Abs 9 2.Satz verstößt (§ 21 Abs 1 Z 16).
Auch werden gemäß § 21 Abs 1 Z 24 Transportunternehmer mit einer Geldstrafe in der oben genannten Höhe bestraft, wenn sie die Zulassung in mehreren Mitgliedstaaten beantragen und somit gegen Art 12 verstoßen (§ 21 Abs 1 Z 24).

2. Die Strafbestimmungen des § 21 Abs 2 TTG

Die Strafbestimmungen des § 21 Abs 2 TTG unterscheiden sich deutlich von jenen des Abs 1, da hier bei der Bemessung der Höhe der Geldstrafe zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit unterschieden wird.
Gemäß § 21 Abs 2 TTG begeht der Täter eine Verwaltungsübertretung und ist bei Vorsatz mit einer Geldstrafe bis zu 4.360 Euro, bei Fahrlässigkeit mit einer Geldstrafe bis zu 1.450 Euro zu bestrafen, wenn er Tiere transportiert, bei denen ein Verdacht auf eine anzeigenpflichtige Tierseuche vorliegt, oder wenn Tiere gemeinsam befördert werden, die nicht denselben Gesundheitsstatus im Sinne des § 15 Abs 1 Z 2 TTG aufweisen. Wenn gegen Bestimmungen einer auf Grund des § 15 Abs 2 TTG erlassenen Verordnung verstoßen wird oder Tiere entgegen den Bestimmungen des § 15 Abs 3 ohne Untersuchung durch einen Tierarzt zur Beförderung übernommen werden, wird ebenfalls in der oben genannten Höhe bestraft (§ 21 Abs 2 Z 1bis 4 TTG).

Gemäß § 21 Abs 3 TTG ist ein Unternehmer aber auch dann strafbar, wenn er die Tat im Ausland begangen hat. Örtlich zuständig ist dann jene Behörde, in deren Sprengel der Missstand bei der Beförderung im Zuge einer Kontrolle gem §§ 4 oder 6 TTG festgestellt wird. In allen anderen Fällen ist jene Behörde zuständig, in deren Sprengel der Grenzübertritt in das Bundesgebiet erfolgte.

In § 22 TTG ist die Widmung der Strafgelder geregelt. Demgemäß fließen die eingehobenen Strafgelder jenem Bundesland zu, auf dessen Gebiet die Strafe verhängt wird. Gemäß § 22 Abs 2 dienen die Strafgelder der Überwachung von Tiertransporten, der Ausbildung und Schulung der in § 4 Abs 1 TTG genannten Organe zum Zweck der Vollziehung des Tiertransportgesetzes. Wird die Verwaltungsübertretung aber durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes eingehoben, fließen 20% der eingehobenen Strafgelder derjenigen Gebiets-

körperschaft zu, die den Personal- und Sachaufwand der Organe zu tragen hat (§ 22 Abs 3 TTG).

XIII. Besondere Bestimmungen und Tierseuchenrechtliche Mindest-anforderungen

1. Besondere Bestimmungen

In § 14 TTG sind besondere Bestimmungen für Transporte gemäß § 1 Abs 2 Z 3 TTG geregelt. Als Transporte gemäß § 1 Abs 2 Z 3 kommen sowohl Transporte von Kopffüßern und Zehnfußkrebsen, soweit diese in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt werden, als auch Transporte gemäß Art 30 Abs 8 der VO 1/2005 in Betracht.

Gemäß Art 30 Abs 8 der VO 1/2005 können die Mitgliedstaaten für die in den Anhängen nicht ausdrücklich genannten Tierarten zusätzliche einzelstaatliche Bestimmungen festlegen oder beibehalten.

§ 14 TTG stellt eine Verordnungsermächtigung dar, demgemäß darf der zuständige Bundesminister unter Berücksichtigung des anerkannten Standes der wissenschaftlichen Erkenntnisse durch Verordnung nähere Bestimmungen zum Schutz der oben genannten Tiere beim Transport erlassen. Insbesondere Bestimmungen zum Schutz hinsichtlich „*Versorgung der Tiere während des Transports, Transportgeschwindigkeit, Platzbedarf und Ausstattung der Transportfahrzeuge oder – behältnisse sowie notwendige Kenntnisse und Fähigkeiten, der mit den Tieren umgehenden Personen und mitzuführende Bescheinigungen in Hinblick auf Art. 4 der VO 1/2005“*(§ 14 TTG).

2. Zusätzliche Bestimmungen für Transporte mit Luftfahrzeugen

Gemäß § 16 TTG sind Flugplatzhalter, die ihren Flugplatz als Ort für den Versand, Aufenthalt, die Umladung oder die bestimmungsgemäße Ankunft von Tieren anbieten, verpflichtet dafür Sorge zu tragen, dass geeignete Räumlichkeiten für die Kontrolle und Versorgung der Tiere zur Verfügung stehen. So wie die Transportmittel sind auch diese Räume nach deren Benützung zu reinigen und gegebenenfalls zu desinfizieren (§ 16 Abs 1 TTG).

§ 16 Abs 2 TTG enthält die Verpflichtung, die Tiere gleich nach ihrer Ankunft schonend auszuladen und die nach anderen gesetzlichen Bestimmungen durchzuführenden veterinär- und zollbehördlichen Kontrollverfahren zu veranlassen. Des weiteren trägt der Transportunternehmer die Verantwortung dafür, dass die Tiere in geeigneter Weise untergebracht und versorgt werden (§ 16 Abs 2 TTG). Von der Zollbehörde sind die Tiere vorrangig abzufertigen, damit sie dem Empfänger so rasch wie möglich übergeben werden können (§ 16 Abs 3 TTG).

Gemäß § 16 Abs 4 TTG sind die Tiere nach Ankunft am Aufenthaltsflugplatz tiergerecht zu versorgen, weiters ist der Transportunternehmer auch nach Abhandlung der veterinär- und zollbehördlichen Kontrollverfahren verpflichtet, die Tiere in geeigneter Weise unterzubringen.
Werden die Tiere allerdings nicht ausgeladen, so müssen die klimatischen Verhältnisse im Laderaum sowohl den Bedürfnissen als auch dem Wohlbefinden der Tiere entsprechen (§ 16 Abs 4 TTG).

Werden die Tiere aber nur umgeladen, so sind sie gemäß § 16 Abs 5 TTG ordnungsgemäß zu versorgen und nach den anderen durchzuführenden Verfahren so schnell wie möglich weiterzutransportieren.

3. Tierseuchenrechtliche Mindestanforderungen

Unbeschadet sonstiger tierseuchenrechtlicher Bestimmungen, dürfen gemäß § 15 TTG nur jene Tiere transportiert werden, bei denen kein Verdacht auf eine nach dem Tierseuchengesetz oder einer auf Grund des Tierseuchengesetzes erlassenen Verordnung anzeigepflichtigen Tierseuche vorliegt. Weiters müssen alle Tiere, die gemeinsam in demselben Transportmittel transportiert werden, den gleichen Gesundheitsstatus aufweisen, außer sie werden direkt zu einem Schlachthof transportiert (§ 15 Abs 1 Z 1 TTG).

Nach jedem Tiertransport muss das Transportmittel und allfällige Transportbehältnisse gründlich gereinigt und, wenn es notwendig ist, auch desinfiziert werden (§ 15 Abs 1 Z 2 TTG).
Gemäß § 15 Abs 2 TTG hat der zuständige Bundesminister die Möglichkeit in Bezug auf landwirtschaftliche Nutztiere, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, weitere Vorschriften in Form einer

Verordnung bezüglich Reinigung und Desinfektion der Transportmittel und bezüglich Vorgehen im Fall der Erkrankung oder des Verendens von Tieren während des Transports zu erlassen. Weiters hat er die Möglichkeit, nähere Bestimmungen hinsichtlich des Mitführens von Fahrtenbüchern, soweit nicht Transporte gemäß Art 1 Abs 2 oder Art 6 Abs 7 der VO 1/2005 vorliegen, durch Verordnung zu erlassen (§ 15 Abs 2 TTG).[369]

Eine weitere tierseuchenrechtliche Bestimmung ist in § 15 Abs 3 TTG zu finden, das Einhufer, Wiederkäuer, Schweine oder Geflügel, die mittels Zug, Schiff oder Flugzeug befördert werden, vor dem Verladen von einem Tierarzt klinisch untersucht werden müssen, wobei auch die Transportfähigkeit der Tiere geprüft werden muss. Der Tierarzt wird hiezu vom Landeshauptmann bestellt, die Kosten der Untersuchung hat der Transportunternehmer zu tragen. Auch ein Zeugnis ist über diese Untersuchung auszustellen (§ 15 Abs 3 TTG).

Andere tierseuchenrechtliche Vorschriften werden durch dieses Gesetz nicht berührt (§ 15 Abs 4 TTG).

[369] Das bedeutet, dass diese Verordnungsermächtigung nur gilt, wenn es sich nicht um Transporte lebender Wirbeltiere handelt und nicht um Transporte, bei denen die Strecke Versandort - Bestimmungsort 65km nicht überschreitet.

5.TEIL

I. Zusammenfassung mit Ausblick

1. VO 1/2005

Die Tatsache, dass der Bereich des Tiertransportrechts nunmehr nicht mehr mittels Richtlinie, sondern mittels Verordnung geregelt wird, ist durchaus positiv zu beurteilen, da es – wie bereits mehrfach erwähnt – zu unterschiedlichen Umsetzungen in den nationalen Gesetzen der Mitgliedstaaten und zu Vollzugsdefiziten kam. Weiters gab es viele Möglichkeiten die Vorschriften zu umgehen.

Trotzdem erntet auch die Verordnung 1/2005 viel Kritik. Der Punkt, der am stärksten kritisiert wird, ist die zulässige Transportdauer, da hier keine Veränderungen bzw. Verbesserungen eingeführt wurden. Die erlaubte Transportdauer ist ident mit jener der alten Rechtslage. Somit hat sich für die Tiere bezüglich der Transportdauer gar nichts geändert.
Der Grund hierfür liegt darin, dass sich die Mitgliedstaaten nicht einigen konnten.[370] Weiters bestehen zu viele Ausnahmeregelungen und nach relativ kurzen Transportpausen geht der Transport gleich wieder genauso lange weiter.

Ein weiterer Kritikpunkt ist das Platzangebot, das den Tieren gemäß der Verordnung zur Verfügung stehen muss. Es ist teilweise so knapp berechnet, dass sich die Tiere nicht hinlegen können, ohne sich oder andere Tiere zu verletzen. Weiters ist das Raumangebot für Hunde- und Katzentransporte nicht festgelegt.[371]

Aus diesen Gründen wird von vielen Tierschutzorganisationen, Tierärzten und Politikern eine Novellierung der VO 1/2005 gefordert. Diese Forderung ist durchaus auch berechtigt, eine Überarbeitung ist dringend notwendig.

Noch im Jahr 2011 könnte eine Überarbeitung der VO 1/2005 stattfinden, da sich die Kommission bereit erklärte, die Fragen bezüglich der Höchstfahrzeiten und der

[370] http://www.Tierschutzbund.de/4461.html (Stand: 21.4.2011)
[371] http://www.Tierschutzbund.de/4461.html (Stand: 21.4.2011)

Besatzdichte in einem seperaten Vorschlag zu klären, der spätestens vier Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung, auch unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Durchsetzung der neuen Vorschriften der Mitgliedstaaten, vorliegen soll.[372]

Mittlerweile wurde auch durch den EU-Parlamentsabgeordneten und Leiter der sozialdemokratischen dänischen Delegation, Dan Jorgensen und durch die Gründerin des Vereins Animals` Angels, Christa Blanke, eine Neuauflegung der Online-Kampagne „8hours" initiiert.[373] Wie bereits oben erwähnt, ist es seit dem Vertrag von Lissabon möglich, die Kommission mittels Bürgerinitiative aufzufordern, der Europäischen Union einen entsprechenden Vorschlag zu präsentieren, wenn die Bürgerinitiative von einer Million Bürger aus verschiedenen Mitgliedstaaten unterschrieben wurde. Ziel der Bürgerinitiative „8hours" ist es, eine Höchsttransportdauer für Mast- und Schlachttiere zu erreichen.[374]

Für Jänner 2011 war ein Bericht der Kommission bezüglich der Durchführung der VO 1/2005 angekündigt. Bis zum heutigen Tag wurde allerdings kein diesbezüglicher Bericht veröffentlicht. EU-Kommissar Dalli hatte allerdings angekündigt, vor einem Gesetzesentwurf zur Novellierung der VO 1/2005 den Bericht der EFSA (European Food Safety Authority) abzuwarten.[375]
Der Bericht der EFSA („Scientific Opinion concerning the Welfare od Animals during Transport) wurde am 12. Jänner 2011 veröffentlicht, der Bericht der Kommission über die Durchführung der Verordnung wird im Laufe des Jahres erwartet.[376]

Auch der Pressedienst des Europäischen Parlaments veröffentlichte eine Pressemitteilung, in der EU-Abgeordnete die mangelnde Durchsetzung von EU-Recht im Bereich der Tiertransporte kritisieren. Die Abgeordneten machen auf Tierquälerei, insbesondere bei Pferdetransporten, aufmerksam und fordern weiters energischere Maßnahmen zur Durchsetzung des EU-Rechts durchzusetzen.

Eine Überarbeitung der VO 1/2005 ist somit dringend geboten.

---

[372] http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/legislation_coming_de.htm (Stand 21.4.2011)
[373]: http://www.8hours.eu (Stand 21.4.2011)
[374] http:/www.vier-pfoten.org/website/output.php?id=1104&idcontent=3077&language=2 (Stand 21.4.2011)
[375] http://www.tierschutzbund.de/4461.html (Stand 21.4.2011)
[376] http://www.animalwelfareuntergroup.eu (Stand 21.4.2011)

2. TTG 2007

Die Mitgliedstaaten wurden von der VO 1/2005 verpflichtet Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen zu erlassen, dies hat Österreich – wenn auch verspätet – ordnungsgemäß durchgeführt.
Dies wurde auch vom Kontrollamt der Stadt Wien in seinem Tätigkeitsbericht 2008 „*MA 60, Überwachung des Tiertransportgesetzes 2007*“ bestätigt.[377]

Der österreichische Gesetzgeber hat auch die Möglichkeit, die Art 1 Abs 3 der VO 1/2005 vorsieht, wahrgenommen und für rein innerstaatliche Sachverhalte strengere Regelungen erlassen. Leider ist die strengere innerstaatliche Bestimmung im Ergebnis verfassungswidrig. Weiters wurde auch die Möglichkeit wahrgenommen, gemäß Art 30 Abs 8 VO 1/2005 bis zur Annahme ausführlicher Bestimmungen für in den Anhängen der Verordnung nicht ausdrücklich genannte Tierarten, zusätzlich einzelstaatliche Vorschriften festzulegen oder beizubehalten (Kopffüßer und Zehnfußkrebse).

Die Kritikpunkte des TTG 2007 wenden sich gegen die sehr weichen Strafbestimmungen. Es ist nicht sachlich begründbar, warum nicht genauso hohe Geldstrafen, wie in den Strafbestimmungen des TSchG verhängt werden können. Auch die Möglichkeit des Verfalls wäre beispielsweise für Präventivzwecke von Vorteil.

Weiters gibt es Lücken im Bereich der Verantwortlichkeiten. So kann es vorkommen, dass Tiersendungen über einen gewissen Zeitraum keinen Verantwortlichen haben. Dies kommt zum Beispiel auf Flughäfen vor. Ein Transportunternehmer liefert die Tiersendung am Flughafen ab, wo sie dann dem nächsten Transportunternehmer übergeben werden soll. Hat aber das Flugzeug zB Verspätung und befinden sich die Tiere schon in jenem Bereich des Flughafens, zu dem der erste Transportunternehmer kein Zugang hat, so ist niemand für die Tiere verantwortlich. Dies ist eine rechtliche Lücke, die überarbeitet werden muss.

[377] Kontrollamt der Stadt Wien, Tätigkeitsbericht 2008, MA 60, Überwachung des TTG 2007, KA VI - 60 – 1/09.

Auch die Ausdehnung des Geltungsbereichs des TTG auf den Tiertransport durch Landwirte, für den unter gewissen Voraussetzungen nur einzelne Bestimmungen der VO 1/2005 gelten, verstößt gegen das Unionsrecht.

II. Überlegungen

Ein Rechtsgebiet hat nur Aussicht auf dauernde Anerkennung, das heißt auf Effizienz, Effektivität und Erfolg, wenn es in den gesellschaftlichen Konnex passt bzw. angepasst ist. Es muss allen Anforderungen der Allgemeinheit, Grundfreiheiten, philosophischen Überlegungen, Praktikabilitäten, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Gegebenheiten entsprechen, soll es nicht früher oder später durch immer stärkeren Widerspruch, dem Nichtbeachtung und Widerstand folgen würden, untergehen.

Diese Tatsachen sind im Tiertransportrecht, das wirtschaftlichen Forderungen ebenso entsprechen soll wie den Forderungen des Tierschutzes, der Gesundheit der Menschen und der Tiere zu dienen hat, an wissenschaftlichen Erkenntnissen und Umweltschutz nicht vorbeidriften darf, dringend zur Beachtung zu empfehlen.

Denn Vieles am Tiertransportrecht ist immer noch Torso, mehr Programm und Vorhabensbericht, als tatsächliche Regelung.

Einige Verbesserungen seien noch abschließend aufgezeigt:

Schon im Jahr 2002 hat der wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und artgerechte Tierhaltung einen Bericht über den Schutz von Tieren während des Transportes veröffentlicht, aus dem hervorgeht, dass Tiertransporte so kurz wie möglich gehalten werden sollten. Dieser Bericht wurde von der Europäischen Union in der derzeit geltenden Fassung der VO 1/2005 nicht berücksichtigt. Das SCAHAW (Scientific Committee on Animal Health and Welfare) hat schon damals die

Empfehlung abgegeben, die Transportzeiten kürzer und die Ruhezeiten länger zu gestalten.[378]

a.) Erstrebenswert ist eine europaweite Regelung, die ähnlich wie sie in § 18 TTG zu finden ist, gestaltet werden könnte:

Bei Schlachttiertransporten darf eine Beförderungsdauer von 4,5 Stunden nicht überschritten werden. Die Beförderungsdauer darf allerdings auf maximal acht Stunden, wenn es aufgrund von kraftfahrrechtlichen Vorschriften vorgesehen ist, Lenkerpausen einzuhalten, bzw. auf maximal 8,5 Stunden erhöht werden, wenn es aus geografischen, strukturellen Gründen oder aufgrund von aufrechten Verträgen notwendig ist. Während der Pausen besteht die Verpflichtung, dem Wohl der Tiere bestmöglich Rechnung zu tragen (§ 18 Abs 1 TTG).
Handelt es sich um Beförderungen von Nutztieren, Zuchttieren oder Legehennen zur Mast oder zur Schlachtung, so darf die Beförderungsdauer acht Stunden nicht überschreiten. Werden aufgrund kraftfahrrechtlicher Vorschriften Pausen eingelegt, müssen diese auch zur Versorgung der Tiere genützt werden (§ 18 Abs 2 TTG).

b.) Nach Ablauf der erlaubten Beförderungszeit muss eine 24-stündige Pause eingelegt werden.

c.) Auch eine ähnliche Regelung wie die des § 5 TG-St (Höchstbeförderungsdauer 6 Stunden) wäre erstrebenswert:
Schlachttiertransporte dürften nur bis zum nächstgelegenen geeigneten Schlachthof durchgeführt werden, wobei sechs Stunden und eine Gesamtstrecke von 130 km nicht überschritten werden dürfte. Autobahnkilometer zählen dabei nur zur Hälfte. Das bedeutet, dass Schlachttiere maximal 6 Stunden transportiert und dabei höchstens 130 km zurückgelegt werden dürften.

Es bleibt also noch viel zu tun.

[378] http://www.ciwf.org.uk/includes/documents/cm_docs/2008/s/summary_of_scahaw_report_on_animal_transport.pdf (Stand: 21.4.2011)

Literaturverzeichnis

Literatur:

**Animals` Angels Report 2007** – Ein Bericht von Animals`Angels e.V. über die Behandlung von „Nutz“tieren bei Tiertransporten im Jahr 2007, Animals` Angels (Hrsg), Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2008

Apel, Der Kritische Agrarbericht 2003,Tiertransporte – Stillstand nur in Brüssel, ABL Bauernblatt Verlags-GmbH, Rheda-Wiedenbrück /Hamm 2003

Beutler/Bieber/Pipkorn/Streil, Die Europäische Gemeinschaft – Rechtsordnung und Politik, 3. Auflage, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 1987

Binder/**Freiherr von Fricks**, Das Österreichische Tierschutzrecht – Tierschutzrecht und Verordnungen mit ausführlicher Kommentierung, 2. Auflage, Manz Verlag, Wien 2008

Borchardt, Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union, 4. Auflage, Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien 2010

Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden, Band 22, Studienausgabe, 22. Auflage, F.A. Brockhaus GmbH, Leipzig 2001

Dörflinger, Das österreichische Tiertransportgesetz mit EU-Bestimmungen, Tiertranportgesetz 2007, Erläuterungen und zahlreichen Anmerkungen, Manz Verlag, Wien 2007

Fischer/Köck/Karollus, Europarecht – Recht der EU/EG, des Europarates und der wichtigsten anderen europäischen Organisationen, 4. Auflage, Linde Verlag, Wien 2002

Fischer/Köck, Völkerrecht – Das Recht der universellen Staatengemeinschaft, 6. Auflage, Linde Verlag, Wien 2004

Gruber, Rechtsschutz für nichtmenschliches Leben – Der moralische Status des Lebendigen und seine Implementierung in Tierschutz-, Naturschutz- und Umweltrecht, 1. Auflage, Nomos Verlag, Baden-Baden 2006

Herbrüggen/Randl/Raschauer/Wessely, Österreichisches Tierschutzrecht, Band I, 2. Auflage, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien – Graz 2006

Holzer, Agrarrecht – Ein Leitfaden, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien – Graz 2008

Hummer, Österreich im Europarat 1956-2006, Bilanz einer 50-jährigen Mitgliedschaft, Teilband 1, Böhlau Verlag Wien, Köln, Weimar 2008

Machts, Tiertransporte – Eine rechtliche und polizeitaktische Auseinandersetzung mit fachbezogenem Studienmaterial, in Ley (Hrsg) Schriftenreihe der Thüringer Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Fachbereich Polizei VIII, Verlag für Polizeiwissenschaft, Frankfurt 2011

Mayer, Das österreichische Bundes-Verfassungsrecht, B-VG, F-VG, Grundrechte, Verfassungsgerichtsbarkeit, Verwaltungsgerichtsbarkeit - Manzscher Kurz-kommentar, 3.Auflage, Wien 2002

Mayer, Kommentar zu EUV und AEUV unter Berücksichtigung der österreichischen Judikatur und Literatur, 97.Lieferung, Art. 13 – 15 bearbeitet von DDr.Budischowsky, Manz Verlag, Wien 2010

Norer, Handbuch des Agrarrechts, Springer Verlag, Wien 2005

Öhlinger, Verfassungsrecht, Facultas Verlags- und Buchhandlungs AG, 8. Auflage, Wien 2009

Ottensamer, Ausgewählte Aspekte des Österreichischen Tierschutzgesetzes, Dissertation Wien (2006), Online im Internet: URL: http://www.tieranwalt.at/upload/files/ottensamer.pdf (Stand 29.4.2011)

Rambeck, Tiertransporte in Deutschland und der Europäischen Union, Dissertation, München 2006, Online im Internet: URL: http://www.tierhyg.vetmed.uni-muenchen.de/forschung/dissertationen/pdf_diss/rambeck_benjamin.pdf
(Stand 30.7.2011)

Randl, Der Schutz von Tieren beim Transport – Das Recht der Tiere und der Landwirtschaft, Band 3, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz 2003

Raschauer Bernhard, Allgemeines Verwaltungsrecht 3. Auflage, Springer Verlag, Wien 2009

Schweitzer/Hummer/Obwexer, Europarecht – Das Recht der Europäischen Union, Manz Verlag, Wien 2007

Singer, Praktische Ethik, 2. Auflage, Philipp Reclam, Stuttgart 1994

Standeker, Praxiskommentar Tierschutzrecht, Das Tierschutzgesetz und die auf dessen Grundlage erlassenen Verordnungen samt Materialien, Linde Verlag, Wien 2005

Thienel/Schulev-Steindl, Verwaltungsverfahrensrecht, 5. Auflage, Verlag Österreich, Wien 2009

Wonisch, Neue Juristische Monografien – Band 49: Tierquälerei - § 222 StGB unter besonderer Berücksichtigung des Bundes-Tierschutzgesetzes, Neuer wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz 2008

Wagner/Winkelmayer/Maier, Gewissensbissen – Tierethik und Esskultur, 1. Auflage, Löwnzahnverlag, Innsbruck 2008

sonstige Quellen:

Bundesministerium für Gesundheit

Kontrollplan für das Jahr 2009

Kontrollplan für das Jahr 2010

Handbuch Tiertransporte, Teil I, 1. Auflage, Wien 2010
Handbuch Tiertransporte, Teil II, 1. Auflage, Wien 2010

Magistratsabteilung 60, Tätigkeitsbericht 2008, Überwachung des TTG 2007

Internetquellen:

http://www.animalwelfareuntergroup.eu (Stand 21.4.2011)
Agrar Markt Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Versorgungsbilanz für Fleisch nach Arten (Stand 1. 9. 2010): www.ama.at/ (Stand 4.11.2011)
Homepage des Bundesministeriums für Gesundheit: http://www.bmg.gv.at (Stand 28.4.2011)
Homepage des EuGH: http://curia.europa.eu (Stand 28.4.2011)
http://www.ciwf.org.uk (Stand 21.4.2011)
Homepage der Europäischen Union: http://ec.europa.eu (Stand 21.4.2011)
Homepage der EFSA (European Food Safety Autoritiy):
http://www.efsa.europa.eu/de/efsajournal/pub/122.htm (Stand 28.4.2011)
Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home (Stand 28.4.2011)
http://exozoo.hs-ebstorf.de (Stand 28.4.2011)
http://www.germanvet.ae (Stand 28.4.2011)
Ialenti Alessandro, Arthur Schopenhauers Neuansatz einer Tierethik des Mitgefühls in e-Journal Philosophie der Psychologie, www.jp.philo.at/texte/ItalentiA1.pdf (Stand 28.4.2011)
Homepage des Joint Research Center: http://awt.jrc.it/s_n_s.html (Stand 30.8.2011)
Technical Specification for Navigation Systems in long journey animal transports: http://awt.jrc.it/sns_doc/TechspecFinalweb.pdf (Stand 31.8.2011)
Statistik Austria, Daten und Fakten für den Bereich Vieh und Fleisch, Struktur der Schaf-, Ziege-, Geflügel- und Pferdehaltung 2009, Stand 26. Februar 2010: http://www.statistik.at (Stand 28.4.2011)
www.8hours.eu (Stand 28.4.2011)
http://noe.orf.at (Stand 29.4.2011)
www.kleinezeitung.at (Stand 21.4.2011)
www.Tierschutzbund.de/ (Stand 22.4.2011)

www.tierrechte.de (Stand 21.4.2011)
www.vier-pfoten.at (Stand 21.4.2011)

Verzeichnis der wichtigsten Rechtsquellen

Europarat

Europäisches Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport, BGBl 1973/597

Unionsrecht

AEUV und EUV, ABl C 2008/115, 1

VO 1255/97/EG des Rates vom 25.6.1997 zur Festlegung gemeinschaftsrechtlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der RL 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans, ABl L 1997/174, 1

VO 639/2003 der Kommission vom 9.April 2003 mit Durchführungsbestimmungen zur VO 1254/1999 des Rates hinsichtlich des Schutzes lebender Rinder beim Transport als Voraussetzung für die Gewährung von Ausfuhrerstattungen, ABl L 2003/93, 10

VO 998/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.Mai 2003 über Veterinärbedingungen für die Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken und zur Änderung der RL 92/65/EWG des Rates, ABl L 2003/146, 1

VO 853/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.April 2004 mit spezifischen Hygienevorschriften für Lebensmittel tierischen Ursprungs, ABl L 2004/139, 55

VO 599/2004 der Kommission vom 30.März 2004 zur Festlegung einheitlicher Musterbescheinigungen und Kontrollberichte für den innergemeinschaftlichen Handel mit Tieren und Erzeugnissen tierischen Ursprungs, ABl L 2004/94, 44

VO 504/2008 der Kommission vom 6. Juni 2008 zur Umsetzung der RL 90/426/EWG und 90/427/EWG des Rates in Bezug auf Methoden zur Identifizierung von Equiden, ABl L 2008/149, 3

VO 1/2005 des Rates vom 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der VO (EG) 1255/97, ABl L 2005/3, 1

RL 64/432/EWG des Rates vom 26.Juni 1964 zur Regelung viehseuchenrechtlicher Fragen beim innergemeinschaftlichen Handelsverkehr mit Rindern und Schweinen, ABl 1964/121, 1977

RL 89/608/EWG des Rates vom 21.11.1989 betreffend die gegenseitige Unterstützung der Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit dieser Behörden mit der Kommission, um die ordnungsgemäße Anwendung der tierärztlichen und tierzuchtrechtlichen Vorschriften zu gewährleisten, ABl L 1989/351, 34

RL 90/427/EWG des Rates vom 26.6.1990 zur Festlegung der tierzüchterischen und genealogischen Vorschriften für den innergemeinschaftlichen Handel mit Equiden, ABl L 1990/224, 55

RL 91/496/EWG des Rates vom 15.7.1991 zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern eingeführten Tieren und zur Änderung der RL 89/662/EWG, 90/425/EWG und 90/675/EWG, ABl L 1991/268, 56

91/629/EWG des Rates vom 19. November 1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Kälbern, ABl L 1991/340, 28

RL 91/630/EWG des Rates vom 19. November 1991 über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen, ABl L 1991/340, 33.

RL 91/628/EWG des Rates vom 19.11.1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der RL 90/425/EWG und 91/496/EWG, ABl L 1991/340, 17

RL 92/65/EWG des Rates vom 13.Juli 1992 über die tierseuchenrechtlichen Bedingungen für den Handel mit Tieren, Samen, Eizellen und Embryonen in der Gemeinschaft sowie für ihre Einfuhr in die Gemeinschaft, soweit sie diesbezüglich nicht den spezifischen Gemeinschaftsregelungen nach Anhang A, Abschnitt I der RL 90/425/EWG unterliegen, ABl L 1992/268, 54

RL 95/29/EG des Rates vom 29.6.1995 zur Änderung der RL 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport, ABl L 1995/148, 52

RL 98/58/EG des Rates vom 20.7.1998 über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere, ABl L 1998/221, 23

2003/623/EG - Entscheidung der Kommission vom 19. August 2003 über die Entwicklung eines integrierten EDV-Systems für das Veterinärwesen (TRACES), ABl L 2003/216, 58.

1999/468/EG Beschluss des Rates vom 28.6.1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl L 1999/184, 23.

Nationales Recht

BMG BGBl 1986/78, zuletzt geändert durch BGBl I 2009/3

StGB BGBl 1974/60, zuletzt geändert durch BGBl 2011/66

TTG BGBl I 2007/54

TSchG BGBl 2004/118, zuletzt geändert durch BGBl I 2010/80

VStG BGBl 1991/52, zuletzt geändert durch BGBl I 2010/111

Verordnung des BM für Land- und Forstwirtschaft über die Kennzeichnung und Registrierung von Rindern (Rinderkennzeichnungs-VO), BGBl II 1997/408;

Verordnung des BM für Gesundheit und Frauen über die Mindestanforderungen zur Haltung von Pferden und Pferde-artigen, Schweinen, Rindern, Schafen, Ziegen, Schalenwild, Lamas, Kaninchen, Hausgeflügel, Straußen und Nutzfischen (1.TierhaltungsVO, BGBl II 2004/485;

Tierschutz-Schlachtverordnung Verordnung des BM für Gesundheit und Frauen über den Schutz von Tieren bei der Schlachtung oder Tötung, BGBl II 2004/488;

Rückstandskontrollverordnung, BGBl II 2006/110;

Verordnung des BM für Gesundheit, Familie und Jugend über das innergemeinschaftliche Verbringen von lebenden Tieren, Bruteiern, Samen, Eizellen, Embryonen und Gameten, sowie veterinärpolizeiliche Bestimmungen über das innergemeinschaftliche Verbringen von Waren und Gegenständen (BVO - Veterinärbehördliche Binnenmarktverordnung 2008), BGBl II 2008/473;

Tiertransport – Ausbildungsverordnung (TT-AusbVO), BGBl II 2008/92;

Veterinärbehördliche Einfuhrverordnung 2008 Verordnung des BM für Gesundheit, Familie und Jugend über die veterinärbehördliche Grenzkontrolle von Tieren, Waren und Gegenständen (VEVO), BGBl II 2008/474;

Tierkennzeichnungs- und Registrierungsverordnung Verordnung über die Kennzeichnung und Registrierung von Schweinen, Schafen und Ziegen, BGBl 2009/291;

Zusammenfassung

In der vorliegenden Arbeit wird die derzeit geltende Rechtslage im Bereich des Tiertransportwesens untersucht und sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen im Vergleich zur „alten“ Rechtslage bzw zur Rechtslage in Österreich vor dem Beitritt zur EU aufgezeigt.

Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, diversen Richtlinien und schlussendlich durch die Verordnung 1/2005 und das Tiertransportgesetz 2007 hat sich die Rechtslage in den letzten Jahrzehnten häufig geändert bzw. weiterentwickelt, verbessert, aber auch verschlechtert. In der vorliegenden Arbeit wird das Recht der Europäischen Union und das diesbezügliche österreichische Recht untersucht.

Der Bereich des Tiertransportwesens wird auf europäischer Ebene nunmehr mittels der VO 1/2005 geregelt. Die Tatsache, dass der Bereich mittels VO und nicht mehr nur mittels RL geregelt wird, ist positiv zu beurteilen. Größter Kritikpunkt ist die noch immer unverändert lange Transportdauer. Ein weiterer Kritikpunkt ist das Platzangebot, dass den Tieren während des Transports zur Verfügung stehen muss, es ist teilweise viel zu knapp bemessen. Auch die Strafbestimmung eröffnet den Mitgliedstaaten einen zu großen Gestaltungsspielraum.

Das österreichischen Tiertransportgesetz 2007 enthält Durchführungs- und Vollzugsbestimmungen hinsichtlich der VO 1/2005. Die Strafbestimmungen des TTG sind viel zu weich gestaltet, die Geldstrafen sind zu niedrig bemessen und nicht abschreckend. Die Tatsache, dass der österreichische Gesetzgeber den Geltungsbereich des TTG auch auf Landwirte – für die unter gewissen Umständen gemäß der VO 1/2005 – nur einzelne Bestimmungen gelten, ausgedehnt hat, verstößt sowohl gegen das Unionsrecht als auch gegen die österreichische Verfassung.

Auch die Verkürzung der erlaubten Beförderungsdauer für rein innerstaatliche Tiertransporte ist – obwohl vom Tierschutzgedanken geleitet - als verfassungswidrig zu beurteilen.

Eine Überarbeitung der VO 1/2005 und des TTG ist dringend geboten.

Summary

This doctorate thesis analyzes the legal framework regarding animal transport. Improvements as well as declines are shown by comparing the legal situation before and after the implementation of the EU-legislation in Austria.
Because of Austria joining the European Union as well as several EU-directives and in particular because of the EU-Regulation 1/2005 and the Animal Transport Act 2007 (Tiertransportgesetz 2007, further abbreviated as TTG 2007) the legal situation often changed. Some of these changes can be considered as positive, others as rather negative. This thesis hence researches and analyzes the EU-legislation and the Austrian implementation.
The protection of animals during transport is covered by the EU-Regulation 1/2005 which became effective on December 22, 2004. It has to be considered as positive that this subject matter of animal transport has been regulated by the means of a regulation instead of directives providing a unitary legal situation in the territory of the European Union. However, some severel points of criticism remain: Major point is the still too long duration of transport granted by the regulation. Additionally, the minimum space allowances are partly too small. Lastly the provision for fines grants the member states too much scope to regulate.

The Austrian TTG 2007 includes the provisions of implementing and executing the EU-Regulation 1/2005. Major criticism is again that the provisions regarding fines are too soft, the amount of the fines are not high enough to have a deterrent effect. Apart from that the Austrian legislator decided that the complete EU-Regulation 1/2005 shall become effective for farmers as well. This clearly contradicts the text of the regulation which states that only some provisions shall be applied for farmers as well.

Concluding can be said: Even though the new European legislation is clearly a step forward into the right direction to protect animals during transport, the scope of the EU-Regulation 1/2005 can be considered a beginning but not a satisfying final legal framework to ensure the required provisions for effective animal protection. The same applies for the Austrian implementation in the TTG 2007. To ensure animal protection in transport a revision of both the EU-Regulation 1/2005 and respectively the TTG 2007 is urgently necessary.

Lebenslauf

Persönliche Daten:

Titel	Mag. iur.
Name	Vivien Wolf
geboren am	25.09.1983
in	Wien
Staatsbürgerschaft	Österreich
Eltern	Dr. Christl und Dr. Peter Wolf

Schulausbildung/Berufsausbildung:

Zuletzt besuchte Schule	von 1995 bis 2001 Bundesrealgymnasium Wien XIII Fichtnergasse 15
Studium	von 2002 bis 2008 Rechtswissenschaften in Wien
Dr. Peter Wolf Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgmbh	von 2001 bis 2008 Sachbearbeiterin für Steuer- erklärungen, Buchhaltung
Gerichtspraxis	von 2008 bis 2009
Dr. Peter Wolf Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgmbh	seit 2009 Berufsanwärterin für Steuer- beratung und Wirtschafts- prüfung
Fremdsprachen	Englisch Französisch und Italienisch in Grundkenntnissen