

Schriftliche Erklärungen der Republik Litauen

Rechtssache C-424/13*

Schriftstück eingereicht von:

Republik Litauen

Übliche Bezeichnung der Rechtssache:

Zuchtvieh-Export

Eingangsdatum:

8. November 2013

* Verfahrenssprache: Deutsch.

SCHRIFTLICHE ERKLÄRUNGEN DER REPUBLIK LITAUEN

vorgelegt nach Art. 23 Abs. 2 der Satzung des Gerichtshof von der Regierung der Republik Litauen, vertreten durch Deividas Kriaučiūnas, Generaldirektor der Abteilung Europarecht beim Ministerium für Justiz der Republik Litauen, und Vaida Čepaitė, Juristin in derselben Abteilung,

in der Rechtssache C-424/13

betreffend ein mit Beschluss vom 25. Juli 2013 ergangenes Vorabentscheidungsersuchen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Deutschland) in der Rechtssache Zuchtvieh-Export zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 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 Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. 2005, L 3, S. 1). **[Or. 2]**

Die Regierung der Republik Litauen legt dem Gericht in der Rechtssache C-424/13 die folgenden Erklärungen vor.

I – Die dem Gerichtshof vorgelegten Fragen

- 1 Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof ersucht den Gerichtshof um die Beantwortung folgender Fragen:
 - 1.1 Ist Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 dahingehend auszulegen, dass die zuständige Behörde am Versandort bei langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen, bei denen der Versandort in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, der Bestimmungsort aber in einem Drittland liegt, das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch nur dann gemäß Art. 14 Abs. 1 Buchst. c mit einem Stempel versehen darf, wenn das Fahrtenbuch die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. a Ziff. ii gestellten Anforderungen für die gesamte Beförderungsstrecke vom Versandort bis zum Bestimmungsort, also auch für vollständig außerhalb des Gemeinschaftsgebiets der Europäischen Union gelegene Beförderungsabschnitte, erfüllt?
 - 1.2 Ist Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 dahingehend auszulegen, dass die nach dieser Vorschrift zuständige Behörde am Versandort gemäß Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung den Organisator des Transports verpflichten darf, die Planung der vorgesehenen langen Beförderung so zu ändern, dass die Vorschriften dieser Verordnung für die gesamte Beförderung vom Versand- bis zum Bestimmungsort eingehalten werden, auch wenn einzelne Beförderungsabschnitte ausschließlich in Drittländern liegen?

II – Der dem Ausgangsverfahren zugrunde liegende Sachverhalt

- 2 Im Ausgangsverfahren hat die Klägerin, die Gesellschaft Zuchtvieh-Export GmbH (im Folgenden: Klägerin), von der Beklagten, der Stadt Kempten (im Folgenden: Beklagte), die Abfertigung eines Tiertransports verlangt, durch den 62 Zuchtfärsen mittels Straßentransport von Kempten (Allgäu) nach Andijan (Usbekistan) ausgeführt werden sollten. **[Or. 3]**
- 3 Nach den Antragsunterlagen sollte der Transport mit zwei Lastkraftwagen einer von der Klägerin beauftragten Spedition erfolgen. Es war geplant, die Tiere von Kempten (Allgäu) über Polen, Weißrussland, Russland und Kasachstan an ihren Bestimmungsort Andijan in Usbekistan zu bringen. Die Gesamtstrecke hatte eine Länge von mehr als 7 000 km und führte zum ganz überwiegenden Teil durch Drittländer.
- 4 Die mit dem Antrag eingereichten Fahrtenbuchunterlagen enthielten in Bezug auf die in Drittländern gelegenen Ruhe- und Umladeorte nur Angaben zu den Orten Brest (Weißrussland) und Karaganda (Kasachstan). In der diesem Dokument beigefügten Tabelle der Routenplanung waren von Brest nach Karaganda eine Fahrtdauer von 146 Stunden sowie von Karaganda zum Bestimmungsort Andijan eine Fahrtdauer von 29 Stunden genannt. In Brest und Karaganda waren jeweils 24-stündige Ruhepausen eingeplant. Nach der vom Geschäftsführer der Klägerin in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärung sollte es auf dem mehr als 4 000 km langen Streckenabschnitt zwischen Brest und Karaganda zwar Ruhepausen geben, die Tiere hierbei aber nicht entladen, sondern nur von außen mit Wasser und Futter versorgt werden.
- 5 Mit Bescheid vom 30. Januar 2012 verpflichtete die Beklagte die Klägerin, ihre Transportplanung so abzuändern, dass sie auch hinsichtlich der Beförderung ab der Kontrollstelle in Brest bis zum endgültigen Bestimmungsort den Vorschriften der Verordnung Nr. 1/2005 entsprach, und lehnte die beantragte Abfertigung bis zur Erfüllung dieser Verpflichtung durch die Klägerin ab.
- 6 Ein Antrag der Klägerin, die Beklagte im Rahmen eines einstweiligen Rechtsschutzverfahrens zu verpflichten, den Transport abzufertigen und das Fahrtenbuch abzustempeln, hatte vor dem Verwaltungsgericht keinen Erfolg. Die Klägerin hat diese Entscheidung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof angefochten.
- 7 Da der Bayerische Verwaltungsgerichtshof der Ansicht ist, seine Entscheidung hänge von der Auslegung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 ab, hat er dem Gerichtshof die unter Rn. 1 der vorliegenden Erklärungen wiedergegebenen Fragen vorgelegt.

III – Rechtliche Würdigung

Zur einheitlichen Anwendung der Verordnung Nr. 1/2005 in den Mitgliedstaaten

- 8 Die litauische Regierung möchte zunächst betonen, dass die Auslegung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 durch den Gerichtshof für alle Mitgliedstaaten von Bedeutung ist, **[Or. 4]** da der Tierschutz im Rahmen von Transporten nach den Standards der Europäischen Union gewährleistet werden muss und es nach derzeitigem Kenntnisstand unter den Mitgliedstaaten keine einheitliche Praxis bei der Anwendung der Verordnung Nr. 1/2005 gibt.
- 9 Nach den Informationen der litauischen Regierung, die die Europäische Kommission gegebenenfalls richtigstellen können wird, werden die Anforderungen der Verordnung Nr. 1/2005 an Tiertransporte über große Entfernungen in einigen Mitgliedstaaten der Union, darunter in der Republik Litauen, unabhängig davon angewandt, ob der Transport auf dem Gebiet der Union oder außerhalb ihrer Grenzen stattfindet. Dagegen wird die Verordnung Nr. 1/2005 in anderen Mitgliedstaaten der Union dahin ausgelegt, dass die darin enthaltene Regelung ausschließlich auf Unionsgebiet Anwendung findet.
- 10 Das Fehlen einer einheitlichen Auslegung und Anwendung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 in den Mitgliedstaaten bringt die Gefahr mit sich, dass das Wohlergehen der Tiere nicht pflichtgemäß gewährleistet wird, sowie die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung im Bereich des Tiertransports. Die Kommission hat unter anderem erklärt, dass es aufgrund einer unterschiedlichen Auslegung der Vorschriften der Verordnung Nr. 1/2005 und einer nicht hinreichenden Kontrolle durch die Mitgliedstaaten schwierig sei, die Anwendung der Verordnung zu kontrollieren, und dass eine Gewährleistung des Schutzes der transportierten Tiere ohne eine strenge Anwendung der Verordnung nicht möglich sei.¹
- 11 Zudem hat sich auch das Europäische Parlament darüber besorgt gezeigt, dass bei der Auslegung der Verordnung in den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bestünden, da dies den Absichten der Verordnung zuwiderlaufe und den Wettbewerb verzerre.²
- 12 Nach dem 22. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1/2005 fördert die unzulängliche Ahndung von Verstößen gegen die Tierschutzvorschriften das Umgehen dieser Vorschriften und führt zu Wettbewerbsverzerrungen. Daher

¹ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport, KOM(2011) 700 endgültig; Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss über die Strategie der Europäischen Union für den Schutz und das Wohlergehen von Tieren 2012-2015, COM(2012) 6 final/2.

² Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2012 zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031[INI]), Rn. 31.

sollten unionsweit einheitliche Kontrollverfahren und Sanktionen für den Fall des Verstoßes gegen die Tierschutzvorschriften festgelegt werden. **[Or. 5]**

- 13 Wenn die Verordnung Nr. 1/2005 nicht in allen Mitgliedstaaten einheitlich angewandt wird, werden somit Transportunternehmen in Mitgliedstaaten, deren Gesetzgebung eine Anwendung der Verordnung Nr. 1/2005 auf Tiertransporte auch bezüglich der Abschnitte der Reise außerhalb der Unionsgrenzen vorsieht, gegenüber Transportunternehmen in Mitgliedstaaten, die die Verordnung Nr. 1/2005 lediglich anwenden, soweit die Tiere innerhalb der Union transportiert werden, unter wettbewerblichen Gesichtspunkten benachteiligt.
- 14 In dem Bericht der Kommission über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport, der in Rn. 10 der vorliegenden Erklärungen angeführt wurde, wird dargelegt, wie die Verordnung Nr. 1/2005 in den Mitgliedstaaten angewandt wird. Unter anderem wird angegeben, dass die Bestimmungen von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat in sehr unterschiedlichem Maße durchgesetzt werden. Die Kommission stellt fest, dass die unterschiedliche Auslegung von Vorschriften zu Marktverzerrungen führen könne. Darüber hinaus könne ein zu geringer Nachdruck bei der Durchsetzung der Verordnung Nr. 1/2005 diejenigen Transportunternehmen benachteiligen, die die Vorschriften einhielten. Daher müsse für gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmer gesorgt und das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts gewährleistet werden.³
- 15 Es gilt deutlich zu machen, dass es infolge der Einhaltung der Anforderungen der Verordnung Nr. 1/2005 in einigen Fällen unmöglich werden kann, Tiere außerhalb der Unionsgrenzen zu transportieren, da in einigen Drittländern keine Ruheorte zur Verfügung stehen. Die Transportunternehmen aus Mitgliedstaaten, die die Anforderungen der Verordnung Nr. 1/2005 auch in Bezug auf Tiere einhalten, die außerhalb des Gebiets der Europäischen Union transportiert werden, müssen daher entweder den Transport durch Mitgliedstaaten umleiten, die die Anforderungen der Verordnung Nr. 1/2005 lediglich auf Tiertransporte im Unionsgebiet anwenden, oder sich für eine andere Art des Transports, beispielsweise den Luftweg, entscheiden.
- 16 Eine Harmonisierung der Anwendungspraxis der Mitgliedstaaten der Union in Bezug auf die Verordnung Nr. 1/2005 würde erstens einen besseren Schutz der transportierten Tiere sicherstellen und zweitens eine Gleichbehandlung der Transportunternehmen der verschiedenen Mitgliedstaaten in Bezug auf Tiertransporte in Drittländer gewährleisten, wodurch einer Wettbewerbsverzerrung zwischen ihnen vorgebeugt würde.

³ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport, KOM(2011) 700 endgültig, Rn. 2.6.1.

Zur Gewährleistung des Wohlergehens der transportierten Tiere

- 17 Die litauische Regierung legt im Folgenden dar, aus welchen Gründen jeder Vorgang im Bereich der Tiertransporte unter Beachtung des Wohlergehens der Tiere durchzuführen ist, d. h. aus welchen Gründen Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 dahin auszulegen ist, dass bei langen Beförderungen von Hausequiden, **[Or. 6]** Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen die Beförderung einschließlich desjenigen Beförderungsabschnitts, der außerhalb des Unionsgebiets verläuft, den Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 entsprechen muss.
- 18 Zunächst zeigen die Annahme des Protokolls über den Tierschutz und das Wohlergehen der Tiere, das dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft beigelegt ist, durch die Mitgliedstaaten und die Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (revidiert) (Beschluss 2004/544/EG des Rates vom 21. Juni 2004 über die Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport [revidiert], ABl. L 241, S. 21) durch die Gemeinschaft, dass dem Tierschutz besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Die Erklärung Nr. 24 zum Tierschutz im Anhang zur Schlussakte des Vertrags über die Europäische Union spiegelt ebenfalls die Bedeutung dieses Ziels wider.⁴
- 19 Wie aus der Präambel des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (revidiert) hervorgeht, verlangt das Übereinkommen, dass Transporte von Tieren mit Rücksicht auf deren Wohlergehen durchgeführt werden und den transportierten Tieren kein Leid zugefügt wird. Im Übrigen wird in Art. 16 des Übereinkommens* unter anderem verlangt, dass an Stellen, an denen die Gesundheitskontrolle durchgeführt wird, Anlagen für das Ausruhen der Tiere vorhanden sein müssen.
- 20 Ferner bestimmt Art. 13 AEUV unter anderem, dass die Union und die Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union in den Bereichen Landwirtschaft und Verkehr den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung tragen müssen.
- 21 Mit der Verordnung Nr. 1/2005 wurde die Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG (ABl. L 340, S. 17), die Regeln zum Schutz von Tieren bei langen Tiertransporten innerhalb der Gemeinschaft oder beim

⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 17. Januar 2008, Viamex Agrar Handel und ZVK (C-37/06 und C-58/06, Slg. 2008, I-69, Rn. 22).

* – AdÜ: in der ursprünglichen Fassung.

Export in Drittländern enthalten hatte, aufgehoben und ersetzt. Die Richtlinie verfolgte das Ziel, einen effizienteren Schutz der Tiere beim Transport zu gewährleisten.⁵

- 22 Die Verordnung Nr. 1/2005 ist gemäß dem allgemeinen Grundsatz auszulegen, der im elften Erwägungsgrund der Verordnung enthalten ist, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Der Gerichtshof hat entschieden, dass zwar die Beseitigung der technischen Hemmnisse im Handel mit lebenden Tieren und das reibungslose Funktionieren der Marktorganisationen, die im zweiten Erwägungsgrund der Verordnung aufgeführt sind, zu den Zielen dieser Verordnung gehören, dass jedoch aus den Erwägungsgründen 2, 6 und 11 dieser Verordnung hervorgeht, **[Or. 7]** dass ihr Hauptziel der Schutz von Tieren beim Transport ist. Insoweit beansprucht das Ziel der in Rn. 21 der vorliegenden schriftlichen Erklärungen angeführten Richtlinie 91/268 für die Verordnung Nr. 1/2005 weiterhin Gültigkeit.⁶
- 23 Der 18. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1/2005 stellt fest, dass sich lange Beförderungen, d. h. Beförderungen, die 8 Stunden überschreiten (Art. 2 Buchst. m der Verordnung Nr. 1/2005), auf das Befinden der beförderten Tiere nachteiliger auswirken als kurze. Art. 3 der Verordnung Nr. 1/2005 legt allgemeine Bedingungen für den Transport von Tieren fest, die es verbieten, eine Tierbeförderung durchzuführen oder zu veranlassen, wenn den Tieren dabei unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Außerdem müssen vor der Beförderung alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen. Da lange Beförderungen bei den Tieren zu schweren Stresserscheinungen, zu großen Leiden und sogar zum Tod während der Beförderung führen können⁷, sieht Kapitel V der Anlage I der Verordnung Nr. 1/2005 Zeitabstände vor, innerhalb der Hausequide, Hausrinder, Hausschafe, Hausziegen und Hausschweine getränkt und gefüttert werden müssen und sich ausruhen können müssen, sowie die Beförderungsdauer, nach der die Tiere eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten müssen, um die Auswirkungen auf die transportierten Tiere so weit wie möglich zu beschränken.
- 24 Aus alledem folgt, dass offenkundig das Wohlergehen von Tieren, wenn sie einer langen Beförderung ausgesetzt sind, ohne in regelmäßigen Abständen entladen zu werden und ohne dass sie sich ausruhen können, nicht in angemessener Weise

⁵ Neunter Erwägungsgrund der Richtlinie 91/628; Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2008, Danske Svineproducenter (C-491/06, Slg. 2008, I-3339, Rn. 29).

⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Dezember 2011, Danske Svineproducenter (C-316/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Rn. 44).

⁷ Erklärung des Europäischen Parlaments vom 15. März 2012 zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachttieren in der Europäischen Union; ferner wird in Rn. 2.3 des angeführten Berichts KOM(2011) 700 endgültig der Kommission festgestellt, dass die Zahl der „bei der Ankunft toten Tiere“ bei Langstreckentransporten höher war als bei kürzeren Transporten.

gewährleistet werden kann und dass daher die Ziele weder des Unionsprimärrechts noch der Verordnung Nr. 1/2005 noch des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (revidiert) verwirklicht werden.

- 25 Es ist festzustellen, dass sowohl die Kommission als auch das Parlament erklärt haben, dass die Regelung gemäß der Verordnung Nr. 1/2005 zur Sicherstellung des Schutzes von Tieren sich überaus positiv auf das Wohlergehen der Tiere auswirke, wenn ihre Einhaltung ordnungsgemäß durchgesetzt werde. Dies verlange in erster Linie nach einer strengen Anwendung der Anforderungen an Fahrtenplanung und Fahrdauer.⁸
- 26 In dem Ausgangsverfahren macht die Klägerin, die Gesellschaft Zuchtvieh-Export GmbH, geltend, das nach dieser Anlage vorgeschriebene Entladen verursache bei den Rindern erheblichen Stress, was insbesondere bei trächtigen Tieren mit bedeutenden Risiken verbunden sei. Zudem könne der Kontakt zwischen Tieren verschiedener Herkunft an den Inspektionsstellen und in Ställen zur Verbreitung ansteckender Krankheiten führen, zumal **[Or. 8]** hygienisch und technisch einwandfreie Ställe während der Pausen in Gebieten außerhalb der Europäischen Union oftmals nicht zur Verfügung stünden.
- 27 Nach Ansicht der litauischen Regierung trägt dieses Argument nicht. Wenn nämlich die Umstände eine Einhaltung der Anforderungen der Verordnung Nr. 1/2005 für Tiertransporte auf dem Straßenweg durch das Gebiet von Drittländern nicht gestatten, können diese Transporte nicht durchgeführt werden.
- 28 Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit schlägt als Alternative zum Transport lebender Tiere auf dem Straßenweg vor, über lange Strecken Tierkörper und Fleisch zu transportieren.⁹ Das Parlament hat außerdem erklärt, dass Tiere so nah wie möglich am Ort ihrer Aufzucht geschlachtet werden sollten.¹⁰ Wenn dagegen aus bestimmten Gründen lebende Tiere langen Beförderungen ausgesetzt werden müssen, so könnten nach Auffassung der litauischen Regierung andere Arten des Transports, beispielsweise der Luftweg, gewählt werden.

Zu den Vorabentscheidungsfragen

- 29 Mit der ersten und der zweiten Vorabentscheidungsfrage fragt das deutsche Gericht, ob Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 dahin auszulegen ist, dass bei langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und

⁸ Bericht KOM(2011) 700 endgültig der Kommission, Rn. 2.3 und 2.6.2; Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2012 zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031[INI]), Rn. 1, 9 und 33.

⁹ Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit für den Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung vom 9. Mai 2012 zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031[INI]), Rn. 4 bis 6.

¹⁰ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2012 zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031[INI]), Rn. 10.

Hausschweinen die Beförderung einschließlich desjenigen Beförderungsabschnitts, der außerhalb des Unionsgebiets verläuft, den Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 entsprechen muss.

- 30 Nach Auffassung der litauischen Regierung bestehen keine Zweifel daran, dass diese Fragen zu bejahen sind. Dies folgt erstens aus den Bestimmungen des Unionsrechts, die in den Rn. 20 bis 23 der vorliegenden Erklärungen angeführt werden, wonach zur Gewährleistung des Tierschutzes eine Reihe von Verpflichtungen bestehen, und zweitens aus der Formulierung gewisser Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005.
- 31 Nach Auffassung der litauischen Regierung führen sowohl eine teleologische Auslegung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 als auch eine Auslegung ihres Wortlauts zu der Schlussfolgerung, dass diese Bestimmungen auch auf den Transport von Tieren außerhalb des Unionsgebiets Anwendung finden. **[Or. 9]**
- 32 Es ist darauf hinzuweisen, dass Rechtsvorschriften mit Rücksicht auf ihren Sinn und Zweck auszulegen sind. Wenn nunmehr der Tierschutz lediglich beim Transport von Tieren innerhalb des Unionsgebiets gewährleistet würde, das Wohlergehen der Tiere aber auf dem Beförderungsabschnitt außerhalb des Unionsgebiets nicht mehr gewahrt würde, so wäre dies mit dem wesentlichen Ziel der Verordnung Nr. 1/2005, nämlich der Gewährleistung des Wohlergehens der Tiere beim Transport (Rn. 22 der vorliegenden Erklärungen), nicht vereinbar. Daher ist die litauische Regierung der Meinung, dass das Wohlergehen der transportierten Tiere **während der gesamten Dauer des Transports** gewährleistet sein muss, unabhängig davon, ob der Tiertransport innerhalb der Union oder auf einem Beförderungsabschnitt außerhalb des Unionsgebiets stattfindet. Dem ist anzufügen, dass diese Meinung auch von der Generaldirektion Gesundheit und Verbraucherschutz der Kommission geteilt wird, die festgestellt hat, dass die Gewährleistung des Tierschutzes ein Thema des grenzüberschreitenden Handels sowohl innerhalb der Union als auch zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern sei.¹¹ Es liegt auf der Hand, dass der Tierschutz beeinträchtigt wäre, wenn die Anforderungen der Verordnung Nr. 1/2005 im Gebiet von Drittländern nicht erfüllt würden.
- 33 Hervorzuheben ist ferner, dass Art. 1 Abs. 1, Art. 5 Abs. 4 und Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 ausdrücklich klarstellen, dass die Anforderungen dieser Verordnung für lange Beförderungen von Hausequiden, ausgenommen registrierte Equiden, sowie von Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen zwischen Mitgliedstaaten sowie von und nach Drittländern gelten.
- 34 Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 macht deutlich, dass die zuständige Behörde am Versandort bei langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen zwischen Mitgliedstaaten sowie von und nach Drittländern das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch nur dann mit einem Stempel versehen darf, wenn es wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf

¹¹ Europäische Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Verbraucherschutz, Tierschutz (2007), http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/factsheet_farmed03-2007_en.pdf.

schließen lässt, dass die Beförderung den Vorschriften dieser Verordnung entspricht (Art. 14 Abs. 1 Buchst. a Ziff. ii der Verordnung Nr. 1/2005^{*}). Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die zuständige Behörde vom Organisator verlangen, die Planung der vorgesehenen langen Beförderung so zu ändern, dass die Vorschriften der Verordnung Nr. 1/2005 eingehalten werden (Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 1/2005).

- 35 Es ist festzustellen, dass unter Punkt 7 in Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs unter der Überschrift „Planung“ angegeben ist, dass der Organisator nachweisen muss, dass er gemäß den Vorschriften der Verordnung Nr. 1/2005 angemessene Maßnahmen zur Gewährleistung des Wohlergehens der Tiere während der gesamten Beförderung getroffen hat, und dass gemäß Art. 2 Buchst. j der Verordnung Nr. 1/2005 unter „Beförderung“ **der gesamte Transportvorgang vom Versand zum [Or. 10] Bestimmungsort**, einschließlich des Entladens, Unterbringens und Verladens an Zwischenstationen, zu verstehen ist. Die Verordnung Nr. 1/2005 enthält keine Bestimmung, wonach sich der Versand- und der Bestimmungsort auf Unionsgebiet befinden müssen.
- 36 Demzufolge geht aus der Auslegung der Formulierung „lange Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten sowie von und nach Drittländern“ in Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 unter Berücksichtigung des Begriffs der „Beförderung“, der in Rn. 35 der vorliegenden Erklärungen erörtert wurde, hervor, dass das Wohlergehen der Tiere während des gesamten Transportvorgangs, einschließlich des Transports in Drittländer, gewährleistet sein muss.
- 37 Nach alledem ist festzustellen, dass aus dem Wortlaut von Art. 14 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2005 folgt, dass die Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 anzuwenden und die Namen der Ruhe- und Umladeorte für die Tiere im Fahrtenbuch für die gesamte Beförderung, d. h. vom Versand- zum Bestimmungsort, einschließlich des Gebiets von Drittländern, anzugeben sind. Nur dann darf die zuständige Behörde am Versandort das Fahrtenbuch mit einem Stempel versehen. Trifft das Gegenteil zu, kann die zuständige Behörde vom Organisator der Beförderung verlangen, die Planung der vorgesehenen langen Beförderung so zu ändern, dass die Vorschriften der Verordnung eingehalten werden.
- 38 Andernfalls würde dadurch nicht nur das Erfordernis der Gewährleistung des „Wohlergehens der Tiere“ außerhalb der Unionsgrenzen missachtet, es würden auch Tiere im Binnenmarkt der Union zugelassen, die unter Verletzung wesentlicher Erfordernisse des Tierschutzes in die Union eingeführt wurden.
- 39 Darum schlägt die litauische Regierung vor, die Fragen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs dahin zu beantworten, dass bei langen Beförderungen

* – AdÜ: Wörtlich spricht die litauische Fassung dieses Artikels von „langen Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und in Drittländer“ und lautet weiter: „wenn das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch wirklichkeitsnahe Angaben enthält und den Vorschriften dieser Verordnung entspricht“.

von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen zwischen Mitgliedstaaten sowie von und nach Drittländern die Beförderung einschließlich desjenigen Beförderungsabschnitts, der außerhalb des Unionsgebiets verläuft, den Bestimmungen der Verordnung Nr. 1/2005 entsprechen muss.

IV – Beantwortung der Fragen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs

- 40 Nach alledem schlägt die litauische Regierung vor, auf die erste Frage des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs wie folgt zu antworten:

Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ist dahin auszulegen, dass die zuständige Behörde am Versandort bei langen Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen, bei denen der Versandort in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, der Bestimmungsort aber in einem Drittland liegt, **[Or. 11]** das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch nur dann gemäß Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung mit einem Stempel versehen darf, wenn das Fahrtenbuch die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. a Ziff. ii der Verordnung Nr. 1/2005 gestellten Anforderungen für die gesamte Beförderungsstrecke vom Versandort bis zum Bestimmungsort, also auch für vollständig außerhalb des Gemeinschaftsgebiets der Europäischen Union gelegene Beförderungsabschnitte, erfüllt.

- 41 Die litauische Regierung schlägt vor, auf die zweite Frage des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs wie folgt zu antworten:

Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ist dahin auszulegen, dass die nach dieser Vorschrift zuständige Behörde am Versandort gemäß Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 1/2005 den Organisator des Transports verpflichten darf, die Planung der vorgesehenen langen Beförderung so zu ändern, dass die Vorschriften dieser Verordnung für die gesamte Beförderung vom Versand- bis zum Bestimmungsort eingehalten werden, auch wenn einzelne Beförderungsabschnitte ausschließlich in Drittländern liegen.

Deividas Kriauciūnas
Generaldirektor der Abteilung
Europarecht

Vaida Čepaitė
Juristin in der Abteilung
Europarecht

Vertreter der litauischen Regierung

Vilnius, 8. November 2013