Nur die Originaltexte sind rechtsverbindlich!

Vollzug der Verordnung (EU) 2017/625 und Verordnung (EG) 1/2005 im Zusammenhang mit der Abfertigung von langen und grenzüberschreitenden Tiertransporten in Drittländer

Erlass des Ministeriums für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLEUV)

vom 13.01.2026

Der Erlass betrifft ausschließlich die Abfertigung von langen und grenzüberschreitenden Lebendtiertransporten von Hausequiden (mit Ausnahme registrierter Equiden), Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen aus dem Land Brandenburg in Drittländer. Tiere, die über weite Entfernungen transportiert werden, sind besonderen Belastungen ausgesetzt. Die zuständigen Behörden tragen eine große Verantwortung für den Schutz der zu transportierenden Tiere, da sie prüfen, ob während des Transports gewährleistet werden kann, dass die Tiere keinen Verletzungen oder unnötigem Leid ausgesetzt sein werden. Ihre Entscheidung ist von hochkomplexen Abwägungen und Entscheidungen geprägt. Die rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern einen hohen Sachverstand der Veterinärmedizin, der Tiergesundheit, der Tierseuchensituation, des Klimas, der Herausforderungen der individuellen Fahrtstrecke und Logistik, der Praktiken staatlicher Handlungsträger sowie der geopolitischen Zusammenhänge. Diese Kenntnisse müssen sich auf alle Länder der Beförderungsroute beziehen. Die zuständigen Behörden entscheiden dabei über die Glaubhaftigkeit von Informationen verschiedener Akteure mit verschiedenen Interessen. Am Ende dieser sorgfältigen Abwägung steht eine Entscheidung, die das Wohlergehen der Tiere sowie den wirtschaftlichen Warenverkehr beeinflusst. Bei ihrer Prüfung und Entscheidung leisten die zuständigen Behörden einen elementaren Beitrag für den Tierschutz sowie den Erhalt des öffentlichen Vertrauens in Tierschutzkontrollen.

Eine Unterstützung der zuständigen Behörden kann mit Instrumenten der Fach- und Sonderaufsicht erfolgen: auf Grundlage des § 14 Abs. 2 Landesorganisationsgesetz Brandenburg (LOG) iVm. § 1 Abs. 3 S. 2 der Tierschutzzuständigkeitsverordnung (TierSchZV) kann die oberste Landesbehörde den nach § 1 Abs. 1 TierSchZV zuständigen Behörden allgemeine Weisungen erteilen, um die gleichmäßige Durchführung der Aufgaben zu sichern. Zuständige Behörden nach § 1 Abs. 1 TierSchZV sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Kreisordnungsbehörden, mithin die Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsämter (nachfolgend VLÜÄ). Die VLÜÄ sind zuständige Behörden iSd. Art. 21 VO (EU) 2017/625 (sog. OCR-VO). Das Anordnungserfordernis resultiert aus dem Bedürfnis der Abfertigungspraxis an klaren Auslegungsleitlinien, der Komplexität der zu systematisierenden Rechtsprechung sowie weiterhin den Ergebnissen des Abschlussberichts der Kommission über das Audit in Deutschland im Jahr 2017 zur Bewertung des Tierschutzes während des Transports nach Nicht-EU-Staaten (DG(SANTE)/2017/6107), bei dem ein Verbesserungsbedarf im Vollzug festgestellt wurde.

Dieser Erlass ergeht unter Aufhebung des Erlasses „Vollzug der VO (EG) Nr. 1/2005 im Zusammenhang mit der Abfertigung von langen, grenzüberschreitenden Beförderungen; Erlass des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) Az.: MDJ-V3-2345/5+4#3735/2021 vom 15.02.2021".

Dieser Erlass ist eine Weisung zur Sicherung der gleichmäßigen Durchführung und einheitlichen Auslegung der Tierschutzaufgaben iSd. § 1 Abs. 3 S. 2 TierSchZV.

Nachfolgende Bestimmungen sind ergänzend zum Erlass „Handbuch Tiertransporte (Stand Januar 2024), Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen des MSGIV, Az.: A-2024-00016836 vom 19.01.2024" (nachfolgend Handbuch Tiertransporte) anzuwenden.

1. Transportvor- und -nachbereitung:
Informationspflichten zu geplanten und erfolgten langen, grenzüberschreitenden Tiertransporten in Drittländer an die Verbindungsstelle des Landes Brandenburg für Tiertransporte

Nach § 14 Abs. 2 LOG, § 121 Abs. 2 Nr. 1 Brandenburger Kommunalverfassung (BbgKVerf) iVm. § 1 Abs. 1, Abs. 3 TierSchZV hat das MLEUV als Aufsichtsbehörde jederzeit ein Unterrichtungsrecht gegenüber den Landkreisen und kreisfreien Städten, die sodann eine Auskunftspflicht trifft. Ziel ist, Informationen zu Tiertransporten zentral zu bündeln und eine Informationslage für die VLÜÄ zu schaffen, die es ihnen ermöglicht, Situationen effizienter beurteilen zu können. Mit dieser Aufgabe beauftragte das MLEUV das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG), Dezernat V6, dort die Verbindungsstelle des Landes Brandenburg für Tiertransporte (ehemals Kontaktstelle, nachfolgend Verbindungsstelle für Tiertransporte). Aufgabe der Verbindungsstelle für Tiertransporte ist die Koordination zwischen den VLÜÄ und die Gewährleistung eines Informationsflusses.

Die Verantwortung der Abfertigungsentscheidung sowie die Hoheit über das Verwaltungsverfahren verbleibt bei den VLÜÄ, da ihnen als zuständige Behörde nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b Nr. i VO (EU) 2017/625 die Abfertigungsentscheidung obliegt. Die Verbindungsstelle für Tiertransporte unterstützt die VLÜÄ bei der Erfüllung dieser Aufgabe und dieses Erlasses durch ihre Expertise. Um diese Unterstützungsleistung anbieten zu können, muss der Verbindungsstelle für Tiertransporte rechtzeitig die Möglichkeit der Beratung und der Einwirkung auf den Entscheidungsprozess gewährt werden.

Tiertransportanfragen aus Tierschutzgesichtspunkten sowie alle langen und grenzüberschreitenden Drittlandtransporte sind an die Verbindungsstelle für Tiertransporte zu richten;

- Kontakt: Tierschutz@LAVG.brandenburg.de

a. Informationspflicht über bevorstehende lange und grenzüberschreitende Tiertransporte in Drittländer

Es wird angewiesen, dass die VLÜÄ die Verbindungsstelle des Landes Brandenburg für Tiertransporte unverzüglich nach Anmeldung eines bevorstehenden Tiertransports über bevorstehende lange, grenzüberschreitende Tiertransporte in Drittländer informieren. Dabei kommt es darauf an, dass der Verbindungsstelle für Tiertransporte die Möglichkeit der Beratung eingeräumt wird.

Die Abfertigung basiert u.a. auf einer Prognoseentscheidung, ob während der Beförderung die Einhaltung der VO (EG) 1/2005 bzw. eines gleichwertigen Tierschutzstandards gewährleistet werden kann. Die Entscheidung setzt die Verfügbarkeit umfassender Tatsachengrundlagen und Erfahrungswerte o.g. Bereiche voraus. Um unterstützend tätig werden, den Informationsaustausch zwischen den Bundesländern garantieren und im Notfall weitere geeignete

Akteure zur Problemlösung kontaktieren zu können, ist es erforderlich, dass die VLÜÄ die Verbindungsstelle für Tiertransporte umfassend und frühzeitig über bevorstehende, lange Tiertransporte in Drittländer informieren. Die Benachrichtigung der Verbindungsstelle für Tiertransporte durch die VLÜÄ erfolgt unverzüglich nachdem der Organisator dem VLÜÄ das Fahrtenbuch nach Anhang II Nr. 3 Buchst. b VO (EG) 1/2005 zwei Werktage vor dem geplanten Versand zugänglich machte. Sie ist ohne schuldhaftes Zögern zu tätigen.

b. Informationspflicht über nicht abgefertigte und abgefertigte lange und grenzüberschreitende Tiertransporte in Drittländer

Es wird angewiesen, dass die VLÜÄ die Verbindungsstelle für Tiertransporte des Landes Brandenburg für Tiertransporte unverzüglich über nicht abgefertigte und abgefertigte lange, grenzüberschreitende Tiertransporte in Drittländer informieren.

Um Erfahrungswerte für künftige Plausibilitätsprüfungen, Schlussfolgerungen über spezifische Routen und Risiken gewinnen zu können, ist die Verbindungsstelle für Tiertransporte detailliert über abgefertigte Transporte zu informieren. Diese Erfahrungswerte werden bei der Verbindungsstelle für Tiertransporte, sodann beim MLEUV, gebündelt, um sie wiederum im Rahmen der Benachrichtigung im Vorfeld der Abfertigung künftiger Transporte herausgeben zu können. Ebenso hat eine Information zu nicht abgefertigten Transporten zu erfolgen, um die Transporte nummerisch erfassen, Risiken besser identifizieren und Notfallstrategien nachschärfen zu können.

2. Transportvorbereitung:
Durchführung der Plausibilitätsprüfung des Fahrtenbuchs und der Erkennbarkeit der Einhaltung der tierschutzrechtlichen Bestimmungen iSd. VO (EG) 1/2005

Es wird angewiesen, dass die Plausibilitätsprüfung des Fahrtenbuchs nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b Nr. i VO (EU) 2017/625[1] auf Erkennbarkeit der Einhaltung der VO (EG) 1/2005 wie folgt durchzuführen ist:

eine Verpflichtung der zuständigen Behörde den Transport abzufertigen besteht nur dann, wenn vom Organisator nachgewiesen ist, dass auf allen Beförderungsabschnitten die Einhaltung aller Vorschriften der VO (EG) 1/2005 bzw. ein vergleichbarer Tierschutzstandard gewährleistet werden kann. Die Plausibilitätsprüfung der Fahrtenbücher und der Erkennbarkeit der Einhaltung tierschutzrechtlicher Bestimmungen erfordert eine Nachvollziehbarkeit, Nachweisbarkeit und Glaubhaftigkeit der Angaben im Fahrtenbuch. Die Plausibilitätsprüfung wird so durchgeführt, dass eine prognostische ex-ante Prüfung erfolgt. Bei Prognoseentscheidungen ist auf Grundlage anerkannter Erfahrungssätze von feststellbaren Tatsachen auf den wahrscheinlichen Eintritt bzw. Nichteintritt eines künftigen Sachverhalts zu schließen. Erkennt die zuständige Behörde die Möglichkeit einer Rechtsverletzung bzw. bestehen Zweifel daran, dass der Organisator die Einhaltung der Vorschriften gewährleisten kann, so kann die bloße Behauptung des Organisators, Vorschriften einzuhalten, nicht genügen, da er die Beweislast trägt.

---

[1] Information: Die VO (EU) 2017/625 ersetzt die Art. 14, 15, 16, 21, 22 Abs. 2, 23, 24 und 26 und hebt den Art. 27 Abs. 1 der VO (EG) 1/2005 auf.

Bereits eine zutreffende Planung der Beförderungen durch den Organisator und eine sorgfältige Plausibilitätsprüfung der vorgelegten Fahrtenbücher durch die VLÜÄ können Risiken für das Wohlergehen der Tiere vom Versandort bis zum Bestimmungsort deutlich minimieren.

Nach Art. 21 Abs. 4 VO (EU) 2017/625 ist ein Tiertransport zu untersagen, wenn bei einer amtlichen Kontrolle nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b VO (EU) 2017/625 ein Verstoß festgestellt wird. Ein Verstoß nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b VO (EU) 2017/625 liegt bei langen, grenzüberschreitenden Transporten vor, wenn:

- die Tierschutzauflagen beim Transport, insb. die VO (EG) 1/2005, nicht eingehalten werden;
- das Fahrtenbuch nicht plausibel ist und nicht erkennen lässt, dass die VO (EG) 1/2005 eingehalten wird und
- der im Fahrtenbuch angegebene Transportunternehmer über keine gültige Zulassung des Transportmittels für lange Strecken sowie Befähigungsnachweise für Fahrer und Betreuer verfügt.

Die Untersagung des Transports ist nur dann zulässig, wenn der Verstoß vor der Fahrt nicht durch eine entsprechend geänderte Planung der langen Beförderung durch den Organisator des Transportes behoben wird. Mithin ist, wenn die Einhaltung der Bestimmungen nicht plausibel dargelegt werden kann, vor der Untersagung, als milderes Mittel, die Möglichkeit der Planungsänderung zu gewähren.

Ergänzend zum Handbuch Tiertransporte (dort Kapitel G Abfertigung von Drittlandtransporten, S. 52 ff.) gilt:

Das Fahrtenbuch muss plausibel sein und darauf schließen lassen, dass die VO (EG) 1/2005 eingehalten wird. Dieses ist dann der Fall, wenn die Einträge im Fahrtenbuch keine Zweifel daran lassen, dass die zu transportierenden Tiere keinen Schmerzen oder Leiden ausgesetzt sein könnten. Denn als Grundsatz statuiert Art. 3 VO (EG) 1/2005, dass niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Nach Art. 3 Buchst. a VO (EG) 1/2005 muss nicht nur die Beförderungsdauer so kurz wie möglich gehalten werden; Bedingung der Beförderung ist, dass vor Beförderungsbeginn alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden, um den Bedürfnissen während der Beförderung Rechnung tragen zu können. Konkretisiert wird der Grundsatz durch Anhang I, Kapitel I, Nr. 1 VO (EG) 1/2005 wonach die Tiere nur transportiert werden dürfen, wenn sie transportfähig sind und wenn gewährleistet [engl. *guaranteed*] ist, dass ihnen unnötige Verletzungen und Leiden erspart bleiben. Auch die Transportmittel stehen nach Anhang I, Kapitel II, Nr. 1.1 Buchst. a VO (EG) 1/2005 unter dem Vorbehalt Verletzungen und Leiden der Tiere vermeiden und ihre Sicherheit gewährleisten zu können. Die gesamte VO (EG) 1/2005 ist unter der Prämisse auszulegen, dass bereits in der Planungsphase die bloße, ernsthafte Möglichkeit von Schmerzen und Leiden zu unterbinden ist. Dieses ergibt sich aus den Regelungszwecken der Verordnung: denn nach dem Erwägungsgrund Nr. 6 VO (EG) 1/2005 wurde die Verordnung eingeführt, um dem Interesse einer artgerechten Tierhaltung und des Gesundheitsschutzes der Tiere gerecht zu werden sowie um den Tieren während des Transports Schmerzen und Leiden zu ersparen. Nach Erwägungsgrund Nr. 11 darf ein Tiertransport nicht durchgeführt werden, „wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötigen Leiden zugefügt werden könnten. [...] Diese detaillierten Vorschriften [der VO (EG) 1/2005] sind gemäß dem vorstehenden Grundsatz auszulegen und anzuwenden [...]". (Vgl. so sinngemäß auch EuGH Urt. v. 23.4.2015 – C-424/13, BeckRS 2015, 80559, beck-online).

Um eine Kontrolle des Fahrtenbuchs ermöglichen zu können, sollen dessen Angaben nachvollziehbar, nachweisbar und glaubhaft sein (bspw. darf der Bestimmungsort kein Hafen sein). Denn die Gewährleistungspflicht trifft in erster Linie den Organisator, der geeignete Beweise zur Überzeugungsbildung der zuständigen Behörde beibringen muss. Nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. a VO (EG) 1/2005 ist es der Organisator, der bei jeder Beförderung dafür Sorge zu tragen hat, dass „das Wohlbefinden der Tiere nicht durch eine unzulängliche Koordinierung der verschiedenen Beförderungsabschnitte beeinträchtigt wird". Nach Anhang II, Anlage, Abschnitt 1, Nr. 7 VO (EG) 1/2005 ist dieser Verantwortlich für die Beförderung und trifft „geeignete Vorkehrungen", „um das Wohlbefinden der Tiere nach Maßgabe der VO (EG) 1/2005 [...] während der gesamten Beförderungsdauer zu gewährleisten". Diese im o.g. Abschnitt I enthaltene Erklärung hat der Organisator vor der Abfertigung zu unterzeichnen.

Die Pflicht zur Einhaltung dieser Tierschutzstandards gilt auch für jene Beförderungsabschnitte, die sich außerhalb der EU in Drittländern befinden (Vgl. EuGH Urt. v. 23.4.2015 – C-424/13, BeckRS 2015, 80559, beck-online). Dieses gilt ebenso nach dem Erwägungsgrund Nr. 36 VO (EU) 2017/625, wonach „die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten [...] die amtlichen Kontrollen mit derselben Sorgfalt durchführen [sollten], unabhängig davon, ob die durchzusetzenden Vorschriften für Tätigkeiten gelten, [...] die einen Einfluss auf die Einhaltung von Unionsrechtsvorschriften in Bezug auf Tiere und Waren haben, die [...] aus der Union ausgeführt werden sollen.".

Bei der nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b der VO (EU) 2017/625 erforderlichen Plausibilitätsprüfung handelt es sich um eine prognostische ex-ante Prüfung. Bei Prognoseentscheidungen ist auf Grundlage anerkannter Erfahrungssätze von feststellbaren Tatsachen auf den wahrscheinlichen Eintritt bzw. Nichteintritt eines künftigen Sachverhalts zu schließen. Der Prognose sind zutreffende und alle erreichbaren Daten zugrunde zu legen. Basis einer Plausibilitätsprüfung ist eine geeignete, aufbereitete Tatsachengrundlage. Die Behörde muss sich einer wissenschaftlich vertretbaren Methode bedienen und diese einwandfrei anwenden. Sieht die Behörde die Möglichkeit einer Rechtsverletzung, so kann die bloße Behauptung des Organisators, Vorschriften einzuhalten, nicht genügen. Denn die behördliche Kontrolle soll darauf ausgerichtet sein, Unwägbarkeiten hinsichtlich der Gewährleistung des Tierwohls zu erkennen und diese im Interesse des Tierwohls und der Tiergesundheit abzustellen. Um Abfertigen zu können, muss die Prognoseentscheidung ergeben, dass während des Transports die rechtlichen Anforderungen eingehalten werden.

So fließen in die Prognoseentscheidung der Plausibilitätsprüfung bspw. ein:

- Mitteilungen des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH; idR. über das MLEUV)
- Mitteilungen des MLEUV bzw. der Verbindungsstelle für Tiertransporte
- Feststellungen in den Auditberichten der EU-Kommission
- Verlässliche Tatsachenberichte und Erkenntnisse von nichtstaatlichen Organisationen (NGO), z.B. über gravierende Tierschutzverstöße, örtliche Umstände oder nicht mehr intakte Infrastrukturen insb. in Kriegs- oder Krisengebieten
- Aktuelle Seuchenlagen und die Auswirkungen auf die Aus- bzw. Einfuhrbestimmungen
- Erkenntnisse vergangener Transporte anhand Fahrtenbuchrückläufer i.V.m. GPS-Daten

Es wird verwiesen auf:

- Checklisten zur Kontrolle und Abfertigung von Tiertransporten, Handbuch Tiertransporte (dort Kapitel K Kontrolle und Abfertigung von Tiertransporten, S. 23 ff.)

Ergebnis der Plausibilitätsprüfung muss sein, dass sowohl die Wirtschaftsbeteiligten als auch die VLÜÄ ihrer jeweiligen Verantwortung für das Wohlergehen der Tiere durch umfassende und zutreffende Prüfungen, u.a. des Fahrtenbuchs, und der Etablierung geeigneter Maßnahmen zur Gewährleistung des Tierschutzes nachkamen. Denn laut Erwägungsgrund Nr. 7 VO (EU) 2017/625

erkennt das Europarecht Tiere als fühlende Wesen an; es verpflichtet „Tiereigentümer, Tierhalter und zuständige Behörden den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere Rechnung zu tragen, um eine humane Behandlung der Tiere zu gewährleisten [engl. *ensure*] und es zu vermeiden, ihnen unnötige Schmerzen und Leiden zuzufügen. [...]".

3. Transportvorbereitung:
Umgang mit Versorgungsstellen bzw. Versorgungsstationen in Drittländern

Es wird angewiesen, dass im Rahmen der Plausibilitätsprüfung, soweit die Transportplanung das Anfahren einer Versorgungsstelle vorsieht, die entsprechende Reservierung für das Einstallen der Tiere zu belegen ist.

Dieses gilt ergänzend zum Handbuch Tiertransporte (dort Kapitel G Abfertigung von Drittlandtransporten, Entladung der Tiere an Versorgungsstellen ohne EU-rechtlichen Standards, S. 57 ff.). Die Anordnung ist zur o.g. Gewährleistung des Wohlergehens der Tiere im Drittland erforderlich.

Die Glaubhaftmachung kann z.B. erfolgen durch:

- Eidesstattliche Versicherungen, amtliche Bestätigungen iVm. Auszügen aus Google Maps, Fotos, Videos etc.
- Nachweis, dass für den geplanten Zeitraum ausreichende und angemessene Kapazitäten bzgl. Unterbringung und Versorgung zur Verfügung stehen

4. Transportvorbereitung:
Umgang mit zu erwartende Extremtemperaturen

Es wird angewiesen, dass bei einer vorhergesagten Außentemperatur ab 27°C entlang der Beförderungsstrecke nicht abgefertigt werden darf. Von dieser Weisung kann bei der Verwendung eines Straßentransportmittels dann abgewichen werden, wenn es über eine Klimatisierung oder sonstige Kühlungsanlage verfügt. Als milderes Mittel der Transportversagung kommen Verschiebungen des Transportbeginns oder nächtliche Beförderungsabschnitte in Betracht.

Der Tierbereich ist während des Transports vor Klimaeinflüssen zu schützen. Entlang der gesamten Beförderungsroute, auch in den Drittländern, kann es in bestimmten Regionen im Sommer und Winter zu extremen Temperaturen kommen, die für die Tiere Risiken von Kälte- und Hitzestress bergen. Insbesondere bei längeren Transporten in warmen Klimazonen oder bei direkter Sonneneinstrahlung steigen die Risiken für gesundheitliche Komplikationen rapide. Dieses gilt insbesondere für Arten, die, wie Rinder, keine effektiven Kühlmechanismen besitzen.

Ergänzend zum Handbuch Tiertransporte (dort Kapitel G Abfertigung von Drittlandtransporten, Extreme klimatische Bedingungen, S. 64) gilt:

Der Prüfungsumfang nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b der VO (EU) 2017/625 umfasst die VO (EG) 1/2005. Im Grundsatz statuiert Art. 3 VO (EG) 1/2005, dass niemand eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen darf, wenn Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden

zugefügt werden könnten. Nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. a VO (EG) 1/2005 hat der Organisator bei jeder Beförderung dafür Sorge zu tragen, dass die Witterungsbedingungen berücksichtigt werden. Nach Anhang I, Kapitel II Nr. 1.1. Buchst. a VO (EG) 1/2005 gilt auch bei der Verwendung von Transportmitteln, dass „[...] Leiden der Tiere vermieden werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist". Auch Kälte- und Hitzestress und -schäden sind Leiden. Ferner können weitere Stressfaktoren, wie eine lange Transportdauer, zu einer kumulativen Belastung und so zu einem Leiden führen. Nach Anhang I, Kapitel II, Nr. 1.1 Buchst. b der VO (EG) 1/2005 sind die Transportmittel so zu konstruieren und zu verwenden, dass die Tiere vor Extremtemperaturen, d.h. mittels Überdachung, geschützt sind. Nach Anhang I, Kapitel III, Nr. 2.6 VO (EG) 1/2005 ist während des Transports für eine ausreichende Frischluftzufuhr zu sorgen, „damit gewährleistet ist, dass den Bedürfnissen der Tiere unter Berücksichtigung der zu befördernden Anzahl und Art und der voraussichtlichen Witterungsbedingungen während der Beförderung in vollem Umfang Rechnung getragen wird. [...]". Nach Erwägungsgrund Nr. 11 darf ein Tiertransport nicht durchgeführt werden, „wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötigen Leiden zugefügt werden könnten.", nach diesem Grundsatz ist die Verordnung auszulegen und anzuwenden. Die Bestimmungen der VO (EG) 1/2005 gelten während der gesamten Beförderung auch in Drittländern (Vgl. EuGH Urt. v. 23.4.2015 – C-424/13, BeckRS 2015, 80559, beck-online), sodass in die Prognose die Wettervorhersagen entlang der Route einzubeziehen sind.

Zur Einschätzung der zu erwartenden Außentemperatur während des Transportes können

- Angaben vom Deutschen Wetterdienst (Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) und
- ggf. vorliegende aktuelle Hinweise der nationalen Verbindungsstelle für Tiertransporte beim Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) herangezogen werden.

Unter der Berücksichtigung der artspezifischen Reaktionsintensitäten der zu transportierenden Tiere sowie der VO (EG) 1/2005 ist die artübergreifende Annahme einer Extremtemperatur ab einer Außentemperatur von 27 °C gerechtfertigt. Denn zwischen der Außentemperatur und der Innentemperatur des Transportmittels besteht regelmäßig ein Kausalzusammenhang. Dabei bieten die Transportmittel den Tieren regelmäßig nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Regulation der Körpertemperaturen. Durch die Körper der Tiere steigert sich die Hitze innerhalb des Transportmittels, insbesondere als Effekt von hitzebedingtem Stress. Folgen sind eine Überhitzung, die zu u.a. Kreislaufversagen und Atemnot führen können.

Für die Prognose unerheblich sind kurzzeitige Überschreitungen der zulässigen Temperaturvorgabe.

Hinsichtlich der Klimatoleranz von Tieren kann auf thermoregulatorische Modelle zurückgegriffen werden, bei denen die Auswirkungen auf das Tier von unteren kritischen Temperaturen (engl. *lower critical temperature*, kurz: LCT), neutralen Temperaturen (engl. *thermoneutral zone*, kurz: TNZ) und oberen kritischen Temperaturen (engl. *upper limit of thermal comfort zone*, kurz: UCT) untersucht werden:

Hausequiden	Laut des Gutachtens der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) zum Wohlergehen von Pferden beim Transport von 2022 sollte die Temperatur im Inneren von Fahrzeugen die obere kritische Temperatur (UCT) von 25 °C nicht überschreiten, da diese hohen Effektivtemperaturen ausgesetzt sind (Vgl. EFSA Journal, Welfare of equidae during transport, 2022, S. 53, https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7444, zuletzt aufgerufen am 13.01.2026).

Hausrinder	Laut des Gutachtens der EFSA zum Wohlergehen von Rindern beim Transport von 2022 beginnt der Hitzestress bei Rindern ab einem Wert von 25 °C (oberer Wert der kritischen Temperatur (UCT)). Bei der Intensität des Hitzestresses ist bei Milchkühen zu beachten, dass diese aufgrund ihrer hohen Leistungsfähigkeit eine ohnehin hohe Stoffwechselwärme erzeugen (Vgl. EFSA Journal, Welfare of cattle during transport, 2022, S. 44, https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7442, zuletzt aufgerufen 13.01.2026).
Hausschafe, Hausziegen	Laut des Gutachtens der EFSA zum Wohlergehen kleiner Wiederkäuer beim Transport von 2022 beginnt schwerer Hitzestress ab der oberen kritischen Temperatur (UCT) von 28 °C für ungeschorene Schafe und bei 32 °C für geschorene Schafe. Bei Ziegen endet die thermoneutrale Zone bei 30 °C, wobei sie anfälliger für Hitzestress sind (Vgl. EFSA Journal, Welfare of small ruminants during transport, S. 47 und 69, https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7404, zuletzt aufgerufen am 13.01.2026).
Hausschweine	Laut des Gutachtens der EFSA zum Wohlergehen von Schweinen beim Transport von 2022 beginnt eine kritische Temperatur für Sauen bei 20-22 °C, bei Endmastschweinen 22-25 °C und bei Absatzferkeln (30 kg) bei 25-30 °C. Die EFSA empfiehlt explizit, dass die Temperatur diese Schwellenwerte nicht überschreiten sollte (Vgl. EFSA Journal, Welfare of pigs during transport, 2022, S. 51, https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7445, zuletzt aufgerufen am 13.01.2026).

Bei **Straßentransportmitteln** ist die Annahme einer Extremtemperatur ab einer Außentemperatur von 27 °C unter der Berücksichtigung der o.g. artspezifischen Eigenschaften gerechtfertigt, solange der Innenbereich des Transportmittels nicht klimatisiert werden kann. Bei der Verwendung von Straßentransportmitteln kann eine Abfertigung nur dann erfolgen, wenn der Organisator verlässlich darlegen kann, dass die Temperatur im Innenraum auch im Stehen (durch zusätzliche aktive Kühleinrichtungen) absenkbar ist und somit der im Anhang I Kapitel VI Nr. 3.1. der VO (EG) 1/2005 vorgegebene Temperaturbereich während der gesamten Beförderung der Tiere innerhalb des Transportmittels ununterbrochen eingehalten werden kann. Denn bei langen Beförderungen für o.g. Tiere bei Straßentransportmitteln gilt nach Anhang I, Kapitel VI, Nr. 3.1 VO (EG) 1/2005 zusätzlich, dass die Belüftungssysteme bei Straßentransportmitteln so konzipiert und konstruiert sein und so gewartet werden müssen, „dass zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung und unabhängig davon, ob das Transportmittel steht oder fährt, je nach Außentemperatur für alle Tiere innerhalb des Transportmittels Temperaturen in einem Bereich zwischen 5 °C und 30 °C, mit einer Toleranz von ± 5 °C, gehalten werden können." Die Toleranzgrenze von +/- 5 Grad Celsius im Innenbereich kann dabei nicht als Bezugsgröße in der Transportplanung herangezogen werden, da sie Konsequenz aus dem Umstand ist, dass die Sensoren keiner Eichpflicht unterliegen und eine Ungenauigkeit der Messungen nicht verhindert werden kann (nicht kalibrierte fahrzeugeigene Sensoren). Auch darf sie bezüglich der Vermeidung von Leiden keine falsche Sicherheit vermitteln, da die physiologischen Reaktionen auf Temperaturveränderungen nicht linear verlaufen, sodass die Extremtemperatur bei 27 °C beginnt. Nach Anhang I, Kapitel VI, Nr. 3.2 VO (EG) 1/2005 müssen Lüftungssysteme von Straßentransportmitteln „innerhalb des Laderaums eine gleichmäßige Luftzirkulation mit einer

Minimalluftrate von 60 m3/h/KN Nutzlast gewährleisten können. Sie müssen unabhängig vom Fahrzeugmotor mindestens vier Stunden lang funktionieren.".

Besteht im Transportmittel keine Klimatisierung oder sonstige Kühlungsanlage, so wirkt sich die Außentemperatur kausal auf die Innentemperatur aus. Dieses gilt auch dann, wenn das Transportmittel passiv über Luftströme aus dem Außenbereich reguliert werden soll. Aufgrund der Druckentwicklung während der Fahrzeit kann keine ausreichende Kühlung im gesamten Fahrzeug erzielt werden. Steht das Fahrzeug, so kann ebenso keine ausrechend ausgleichende Belüftung erfolgen, da kein entsprechender Luftstrom besteht, der die Luft austauschen könnte (Vgl. EFSA Journal, Welfare of cattle during transport, 2022, S. 46 ff., https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7442, zuletzt aufgerufen 13.01.2026). Die Temperatur im Innenbereich des Transportmittels kann nur dann extern zu der Temperatur im Außenbereich betrachtet werden, sofern eine Klimatisierung oder sonstige Kühlungsanlage vorhanden ist, die auch während der Ruhezeiten des Motors betrieben werden kann. Im Gegensatz zur Klimaanlage kann eine Reduktion der Innentemperatur gegenüber der Außentemperatur durch ein bloßes Belüftungssystem nicht erreicht werden. Ein abgeschlossenes System kann nur dann tierschutzgerecht sein, wenn Schadgase weiterhin austreten können.

Ist, insbesondere auf Grundlage von Erfahrungswerten, an der EU-Außengrenze mit besonders langen Standzeiten zu rechnen, sind diese zu berücksichtigen.

- Nach Feststellung der KOM dauert die Abfertigung an Drittlandgrenzen (bspw. in Kapikule, Republik Türkei) auch ohne Beanstandungen mindestens sechs Stunden. Die Verbindungsstelle für Tiertransporte sammelt diese Erfahrungswerte und stellt sie den Transport anmeldenden Behörden zur Verfügung.

Innerhalb dieser Maßgaben kann eine Entlastung der Tiere durch eine Reduktion der Beleg- bzw. Ladedichte entsprechend des Handbuchs für Tiertransporte erreicht werden.

5. Transportvorbereitung:
Umgang mit Veterinärbescheinigungen bei einer Einfuhr bzw. Durchfuhr

Ergänzend zum Handbuch Tiertransporte (dort Kapitel G Abfertigung von Drittlandtransporten, Erforderliche Maßnahmen der für die Abfertigung zuständigen Behörden, S. 55) gilt entsprechend dem Maßnahmenplan des BMLEH zur Verhinderung von Notfällen im EU-Außengrenzbereich im Umgang mit Veterinärbescheinigungen:

a. Keine Vornahme von nicht vorgesehenen Änderungen in Veterinärbescheinigungen/ Zusatzerklärungen

Es wird angewiesen, dass in Veterinärbescheinigungen und Zusatzerklärungen für Sendungen lebender Tiere inhaltliche Änderungen (wie händische Streichungen und Ergänzungen) nur vorgenommen werden, soweit die Dokumente dieses explizit vorsehen.

Fragen zu Veterinärbescheinigungen, auch tierseuchenrechtlicher Natur, sind an das Referat 64, MLEUV zu richten;

- Kontakt: Verbraucherschutz@MLEUV.Brandenburg.de

b. Einfordern einer Vorabbescheinigung durch die im Drittland zuständige Stelle für die Einfuhr bzw. Durchfuhr

Es wird angewiesen, dass der Tiertransport nur dann abgefertigt werden darf, wenn der Transportorganisator eine amtliche Vorabbestätigung der im Drittland für die Einfuhr bzw. Durchfuhr der Tiere zuständigen Stelle vorlegt, die nicht älter als 48 Stunden ist.

- Siehe dazu Mitteilungen des BMLEH (idR. übermittelt über das MLEUV)

Nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. a VO (EG) 1/2005 trägt der Organisator bei der Beförderung dafür Sorge, dass das Wohlbefinden der Tiere nicht durch eine unzulängliche Koordinierung der verschiedenen Beförderungsabschnitte beeinträchtigt wird und übermittelt nach Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1/2005 das Fahrtenbuch. Im Rahmen der amtlichen Kontrolle überprüft die Behörde das vom Organisator vorgelegte Fahrtenbuch auf Plausibilität.

Bestehen seitens der zuständigen Behörde ernsthafte Zweifel daran, dass die VO (EG) 1/2005 während des Transports eingehalten wird, kann sie den Organisator gemäß Anhang II Nr. 3 Buchst. b der VO (EG) 1/2005 anweisen weitere Beweise beizubringen. Die Vorlage einer Vorabbestätigung über die Annahme einer ordnungsgemäß ausgestellten Veterinärbescheinigung bei der Grenzkontrollstelle im Zielland ist ein tauglicher Beweis und eine erforderliche Vorkehrung des Organisators im oben genannten Sinne, da sie dazu dient nachzuweisen, dass die Tiere nicht dem Risiko einer Grenzabweisung bzw. Transportverzögerung an der Grenze ausgesetzt sind. Die Vorlage einer Vorabbestätigung kann zudem im Einzelfall nach § 16a Abs. 1 S. 1 TierSchG zur Verhütung künftiger Verstöße angeordnet werden, sofern die konkrete Gefahr eines Schadenseintritts vorliegt.

6. Transportvorbereitung:
Kontrolle des Vorhandenseins und der Tauglichkeit eines Notfallplans

Es wird angewiesen, dass im Rahmen der Plausibilitätsprüfung eine Risikoabwägung hinsichtlich des Einreiseerfolgs des Tiertransports in das Drittland durchzuführen ist. Bei der Risikoabwägung sind tatsächliche Erfahrungswerte und NGO-Berichte zu berücksichtigen. Dabei soll geprüft werden, ob der Notfallplan ausreichend Vorsorge dahingehend trifft, wie bei einer Versagung der Einfuhr in ein Drittland eine Verbringung der Tiere zurück in die EU erfolgen oder eine andere gleichwertige tierschutzgerechte Lösung erzielt werden soll.

Soweit der Notfallplan in für die neu angemeldete lange Beförderung gültiger und noch aktueller Fassung durch frühere Transporte vorliegt, kann die Behörde auf diesen zurückgreifen. Er sollte nicht älter als 1 Jahr sein.

Das Erfordernis die Tauglichkeit von Notfallplänen innerhalb der Plausibilitätskontrolle in den Fokus zu nehmen, resultiert aus den Gesamtschlussfolgerungen aus dem Bericht über das Audit in Deutschland 26.-30.06.2017 zur Bewertung des Tierschutzes während des Transports in Nicht-EU-Staaten (DG(SANTE)2017-6107), wonach bei Verzögerungen die Notfallpläne der Transportunternehmer keine ausreichende Sicherheit dafür bieten, dass die Bedürfnisse der Tiere

hinsichtlich Ruhezeiten, Futter und Wasser erfüllt werden, wenn der Transport an der Grenze blockiert wird, und dass diesen Tieren keine unnötigen Leiden zugefügt werden.

Jeder Tiertransport bedarf eines Notfallplans, der im Notfall Gefahren für die Tiere abwenden können soll. Gemäß dem Handbuch für Tiertransporte (dort Kapitel H Transportunfälle und Notfallpläne, H4 Notfallpläne, S. 69 f.) sind die Notfallpläne der Transportroute anzupassen und in der Plausibilitätsprüfung zu berücksichtigen. Die Notfallpläne sind entsprechend Art. 3 Buchst. a VO (EG) 1/2005 stets zu überprüfen. Hierzu gilt ergänzend:

Da die Tiere nicht ohne weiteres in die EU zurückdürfen, wenn der Grenzübertritt in ein Drittland misslingt, muss der Notfallplan auch für dieses Szenario ein Mindestmaß an Sicherheit für die Tiere bieten: die Meldeketten zwischen den Wirtschaftsbeteiligten und dem VLÜÄ müssen bestehen und die Wirtschaftsbeteiligten müssen im Notfall eine Struktur für die Versorgung der Tiere und eventuell erforderliche Nottötungen aufbauen können. Der Nachweis der Tauglichkeit des Notfallplans unterliegt der Beweislast der Wirtschaftsbeteiligten. In welcher Intensität der Nachweis dieser Strukturen erforderlich ist, hängt vom zu erwartenden Risiko im Außengrenzbereich ab.

Denn Ergebnis der o.g. Plausibilitätsprüfung muss u.a. sein, dass die Einreise der Tiere in das Drittland gewährleistet werden kann. Bei der Risikoabwägung hinsichtlich des Einreiseerfolgs sind tatsächliche Erfahrungswerte und NGO-Berichte zu berücksichtigen. Denn insbesondere dann, wenn die Einreise in das Drittland verweigert wird, kommen Notfallpläne zum Tragen. Die Einreisegarantie der Tiere ist wichtig, da ohne diese jeder Notfallplan obsolet sein kann. Dürfen die Tiere mangels Erfüllung der Einreisebestimmungen nicht in das Drittland eingeführt werden, so müssen sie im Grenzbereich des Drittlandes auf unbekannte Zeit verweilen. Denn ein Verbringen zurück in die EU ist nur dann ohne weiteres möglich, wenn es sich bei dem Drittland um ein gelistetes Land nach der seuchenschutzrechtlichen Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 handelt. Bei Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen ist nur die Schweiz als Drittland an der EU-Außengrenze gelistet, sodass eine Rückkehr aus allen anderen Drittländern der EU-Außengrenze davon abhängt, wie der Mitgliedstaat an der EU-Außengrenze sein Ermessen nach Art. 66 VO (EU) 2017/625 zum Verbringen der Tiere in die EU ausübt, der Mitgliedstaat einen tatsächlichen Rückführungswillen hat und ob eine verlässliche Kommunikationsstruktur des Bundes in das Drittland besteht, diese durch den Bund genutzt wird und eine Einigung zwischen der EU, dem Drittland, dem Mitgliedstaat an der EU-Außengrenze und dem Bund erzielt werden und ob die entschiedene Maßnahme durch den Organisator oder den Transportunternehmer durchgeführt werden kann. Da der Organisator und der Transportunternehmer nach Art. 3 VO (EG) 1/2005 während der gesamten Beförderung die Gewährleistungspflicht dafür tragen, Verletzungen und unnötige Leiden abzuwenden, trifft den Organisator und den Transportunternehmer eine Mitwirkungspflicht bei der Lösungsfindung. Diese Mitwirkungspflicht befindet sich ferner in Art. 5 Abs. 2 und Art. 5 Abs. 3 Buchst. b VO (EG) 1/2005, wonach der Organisator und der Transportunternehmer für Kontaktversuche während der Beförderung jederzeit verfügbar sein müssen.

Soll der Tiertransport aus einem nicht nach Art. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 gelisteten Drittland in die EU erfolgen, so verstößt der Tiertransport zunächst gegen Art. 1 Abs. 2 Buchst. d VO (EU) 2017/625. Gegen Art. 1 Abs. 2 der VO verstoßende Tiersendungen, die in die EU verbracht werden sollen, werden vom Mitgliedstaat an der EU-Außengrenze nach Art. 66 Abs. 1 VO (EU) 2017/625 in amtliche Verwahrung genommen, da ihnen der Eingang in die EU verwehrt wird. Dort werden sie unter in Quarantäne geeigneten Bedingungen untergestellt, betreut oder behandelt. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats kann nach Art. 66 Abs. 3 VO (EU) 2017/625 anordnen, dass die Tiersendung vernichtet, an einen Ort außerhalb der Union zurückgesendet oder einer Sonderbehandlung nach Art. 71 Abs. 1 und 2 der VO oder einer anderen Maßnahme

unterzieht, die erforderlich ist, um die Einhaltung der Vorschriften des Art. 1 Abs. 2 der VO zu gewährleisten, und die Sendung ggf. einer anderen als der ursprünglich geplanten Bestimmung zuführt. Nach Art. 71 Abs. 1 und 2 VO (EU) 2017/625 kann die genannte Sonderbehandlung u.a. in einer Dekontaminierung der Tiersendung bestehen. Die Sonderbehandlung hat nach Art. 71 Abs. 2 Buchst. a der VO (EU) 2017/625 zum Ziel, dass jedes Risiko für die Gesundheit von Menschen, Tieren, Pflanzen, Tierschutz und die Umwelt ausgeschlossen sind.

Hierzu ist insbesondere im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zu berücksichtigen:

- Plausibilität der Einhaltung der Einreisebedingungen des Drittlandes
- Nachweisbarkeit und Glaubhaftigkeit der Angaben der Wirtschaftsbeteiligten zur Einreise in das Drittland
- Bestand von Notfallkontakten der Wirtschaftsbeteiligten entlang der Beförderungsroute (z.B. Erreichbarkeit des Organisators und Transportunternehmers zur Entscheidungsfindung, Verfügbarkeit von Bolzenschussgeräten bzw. Werkzeugen zur Nottötung, Verfügbarkeit von Versorgungsstellen, Quarantänestationen etc.)
- Bestand einer zuverlässigen Kommunikationsstruktur zwischen dem Bund und dem Drittland
- Bestand eines offiziell bestätigten Ansprechpartners als National Contact Point der World Organisation for Animal Health (WOAH) für lange Beförderungen der Region Europa im Drittland
- Erfahrungsberichte und Feststellungen über das Verhalten der Länder an der EU-Außengrenze
- Möglichkeiten der Quarantäne im Mitgliedstaat an der EU-Außengrenze
- Vorhandensein von ausreichend Reinigungs- und Desinfektionsmitteln beim Tiertransport
- Vorhandensein einer Versorgungsstruktur bei längeren Wartezeiten im Grenzbereich

7. Transportvorbereitung:
Belehrung von Transportunternehmern und -organisatoren zur unverzüglichen Meldung von Problemen im EU-Außengrenzbereich bzw. auf dem Gebiet von Drittländern

Es wird angewiesen, dass die abfertigenden VLÜÄ die Transportunternehmer und Organisatoren über ihre Pflicht zu belehren, sie unverzüglich, spätestens binnen 24 Stunden, zu informieren, wenn es an der Grenze oder innerhalb eines Drittlands zu tierschutzrelevanten Problemen oder Vorfällen, die zu solchen Problemen führen können, kommt.

Nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1/2005 benennen Transportunternehmer „eine für den Transport verantwortliche natürliche Person und gewährleisten, dass Auskünfte über Planung, Durchführung und Abschluss des ihrer Kontrolle unterstehenden Beförderungsabschnitts jederzeit eingeholt werden können. „Nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. b VO (EG) 1/2005 tragen Organisatoren bei jeder Beförderung dafür Sorge, dass „eine natürliche Person dafür verantwortlich ist, der zuständigen Behörde jederzeit Auskünfte über Planung, Durchführung und Abschluss der Beförderung zu geben.". Um diesen Informationsfluss und die Kontrolltätigkeit iSd. Art. 21 Abs. 2 VO (EU) 2017/625 der zuständigen Behörde während der gesamten Beförderung absichern zu können, ist eine entsprechende, deklaratorische Belehrung iSd. § 1 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg), § 25 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zweckmäßig. Diese Informationspflicht muss insbesondere für Probleme und Notfälle gelten, die ein rasches Einschreiten erfordern, da das Gewährleistungsgebot für das Wohlergehen der Tiere für diese Situationen fortbesteht.

Die VLÜÄ leiten diese Informationen unverzüglich an die Verbindungsstelle für Tiertransporte **und** das MLEUV (dort Referat 63) weiter, damit diese ein Tätigwerden des Bundes veranlassen können.

- Verbindungsstelle für Tiertransporte; Kontakt: Tierschutz@LAVG.brandenburg.de
- Referat 63, MLEUV; Kontakt: Tierschutz-TAM@mleuv.brandenburg.de

8. Transportnachbereitung und Vorbereitung künftiger Plausibilitätsprüfungen: Anforderung und Prüfung der Fahrtenbuchrückläufer

a. Anforderung der Fahrtenbuchrückläufer und künftige Berücksichtigung

Es wird angewiesen, dass die Fahrtenbücher abgeschlossener Transporte für künftige Plausibilitätsprüfungen angefordert und geprüft werden.

Darüber hinaus dürfen neue Transporte auf der gleichen Route nur abgefertigt werden, wenn das Fahrtenbuch rechtzeitig übermittelt wurde und dessen Prüfung ohne Beanstandung verlaufen ist.

Nach § 11 Abs. 3 LOG iVm. § 1 Abs. 1, Abs. 3 S. 2 TierSchZV haben die VLÜÄ gegenüber dem MLEUV eine Auskunftspflicht.

Um eine Informationsgrundlage für zukünftige Plausibilitäts- und Zuverlässigkeitsprüfungen zu erlangen, soll die zuständige Behörde des Versandortes diese Kopie immer fordern und nach Wiedervorlage kontrollieren.

Der Prüfungsumfang nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b der VO (EU) 2017/625 umfasst die VO (EG) 1/2005. Nach Anhang II, Nr. 8 der VO (EG) 1/2005 bewahrt der Transportunternehmer eine Kopie des ausgefüllten Fahrtenbuches sowie ggf. den entsprechenden Kontrollbogen oder -ausdruck auf. Da sich der Geltungsbereich der VO (EG) 1/2005 auf die gesamte Beförderung auch im EU-Ausland erstreckt (Vgl. EuGH Urt. v. 23.4.2015 – C-424/13, BeckRS 2015, 80559, beck-online), ist das Fahrtenbuch auch im Geltungsbereich von Drittländern zu führen. Diese Dokumente werden der zuständigen Behörde, die das Transportunternehmen zugelassen hat, und auf Verlangen auch der zuständigen Behörde des Versandorts innerhalb eines Monats nach Ausfüllen des Fahrtenbuchs zugänglich gemacht und vom Transportunternehmer ab dem Tag ihrer Überprüfung mindestens drei Jahre lang aufbewahrt.

Der rechtzeitige Eingang der Fahrtenbuch-Rückläufer ist durch die zuständige Behörde zu kontrollieren, bei Unterlassen der Zusendung hat eine Aufforderung zu erfolgen.

Die mit Hilfe des Fahrtenbuchs und des Navigationssystems bei langen Beförderungen erstellten Aufzeichnungen sind von der abfertigenden Behörde im Nachgang stets mit den Angaben im Transportplan abzugleichen. Ergeben sich dabei Hinweise auf falsche Angaben im Transportplan, so muss dies in die Plausibilitätsprüfung der folgenden Transporte auf dieser Route einfließen.

Darüber hinaus dürfen neue Transporte auf der gleichen Route nur abgefertigt werden, wenn die genannten Unterlagen der zuständigen Behörde rechtzeitig für eine Prüfung vorliegen und diese Prüfung ohne Beanstandung verlaufen ist, um auch das Ergebnis vor der Abfertigung neuer Transporte mit zu berücksichtigen. Hierauf ist der Organisator hinzuweisen. Versäumnisse werden

in der Plausibilitätsprüfung und der Beurteilung der Bereitschaft des Organisators, geltendes Recht zu befolgen, berücksichtigt.

Sind verschiedene Behörden involviert, so hat zwischen den Behörden eine entsprechende Mitteilung zu erfolgen, um Zuwiderhandlungen ahnden zu können. Die Mitteilung umfasst alle maßgeblichen Daten und Unterlagen.

b. Anforderung der Original GPS-Daten und Prüfung der Fahrtenbuchrückläufer durch Daten der Navigations-, Sensor- und Temperaturerfassungssysteme bei Straßenbeförderungen

Es wird angewiesen, dass bei Straßenbeförderungen bei einem abgeschlossenen Transport die GPS-Daten angefordert und geordnet abgelegt und mit den Angaben des rückläufigen Fahrtenbuchs mit Daten der Navigations-, Sensor- und Temperaturerfassungssysteme retrospektiv vergleichend überprüft sowie für bei künftigen Plausibilitätsprüfungen berücksichtigt werden.

Der Prüfungsumfang nach Art. 21 Abs. 2 Buchst. b der VO (EU) 2017/625 umfasst die VO (EG) 1/2005. Nach Art. 6 Abs. 9 der VO (EG) 1/2005 setzen Transportunternehmer ein Navigationssystem ein. Sie bewahren die mit Hilfe dieses Navigationssystems erstellten Aufzeichnungen mindestens drei Jahre lang auf und stellen sie der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung.

Nach Anhang I, Kapitel VI, Nr. 4.1 VO (EG) 1/2005 müssen die Informationen mit den Angaben im Fahrtenbuch retrospektiv gleichwertig sein und es müssen Informationen über das Öffnen/Schließen der Ladebordwand aufgezeichnet und übermittelt werden können. Die Original-GPS-Daten (GPX-Dateien bzw. GPS Exchange Format) sind der zuständigen Behörde zu Verfügung zu stellen und nach Abschluss des Transportes von der abfertigenden Behörde geordnet zum Vorgang abzulegen, da der Rückläufer des Fahrtenbuchs möglicherweise erst nach Erlöschen des GPS-Zugangs in der Behörde eingeht. Dieses erfolgt, um zu verhindern, dass das Fahrtenbuch nicht retrospektiv mit GPS-Daten abgeglichen werden könnte.

Die Angaben des Fahrtenbuches müssen nach Beendigung des Transportes überprüft werden. Die Überprüfung erfolgt mit den tatsächlichen Angaben des Navigationssystems im Hinblick auf Transportwege, die angefahrenen Ruhe-, Umlade- und Ausgangsorte, die eingelegten Ruhepausen und Versorgungsintervalle sowie das Öffnen und Schließen der Ladeklappe als Hinweis auf eine mögliche Be- oder Entladung iVm. den aufgezeichneten Temperaturwerten. Dazu müssen die GPS-Daten und deren Aufzeichnungsfrequenz einen Rückschluss auf die Beförderungsroute, insbesondere durchgeführte Ruhe-, Umlade- und Ausgangszeiten, Ruhepausen, Versorgungsintervalle, Wartezeiten im Grenzbereich sowie den Verkehrsfluss zulassen (siehe auch Handbuch Tiertransporte, dort Kapitel G Abfertigung von Drittlandtransporten, Pflichten des Organisators, S. 54). Werden GPS-Daten wiederholt und auch auf Nachfrage nicht in einer Form zur Verfügung gestellt, die eine retrospektive Überprüfung des Fahrtenbuchs ermöglicht, kann sich dieses bei Verwendung derselben technischen Ausstattung bei gleichbleibender Beförderungsorganisation negativ auf die Plausibilitätsprüfung der bevorstehenden Beförderung auswirken. Die Beweislast für die Einhaltung der Vorschriften der VO (EG) 1/2005 liegt beim Organisator.

Insbesondere ist zu erheben und zu prüfen:

- Tatsächliche Standzeiten des Straßenbeförderungsmittels (Ziel: Identifizierung stauintensiver Beförderungsabschnitte, Wartezeiten im Grenzbereich),
- Einhaltung der geplanten Pausenintervalle (inkl. Abladung)
- Tatsächliche Gesamtdauer der Beförderungsroute
- Tatsächliche Temperaturverläufe während der Beförderung (inkl. Kontrolle von Temperaturüber- oder Unterschreitungen)

Außerkrafttreten, Inkrafttreten

Dieser Erlass tritt am Tag der Unterzeichnung in Kraft.

Gleichzeitig tritt der Erlass „Vollzug der VO (EG) Nr. 1/2005 im Zusammenhang mit der Abfertigung von langen, grenzüberschreitenden Beförderungen; Erlass des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) Az.: MDJ-V3-2345/5+4#3735/2021 vom 15.02.2021" außer Kraft.

Im Auftrag

gez. Dr. Koßmann
Referatsleitung Tierschutz und Tierarzneimittelüberwachung