SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS PAOLO MENGOZZI vom 28. Februar 2008 [1]

1. Mit dem vorliegenden Vorabentscheidungsersuchen möchte das vorlegende Gericht wissen, ob aufgrund der Verweisung der Verordnung Nr. 615/98 [2] auf die Richtlinie 91/628 [3] im Fall eines Tiertransports auf Roll-on-roll-off-Fähren in einen Drittstaat die spezielle Bestimmung von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs dieser Richtlinie über den Tiertransport mit Fähren, die zwei Punkte der Gemeinschaft miteinander verbinden, analog anzuwenden ist und wie diese Bestimmung auszulegen ist, insbesondere was die Notwendigkeit betrifft, nach 14 Stunden Seetransport eine Unterbrechung vorzusehen. Falls die Frage verneint wird, wird der Gerichtshof weiter ersucht, auszuführen, ob gemäß Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. a des Anhangs der Richtlinie nach dem Seetransport ein weiterer Transport auf der Straße von 29 Stunden beginnen darf, ohne dass es notwendig ist, das Entladen der Tiere und eine Ruhezeit für diese von mindestens 24 Stunden vorzusehen. Schließlich stellt das nationale Gericht eine Frage zum Ausfüllen des Transportplans nach Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d der Richtlinie und möchte insbesondere wissen, ob eine Vorabeintragung mit der Schreibmaschine ausreichend ist, die auf die Versorgung der Tiere hinweist, die an Bord der Fähre erfolgen muss.

I — Rechtlicher Rahmen

2. Nach Art. 13 Abs. 9 Unterabs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 805/68 des Rates vom 27. Juni 1968 über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch [4] in der durch die Verordnung Nr. 2634/97 [5] geänderten Fassung setzt die Gewährung von Erstattungen bei der Ausfuhr von lebenden Tieren die Einhaltung der Vorschriften des Gemeinschaftsrechts zum Wohlbefinden der Tiere, insbesondere zum Schutz der Tiere während des Transports, voraus. In Art. 33 Abs. 9 Unterabs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1254/1999 des Rates vom 17. Mai 1999 über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch [6], die ab 1. Januar 2000 die Verordnung Nr. 805/68 ersetzt, ist der genannte

1 — Originalsprache: Italienisch.

2 — Verordnung (EG) Nr. 615/98 der Kommission vom 18. März 1998 mit Durchführungsbestimmungen zur Ausfuhrerstattungsregelung in Bezug auf den Schutz lebender Rinder beim Transport (ABl. L 82, S. 19).

3 — 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), in der durch die Richtlinie 95/29/EG des Rates vom 29. Juni 1995 (ABl. L 148, S. 52) geänderten Fassung. Diese Richtlinie wurde durch die 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) aufgehoben. Art. 33 dieser Verordnung sieht die Aufhebung jedoch erst mit Wirkung vom 5. Januar 2007 vor.

4 — ABl. L 148, S. 24.

5 — Verordnung (EG) des Rates vom 18. Dezember 1997 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 805/68 über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch (ABl. L 356, S. 13).

6 — ABl. L 160, S. 21.

Art. 13 Abs. 9 Unterabs. 2 inhaltlich übernommen worden.

3. Die Durchführungsbestimmungen zur Verordnung Nr. 805/68 werden durch die Verordnung Nr. 615/98 festgelegt.

4. Art. 1 dieser Verordnung bestimmt, dass die Zahlung der Ausfuhrerstattungen für lebende Rinder insbesondere voraussetzt, dass während des Transports bis zur ersten Entladung der Tiere im Bestimmungsdrittland die Richtlinie 91/628 eingehalten wird.

5. Gemäß Art. 2 der Verordnung Nr. 615/98 ist eine Kontrolle der Tiere bei der Ausfuhr aus dem Gemeinschaftsgebiet durchzuführen. Art. 2 Abs. 3 bestimmt, dass ein von der zuständigen Behörde des Staates, aus dessen Gebiet die Tiere ausgeführt werden, beauftragter amtlicher Tierarzt überprüft und bescheinigt, ob a) die Tiere im Sinne der Richtlinie 91/628 transportfähig sind, b) das Transportmittel, mit dem die Tiere aus dem Gemeinschaftsgebiet verbracht werden, den Erfordernissen dieser Richtlinie gerecht wird und c) Vorkehrungen zur Betreuung der Tiere während des Transports gemäß dieser Richtlinie getroffen sind.

6. Die Richtlinie 91/628 legt die Kriterien fest, die die Mitgliedstaaten zum Schutz der Tiere beim Transport zu beachten haben.

7. Im Sinne der Richtlinie gilt als „Transport" jegliche Beförderung von Tieren mit einem Transportmittel, einschließlich Ver- und Entladen, und als „Ruhezeiten" ein ununterbrochener Zeitraum während der Verbringung, in dem die Tiere nicht in einem Transportmittel befördert werden.

8. Nach Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d der Richtlinie 91/628 tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass sich der Transportunternehmer vergewissert, dass auf dem Original des unter Buchst. b genannten Transportplans eingetragen wird, wann und wo die beförderten Tiere während der Fahrt gefüttert und getränkt wurden, und dass die Eintragungen von den mit dem Transport beauftragten Personen tatsächlich vorgenommen werden.

9. Kapitel VII (Abschnitt 48) des Anhangs dieser Richtlinie gibt die Zeitabstände für das Füttern und Tränken sowie die Fahrt- und Ruhezeiten an, die beim Transport von lebenden Tieren einzuhalten sind. Gemäß Abschnitt 48 Nr. 2 darf der Transport grundsätzlich nicht länger als acht Stunden dauern, es sei denn, dass das Transportmittel die Anforderungen nach Nr. 3 erfüllt. Für den Transport von Tieren der Gattung Rind stellen Abschnitt 48 Nr. 4 Buchst. d und Nr. 5 eine Regel auf (29-Stunden-Regel), wonach die Tiere nach einer Transportdauer von 14 Stunden eine mindestens einstündige Ruhe-

pause erhalten müssen, während der sie zu tränken und gegebenenfalls zu füttern sind; danach können sie für weitere 14 Stunden transportiert werden und müssen erneut entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten [7].

10. Abschnitt 48 Nr. 7 des Anhangs der Richtlinie sieht für den Transport auf dem Seeweg Folgendes vor:

„a) Übersteigt die maximale Transportdauer die in Nummer 2 vorgesehene maximale Transportdauer, so dürfen Tiere nicht auf dem Seeweg transportiert werden, es sei denn, die Anforderungen der Nummern 3 und 4, ausgenommen die Transportdauer und die Ruhezeitanforderungen, sind erfüllt.

b) Beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen zwei geografischen Punkten der Gemeinschaft mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, muss nach Entladen der Tiere im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe eine Ruhezeit von 12 Stunden eingelegt werden, es sei denn, die Dauer des Transports auf dem Seeweg entspricht den allgemeinen Regeln der Nummern 2 bis 4."

7 — In Wirklichkeit ist die „29-Stunden-Regel" eine ungenaue Auslegung von Abschnitt 48 Nr. 4 Buchst. d, der bestimmt, dass im Rahmen eines Transports mit einer Maximaldauer von 28 Stunden eine mindestens einstündige Pause eingelegt werden muss. Daraus folgt, dass die 29-Stunden-Regel nicht die maximale Transportzeit bestimmt, sondern die Mindestdauer der Verbringung.

II — Sachverhalt, Vorlagefragen und Verfahren vor dem Gerichtshof

11. Am 23. Oktober 2002 meldete Martin Schwaninger beim Zollamt Salzburg/Erstattungen die Ausfuhr von 33 Rindern nach Albanien an und beantragte hierfür die Zuerkennung einer Ausfuhrerstattung. Aus dem Vorlagebeschluss geht hervor, dass die fraglichen Tiere zunächst 14 Stunden auf der Straße von Österreich nach Triest (Italien) transportiert wurden, wo sie entladen wurden und eine Ruhezeit von 24 Stunden erhielten, um danach auf den Lastwagen geladen, der auf eine Roll-on-roll-off-Fähre verladen wurde, nach Albanien weiterbefördert zu werden. Der Fährtransport nach Durres (Albanien) dauerte 41 Stunden und 30 Minuten und wurde unmittelbar von einem Straßentransport von 4 Stunden und 30 Minuten nach Lushnja (Albanien) gefolgt, dem Bestimmungsort, wo die Tiere nach einer Reise von insgesamt 46 Stunden entladen wurden.

12. Das Zollamt Salzburg lehnte den von Martin Schwaninger gestellten Antrag auf Ausfuhrerstattung ab, da dieser den fraglichen Transport unter Verstoß gegen die gemeinschaftsrechtlichen Tierschutzvorschriften vorgenommen habe, insbesondere gegen die Vorschriften der Richtlinie 91/628 über die Zeitabstände für das Füttern und Tränken von Tieren beim Seetransport. Es stellte nämlich fest, dass auf dem vom Kläger vorgelegten Transportplan nicht eingetragen worden sei, in welchen Zeitabständen die Tiere während des Seetransports gefüttert und getränkt worden seien, und die mit

diesen Aufgaben betraute Person nicht angegeben worden sei, woraus es ableitete, dass die transportierten Tiere über einen Zeitraum von 46 Stunden weder gefüttert noch getränkt worden waren. Im Übrigen hielt es eine nachträglich vorgelegte eidesstattliche Erklärung des Fahrers mit Angaben zu Fütterungs- und Tränkungszeiten während des Fährtransports für bedeutungslos.

13. Gegen die ablehnende Entscheidung des Zollamts Salzburg richtete Martin Schwaninger eine Beschwerde an den Unabhängigen Finanzsenat, der Zweifel hinsichtlich der Auslegung des einschlägigen Gemeinschaftsrechts hegt und das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt hat:

1. Ist Art. 1 der Verordnung Nr. 615/98 dahin gehend zu verstehen, dass Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geografischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geografischen Punkt mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, analog anzuwenden ist?

2. Falls die erste Frage mit Ja beantwortet wird, stellt sich die Frage, ob Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 dahin gehend zu verstehen ist, dass bei einem Transport von Rindern die Dauer des Transports auf dem Seeweg der Regel der Nr. 4 Buchst. d nicht entspricht, wenn die Tiere nach einer Transportdauer von 14 Stunden keine mindestens einstündige Ruhepause erhalten?

3. Falls die erste Frage mit Nein beantwortet wird, stellt sich die Frage, ob die dann anzuwendende Bestimmung des Abschnitts 48 Nr. 7 Buchst. a des Anhangs der Richtlinie 91/628 dahin gehend zu verstehen ist, dass die Transportdauer auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geografischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geografischen Punkt mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, keine Rolle spielt, sofern die Tiere regelmäßig gefüttert und getränkt werden, und ob in einem solchen Fall nach dem Entladen des Lastwagens im Bestimmungshafen unmittelbar ein weiterer Straßentransportzeitraum von 29 Stunden beginnt?

4. Falls die dritte Frage bejaht wird, stellt sich die Frage, ob Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii erster Anstrich der Richtlinie 91/628 dahin gehend zu verstehen ist, dass die mit dem Transport beauftragten Personen auf dem Transportplan eintragen müssen, wann die beförderten Tiere während des Fährtransports gefüttert und getränkt wurden, und eine mit einer Schreibmaschine durchgeführte Vorabeintragung „Während der Fährzeit wird abends, morgens, mittags, abends, morgens gefüttert und getränkt“ den

Anforderungen der Richtlinie 91/628 nicht entspricht, mit der Rechtsfolge, dass die fehlenden Eintragungen über durchgeführte Versorgungshandlungen zum Verlust des Anspruchs auf Ausfuhrerstattung führen, sofern der erforderliche Nachweis nicht auf andere Art und Weise gelingt?

14. Nach Art. 23 der Satzung des Gerichtshofs haben schriftliche Erklärungen abgegeben Martin Schwaninger, die belgische und die österreichische Regierung und die Kommission. In der mündlichen Verhandlung waren Martin Schwaninger, die griechische Regierung und die Kommission vertreten.

III — Rechtliche Würdigung

A — *Zur ersten Frage*

15. Mit der ersten Frage ersucht das vorlegende Gericht den Gerichtshof, den Umfang der Verweisung der Verordnung Nr. 615/98 auf die Richtlinie 91/628 zu erläutern und insbesondere zu klären, ob aufgrund dieser Verweisung bei einem Fährtransport in einen Drittstaat die spezielle Bestimmung von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs dieser Richtlinie über den Tiertransport mit Fähren, die zwei geografische Punkte der Gemeinschaft im Linienverkehr miteinander verbinden, analog anzuwenden ist.

16. Vor der Erörterung dieser Frage halte ich es für angebracht, kurz den rechtlichen Rahmen, in den sich diese einfügt, mit einigen Präzisierungen in Erinnerung zu rufen.

17. Zunächst ist daran zu erinnern, dass Art. 1 der Verordnung Nr. 615/98 die Zahlung der Ausfuhrerstattungen davon abhängig macht, dass während des Transports der Tiere bis zu ihrer ersten Entladung im Bestimmungsdrittland die gemeinschaftlichen Regeln über den Tierschutz, insbesondere die Vorschriften der Richtlinie 91/628, von denen die Bestimmungen des Kapitels VII des Anhangs der Richtlinie betreffend die maximale Transportdauer und die während des Transports einzuhaltenden Ruhezeiten zu erwähnen sind, eingehalten werden.

18. Im Allgemeinen dürfen die Rinder acht Stunden transportiert werden, es sei denn, es werden einige Anforderungen in Bezug auf das Transportmittel — Abschnitt 48 Nr. 3 des Anhangs der Richtlinie — erfüllt, die eine artgerechte Behandlung der transportierten Tiere gewährleisten sollen, in welchem Fall sich die Verbringung über 29 Stunden erstrecken kann, unterbrochen von einer mindestens einstündigen Pause, in der die Tiere gefüttert und getränkt werden müssen.

19. Beim Transport auf dem Seeweg wird die maximale Transportdauer nach Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. a des Anhangs der Richtlinie mit acht Stunden festgelegt, es sei denn, dass das Transportmittel die Anforderungen nach Nr. 3 erfüllt, in welchem Fall die Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf die Fahrt- und Ruhezeiten nicht mehr erforderlich ist. Wenn aber der innergemeinschaftliche Transport auf dem Seeweg mit einer Roll-on-roll-off-Fähre durchgeführt wird, schreibt Nr. 7 Buchst. b eine Pause von 12 Stunden im Ankunftshafen vor, wenn die in den Nrn. 2 und 4 Buchst. d festgelegten Grenzen der Transportdauer überschritten wurden (8 bzw. 28 Stunden).

20. Das vorlegende Gericht ersucht den Gerichtshof nun, zu klären, unter welchen der beiden Tatbestände von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. a und b des Anhangs der Richtlinie 91/628 ein Transport fällt, der wie im vorliegenden Fall mit einem Lastwagen durchgeführt wird, der auf eine Fähre geladen wurde, die einen geografischen Punkt der Gemeinschaft mit einem Drittland verbindet. Das Gericht führt weiter aus, dass aufgrund des Wortlauts von Nr. 7 Buchst. b die Anwendung dieser Bestimmung auf andere Transporte als solche innerhalb der Gemeinschaft ausgeschlossen sein müsste, meint jedoch, dass der Geltungsbereich des fraglichen Artikels aufgrund der Verweisung der Verordnung Nr. 615/98 auf die Richtlinie 91/628, mit der die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie während des Transports der Tiere bis zu ihrer ersten Entladung im Bestimmungsdrittland verlangt wird, erweitert werden könne.

21. Meiner Meinung nach ist eine derartige Auslegung aus verschiedenen Gründen nicht zulässig.

22. Erstens kommt, wie die Kommission bemerkt hat, zu dem klaren Wortlaut von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628, der den Transport auf Fähren aus dem Gemeinschaftsgebiet hinaus vom Anwendungsbereich ausnimmt, der Umstand hinzu, dass es zwar richtig ist, dass Art. 1 der Verordnung Nr. 615/98 den Anwendungsbereich für die Zwecke der Ausfuhrerstattung insofern ausweitet, als die Vorschriften der Richtlinie 91/628 auch beim Transport von Tieren „bis zu ihrer ersten Entladung im Bestimmungsdrittland“ zu beachten sind, diese Verordnung jedoch keine speziellen Bestimmungen darüber enthält, wie die Vorschriften der Richtlinie, auch wenn sie sich auf den innergemeinschaftlichen Transport beziehen, im Geltungsbereich dieser Verordnung auf den Transport in Drittländer anzuwenden sind.

23. Obwohl die analoge Anwendung von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 auf den außergemeinschaftlichen Transport zur Erreichung des speziellen Zieles des Tierschutzes der Verordnung Nr. 615/98 beitragen würde, indem sowohl beim innergemeinschaftlichen als auch beim außergemeinschaftlichen Transport das gleiche Schutzniveau gewährleistet wäre, würde eine solche Erweiterung der Regelung jedoch die Zusammenarbeit mit den Drittländern voraussetzen, die sicherstellen müssten, dass in den Bestimmungshäfen die Einrichtungen und hygienischen Bedingungen vorzufinden sind, die nach den gemeinschaftlichen Tierschutzvorschriften erforderlich sind. Das ist mit dem Grundsatz der souveränen Gleichheit der Staaten, der den internationalen Beziehungen zugrunde liegt, unvereinbar.

24. Die vom vorlegenden Gericht erläuterte analoge Erweiterung erweist sich daher wegen des Gebots, die Grundsätze des Völkerrechts zu beachten, und insbesondere wegen der rechtlichen Unmöglichkeit, die Anwendung von Gemeinschaftsregelungen außerhalb des „Gemeinschaftsgebiets“ [8] durchzusetzen, als ausgeschlossen. Es ist nicht anzunehmen, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber, als er durch die Verweisung in Art. 1 der Verordnung Nr. 615/98 auf die Richtlinie 91/628 angeordnet hat, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie für die Zwecke der Ausfuhrerstattungen eingehalten werden müssen, diesen Grundsätzen zuwiderhandeln und sich über diese Unmöglichkeit hinwegsetzen wollte.

25. Die vom nationalen Gericht dargelegte Auslegung von Art. 1 der Verordnung Nr. 615/98 in Verbindung mit Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 ist daher auszuschließen, da sie dem im vorigen Absatz Ausgeführten widerspricht.

26. Außerdem erweist sich eine Erweiterung der speziellen Regelung von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 per Analogie angesichts des Umstands, dass es in der fraglichen Regelung im Fall eines Transports auf einer Roll-on-roll-off-Fähre in einen Drittstaat keine Lücke gibt, die zu schließen wäre, auch nicht als notwendig: In diesem Fall kommt nämlich die in Nr. 7 Buchst. a der genannten Bestimmung für den Transport auf dem Seeweg im Allgemeinen getroffene Regelung zur Anwendung. Denn der Transport eines Lastwagens auf einer Fähre bringt zwar Besonderheiten mit sich, ist aber weiterhin als Transport auf dem Seeweg einzuordnen, und dies wird nicht nur durch den Umstand bestätigt, dass Nr. 7 Buchst. b beim Transport durch Fähren vom „Transport auf dem Seeweg“ spricht, sondern und insbesondere auch durch die Tatsache, dass der Gesetzgeber in Kapitel I Nr. 26 des Anhangs der fraglichen Richtlinie bei der Festlegung der Transportmittel solche Arten von Fähren in den Kreis der Transportmittel *auf dem Seeweg* [9] aufgenommen hat und in Buchst. b genau für diese Art des Transports Folgendes vorgesehen hat: „i) Der Verschlag der Tiere muss in geeigneter Weise am Fahrzeug befestigt sein; das Fahrzeug und der Verschlag der Tiere müssen mit angemessenen Befestigungsvorrichtungen versehen sein, die eine feste Verzurrung auf dem Schiff gewährleisten. Auf dem Deck eines überdachten Roll-on-roll-off-Schiffes muss unter Berücksichtigung der Zahl der beförderten Fahrzeuge eine ausreichende Belüftung gewährleistet sein. Fahrzeuge, in denen Tiere transportiert werden, sollten, soweit dies möglich ist, nahe einer Frischluftzufuhr abgestellt werden; ii) der Verschlag der Tiere muss mit einer ausreichenden Anzahl von Öffnungen oder anderen Mitteln versehen sein, die unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Luftzufuhr in der Enge des Fahrzeug-Laderaums eines Schiffes begrenzt ist, eine ausreichende Belüftung sicherstellen. Der freie Raum innerhalb des Verschlags der Tiere und auf jeder seiner Ebenen muss eine ausreichende Belüftung über den Tieren auch dann gestatten, wenn diese sich in ihrer natürlichen, stehenden Haltung befinden; iii) in jedem Teil des Verschlags der Tiere ist ein direkter Zugang vorzusehen, damit die Tiere gegebenenfalls während der Fahrt versorgt, gefüttert und getränkt werden können.“ (Diese Voraussetzungen könnten nach den Angaben des

8 — Vgl. zum Grundsatz der Territorialität Urteil vom 27. September 1988, verbundene Rechtssachen 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 und 125 bis 129/85, Ahlström Osakeyhtiö/Kommission (Slg. 1988, 5193, Randnr. 18). Vgl. auch Urteil vom 24. November 1992, Poulsen und Diva Navigation Corp. (C-286/90, Slg. 1992, I-6019).

9 — Vgl. in diesem Sinne die Mitteilung der Kommission AGRI H4/MR D (2003) 18791 vom 22. Juli 2003.

Vorlagebeschlusses im vorliegenden Fall erfüllt sein, da auf S. 15 des Originaltextes festgestellt wird, dass das Fahrzeug, in dem die Tiere befördert wurden, die „zusätzlichen Anforderungen" von Abschnitt 48 Nr. 3 des Anhangs der Richtlinie 91/628 erfüllte.)

27. Das Fehlen einer Regelungslücke bestätigt außerdem die von mir dargelegte Lösung, da durch das Vorliegen einer anwendbaren Regelung auf Fälle wie den vorliegenden das Erreichen des Zieles des Schutzes von Tieren beim Transport sichergestellt und daher, im Gegensatz zu den Ausführungen der belgischen Regierung, verhindert wird, dass die praktische Wirksamkeit der Verweisung von Art. 1 der Verordnung Nr. 615/98 [10] auf die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie 91/628 beeinträchtigt wird.

28. Auf der Grundlage dieser Überlegungen schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die erste Vorlagefrage zu antworten, dass die in Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 speziell für den Fährtransport im direkten Linienverkehr zwischen zwei Punkten der Gemeinschaft getroffene Regelung auf den Tiertransport in ein Drittland an Bord einer Roll-on-roll-off-Fähre nicht analog anzuwenden ist.

10 — Zur Notwendigkeit, die gemeinschaftlichen Bestimmungen in einer Weise auszulegen, die ihre praktische Wirksamkeit bewahrt, vgl. u. a. Urteile vom 24. Februar 2000, Kommission/Frankreich (C-434/97, Slg. 2000, I-1129, Randnr. 21), und vom 4. Oktober 2001, Kommission/Italien (C-403/99, Slg. 2001, I-6883, Randnr. 28).

B — *Zur zweiten Frage*

29. In Anbetracht dieser Antwort auf die erste Frage brauchte man die zweite Vorlagefrage nicht mehr zu beantworten, mit der das vorlegende Gericht danach fragt, wie Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie auf den Transport auf dem Seeweg an einen Bestimmungsort außerhalb der Gemeinschaft mit einer Roll-on-roll-off-Fähre anzuwenden ist.

30. Ich werde diese Frage trotzdem für den Fall prüfen, dass der Gerichtshof der Ansicht ist, dass Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b auf den außergemeinschaftlichen Transport auf dem Seeweg mit einer Fähre anzuwenden ist.

31. Das vorlegende Gericht möchte insbesondere wissen, ob nach Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b und Nr. 4 Buchst. d, auf die Nr. 7 Buchst. b verweist, bei einer Überfahrt von 29 Stunden auf einer Roll-on-roll-off-Fähre eine einstündige Ruhepause nach den ersten 14 Stunden des Transports eingehalten werden muss.

32. Ich meine, dass diese Frage zu verneinen ist.

33. Neben den praktischen Schwierigkeiten, die sich ergeben, wenn eine Fähre in einem Hafen oder in dessen Nähe anlegen muss, um den Tieren eine Ruhezeit zu gönnen, sind bei der Auslegung dieser Regelung die mit ihr verfolgten Ziele zu berücksichtigen, insbesondere die Hauptfunktion der mindestens einstündigen Ruhepause nach Abschnitt 48 Nr. 4 des Anhangs der Richtlinie, auf die in Nr. 7 dieses Kapitels verwiesen wird, und das daraus folgende Fehlen einer tatsächlichen Notwendigkeit dieser Art der Ruhepause im Rahmen eines Transports auf dem Seeweg mit einer Fähre.

34. Der Zweck dieser mindestens einstündigen Ruhepause ist es, dem Transportunternehmen die notwendige Betreuung der Tiere in hygienischer Hinsicht sowie das Füttern und Tränken zu ermöglichen. Es ist nun offensichtlich, dass es beim Straßentransport zur Ausführung solcher Tätigkeiten notwendig ist, das Fahrzeug anzuhalten, was für einen Fährtransport nicht gilt, bei dem die Tiere, wie in Nr. 26 beschrieben, auch während des Transports gefüttert und getränkt werden können und müssen. Im Übrigen kommt es für die Tiere beim Fährtransport, auch wenn sie sich im Lastwagen befinden, vermutlich nicht zu den für den Straßentransport typischen Stößen und Erschütterungen, und sie werden folglich auch unter diesem Gesichtspunkt unter besseren Bedingungen befördert, was die streitige einstündige Ruhepause überflüssig macht.

35. Für den Fall, dass mein Antwortvorschlag zur ersten Frage nicht geteilt wird, schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die zweite Frage zu antworten, dass für Tiere, die in einem auf eine Fähre geladenen Lastwagen transportiert werden, der die Anforderungen von Kapitel I Abschnitt 26 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 erfüllt, die mindestens einstündige Ruhepause nach einer Fahrtdauer von 14 Stunden nicht gilt.

C — *Zur dritten Frage*

36. Die in Nr. 26 erfolgte Einstufung des fraglichen Transports als Transport auf dem Seeweg bringt mit sich, dass, soweit für diese Art des Transports nichts speziell vorgesehen ist, die allgemeinen Vorschriften des Anhangs der Richtlinie 91/628 für den Transport auf dem Seeweg gelten.

37. Daraus folgt, dass vor allem zu klären ist, ob im vorliegenden Fall Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 zur Anwendung hätte kommen müssen: „Beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen zwei geografischen Punkten der Gemeinschaft mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, muss nach Entladen der Tiere im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe eine Ruhezeit von zwölf Stunden eingelegt werden, es sei denn, die Dauer des Transports auf dem Seeweg entspricht den allgemeinen Regeln der Nummern 2 bis 4.“

38. Aus den Akten geht in keiner Weise hervor, dass die Zeiten des Seetransports nicht in den Transportplan eingetragen worden wären, den die mit dem Transport beauftragten Personen nach Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 91/628 — nach Kontrolle — von den zuständigen Behörden der von einem Mitgliedstaat genehmigten Grenzkontrollstelle oder des von ihm bezeichneten Ausgangsortes mit einem Sichtvermerk versehen lassen …, nachdem die Tiere von der zuständigen Veterinärbehörde in geeigneter Weise auf ihre Tauglichkeit zur weiteren Verbringung kontrolliert wurden".

39. Daher kann man vernünftigerweise annehmen, dass Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung kommt, sondern nur Buchst. a: „Übersteigt die maximale Transportdauer [acht Stunden], so dürfen Tiere nicht auf dem Seeweg transportiert werden, es sei denn, die Anforderungen der Nummern 3 und 4, ausgenommen die Transportdauer- und die Ruhezeitanforderungen, sind erfüllt."

40. Bei einem Fährtransport zwischen dem Hafen eines Mitgliedstaats und dem eines Drittstaats kann die Anwendung von Kapitel VII Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b zumindest auf der Grundlage einer Auslegung nach ihrem Wortlaut und der Ausführungen in Nr. 26 nur bedeuten, dass eine Ruhezeit von 12 Stunden nach der Ankunft der mit der Fähre transportierten Tiere im Bestimmungshafen ausgeschlossen wird und die Möglichkeit besteht, unmittelbar einen weiteren Straßentransportzeitraum von 28 [11] Stunden zu beginnen, wenn drei Umstände vorliegen: Zunächst muss der mit einer Fähre durchgeführte Seetransport Teil des allgemeinen Fahrtplans und im Transportplan enthalten sein, sodann muss die Fähre den Anforderungen der Nr. 3 genügen, was nach den Angaben auf Seite 15 des Originaltextes des Vorlagebeschlusses im vorliegenden Fall gegeben ist, und schließlich müssen die nach Kapitel I Abschnitt 26 Buchst. b Ziff. i, ii und iii des Anhangs der Richtlinie 91/628 ausdrücklich vorgeschriebenen Maßnahmen, die oben in Nr. 26 angegeben wurden, getroffen worden sein (was sich, wie bereits ausgeführt, nicht ausschließen lässt, da die Fähre die Anforderungen von Art. 3 erfüllt).

41. Es ist möglich, die Notwendigkeit dieser Ruhezeit auf der Grundlage eines solchen interpretativen Ansatzes auszuschließen, falls man neben der bereits im Vorlagebeschluss bestätigten Angabe die anderen beiden im vorstehenden Absatz angeführten Umstände annehmen kann.

42. Im Vorlagebeschluss werden jedoch Zweifel in Bezug auf die Möglichkeit zum Ausdruck gebracht, diesem Ansatz im vorliegenden Fall zu folgen, obwohl dieser den Transport von Tieren in ein Drittland betrifft,

11 — Im Gegensatz dazu kann man die Ruhezeit von 12 Stunden im Fall eines Fährtransports, der Häfen von zwei Mitgliedstaaten verbindet, nicht *a priori* ausschließen, da, auch wenn diese Ruhezeit eine Zusammenarbeit mit den Behörden des Ankunftshafens erfordert, diese — von den Behörden eines Drittstaats nicht geschuldete — Zusammenarbeit von denen der Mitgliedstaaten sehr wohl geschuldet wird. Daher müssen die Rinder, wenn der Transport auf dem Seeweg mit diesem Mittel die in Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b vorgesehene Dauer überschreitet, nach der Ankunft im Hafen eines Mitgliedstaats eine solche Ruhezeit erhalten. Wenn aber die Transportdauer diese Dauer nicht überschreitet, muss den Rindern diese Ruhezeit nicht gewährt werden, und der Transport kann unmittelbar wieder aufgenommen werden.

und eine Fährüberfahrt von 41 Stunden von einem Straßentransport von etwa 5 Stunden gefolgt wird, was insgesamt zu einer Transportdauer von 46 Stunden führt.

43. Nach dem Vorlagebeschluss rühren die Zweifel des vorlegenden Gerichts daher, dass das Ergebnis, das sich aus einer grammatischen Auslegung der fraglichen Bestimmungen ergeben könnte, bedeuten würde, dass es für einen Fährtransport von Tieren zwischen einem Hafen der Gemeinschaft und einem Hafen eines Drittlands keine zeitliche Beschränkung gäbe, auch wenn er deutlich über 46 Stunden dauern und sich über mehrere Tage erstrecken würde — ein Ergebnis, das dem der fraglichen Regelung innewohnenden Ziel des Tierschutzes nicht entspräche.

44. Diese teleologischen Bedenken sind zu berücksichtigen. Dabei sind zu beachten: a) der Einwand, den das vorlegende Gericht gegen die Argumentation des Finanzgerichts Hamburg vorbringt, das diesem Ansatz in einem Urteil vom 2. Februar 2006 gefolgt sei, und b) die angeführte Ansicht, dass bei einem Transport zwischen einem in der Gemeinschaft und einem in einem Drittland gelegenen geografischen Punkt ein Transport wie der in Rede stehende theoretisch keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen würde.

45. Was die vom vorlegenden Gericht beanstandete Argumentation betrifft, geht diese dahin, dass „die Transportdauer der Tiere auf der Fähre zweifellos als Ruhezeit zu bewerten [sei]“ [12]. Dieses Argument hat nach Auffassung des vorlegenden Gerichts keinen Bestand, denn nach der Definition in Art. 2 Abs. 2 Buchst. h der Richtlinie 91/628 seien „Ruhezeiten“ „ein ununterbrochener Zeitraum während der Verbringung, in dem die Tiere nicht in einem Transportmittel befördert werden“.

46. Dieser Einwand kann nicht entscheidend sein, da sich sagen lässt, dass das Finanzgericht Hamburg, wenn es die Transportdauer von Tieren in Fahrzeugen, die auf eine Fähre geladen werden, als „Ruhezeiten“ qualifiziert hat, als solche auch die Transportdauer von Tieren beurteilt hätte, die unmittelbar auf Schiffe geladen werden, die eigens für den Tiertransport bestimmt sind (ein Zeitraum, der auf die Dauer eines Transports, der zuerst auf dem Meer und dann auf dem Land stattfindet, sicherlich nicht anzurechnen ist). Es ist daher festzustellen, dass es mit der Verwendung des streitigen Ausdrucks sagen wollte, dass die Dauer der ersten Transportart hinsichtlich ihrer Wirkung als einer Ruhezeit *gleichgestellt* betrachtet werden müsse, ganz so wie es auch die Dauer der zweiten Transportart beurteilt hätte. Eben das hat die Kommission in ihren Erklärungen vor dem Gerichtshof getan, indem sie vorgetragen hat, dass der Transport von Fahrzeugen, die auf eine Fähre geladen werden, weder als Transport noch als Ruhezeit im Sinne der Definition der Richtlinie 91/628 angesehen werden könne.

12 — Mit dieser Haltung — erläutert das vorlegende Gericht — habe sich das Finanzgericht Hamburg gegen den österreichischen Verwaltungsgerichtshof gestellt, der mit Erkenntnis vom 30. Juni 2005 festgestellt habe, dass eine Ausnahme von der Regelung der Ruhezeiten von 12 Stunden nur vorliegen könne, wenn der Fährtransport 14 Stunden nicht überschritten habe.

47. Die Ansicht, dass bei einem Transport von einem geografischen Punkt in der Gemeinschaft an einen solchen in einem Drittland ein Transport wie der in Rede stehende theoretisch keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen würde, weist von vornherein einen ersten Schwachpunkt auf, der darin liegt, dass das vorlegende Gericht, sich widersprechend, den Gerichtshof um die Klärung der Frage ersucht, ob, wenn die Dauer des Transports mit Fahrzeugen, die auf Fährschiffe verladen werden, keine Rolle spielt, nach der Entladung des Lastwagens in einem Hafen eines Drittlands unmittelbar ein weiterer Straßentransportzeitraum von 28 Stunden beginnt (damit räumt es offensichtlich ein, dass eine Beschränkung der Dauer des Transports besteht, auch wenn dieser auf dem Landweg in ein Drittland erfolgt).

48. Zu diesem Schwachpunkt kommt aber noch ein entscheidenderer Punkt hinzu: Auch wenn die Richtlinie nichts in Bezug auf den Transport bestimmt, der auf der Straße in das Hoheitsgebiet eines Drittlands gelangen soll, legt der allgemeine Geist der Regelung es nahe, dass die Mindestdauer der Verbringung von 29 Stunden auch in Bezug auf einen solchen Transport gelten muss. Wäre dies nicht so, würde der allgemeine Zweck der fraglichen Regelung, der Tierschutz, konterkariert.

49. Daraus folgt, dass bei einer Neutralisierung der Dauer eines Tiertransports, der mit Fahrzeugen durchgeführt wurde, die auf eine Fähre geladen wurden, wenn die oben in den Nrn. 39 bis 41 angeführten Anforderungen erfüllt sind, keine Gefahr besteht, dass sich der Transport dieser Tiere, der unmittelbar auf dem Land fortgesetzt wird, ununterbrochen über mehrere Tage erstrecken kann, denn dieser Transport darf jedenfalls nur 14 Stunden dauern, da nach diesem Zeitraum eine mindestens einstündige Ruhepause einzulegen ist.

50. Das eben Gesagte steht nicht im Gegensatz zu den Ausführungen in den Nrn. 23 und 24 in Bezug auf die Schwierigkeit, die sich aus einer Auslegung von Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der Richtlinie 91/628 ergeben könnte, die ein Transportunternehmen, das Tiere befördert, die in einem Fahrzeug auf eine Fähre geladen werden, verpflichten würde, die Tiere im Bestimmungshafen eines Drittlands für eine Ruhezeit von 12 Stunden zu entladen, da dies eine Zusammenarbeit der Behörden dieses Landes erfordern und bei Fehlen einer solchen Zusammenarbeit daran scheitern würde, dass die Durchführung von Gemeinschaftsregeln außerhalb des „Gemeinschaftsgebiets“ nicht möglich ist.

51. Die in Abschnitt 48 Nr. 4 Buchst. d vorgesehene mindestens einstündige Ruhepause würde nämlich keine Zusammenarbeit der Behörden dieses Drittlands erfordern, da, wie oben in Nr. 46 ausgeführt, Art. 2 Nr. 2 Buchst. h der Richtlinie 91/628 Ruhezeiten definiert als „ein ununterbrochener Zeitraum während der Verbringung, in dem die Tiere nicht in einem Transportmittel befördert werden“. Das bedeutet, dass eine Ruhepause für die Tiere keine Entladung impliziert.

52. Ich schlage daher vor, dass der Gerichtshof auf die dritte Frage antwortet,

dass bei einem Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem in der Gemeinschaft und einem in einem Drittland gelegenen geografischen Punkt mit einem Fahrzeug, das ohne Entladen der Tiere auf die Fähre verladen wird, die Dauer dieses Transports keine Rolle spielt, sofern die Tiere regelmäßig gefüttert und getränkt werden, mit der Folge, dass bei Erfüllung dieser Voraussetzungen nach dem Entladen des Lastwagens im Bestimmungshafen unmittelbar ein neuer Straßentransportzeitraum von 28 Stunden beginnen kann.

D — *Zur vierten Frage*

53. Mit der vierten Frage möchte das vorlegende Gericht zum einen wissen, „ob Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii erster Anstrich der Richtlinie 91/628 dahin gehend zu verstehen ist, dass die mit dem Transport beauftragten Personen auf dem Transportplan eintragen müssen, wann die beförderten Tiere während des Fährtransports gefüttert und getränkt wurden“, und zum anderen, ob „eine mit einer Schreibmaschine durchgeführte Vorabeintragung“, dass während der Fährzeit „abends, morgens, mittags, abends, morgens gefüttert und getränkt“ wird, den Anforderungen der Richtlinie 91/628 nicht entspricht, mit der Rechtsfolge, „dass die fehlenden Eintragungen über durchgeführte Versorgungshandlungen zum Verlust des Anspruchs auf Ausfuhrerstattung führen, sofern der erforderliche Nachweis nicht auf andere Art und Weise gelingt“.

54. Aus der logischen Reihenfolge der beiden Teilfragen des vorlegenden Gerichts ergibt sich eindeutig, dass die Frage im Kern dahin geht, ob das Gesamtverhalten des Transportunternehmens mit der Richtlinie — und nicht nur mit der speziellen Bestimmung, die Gegenstand der ersten Teilfrage ist — vereinbar ist; dieses Verhalten besteht nicht nur darin, systematisch mit einer Schreibmaschine Vorabeintragungen auf dem Transportplan vorzunehmen, sondern auch a) im späteren Anbringen der Unterschrift auf dem Transportplan, mit der der Transportunternehmer am Ende des Transports bestätigt, die Tiere tatsächlich zu jedem vorgesehenen Zeitpunkt und auf die vorgeschriebene Weise, wie im Transportplan angegeben, betreut zu haben, und b) in einer eidesstattlichen Erklärung in diesem Sinne, die, wie sich aus Seite 3 des Vorlagebeschlusses ergibt, von der mit dem Transport betrauten Person vorgelegt und vom Zollamt Salzburg/Erstattungen als bedeutungslos qualifiziert wurde.

55. Um diese Frage, verstanden in dem im vorstehenden Absatz dargelegten Sinn, angemessen zu beantworten, ist Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii der Richtlinie 91/628 im Licht des zweiten Gedankenstrichs von Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii und von Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. f der Richtlinie auszulegen.

56. Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii der Richtlinie 91/628 bestimmt, dass der Transportunternehmer sich vergewissert, dass die mit dem Transport beauftragten Personen „auf dem Transportplan eintragen, wann und wo die beförderten Tiere während der Fahrt gefüttert und getränkt *wurden*“; der erste

Gedankenstrich der Ziff. i dieses Buchstabens sieht vor, dass das Original des Transportplans „von den entsprechenden Personen zu gegebener Zeit ordnungsgemäß *ausgefüllt* und *vervollständigt* wird“ [13].

57. Die Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens hat in ihren schriftlichen Erklärungen vor dem Gerichtshof betont, dass die fragliche Bestimmung zwischen „ausgefüllt“ und „vervollständigt“ unterscheide und dass die beiden Formalitäten, und folglich auch jede von ihnen, nach der Bestimmung zu „gegebener Zeit“ erfolgen müssten.

58. Aus Nr. 5.2 des Vorlagebeschlusses, wonach der Transportunternehmer am Ende des Transports durch die Unterzeichnung des Transportplans bestätigt hat, dass er die Tätigkeiten zur Betreuung der Tiere im jeweils vorausgeplanten Moment ausgeführt hatte, meint die Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens folgern zu können, dass die maschinenschriftliche Vorabeintragung der Zeitpunkte, zu denen die Tiere gefüttert und getränkt werden mussten, in den Transportplan dem geforderten Ausfüllen entspreche, während die nachträgliche Unterschrift dem geforderten Vervollständigen entspreche. Sie meint offensichtlich, dass die durch die Unterschrift erfolgte Vervollständigung die in der Richtlinie vorgesehenen Anforderungen dadurch erfüllt, dass diese Unterschrift auf den vorab mit der Schreibmaschine geschriebenen Transportplan bezogen ist. Der Grund dafür ist: a) Die Präzisierung, dass die fraglichen Aufgaben „abends, morgens, mittags, abends, morgens“ ausgeführt werden müssen, mit der Wiederholung der Ausdrücke „abends, morgens“, konnte — statt als allgemeiner Hinweis — zu Recht so verstanden werden, dass sie sich auf die verschiedenen und datierbaren Zeitpunkte der konkret auszuführenden Fahrt bezog, die, wie sich aus den Akten ergibt, 41,5 Stunden gedauert hat und daher außer „abends, morgens, mittags“ eben noch „abends“ und „morgens“ umfasst hat; und b) das im Transportplan genau beschriebene Programm konnte eine Schritt für Schritt vorgenommene Konkretisierung seiner Einhaltung überflüssig und das Ende des Transports zum „gegebenen“ Zeitpunkt für die Vervollständigung der in den Transportplan aufzunehmenden Bestätigung mit der endgültigen Unterschrift machen. Offensichtlich, weil sie die vorstehend dargelegte Ansicht vertritt, beruft sich die Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens in ihren schriftlichen Erklärungen nicht auf die Beweiskraft, die der eidesstattlichen Erklärung zukommen könnte, die sie nach Nr. 3 des Vorlagebeschlusses dem Zollamt Salzburg/Erstattungen nachträglich vergeblich vorgelegt hat.

59. Die Art und Weise, wie die Beschwerdeführerin des Ausgangsverfahrens die Vorschriften von Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii der Richtlinie 91/628 erfüllt haben will, entspricht sicherlich nicht genau dem Inhalt der Ziff. ii, wonach der Transportunternehmer sich vergewissern muss, dass „die mit dem Transport beauftragten Personen auf dem Transportplan eintragen, wann und wo die beförderten Tiere während der Fahrt gefüttert und getränkt wurden“: Daher kann (abgesehen von dem Umstand, dass es nicht einfach ist, bei einem Transport auf dem Seeweg anzugeben, „wo“ die Aufgaben erfüllt wurden) die Methode, der die beauftragte Person, wie man annehmen kann, folgen

13 — Hervorhebung nur hier.

wollte, nicht als geeignet für die Angabe angesehen werden, wann das Füttern und Tränken jeweils stattgefunden hat.

60. Wenn man jedoch, wie oben in Nr. 55 ausgeführt, die Erwägungen des Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii der Richtlinie 91/628 und des zweiten Gedankenstrichs dieses Buchst. d mit Buchst. f dieser Nr. 2 ergänzt, kann aus dieser nicht genauen Entsprechung nicht abgeleitet werden, wie es das Zollamt Salzburg/Erstattungen nach den Angaben des Vorlagebeschlusses (in Nr. 3) gemacht haben soll, dass die Tiere 46 Stunden lang nicht gefüttert und getränkt wurden und dass der Ausführer daher den Anspruch auf die Ausfuhrerstattung verliert.

61. Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. f Ziff. ii der Richtlinie 91/628, der im Rahmen einer systematischen Auslegung der gesamten Nr. 2 natürlich heranzuziehen ist, bestimmt, dass „der Transportunternehmer … nachweist, dass Vorkehrungen getroffen wurden, damit das Füttern und Tränken der Tiere während der Verbringung selbst dann sichergestellt ist, wenn … der Transportplan geändert … wird".

62. Damit hat der Gemeinschaftsgesetzgeber ein unmissverständliches Zeichen gesetzt, dass er der Art und Weise, wie nach Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii der Richtlinie 91/628 nachgewiesen werden soll, dass das Füttern und das Tränken regelmäßig stattgefunden haben, keinen absoluten Wert beimessen wollte. Der konkrete Nachweis, dass das „Füttern und Tränken der Tiere während der Verbringung" sichergestellt ist, bildet aus der Sicht des Gemeinschaftsgesetzgebers den wesentlichen Punkt, und dieser Nachweis ist vom Transportunternehmer zu erbringen.

63. Der nicht punktgenauen Einhaltung von Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii der Richtlinie 91/628 absoluten Wert beizumessen, wie es das Zollamt Salzburg/Erstattungen tut, entspräche im Übrigen nicht der Vorgehensweise — Berücksichtigung aller den vorliegenden Fall betreffenden Tatsachen, einschließlich der vom Ausführer angeführten —, der nach dem Urteil des Gerichtshofs Viamex Agrar und Zuchtvieh-Kontor GmbH (ZVK) [14] in Bezug auf den Zweck und die Anwendung der Verweisung der Art. 1 und 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 615/98 auf die Richtlinie 91/628 zu folgen ist.

64. In den nationalen Verfahren, die zur Anrufung des Gerichtshofs in diesen Sachen geführt haben, wurde vor dem Hintergrund der Grundsätze der Rechtssicherheit und der Verhältnismäßigkeit die Frage der Gültigkeit dieser Verweisung in Bezug auf den Umstand aufgeworfen, dass sowohl die eine als auch die andere Bestimmung a) für die Zahlung der Ausfuhrerstattungen für lebende Tiere der Gattung Rind voraussetzt, dass während des Transports der Tiere bis zu ihrer ersten Entladung im Bestimmungsdrittland die Richtlinie 91/628 eingehalten wird, und b) so verstanden wird, dass die Ausfuhrerstattungen auch ausgeschlossen sind, wenn nur eine der Vorschriften verletzt wird.

14 — Urteil vom 17. Januar 2008, verbundene Rechtssachen C-37/06 und C-58/06 (Slg. 2008, I-69).

65. Der Gerichtshof hat auf die ihm vorgelegten Fragen zunächst geantwortet, dass „die … allgemeine Verweisung in der Verordnung Nr. 615/98 auf die Richtlinie 91/628 die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie zum Wohlbefinden lebender Tiere, insbesondere zum Schutz der Tiere beim Transport, gewährleisten soll“ [15]: Daraus hat er abgeleitet, dass die fragliche Verweisung nicht für ungültig erklärt werden kann, da sie nicht so verstanden werden kann, als erfasse sie alle Bestimmungen der Richtlinie 91/628, insbesondere diejenigen, die mit dem Hauptziel der Richtlinie nicht im Zusammenhang stehen [16]. Nach einer Beschreibung der üblichen Funktionsweise des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes („Wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, ist die am wenigsten belastende zu wählen; ferner müssen die dadurch bedingten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen“ [17]) hat er festgestellt, dass dieser Grundsatz von den zuständigen nationalen Behörden bei der Durchführung der Verordnung Nr. 615/98 beachtet werden muss [18].

66. Es ist klar, welchen Weg der Gerichtshof den nationalen Gerichten bei der Auslegung und Durchführung der Bestimmungen weist, die die Regeln über die Erstattung mit den Bestimmungen zum Schutz der Rinder beim Transport verknüpfen. Er orientiert sich an den beiden folgenden Kriterien:

1. Die Bestimmungen der Richtlinie, die miteinander und mit der Gesamtheit der Bestimmungen des Rechtsaktes, in dem sie enthalten sind, eine Einheit bilden sollen, sind so auszulegen, dass jeder von ihnen und der Verweisung der Verordnung Nr. 615/98 auf sie eine unterschiedliche Bedeutung zugeschrieben wird, je nachdem, ob ihr unmittelbares Ziel das Erreichen des Hauptziels der Richtlinie ist oder ob sie insoweit eine reine Hilfsfunktion hat.

2. Bei der Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie ist aus mehreren Möglichkeiten dafür diejenige auszuwählen, die gewährleistet, dass die eventuell dadurch bedingten Nachteile in Bezug auf das angestrebte Ziel des Tierschutzes nicht unverhältnismäßig sind.

67. Es besteht kein Zweifel daran, dass die Ausführungen in den Nrn. 62 bis 64 den Kriterien entsprechen, die nach dem in den Nrn. 63 bis 66 behandelten Urteil des Gerichtshofs zu befolgen sind.

15 — Ebd., Randnr. 29.
16 — Ebd.
17 — Ebd., Randnr. 35.
18 — Ebd., Randnr. 46.

IV — Ergebnis

68. Im Licht der dargelegten normativen Gegebenheiten und der Überlegungen zu ihrer Auslegung, die durch eine Prüfung der Merkmale des vorliegenden Falls und durch die Kriterien, die in dem in den Nrn. 63 bis 66 behandelten Urteil des Gerichtshofs aufgestellt wurden, nahegelegt werden, schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die vom Unabhängigen Finanzsenat zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen wie folgt zu antworten:

1. Die in Abschnitt 48 Nr. 7 Buchst. b des Anhangs der 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 speziell für den Fährtransport im direkten Linienverkehr zwischen zwei Punkten der Gemeinschaft getroffene Regelung ist auf den Transport von Tieren an Bord einer Roll-on-roll-off-Fähre in Drittländer nicht analog anzuwenden.

2. Bei einem Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem in der Gemeinschaft und einem in einem Drittland gelegenen geografischen Punkt mit einem Fahrzeug, das ohne Entladen der Tiere auf eine Fähre verladen wird, spielt die Dauer dieses Transports keine Rolle, sofern die Tiere regelmäßig gefüttert und getränkt werden, mit der Folge, dass bei Erfüllung dieser Voraussetzungen nach dem Entladen des Lastwagens im Bestimmungshafen unmittelbar ein neuer Straßentransportzeitraum von 28 Stunden beginnen kann.

3. Art. 5 Teil A Nr. 2 Buchst. d Ziff. ii erster Gedankenstrich der Richtlinie 91/628 stellt keine absolute Verpflichtung für das mit einem Transport auf dem Seeweg betraute Personal, auf dem Transportplan die genauen Zeitpunkte einzutragen,

zu denen die transportierten Tiere gefüttert und getränkt wurden, als wesentliche Bedingung für den Erhalt der Ausfuhrerstattung auf.

4. Eine mit der Schreibmaschine vorgenommene Vorabeintragung, wonach die Tiere während des Transports zu Zeiten gefüttert und getränkt werden, die hinreichend bestimmbaren Abschnitten des Transports entsprechen, kann den Anforderungen der Richtlinie 91/628 genügen, sofern nachgewiesen wird, dass diese Aufgaben zu diesen Zeitpunkten erfüllt wurden.

Es ist Sache des nationalen Gerichts, zu beurteilen, ob die vom Ausführer vorgelegten Beweise ausreichen, wobei gegebenenfalls neben dem Transportplan auch Beweise wie eine eidesstattliche Erklärung, die nach Beendigung der Verbringung abgegeben wurde, zu berücksichtigen sind.