



Beilagen: laut Beilagenverzeichnis

Vorabentscheidungsverfahren

Der Zoll-Senat 3 (K) des Unabhängigen Finanzsenates hat durch den Vorsitzenden Dr. A und die weiteren Mitglieder Mag. B und C in der Rechtssache der beschwerdeführenden Partei D, vertreten durch PNHR Dr. Pelka & Kollegen, Rechtsanwälte, Ballindamm 13, 20095 Hamburg, Deutschland, aufgrund der Beschwerde vom 9. September 2005 gegen die Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Salzburg/Erstattungen vom 9. August 2005, Zl. 610/00000/2/2002, betreffend Ausfuhrerstattung am 4. Mai 2006 folgenden

Beschluss

gefasst:

- 1. Das Verfahren wird ausgesetzt.**
- 2. Dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften werden gemäß Artikel 234 EG-Vertrag folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:**

2.1. Ist Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 615/98 der Kommission vom 18. März 1998 dahingehend zu verstehen, dass Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geographischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geographischen Punkt mit

Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, analog anzuwenden ist?

- 2.2. Falls die erste Frage mit ja beantwortet wird stellt sich die Frage, ob Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG dahingehend zu verstehen ist, dass bei einem Transport von Rindern die Dauer des Transports auf dem Seeweg der Regel der Nummer 4 Buchstabe d) nicht entspricht, wenn die Tiere nach einer Transportdauer von 14 Stunden keine mindestens einstündige Ruhepause erhalten?
- 2.3. Falls die erste Frage mit nein beantwortet wird stellt sich die Frage, ob die dann anzuwendende Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG dahingehend zu verstehen ist, dass die Transportdauer auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geographischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geographischen 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 Straßen-Transportzeitraum von 29 Stunden beginnt?
- 2.4. Falls die dritte Frage (Punkt 2.3.) bejaht wird stellt sich die Frage, ob Artikel 5 Punkt A Nummer 2 Buchstabe d) Unterbuchstabe ii) erster Anstrich der Richtlinie 91/628/EWG dahingehend 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 Vorabintragung "Während der Fährzeit wird abends, morgens, mittags, abends, morgens gefüttert und getränkt" den Anforderungen der Richtlinie 91/628/EWG 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.

3. Anlassverfahren

Am 23. Oktober 2002 meldete der Beschwerdeführer 33 reinrassige Zuchtrinder der Marktordnungs-Warenlistennummer 0102 1010 9120 zur Ausfuhr aus der Gemeinschaft an und beantragte in der Ausfuhranmeldung gleichzeitig die Zuerkennung einer Ausfuhrerstattung. Die Tiere wurden anschließend über einen Zeitraum von 14 Stunden

auf der Straße von Österreich nach Italien transportiert und im Hafen von Triest entladen. Dort erfolgte die weitere Versorgung (füttern, tränken und ruhen) in einem Stall. Nach der neuerlichen Beladung des Lastkraftwagens mit den Tieren, wurde dieser auf eine so genannte Ro-Ro-Fähre verladen. Der Fährtransport von Triest nach Durres in Albanien dauerte 41 Stunden und 30 Minuten. Insgesamt 46 Stunden nach der Wiederbeladung in Triest erreichte der Tiertransport den albanischen Bestimmungsort Lushnja.

Die österreichische Zahlstelle, das Zollamt Salzburg/Erstattungen, verweigerte die Zahlung der beantragten Ausfuhrerstattung, weil im vorgelegten Transportplan von der mit dem Transport beauftragten Person keine Eintragungen über das Tränken und Füttern der Tiere während des Fährtransports gemacht wurden. Nach Ansicht der Zahlstelle ist davon auszugehen, dass die Tiere über einen Zeitraum von 46 Stunden weder gefüttert noch getränkt wurden. Eine nachträglich vorgelegte eidesstattliche Erklärung des Fahrers, in der die im Transportplan fehlenden Zeiten über die Fütterungen und Tränkungen während des Fährtransportes enthalten sind, qualifizierte die Zahlstelle als bedeutungslos.

Nach erfolglosem Verlauf des erstinstanzlichen Rechtsmittelverfahrens reichte der Beschwerdeführer, vertreten durch eine Anwaltskanzlei, mit Schreiben vom 9. September 2005 eine Beschwerde ein. Der Unabhängige Finanzsenat ist in zweiter Instanz zuständig, darüber zu entscheiden.

Die erste Instanz setzte sich im bisherigen Verfahren ausschließlich mit der Frage von fehlenden Eintragungen im Transportplan auseinander und verweigerte aus diesem Grund die Zahlung der Ausfuhrerstattung. Für den Unabhängigen Finanzsenat ergeben sich im verfahrensgegenständlichen Fall allerdings noch weitere Streitpunkte, die gemäß Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 615/98 den Verlust des Anspruchs auf Ausfuhrerstattung bewirken können. Es stellt sich nämlich die grundsätzliche Frage, ob die Dauer des Fährtransportes - 41 Stunden und 30 Minuten - der höchstzulässigen Transportzeit nach der Richtlinie 91/628/EWG entspricht und welche Auswirkungen die nicht eingehaltene Ruhepause nach einer Transportdauer von höchstens 14 Stunden auf die rechtliche Beurteilung des verfahrensgegenständlichen Transportvorgangs hat.

4. Anzuwendendes Recht:

4.1. Artikel 33 Absatz 9 der Verordnung (EG) Nr. 1254/1999 des Rates über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch (ABl. Nr. L 160 vom 26. Juni 1999, S 21; im Folgenden: Verordnung (EG) Nr. 1254/99):

...

(9) Die Erstattung wird gezahlt, sobald nachgewiesen ist, dass

- es sich um Erzeugnisse mit Ursprung in der Gemeinschaft handelt;
- die Erzeugnisse aus der Gemeinschaft ausgeführt worden sind;
- im Fall einer differenzierten Erstattung die Erzeugnisse die in der Lizenz angegebene Zielbestimmung oder eine andere Zielbestimmung erreicht haben, für die eine Erstattung unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe b) festgesetzt worden war. Nach dem Verfahren des Artikels 43 können Ausnahmen von dieser Regel gewährt werden, sofern Bedingungen festgelegt werden, die gleichwertige Garantien bieten.

Darüber hinaus wird die Zahlung der Ausfuhrerstattung für lebende Tiere von der Einhaltung der gemeinschaftlichen Tierschutzvorschriften und insbesondere der Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport abhängig gemacht.

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

4.2.1. Artikel 1

Geltungsbereich

Für die Anwendung von Artikel 13 Absatz 9 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 805/68 setzt die Zahlung der Ausfuhrerstattungen für lebende Rinder des KN-Codes 0102 (nachstehend "Tiere" genannt) voraus, dass während des Transports der Tiere bis zu ihrer ersten Entladung im Bestimmungsdrittland Folgendes eingehalten wird:

- die Richtlinie 91/628/EWG und
- die vorliegende Verordnung.

[Anmerkung des Senates: Artikel 13 Absatz 9 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 805/68 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2634/97 (ABl. Nr. L 356 vom 31. Dezember 1997, S 13) entspricht Artikel 33 Absatz 9 der Verordnung (EG) Nr. 1254/1999]

4.2.2. Artikel 5 Absatz 3

Die Ausfuhrerstattung wird nicht gezahlt für Tiere, die während des Transports verendet sind, oder bei denen die zuständige Behörde aufgrund der Unterlagen nach Absatz 2, der Berichte über die Kontrolle nach Artikel 4 und/oder sonstiger Informationen über die Einhaltung von Artikel 1 zu dem Schluss gelangt, dass die

Richtlinie über den Schutz von Tieren beim Transport nicht eingehalten worden ist.

4.3. Richtlinie 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. Nr. L 340 vom 11. Dezember 1991, S 17; im Folgenden: Richtlinie 91/628/EWG):

4.3.1. Artikel 1 Absatz 1

Diese Richtlinie findet Anwendung auf den Transport von

a) Einhufern und Tieren der Gattung Rind

...

4.3.2. Artikel 2 Absatz 2

Ferner gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) ...

b) "Transport": jegliche Beförderung von Tieren mit einem Transportmittel, einschließlich Ver- und Entladen;

c) "Aufenthaltort": ein Ort, an dem die Verbringung zum Ruhen, Füttern oder Tränken der Tiere unterbrochen wird;

d) ...

e) "Versandort": unbeschadet des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe b) der Ort, an dem ein Tier erstmals auf ein Transportmittel verladen wird, sowie alle Orte, an denen die Tiere entladen und 24 Stunden lang untergebracht, getränkt, gefüttert und gegebenenfalls behandelt werden, ausgenommen ein Aufenthalts- oder Umladeort.

...

f) "Bestimmungsort": der Ort, an dem ein Tier endgültig von einem Transportmittel entladen wird, ausgenommen ein Aufenthalts- oder Umladeort;

g) "Verbringung": der Transport vom Versandort zum Bestimmungsort.

h) „Ruhezeiten“: ein ununterbrochener Zeitraum während der Verbringung, in dem die Tiere nicht in einem Transportmittel befördert werden;

i) „Transportunternehmer“: jede natürliche oder juristische Person, die Tiertransporte durchführt

— für eigene Rechnung oder

— für Rechnung eines Dritten oder

— indem sie einem Dritten ein Transportmittel zum Tiertransport zur Verfügung stellt, wobei es sich um gewerbsmäßige Transporte zu Erwerbszwecken handeln

muss.

[Anmerkung des Senates: Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben h) und i) in der Fassung der Richtlinie 95/29/EG des Rates vom 29. Juni 1995 zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG (ABl. Nr. L 148 vom 30. Juni 1995, S 52)]

4.3.3. Artikel 3 Absatz 1

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass

- a) für die Beförderung von Tieren in, nach und aus einem Mitgliedstaat die Bestimmungen dieser Richtlinie und der Anhänge wie folgt Anwendung finden:
— für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) genannten Tiere die Bestimmungen von Kapitel I des Anhangs;
— ...

4.3.4. Artikel 5

A) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass

...

2. der Transportunternehmer

a) ...

b) für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) genannten Tiere, die für den Handel zwischen Mitgliedstaaten oder für die Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind, bei einer längeren Transportdauer als acht Stunden einen Transportplan nach dem Modell in Kapitel VIII des Anhangs festlegt, der der Gesundheitsbescheinigung während der Verbringung beigelegt wird und in dem auch etwaige Aufenthalts- und Umladeorte aufgeführt sind.

Im Einklang mit Buchstabe c) wird ein einziger Transportplan erstellt, der die gesamte Verbringungsdauer abdeckt;

c) der zuständigen Behörde den unter Buchstabe b) genannten Transportplan vorlegt, damit diese die Gesundheitsbescheinigung ausstellen kann; im Anschluss daran ist der Transportplan mit der (den) Nummer(n) der Bescheinigung(en) sowie dem Stempel des Tierarztes am Versandort zu versehen; der Tierarzt meldet das Vorliegen des Transportplans im übrigen über ANIMO;

d) sich vergewissert,

i) dass das Original des unter Buchstabe b) genannten Transportplans
— von den entsprechenden Personen zu gegebener Zeit ordnungsgemäß
ausgefüllt und vervollständigt wird;
— der während der gesamten Dauer des Transports mitgeführten
Gesundheitsbescheinigung beigelegt wird;

ii) dass die mit dem Transport beauftragten Personen
— auf dem Transportplan eintragen, wann und wo die beförderten Tiere während
der Fahrt gefüttert und getränkt wurden;
— bei Ausfuhren von Tieren in Drittländer, wenn die Transportzeit im Gebiet der
Gemeinschaft acht Stunden überschreitet, diesen Transportplan — nach Kontrolle
— von den zuständigen Behörden der von einem Mitgliedstaat genehmigten
Grenzkontrollstelle oder des von ihm bezeichneten Ausgangsortes mit einem
Sichtvermerk versehen lassen (Stempel und Unterschrift), nachdem die Tiere von
der zuständigen Veterinärbehörde in geeigneter Weise auf ihre Tauglichkeit zur
weiteren Verbringung kontrolliert wurden.

Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass die Kosten dieser
Veterinärkontrolle zu Lasten des Unternehmens gehen, das die Tiere ausführt;
— den Transportplan bei der Rückkehr der zuständigen Behörde am Ursprungsort
vorlegen.

Wenn bei der Ausfuhr von Tieren in Drittländer auf dem Seeweg die Transportzeit
acht Stunden überschreitet, gelten die gleichen Bestimmungen;

e) während eines von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraums eine
Zweitausfertigung des unter Buchstabe b) genannten Transportplans aufbewahrt,
die der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Überprüfung vorzulegen ist;

f) bei Transporten über Entfernungen, für deren Zurücklegung die Bestimmungen
des Kapitels VII Nummer 4 eingehalten werden müssen, entsprechend den
beförderten Tierarten nachweist, dass Vorkehrungen getroffen wurden, damit das
Füttern und Tränken der Tiere während der Verbringung selbst dann
sichergestellt ist, wenn aus nicht beeinflussbaren Gründen der Transportplan
geändert
oder die Verbringung unterbrochen wird;

g) sich vergewissert, dass die Tiere unverzüglich an ihren Bestimmungsort

gebracht werden;

h) sich unbeschadet der Beachtung des Kapitels III des Anhangs vergewissert, dass Tiere der nicht in Kapitel VII des Anhangs genannten Arten während des Transports in angemessener Weise und in angemessenen Zeitabständen getränkt und gefüttert werden;

4.3.5. Kapitel I des Anhangs zur RL 91/628/EWG

Einhufer und Tiere der Gattung Rind, Schaf, Ziege und Schwein, die als Haustiere gehalten werden

A. Allgemeine Bestimmungen

...

2. d) Während des Transports müssen die Tiere mit Wasser und geeignetem Futter versorgt werden, und zwar in den zu diesem Zweck in Kapitel VII festgelegten Zeitabständen

4.3.6. Kapitel VII des Anhangs der RL 91/628/EWG

48. Zeitabstände für das Tränken und Füttern sowie Fahrt- und Ruhezeiten

...

4. Die Zeitabstände für das Tränken und Füttern sowie Fahrt- und Ruhezeiten sind bei Verwendung eines unter Nummer 3 genannten Fahrzeugs die folgenden:

....

d) Alle anderen unter Nummer 1 genannten Tiere müssen nach einer Transportdauer von 14 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann der Transport für weitere 14 Stunden fortgesetzt werden.

5. Nach der festgesetzten Transportdauer müssen die Tiere entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten.

7. 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 geographischen 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.

8. Die Transportzeiten gemäß den Nummern 3, 4 und 7 Buchstabe b) dürfen
— insbesondere unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsortes
— im Interesse der Tiere um zwei Stunden verlängert werden.

5. Vorbringen des Beschwerdeführers ...

5.1. ... zur Überschreitung der zulässigen Höchsttransportzeiten.

Zunächst weist der Beschwerdeführer auf die unterschiedliche Entscheidungspraxis des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 30. Juni 2005, ZI. 2004/16/0086) und des deutschen Finanzgerichtes Hamburg (Gerichtsbescheid vom 2. Februar 2006, IV 103/05) hin. Er sieht dadurch die uneinheitliche Anwendung von Gemeinschaftsrecht verwirklicht. Der Beschwerdeführer schließt sich in der Beschwerdeschrift der Argumentation des deutschen Finanzgerichts vollinhaltlich an. Im Wesentlichen bewertet das Finanzgericht Hamburg die Dauer des Fährtransports als Ruhezeit, mit der Konsequenz, dass seiner Ansicht nach lediglich der Straßentransport den Anforderungen an die zulässigen Höchsttransportzeiten zu genügen hat. Gestützt wird diese Rechtsansicht auf die beiden Bestimmungen des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) und Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG, die nach Ansicht des Finanzgerichts zueinander nicht im Verhältnis der Exklusivität stehen.

5.2. ... zu den notwendigen Eintragungen in einem Tiertransportplan

Der Beschwerdeführer geht davon aus, dass nach der Richtlinie 91/628/EWG nicht erforderlich ist, das Füttern und Tränken der Tiere unmittelbar bei oder nach seiner Durchführung auf dem Transportplan zu vermerken. Dies habe "zu gegebener Zeit" zu erfolgen und zudem erlaube Artikel 5 Punkt A Nummer 2 Buchstabe d) Unterbuchstabe i) erster Anstrich der Richtlinie 91/628/EWG, dass der Transportplan " vervollständigt wird". Weiters meint er, die mit einer Schreibmaschine (Anmerkung des Senates: vor Transportbeginn) durchgeführte Eintragung über die Fütterung und das Tränken der Tiere würde den Anforderungen des Artikels 5 Punkt A Nummer 2

Buchstabe d) Unterbuchstabe ii) erster Anstrich der Richtlinie 91/628/EWG genügen. Durch die Unterschrift des Transporteurs werde die Durchführung der vorab eingetragenen Versorgungshandlungen bestätigt. Schließlich handle es sich bei den erwähnten Verpflichtungen um eine bloße administrative Nebenpflicht, deren Verletzung allein ohnehin nicht zur Versagung der bzw. Rückforderung von Ausfuhrerstattungen berechtige; dies würde dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz widersprechen.

6. Rechtliche Würdigung des vorliegenden Gerichts:

6.1. Einleitung

Dem Unabhängigen Finanzsenat erscheint die Beantwortung der Zweifelsfragen zur Berechnung der zulässigen Höchsttransportzeit von Rindern im kombinierten Verkehr Straße/Fähre vorrangig, weil sich dann in weiterer Folge die Frage nach den erstattungsrechtlichen Auswirkungen von fehlenden Eintragungen im Transportplan unter Umständen nicht mehr stellt.

6.2. Anzuwendende Norm und Frage der Berechnung der zulässigen Höchsttransportzeiten.

6.2.1. Zur ersten Vorlagefrage

Im verfahrensgegenständlichen Fall wurden die Tiere unter Beachtung der tierschutzrechtlichen Bestimmungen der Gemeinschaft auf der Straße von Österreich nach Italien verbracht. Nach einer mehr als 24-stündigen Ruhezeit (Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 5 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG) begann in Triest mit dem Verladen der Tiere auf den Lastwagen ein neues Transportintervall im Sinne von Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 4 Buchstabe d) *leg cit.* Der genaue Zeitpunkt der Wiederverladung ist zwar aus dem Transportplan nicht ersichtlich, allerdings ist die Auffahrt auf die Fähre, am 25. Oktober 2002 um 16:30 Uhr, dokumentiert. Am 27. Oktober 2002 erreichte die Fähre um 10:00 Uhr den Bestimmungshafen Durres in Albanien. Am selben Tag kam der Lastwagen um 14:30 Uhr im Bestimmungsort Lushnja an. Unbestritten ist, dass die Tiere von der Verladung in Triest bis zur Ankunft am Bestimmungsort insgesamt 46 Stunden durchgehend auf dem Lastwagen verbrachten. Zur Frage, ob dies nach der Richtlinie 91/628/EWG zulässig ist, gibt es verschiedene Rechtsansichten. Die uneinheitlichen Standpunkte ergeben sich zum einen aus der unterschiedlichen Bewertung des Zeitabschnittes, den der mit

den Tieren beladene Lastwagen auf der Fähre verweilt, entweder als Transportzeit, als Ruhezeit oder als "Neutralzeit". Zum anderen ist fraglich, ob im Fährverkehr zwischen einem geographischen Punkt in der Gemeinschaft und einem geographischen Punkt im Drittland die Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG anzuwenden ist oder ob Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG analog zur Anwendung kommt.

Die Kommission vertrat in einer Mitteilung an das österreichische Bundesministerium für Finanzen [AGRI H.4/MR D(2003) 18791] folgenden Standpunkt:

"1. Anwendbarkeit von Kapitel VII Ziffer 48 Punkt 7.b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG in Fällen, in denen der Versandort und/oder der Bestimmungsort sich außerhalb der Gemeinschaft befinden.

Darin ist beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen zwei geographischen Punkten der Gemeinschaft für auf Ferry Boats beförderte Tiere eine Ruhezeit von zwölf Stunden nach Entladen im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe vorgesehen. Diese Regelung ist klar und eindeutig. Es scheint vor allem, dass der Gesetzgeber beabsichtigt hat, ihre Anwendung klar auf Orte innerhalb der Gemeinschaft zu beschränken.

2. Berechnung der maximalen Transportzeit auf Ferry Boats.

Kapitel VII Ziffer 48 Punkt 7.a) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG ist auf Ferry Boats anwendbar, da es sich dabei um Transporte auf dem Seeweg handelt. Nach dieser Bestimmung dürfen Tiere nicht auf dem Seeweg transportiert werden, wenn die maximale Transportdauer acht Stunden übersteigt, es sei denn, die Anforderungen der Nummern 3 und 4, ausgenommen die Transportdauer- und die Ruhezeitanforderungen, sind erfüllt. Daher gelten die Bestimmungen in Bezug auf die Transportdauer und die Ruhezeiten nicht für Transporte auf dem Seeweg. Ein weiterer Zeitraum von 29 Stunden beginnt nach Entladen des Lastwagens im Bestimmungshafen."

Nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates ergibt sich aus dem Gesamtzusammenhang der im Anlassverfahren anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen nicht zwangsläufig eine Unanwendbarkeit der Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG für Transporte auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen

einem geographischen Punkt in der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geographischen Punkt. Die Grundverordnung über die Marktorganisation für Rindfleisch, die Verordnung (EG) Nr. 1254/99, nennt in Artikel 33 Absatz 9 allgemein die Einhaltung der gemeinschaftlichen Tierschutzvorschriften, insbesondere der Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport, als Voraussetzung für die Zahlung der Ausfuhrerstattung. Zweifelsfrei ist damit die Verordnung (EG) Nr. 615/98 genauso gemeint, wie die Richtlinie 91/628/EWG. Zudem verweist die Verordnung (EG) Nr. 615/98 in Artikel 1, gestützt auf die Grundverordnung über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch, auf die Richtlinie 91/628/EWG. Durch die hier angewendete Rechtstechnik der (dynamischen) Verweisung wird der Inhalt der Richtlinie 91/628/EWG in vollem Umfang zum Inhalt der Verordnung (EG) Nr. 615/98. Der Grund, warum in Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG von "zwei geographischen Punkten in der Gemeinschaft" gesprochen wird, liegt wohl in der Rechtsnatur einer Richtlinie, die gemäß Artikel 249 EGV grundsätzlich an Mitgliedstaaten gerichtet ist, die diese dann innerstaatlich umzusetzen haben. Die Verordnung (EG) Nr. 615/98 hat den Zweck, Durchführungsbestimmungen zur Ausfuhrerstattungsregelung in Bezug auf den Schutz lebender Rinder beim Transport zu erlassen, und verknüpft dabei die Zahlung von Ausfuhrerstattungen mit tierschutzrechtlichen Aspekten. Unter Beachtung der ratio legis der Verordnung (EG) Nr. 615/98 erscheint es dem Unabhängigen Finanzsenat zwingend, die Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG im Anlassfall, einem Roll-on/Roll-off-Fährtransport von Triest, einem geographischen Punkt der Gemeinschaft, nach Durres in Albanien, also einem geographischen Punkt im Drittland, analog anzuwenden.

Der Tierschutz ist auch Normzweck der Richtlinie 91/628/EWG. Würde man die Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG im Falle eines Drittlandsbezugs nicht analog anwenden, würde das zu einer unterschiedlichen Auswirkung auf die aus der Richtlinie resultierenden schutzwürdigen Interessen von Tieren führen. Tiere, die mit einer Fähre von einem geographischen Punkt der Gemeinschaft zu einem anderen geographischen Punkt der Gemeinschaft transportiert werden, unterliegen zweifelsfrei Transportzeitbeschränkungen und müssten gegebenenfalls im Bestimmungshafen eine 12-stündige Ruhezeit einlegen, während Tiere, die auf dieselbe Transportart von einem geographischen Punkt der Gemeinschaft ins

Drittland transportiert werden, keiner Transportzeitbeschränkung unterliegen würden. Zudem soll nach Ansicht der Kommission im zuletzt genannten Fall nach dem Entladen im Bestimmungshafen ein neues, im Höchstfall 29 Stunden dauerndes Transportintervall beginnen. Diese Ungleichbehandlung ist nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates nicht argumentierbar und entspricht wohl auch nicht den Intentionen des Gesetzgebers.

Der Unabhängige Finanzsenat sieht in den Bestimmungen des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) und Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG zwei strikt zu trennende Normen, die zueinander im Exklusivitätsverhältnis stehen (andere Meinung: Finanzgericht Hamburg). Nummer 7 Buchstabe a) behandelt generell den Transport auf dem Seeweg, während Nummer 7 Buchstabe b) einen Spezialfall von einem Transport auf dem Seeweg, den "Transport ... mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden", regelt. Die Transportzeiten spielen beim Fährtransport der Nummer 7 Buchstabe b) deswegen eine so große Rolle, weil die Tiere während dieser Zeit unter zwangsläufig beengten räumlichen Verhältnissen und unter ständig schlechter werdenden hygienischen Bedingungen auf dem ursprünglichen Transportmittel (LKW) verweilen. Unter Nummer 7 Buchstabe a) fallen hingegen in erster Linie Seetransporte von Tieren mit einem Tiertransportschiff, die sich vom Fährtransport insofern wesentlich unterscheiden, als die Tiere dabei vom Lastwagen abgeladen und auf das Schiff verladen werden. Dieses Verständnis des Begriffs "Seetransport" scheint sich mit dem der Kommission zu decken. In der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zu einem Vorschlag für eine Verordnung über den Schutz von Tieren beim Transport [KOM(2003) 425 endgültig, 2003/0171 (CNS), CELEX-Nr. 52003DC0425] ist unter Punkt 3.3 zum Thema Transportschiffe zu lesen:

"Der Seetransport von Tieren ist ein besonders kritischer Tierschutzaspekt. Tiertransportschiffe befördern eine große Anzahl Tiere (das Ladevermögen eines solchen Schiffes liegt bei 400 bis 2000 Tieren). Seetransporte beginnen, nachdem die Tiere bereits über die Strasse von mitunter weit entfernten Orten an den Versandhafen transportiert wurden. Sie können mehrere Tage auf hoher See bedeuten, ..."

Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts unterscheidet die Richtlinie 91/628/EWG bewusst zwischen einem Transport auf dem Seeweg mit Tiertransportschiffen und einem Transport auf dem Seeweg mit Ro-Ro-Schiffen, wobei sich die unterschiedlichen Rechtsfolgen wohl zwangsläufig aus den ungleichen

Transportbedingungen ergeben, und nicht daraus, ob der Bestimmungshafen in der Gemeinschaft oder im Drittland gelegen ist. Beide Schiffarten werden im Übrigen in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 (ABl. Nr. L 3 vom 5. Jänner 2005, S 1), der Nachfolgeverordnung zur Verordnung (EG) Nr. 615/98, und damit auch der Richtlinie 91/628/EWG, legal definiert [Artikel 2 Buchstaben l) und v)].

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen ersucht der Unabhängige Finanzsenat den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften um Beantwortung der Frage, ob Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 615/98 dahingehend zu verstehen ist, dass Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geographischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geographischen Punkt mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, analog anzuwenden ist.

6.2.2. Zur zweiten Vorlagefrage

Wenn die erste Vorlagefrage dahingehend beantwortet wird, dass Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG auf einen Fährtransport zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland analog anzuwenden ist, stellt sich im Anlassfall eine weitere Frage zur Auslegung dieser Bestimmung. Nach deren Wortlaut muss beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr [...] mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, 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. Grundsätzlich wird also eine Ruhezeit von zwölf Stunden angeordnet, die unter bestimmten Bedingungen entfällt. Im Sinne der Definition von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h) der Richtlinie 91/628/EWG ist unter Ruhezeit ein ununterbrochener Zeitraum während der Verbringung zu verstehen, in dem die Tiere nicht in einem Transportmittel befördert werden. Diese Regelung ist klar und eindeutig.

Unproblematisch erscheint auch die Antwort auf die Frage, unter welchen Umständen "die Dauer des Transports auf dem Seeweg der allgemeinen Regel der Nummern 2 (des Kapitels VII Ziffer 48 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG) entspricht". Nach dieser Bestimmung dürfen Tiere der unter Nummer 1 genannten Arten (Anmerkung des Senates: darunter fallen auch

Rinder) nicht länger als acht Stunden transportiert werden. Das ist gewissermaßen die Grundregel. Die Transportzeit von acht Stunden kann jedoch verlängert werden, sofern das Transportfahrzeug zusätzliche, unter Nummer 3 genannte Voraussetzungen erfüllt. Im Falle eines Ro-Ro-Fährtransports mit einem Transportfahrzeug, das die unter Nummer 3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, scheinen die Konsequenzen aus Nummer 7 Buchstabe b) klar zu sein. Entspricht die Dauer des Transports auf dem Seeweg der Nummer 2, liegt sie also unter acht Stunden, muss im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe keine Ruhezeit eingelegt werden. Übersteigt die Dauer des Transports auf dem Seeweg acht Stunden, ist es erforderlich die Tiere vom Transportfahrzeug zu entladen und eine Ruhezeit von zwölf Stunden einzulegen. Ungleich schwieriger erscheint die Beantwortung der Frage, unter welchen Umständen die Dauer des Transports auf dem Seeweg den allgemeinen Regeln der Nummern 3 und 4 entspricht. Im Anlassfall wurden die Tiere mit einem Transportfahrzeug befördert, das die zusätzlichen Anforderungen der Nummer 3 erfüllte. Im Sinne der Bestimmung der Nummer 4 Buchstabe d) müssen in diesem Fall unter anderem Rinder nach einer Transportdauer von 14 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach einer derartigen Ruhepause (Anmerkung: im Gegensatz zur Ruhezeit werden die Tiere dabei nicht entladen) kann der Transport für weitere 14 Stunden fortgesetzt werden. Folglich entspricht die Dauer des Transports auf dem Seeweg nicht der Regel der Nummer 4 Buchstabe d), wenn die Tiere nach einer Transportdauer von 14 Stunden keine mindestens einstündige Ruhepause, etwa bei einem Zwischenstopp in einem Hafen, erhalten. Nach der Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG müsste daher nach dem Entladen der Tiere im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe eine Ruhezeit von zwölf Stunden eingelegt werden. Diese Rechtsansicht steht in Einklang mit der Rechtsprechung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes. Laut Erkenntnis vom 30. Juni 2005, Zl. 2004/16/0086, kommt eine Ausnahme von der zwölfstündigen Ruhezeit nur dann in Betracht, wenn der Fährtransport höchstens 14 Stunden gedauert hat. In diesem Zusammenhang vertritt das Höchstgericht weiters den Standpunkt, auch im Fährtransport müsse nach einer Transportdauer von bis zu 14 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause gewährleistet sein, damit die Tiere insbesondere getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Bestrebungen des damaligen Beschwerdeführers, die Dauer des

Fährtransports nicht als Transportzeit, sondern als "Neutralzeit" zu werten, erteilte der Verwaltungsgerichtshof im oben zitierten Erkenntnis eine klare Absage, weil "die grundsätzliche Anordnung einer zwölfstündigen 'Ruhezeit' ... unverständlich [wäre], wenn der vorangehende Zeitraum ohnehin nicht 'Transport' im Sinne der gegenständlichen Richtlinie wäre".

Dieses Normenverständnis scheint in Einklang zu stehen mit dem der Generaldirektion Gesundheit und Verbraucherschutz der Europäischen Kommission. In einem "Auszug aus dem Bericht des Lebensmittel- und Veterinärämtes über den Inspektionsbesuch in Griechenland ..." [GD (SANCO)/9002/2003] ist unter Punkt 3.1 Folgendes zu lesen:

"Es gab keine Belege dafür, dass Rindern und kleinen Wiederkäuern, die per Fähre von Südtalien (Bari und Brindisi) nach Griechenland transportiert werden, nach der Hälfte der Fahrzeit eine Ruhezeit gegeben wird, wie dies nach Kapitel VII Nummer 7 Buchstabe b) der Richtlinie 91/628/EWG in der geänderten Fassung vorgeschrieben ist."

Im Gegensatz dazu vertritt das Finanzgericht Hamburg die Rechtsansicht, "die Phase des Transports der Tiere auf einer Roll-on/Roll-off-Fähre [wäre] eindeutig den Ruhezeiten zuzuordnen". Dies geht aus dem Gerichtsbescheid des Finanzgerichts Hamburg vom 2. Februar 2006, IV 103/05, hervor, den der Beschwerdeführer (unter Schwärzung der Beteiligtenangaben) im Anlassfall als Anlage zur Beschwerdeschrift vorgelegt hat.

Nach Auffassung des Unabhängigen Finanzsenates steht der klare Wortlaut der Definition der "Ruhezeit" nach der Bestimmung des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe h) der Richtlinie 91/628/EWG dieser Rechtsansicht entgegen: ein ununterbrochener Zeitraum während der Verbringung, in dem die Tiere nicht in einem Transportmittel befördert werden. Demnach müssen die Tiere die Ruhezeit außerhalb des Beförderungsmittels, an einem zugelassenen Aufenthaltsort [Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c) der Richtlinie 91/628/EWG], verbringen.

Klare Worte zu dieser Thematik findet der deutsche Rechtsanwalt Dr. Konstantin Leondarakis in einem für eine Tierschutzorganisation erstellten Gutachten über "Die Bewertung der Zeit eines Tiertransports auf Ro-Ro-Schiffen". Wesentliches Fazit des juristisch ausführlich begründeten Gutachtens: Eine Bewertung von Ro-Ro-Zeiten als Ruhezeit ist nach der Richtlinie (Anmerkung des Senates: 91/628/EWG) nicht möglich; die Zeit eines Tiertransports auf einem Ro-Ro-Schiff ist als Transportzeit zu bewerten.

Aufgrund der festgestellten offensichtlich unterschiedlichen Spruchpraxis von Gerichten der Gemeinschaft wird daher an den Gerichtshof die Frage gestellt, ob Kapitel VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG dahingehend zu verstehen ist, dass bei einem Transport von Rindern die Dauer des Transports auf dem Seeweg der Regel der Nummer 4 Buchstabe d) nicht entspricht, wenn die Tiere nach einer Transportdauer von 14 Stunden keine mindestens einstündige Ruhepause erhalten.

6.2.3. Zur dritten Vorlagefrage

Wie bereits erwähnt, ist nach Ansicht der Kommission [AGRI H.4/MR D(2003) 18791] beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geographischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geographischen Punkt mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, nicht die Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe b) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG anzuwenden, sondern die generelle Bestimmung für Seetransporte des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG. Wenn sich der Gerichtshof dieser Rechtsansicht anschließt, dann stellt sich im Anlassverfahren die Frage, wie lange die auf dem Lastwagen verladenen Tiere auf der Fähre verbringen dürfen. Nach Nummer 7 Buchstabe a) müssen zwar grundsätzlich die Anforderungen der Nummer 3 und 4 *leg cit* erfüllt sein, ausgenommen jedoch die Transportdauer- und Ruhezeitanforderungen.

Die in dieser Bestimmung normierten Ausnahmen sind für einen Transport mit einem Tiertransportschiff nachvollziehbar, weil die Tiere dabei vom Lastwagen entladen und unter ähnlichen Bedingungen wie in einem Stall untergebracht werden. Sie können daher liegend ruhen und aufgrund der baulichen Voraussetzungen ist die gleichmäßige Versorgung aller Tiere gewährleistet. Darüber hinaus sieht die Richtlinie 91/628/EWG in Kapitel VI Ziffer 47 des Anhangs für den Transport auf dem Seeweg gegenüber dem Transport auf der Straße durchwegs für alle Tiere, so auch für Rinder, eine geringere Ladedichte vor. Das heißt, die Richtlinie 91/628/EWG erweitert beim Transport auf dem Seeweg das Platzangebot für die Tiere. Diese Bestimmung ist bei einem Transport auf dem Seeweg verständlich, wenn die Tiere, wie es die Kommission hinsichtlich von Tiertransportschiffen zum Ausdruck bringt, "mehrere Tage auf hoher See" verbringen. Dass nach der Entladung der Tiere von einem Tiertransportschiff im Bestimmungshafen grundsätzlich ein neuer Zeitraum von

29 Stunden für einen möglichen weiteren Straßentransport beginnt, ohne dass zusätzlich eine mindestens 12-stündige Ruhezeit im Bestimmungshafen oder in dessen Nähe angeordnet wird, ist mit den besseren Transportbedingungen in einem Tiertransportschiff, vor allem mit dem erhöhten Platzangebot für die Tiere, leicht argumentierbar.

Nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates würde eine Anwendung der Bestimmung der Nummer 7 Buchstabe a) auf einen Fährtransport mit Drittlandsbezug den Normzweck Tierschutz unterlaufen und eine eklatante Ungleichbehandlung mit Tieren bewirken, die im innergemeinschaftlichen Fährverkehr transportiert werden. Tiere, die auf dem Seeweg im direkten Linien-Fährverkehr zwischen einem geographischen Punkt der Gemeinschaft und einem außerhalb der Gemeinschaft gelegenen geographischen Punkt transportiert werden, würden demnach grundsätzlich keiner Transportzeitbeschränkung unterliegen und kämen auch nicht in den Genuss einer geringeren Beladungsdichte. Folglich wäre im Anlassfall die über 41-stündige Dauer des Fährtransportes richtlinienkonform. Da die 12-stündige Ruhezeitanforderung entfällt, wäre auch gegen die sofortige Fortsetzung des Straßentransportes und die dadurch bewirkte ununterbrochene Transportdauer von 46 Stunden nichts einzuwenden. Über den Anlassfall hinaus würde das bedeuten, dass selbst gegen einen mehrere Tage dauernden Roll-on/Roll-off-Fährtransport nichts einzuwenden wäre. Dieser Rechtsansicht vermag sich der Unabhängige Finanzsenat nicht anzuschließen, weil er den Standpunkt vertritt, dass dieses Ergebnis nicht dem Normzweck und somit nicht den Intentionen des Gesetzgebers entsprechen kann.

Aus diesem Grund wird, falls die erste Frage mit nein beantwortet wird, an den Gerichtshof die Frage gestellt, ob die Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG dahingehend zu verstehen ist, dass beim Transport auf dem Seeweg im direkten Linienverkehr zwischen einem geographischen Punkt der Gemeinschaft und einem im Drittland gelegenen geographischen Punkt mit Fahrzeugen, die ohne Entladen der Tiere auf das Schiff verladen werden, die Dauer des Transportes keine Rolle spielt, sofern die Tiere regelmäßig gefüttert und getränkt werden, und ob in einem solchen Fall nach dem Entladen des Lastwagens im Bestimmungshafen ein weiterer Straßen-Transportzeitraum von 29 Stunden beginnt.

6.3. Richtlinienkonforme Erstellung eines Transportplans.

6.3.1. Zur vierten Vorlagefrage

Falls der Gerichtshof zur Erkenntnis gelangt, im Anlassfall wäre die Bestimmung des Kapitels VII Ziffer 48 Nummer 7 Buchstabe a) des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG anzuwenden, stellt sich im Anlassfall die Frage, ob der vorgelegte Transportplan den Bestimmungen der Richtlinie 91/628/EWG entspricht, wenn die nach Angaben des Beschwerdeführers während des Fährtransportes durchgeführten Versorgungen der Tiere im Transportplan nicht dokumentiert sind. Die maßgeblichen Bestimmungen zur Erstellung von Transportplänen finden sich in Artikel 5 Teil A Ziffer 2 Buchstabe b) und d) *leg cit.* Demnach tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass der Transportunternehmer unter anderem auch für Rinder, die für den Handel zwischen Mitgliedstaaten oder für die Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind, bei einer längeren Transportdauer als acht Stunden einen Transportplan nach dem Modell in Kapitel VIII des Anhangs festlegt, der der Gesundheitsbescheinigung während der Verbringung beigelegt wird. Darüber hinaus hat sich der Transportunternehmer zu vergewissern, dass das Original des Transportplans von den entsprechenden Personen zu gegebener Zeit ordnungsgemäß ausgefüllt und vervollständigt wird und dass dieser der mitgeführten Gesundheitsbescheinigung beigelegt wird. Weiters hat er sich zu vergewissern, dass die mit dem Transport beauftragten Personen auf dem Transportplan eintragen, wann und wo die beförderten Tiere während der Fahrt gefüttert und getränkt wurden. Bei der Rückkehr hat er den Transportplan der zuständigen Behörde am Ursprungsort vorzulegen, was im vorliegenden Fall auch geschah. Wenn bei der Ausfuhr von Tieren in Drittländer auf dem Seeweg die Transportzeit acht Stunden überschreitet, gelten die gleichen Bestimmungen [sublit. ii) letzter Absatz *leg cit.*].

Die Richtlinie 91/628/EWG normiert Kontroll- und Aufzeichnungspflichten des Transportunternehmers bzw. der mit dem Transport beauftragten Personen und von Behördenvertretern. Welche Person zu welchem Zeitpunkt einen Handlungsbedarf hat, ergibt sich aus Feld 19 des Transportplans. Demnach sind geplante Aufenthalts- bzw. Umladeorte vom Transportunternehmer vor Fahrtantritt in Feld 13 einzutragen. Angaben zu aufgesuchten Aufenthalts- oder Umladeorten, genauso wie das Füttern und Tränken der Tiere [sublit. ii) erster Spiegelstrich *leg cit.*], sind hingegen von den mit dem Transport beauftragten Personen während oder nach der Fahrt zu machen. Diese zeitliche Aufgabenzuordnung ist durchaus sachgerecht, weil der Transportplan nicht nur

dazu dient, den geplanten Transportverlauf festzulegen, sondern vor allem auch dazu, das tatsächliche Geschehen während des Transportes zu dokumentieren. Artikel 5 Teil A Ziffer 2 Buchstabe d) der Richtlinie 91/628/EWG bestimmt, dass die mit dem Transport beauftragte Person zu gegebener Zeit auf dem Transportplan einzutragen hat, wann und wo die beförderten Tiere während der Fahrt gefüttert und getränkt wurden. Aus dem Wort "wurden" ist ersichtlich, dass eine derartige Eintragung immer nach einer tatsächlich erfolgten Versorgung der Tiere zu erfolgen hat. In Verbindung mit Unterabsatz i) erster Anstrich, wonach der Transportplan von den entsprechenden Personen zu gegebener Zeit ordnungsgemäß ausgefüllt und vervollständigt wird, ergibt sich eine zusätzliche zeitliche Aufgabenzuordnung an die handelnden Personen. Eine maschinschriftliche Eintragung vor Fahrtantritt ohne einen zusätzlichen Vermerk des Fahrers anlässlich einer tatsächlich stattgefundenen Versorgung der Tiere während des Fährtransportes (etwa durch die Eintragung der genauen Uhrzeit), ist nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates als Nachweis über die Einhaltung der tierschutzrechtlichen Vorschriften nicht geeignet.

Falls die dritte Frage bejaht wird stellt sich die Frage, ob Artikel 5 Punkt A Nummer 2 Buchstabe d) Unterbuchstabe ii) erster Anstrich der Richtlinie 91/628/EWG dahingehend zu verstehen ist, dass die mit dem Transport beauftragten Personen auf dem Transportplan eintragen müssen, wann die beförderten Tiere während des Fährtransportes 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/EWG 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.

7. Voraussetzungen der Vorlage:

Wird eine Frage im Sinne des Artikels 234 EGV einem Gericht eines Mitgliedstaats gestellt und hält dieses Gericht eine Entscheidung darüber zum Erlass seines Urteils für erforderlich, so kann es diese Frage dem Gerichtshof zur Entscheidung vorlegen. Die Vorlage der unter Punkt 2 angeführten Fragen wird aufgrund der im bisherigen Verfahren festgestellten uneinheitlichen Anwendung von Gemeinschaftsrecht durch Gerichte der Gemeinschaft für erforderlich gehalten. Zur Gerichtseigenschaft des Unabhängigen Finanzsenates darf auf das

Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften vom 24. Juni 2004, Rs C-278/02
(Herbert Handlbauer GmbH), verwiesen werden.

Klagenfurt, am 4. Mai 2006