



1/SN-297/ME

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer A-1045 Wien Postfach

191

Bundesministerium für
Öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
A-1031 Wien

Dr. Klausgruber

ENTWURF EINES BUNDESGESETZES
131 -GE/19
23. DEZ. 1992

4.1.93. Kander

ergeht nachrichtlich an:

1. alle Bundessektionen
2. alle Landeskammern
3. Ref. f. Gesundheitspolitik
4. Abt. f. Integrations- und Handelspolitik
5. Herrn KommRat Kurt Essmann
6. Herrn Dr. Reinhard Kainz
7. Herrn Mag. Richard Franta, Zi. 4409

Ihre Znr./Nachricht vom
160.650/34-I/6-92
20. 10. 1992

Unsere Znr./Gesetzgebungs-
Vp 26733/5/92
Dr. Wa/Ra

Bitte Durchwah. beachten
Tel 50 05/ 4281
Fax 502 06/ 259
Datum: 14. 12. 92

Betreff:
Entwurf eines Bundesgesetzes über den Transport
von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz
- Straße)

Die Bundeswirtschaftskammer gestattet sich, dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie, auf dessen Ersuchen in 25facher Ausfertigung, dem Präsidium des Nationalrates folgende Stellungnahme zum Entwurf eines Tiertransportgesetzes - Straße (TGSt) mitzuteilen:

Tierschutzanliegen werden auch von der Wirtschaft nach Kräften unterstützt. Die angestellte EG-Konformität des österreichischen Tiertransportrechtes ist überdies aus integrationspolitischen Gründen erforderlich.

Die gegenständliche Vorlage brächte aber leider weder besseren Tierschutz, noch eine EG-Konformität des österreichischen Tiertransportrechtes. Der Entwurf des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bedarf daher nach Ansicht der Wirtschaft noch vor der Verabschiedung als Regierungsvorlage einer weiteren Überarbeitung.

Die Bundeswirtschaftskammer gestattet sich, für diese Überarbeitung nachstehende grundsätzliche Gesichtspunkte, Überlegungen für eine praxisgerechte Alternative und Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes zusammenzufassen:

1. Grundsätzliche Gesichtspunkte:

Die österreichische Wirtschaft bekennt sich zum Tierschutz als einem humanen Anliegen, das zum sozialen Standard Österreichs gehört. Die einschlägig tätigen Wirtschaftsunternehmen verwirklichen dieses Anliegen beim Tiertransport aus ethischen Beweggründen der dafür Verantwortlichen.

Tierschutz ist für die berührten Wirtschaftsbereiche nicht zuletzt Schutz der eigenen Produktqualität und darüber hinaus eine Imagefrage größter emotionaler Tragweite. Dies trifft beim Tiertransport sowohl auf den Werkverkehr der Tierlieferanten zu, als auch auf die einschlägig befaßte Transport- und Logistikwirtschaft.

Kein österreichisches Unternehmen, das am Markt bleiben will, kann es sich angesichts der gerade in Tierschutzfragen besonders kritischen Öffentlichkeit leisten, gegen den Tierschutz zu verstoßen. Die Medien haben sich in Österreich als die verlässlichsten Garanten des Tierschutzes bewährt. Ihre Aufmerksamkeit stellt die effizienteste und zugleich verwaltungswirtschaftlich rationellste Tierschutzinspektion dar. Jeder Journalist fungiert im Interesse der Information der Leser, Hörer bzw. Zuschauer seines Mediums gerne - und für die öffentliche Verwaltung kostenlos - auch als "Tiertransportinspektor". Speziell Transportabläufe, die auf öffentlichen Verkehrsflächen beobachtet werden können, unterliegen damit schon jetzt der öffentlichen Kontrolle.

- 3 -

Die Republik Österreich hat sich darauf offensichtlich auch bei der Ratifizierung des "Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport", BGBl. Nr. 597/73, verlassen: Der parlamentarische Ratifikationsbeschluß erfolgte unter einem Gesetzesvorbehalt, der bisher nur für gerichtlich strafbare Verstöße implementiert erscheint. § 222 Abs. 2 Strafgesetzbuch (StGB) bestimmt, daß wie ein Tierquäler zu bestrafen ist, "wer, wenn auch nur fahrlässig, im Zusammenhang mit der Beförderung einer größeren Zahl von Tieren diese dadurch, daß er Fütterung oder Tränke unterläßt, oder auf andere Weise längere Zeit hindurch einem qualvollen Zustand aussetzt". Der Strafraum für Tierquälerei - Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr - entspricht immerhin einem Drittel des Strafraums für das Quälen oder Vernachlässigen eines Unmündigen, Jugendlichen oder Wehrlosen gemäß § 92 Abs. 1 StGB.

Tierschutzerfordernisse, die eine Änderung der österreichischen Praxis hinsichtlich der mit dem Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport übernommenen Verpflichtungen notwendig erscheinen ließen, sind nicht bekannt. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat sein Gesetzesprojekt im Frühjahr 1992 mit Medienberichten über einzelne Unzukömmlichkeiten beim Tiertransport begründet. Es hat sich inzwischen herausgestellt, daß es sich bei den berichteten "Anlaßfällen" um isolierte Vorkommnisse handelte. Solche Einzelfälle ließen sich auch durch die Einrichtung einer noch so aufwendigen behördlichen Kontrolle nie gänzlich vermeiden. Die Folgen behördlicher Eingriffe wären aber nicht nur wirtschaftliche Schädigungen, sondern auch Transportverlängerungen. Es ist nicht auszuschließen, daß daraus stärkere Beeinträchtigungen des Wohlbefindens von Tieren erwachsen können.

2. Überlegungen für eine praxisgerechte Alternative:

Österreich sollte das Tiertransportrecht zur Gänze EG-konform gestalten. Die Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) über den Schutz von Tieren beim Transport bezieht sich ausdrücklich auf die Richtlinie des Rates vom 26.6.1990 (90/425/EWG) zur Regelung der veterinärrechtlichen und tierzüchterischen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen im Hinblick auf den Binnenmarkt. Sie zitiert auch die Richtlinie des Rates vom 15.6.1991 (91/496/EWG) zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern in die Gemeinschaft eingeführten Tieren.

Es wird Österreich aufgrund des beantragten EG-Beitritts nicht erspart bleiben, auch diese Regelungen zu übernehmen. Artikel 21 Abs. 1 der Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) sieht vor, daß die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen, um dieser Richtlinie vor dem 1.1.1993 nachzukommen. EG-konforme österreichische Bestimmungen könnten den Regelungen benachbarter EG-Mitgliedstaaten folgen, die nach der zitierten Bestimmung die EG-Kommission unverzüglich von ihren Durchführungsmaßnahmen in Kenntnis zu setzen haben.

Dieses Vorgehen erschiene nicht nur integrationspolitisch zweckmäßig. Es entspräche auch überregionalen Erfordernissen des Tierschutzes. Österreich ist ja auch im Hinblick auf Lieferungen lebender Tiere aller Art speziell mit seinen Nachbarn in EG-Europa schon jetzt engstens verbunden. Österreichische Zuchtrinderexporte in die EG sind in diesem Zusammenhang als ein für die Integration Österreichs in die europäische Agrarmarktordnung voraussichtlich nicht unbedeutendes Beispiel zu erwähnen.

3. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes:

Der zur Begutachtung gebrachte Entwurf des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr zielt ausschließlich auf den Tiertransport im Straßenverkehr. Er weicht darin sowohl vom Europäischen Übereinkommen zum Schutz von Tieren beim Internationalen Transport als auch von den einschlägigen EG-Richtlinien ab. Dieser Geltungsbereich, die zu gewärtigenden Kosten sowie die mangelnde EG-Konformität werfen grundsätzliche Probleme auf:

a) Zum Geltungsbereich

ist darauf hinzuweisen, daß im Rahmen der Durchführung des erwähnten Europäischen Tiertransportübereinkommens für einzelne Verkehrsträger vorgesehene Maßnahmen wettbewerbsneutral zu gestalten wären. Maßnahmen, die darauf zielen sollten, Tiertransporte von einem Verkehrsträger auf andere zu verlagern, wären detailliert auf ihre sachliche Rechtfertigung zu prüfen. Es sind der Bundeswirtschaftskammer keine Umstände bekannt, die es einem österreichischen Verkehrsträger absprächen, Tiertransporte sachgerecht und schonend abzuwickeln. Es werden allerdings immer wieder Klagen darüber laut, daß es bei Transporten verschiedener Verkehrsunternehmen in Südeuropa zu Problemen komme. Die freie Wahl des Verkehrsmittels durch den Versender erscheint daher auch für den Tiertransport wichtig und speziell zum effektiven Tierschutz über die Grenzen Österreichs hinaus unverzichtbar.

b) Zu den Kosten der Überwachung der Tiertransporte auf der Straße

bemerkt die Bundeswirtschaftskammer, daß die Einführung eigener Überwachungsorganisationen ("Tiertransportinspektoren") unverhältnismäßig teuer erscheint. Die Überwachung

funktioniert bereits, wie unter Punkt 1 dargestellt, nicht minder effektiv, aber unbürokratisch. Straf gelder müssen derzeit nicht zur Finanzierung einer eigenen Überwachungsorganisation verwendet werden. Nicht nur spezielle "Tiertransportinspektoren", sondern grundsätzlich alle Verwaltungsorgane sind gemäß § 84 Strafprozeßordnung (StPO) bzw. § 45 Abs. 3 im Zusammenhalt mit § 53 Abs. 1 Beamten-Dienstrechtsgesetz (BDG) verpflichtet, ihnen bekannt werdende Verstöße gegen § 222 Abs. 2 StGB (fahrlässige Tierquälerei beim Tiertransport) anzuzeigen.

c) Die EG-Konformität der Vorlage

erscheint, wie unter Punkt 2 dargelegt, nicht gegeben. Das Vorblatt zum vorliegenden Entwurf hält unter dem Titel "EG-Konformität" fest, daß "die in der EG existierenden einschlägigen Vorschriften weitgehend die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens übernehmen und daher zum Teil bereits im Rahmen dieses Gesetzes Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung geworden" seien. Sie würden auch "zum Teil im Rahmen der aufgrund dieses Gesetzes zu erlassenden Verordnungen übernommen". Damit sei "der Regelungsinhalt des vorliegenden Bundesgesetzes EG-konform".

Die Bundeswirtschaftskammer ist nicht in der Lage, diese Argumentation nachzuvollziehen. Selbst wenn Verordnungen aufgrund des gegenständlichen, an sich nicht EG-konformen Gesetzentwurfes letztlich doch EG-konform gestaltet werden sollten, fänden sie ihre gesetzliche Deckung kaum im vorliegenden Tiertransportgesetz - Straße. Rechtsgrundlage wären dann wohl die von Österreich zu übernehmenden EG-Bestimmungen. Dieser Umweg trüge kaum zur erforderlichen Rechtssicherheit bei.

Die entworfenen Einzelregelungen wurden von der Wirtschaftskammerorganisation, trotz der dargelegten Bedenken gegen das Geset-

- 7 -

zesvorhaben an sich, detailliert begutachtet. Die Ergebnisse dieses Begutachtungsverfahrens decken sich mit Einwänden, welche die Bundeswirtschaftskammer dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bereits zu Vorentwürfen der nunmehrigen Vorlage mitgeteilt hat. Es ist leider noch immer festzustellen, daß die Vorlage des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Maßnahmen vorsieht, welche weder vom gegenständlichen Europäischen Abkommen noch von den diesbezüglichen EG-Richtlinien vorgesehen sind. Die Wirtschaft muß sich aber auch gegen Formulierungen des Gesetzentwurfes aussprechen, welche im gegenständlichen Europäischen Übereinkommen vorgesehen sind. Diese erlangen im Zusammenhang mit den vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgesehenen weiteren Geltungsbereich ein ganz anderes Gewicht als im genannten Übereinkommen bzw. in den EG-Durchführungsmaßnahmen.

Im einzelnen ersucht die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, den Entwurf wie folgt abzuändern:

Zu § 1 Abs. 1 letzter Satz:

Die Grenze für den Geltungsbereich des Gesetzes (derzeit für den Transport von mehr als drei Tieren) wäre artspezifisch wesentlich anzuheben. Wichtige Obsorgen, wie zum Beispiel Fütterung und Tiertränke, kommen etwa für kaltblütige Tiere (§ 1 Abs. 1 Z. 5 gar nicht in Betracht. Fische wären wohl gänzlich auszunehmen. Kleintiere, wie Hamster, Meerschweinchen, Zwergkaninchen oder Mäuse, könnten ebenfalls in größerer Zahl transportiert werden, ohne daß dies ihr Wohlbefinden beeinträchtigt. Es könnte auch nach dem Verwendungszweck der Tiere unterschieden werden (z. B. Ausnahme von Haustieren, höhere Freigrenzen für Nutz- und Zucht-tiere).

Zu § 1 Abs. 2:

Die Entfernungsgrenze für die Anwendung von § 3 Abs. 1 (Prüfung der Transportfähigkeit) und § 4 (Transportbescheinigung) sollte von "50 km auf Straßen mit öffentlichem Verkehr" auf mindestens 200 km angehoben werden. Der letzte Halbsatz ("..., wenn der Lenker Verfügungsberechtigter ist.") hätte zu entfallen.

Das Erfordernis der Korrektur wird am Beispiel der Geflügelwirtschaft erläutert:

In der Geflügelwirtschaft stellen die Fahrer der Schlachtbetriebe den Mastbetrieben die Kücken zu. Ebenso werden die schlachtreifen Tiere durch die Fahrer der Schlachtbetriebe von den Mastbetrieben abgeholt. Diese liegen jeweils etwa in einem Umkreis von 200 km von einem Schlachtbetrieb entfernt, mit dem sie kooperieren. Die Lenker der Transportfahrzeuge sind regelmäßig weder verfügungsbe-rechtigt noch in der Lage, die Transportfähigkeit der Tiere gemäß § 3 Abs. 1 vor deren Verladung zu prüfen. Die Annahme einer Transportunfähigkeit gemäß § 3 Abs. 2 Z. 3 (neugeborene Tiere) trifft auf Kücken keinesfalls zu. Sie haben nämlich einen Dottersack und bedürfen innerhalb eines Zeitraumes von mindestens 72 Stunden nach dem Schlupf keiner Ernährung von außen.

Zu § 2 Abs. 1 Z. 4:

Die Definition des Transportes als "jede Beförderung zwischen zwei Orten vom Beginn des Verladevorganges bis zum Ende des Entladevorganges" steht der Verpflichtung "des Verfügungsberechtigten" gemäß § 3 Abs. 1 entgegen. Es können nämlich speziell bei Containertransporten verschiedene Personen für einzelne Be-/Entladungs- bzw. Transportvorgänge verfügungsbe-rechtigt sein. Die Verantwortlichkeiten derselben wären gesondert zu definieren. Der erweiterte Transportbegriff des Artikel 2 Abs. 2 lit. b der Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) über den Schutz

von Tieren beim Transport erscheint dafür - aus dem Zusammenhang der gegenständlichen EG-Richtlinie gerissen - ungeeignet.

Das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport gilt überdies gemäß dessen Artikel 1 Z. 1 nur für internationale Transporte. Als internationaler Transport im Sinne dieses Übereinkommens gilt gemäß Artikel 1 Z. 2 desselben "jeder Transport, der die Staatsgrenze überschreitet, ausgenommen jedoch der kleine Grenzverkehr". Auch die Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) unterscheidet zwischen Transporten in, nach und aus einem EG-Mitgliedstaat.

Zu den §§ 3 und 4:

Es sollte von der vorgesehenen Regelung der "Transportfähigkeit" gemäß § 3 und der "Transportbescheinigung" gemäß § 4 des Entwurfes sowohl mangels Praktikabilität als auch mangels Übereinstimmung mit dem Europäischen Übereinkommen abgesehen werden.

Artikel 3 Z. 1 dieses Übereinkommens sieht für "Einhufer und Tiere der Gattung Rind, Schaf, Ziege und Schwein, soweit sie Haustiere sind", vor, daß sie, bevor sie "für internationale Transporte verladen werden, von einem amtlichen Tierarzt des Versandlandes zu untersuchen sind, der ihre Transportfähigkeit festzustellen hat". Es kann davon gemäß Artikel 3 Z. 4 nur "in bestimmten, durch Vereinbarung zwischen den betreffenden Vertragsparteien festgelegten Fällen" abgesehen werden. Das Übereinkommen sieht für alle andere Tiertransporte keine förmlichen "Transportfähigkeitsprüfungen" vor.

Die vorgesehene Prüfpflicht der "Transportfähigkeit" durch den Verfügungsberechtigten (§ 3 Abs. 1) und die "von diesem oder von einem beigezogenen Tierarzt auszustellende Transportbescheinigung (§ 4 Abs. 1 des Entwurfes) finden im zitierten Übereinkommen keine Deckung. Die mangelnde Praktikabilität der in Aussicht genom-

menen Regelung wird in der Folge zu den einzelnen Bestimmungen der §§ 3 und 4 des Entwurfes dargestellt.

Die gegenständliche EG-Regelung erscheint - abgesehen von den für sie sprechenden integrationspolitischen Gründen - wohl auch wegen ihrer größeren Flexibilität als zweckmäßigere Lösung. Artikel 4 der Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) sieht Kennzeichnung, Registrierung bzw. verpflichtende Mindestangaben in den "nach den gemeinschaftlichen bzw. einzelstaatlichen Vorschriften vorgesehenen" Begleitdokumenten vor. Als Zweck derselben führt die zitierte EG-Bestimmung an: "... , damit die zuständige Behörde folgendes kontrollieren kann:

- Herkunft und Eigentümer;
- Versandort und Bestimmungsort;
- Tag und Uhrzeit des Versands."

Zu § 3 Abs. 1:

Die vorgesehene Verpflichtung des Verfügungsberechtigten, die Transportfähigkeit bestimmter Tiere zum Transport auf der Straße zu prüfen, erscheint unpraktikabel. Es ist nämlich keineswegs gesichert, daß bei Tiertransporten der Verfügungsberechtigte tatsächlich in der Lage ist, sich der Transportfähigkeit der Tiere zu vergewissern. Der Verfügungsberechtigte muß ja in der Transportkette grundsätzlich keinen körperlichen Umgang mit dem Transportgut haben. Der Übergang der Verfügungsberechtigung hängt von der Erfüllung handelsrechtlicher Tatbestände ab. Weder das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport noch die Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) normieren eine Verpflichtung des Verfügungsberechtigten, die Transportfähigkeit von Tieren zu überprüfen. Die für Österreich vorgesehene Regelung würde, wie bereits zu den §§ 3 und 4 des Entwurfes zusammengefaßt, von den Europäischen Regelun-

gen abweichen, die im Europäischen Übereinkommen vereinbart bzw. von der EWG festgelegt wurden.

Es wäre nicht auszuschließen, daß bereits dieses Abweichen der österreichischen Tiertransportbestimmungen von den sonst in Europa üblichen Regelungen erhebliche Probleme brächte. "Hausgeflügel, Stubenvögel, Hauskaninchen, Haushunde und Hauskatzen, andere Säugetiere und Vögel sowie andere Wirbeltiere und kaltblütige Tiere" hätten dadurch keinen höheren Transportkomfort. Weder handelsrechtlich Verfügungsberechtigte noch deren Erfüllungsgehilfen wären ohne tierärztliche Qualifikation fachlich in der Lage, die Transportfähigkeit der Tiere medizinisch zu prüfen. Es wäre diesem Personenkreis auch nicht jenes Fachwissen zuzumuten, das sie in die Lage versetzen würde, fachlich "Zweifel an der Transportfähigkeit der Tiere" festzustellen, aufgrund deren sie einen Tierarzt beizuziehen hätten.

Es sollte daher bei der tierärztlichen Konsultation vor dem grenzüberschreitenden Transport von "Einhufern, Rindern, Schweine, Schafen und Ziegen, soweit sie Haustiere sind", bleiben. Die deutsche Verordnung zum Schutz von Tieren beim grenzüberschreitenden Transport vom 29. 3. 1983 aufgrund des § 13 Abs. 3 des deutschen Tierschutzgesetzes vom 24. 7. 1972 (BGBl. IS. 1277) sieht dies ebenfalls so vor. Die Bundeswirtschaftskammer verfügt über keine Informationen, wonach die deutsche Regelung Anlaß zu Beschwerden über mangelnden Tierschutz gegeben hätte.

Bleibe es dabei, daß bei Tiertransporten in Österreich Verfügungsberechtigte zu Prüfungen veranlaßt würden, die durchzuführen sie mangels faktischer Möglichkeit bzw. fachlicher Befähigung nicht in der Lage sind, würde der Personenkreis dieser Verfügungsberechtigten im Zusammenhang mit § 18 Abs. 1 Z. 1 des Entwurfes einer praktisch kaum vermeidbaren Strafdrohung ausgesetzt. Es wäre auch nicht auszuschließen, daß dieser Personenkreis aufgrund der vorgesehenen gesetzlichen Prüfungspflicht eine Qualifi-

kation erhält, die ihn der gerichtlichen Strafdrohung des § 22 Abs. 2 StGB aussetzt.

Der Ausweg, für alle Tiertransporte einen Tierarzt beizuziehen, käme verhältnismäßig teuer. Dies hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr offenbar auch dazu veranlaßt, von dieser Vorschrift Abstand zu nehmen. Es erscheint allerdings unbillig, deshalb, weil dieser sachlich nicht zu rechtfertigende volkswirtschaftliche Kostenschub vermieden werden soll, die Verfügungsberechtigten von Tiertransporten einem für sie kaum zu kalkulierenden Risiko verwaltungsstrafrechtlicher Verfolgung, ja sogar gerichtlicher Strafbarkeit auszusetzen. Die Bundeswirtschaftskammer spricht sich ausdrücklich gegen eine Kriminalisierung der österreichischen Tiertransporte aus.

Der letzte Satz von § 3 Abs. 1, wonach vor dem grenzüberschreitenden Transport von Tieren "jedenfalls ein Tierarzt beizuziehen ist", ist im Zusammenhang mit § 2 Abs. 1 Z. 4 des Entwurfes wohl nur auf Straßentransporte anzuwenden, die von Österreich aus mit einer Tierverladung beginnen. Zusätzliche Einfuhrformalitäten würden nämlich den Artikeln 14 und 15 des Europäischen Übereinkommens widersprechen. Die zitierten Bestimmungen dieses Übereinkommens sehen nämlich vor, daß die Tiere so schnell wie möglich zum Bestimmungsort zu befördern und die Grenzformalitäten so zügig wie möglich vorzunehmen sind.

Zu § 3 Abs. 2:

Die österreichischen Zucht- und NutZRinderexporte sollten nicht durch von der EG abweichende österreichische Transportverbote beeinträchtigt werden.

Schon die Bestimmung von Artikel 3 Abs. 1 lit. a der Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) werfen praktische Probleme auf. Die EG-Mitgliedstaaten tragen demnach dafür Sorge, daß hin-

sichtlich der Beförderung von "Einhufern und Tieren der Gattung Rind, Schaf, Ziege und Schwein, soweit sie Haustiere sind," gemäß Kapitel I lit. A Z. 1 des Anhanges zur zitierten Richtlinie "trächtige Tiere, die voraussichtlich während des Transportes niederkommen werden", nicht als transportfähig anzusehen sind. Kühe ab dem 6. Monat der Trächtigkeit könnten davon praktisch betroffen erscheinen. Es sollte noch überprüft werden, ob es österreichischerseits agrarmarktpolitisch zweckmäßig erscheint, sich diese ausdrückliche Verpflichtung bereits vor dem EG-Beitritt selbst aufzuerlegen.

Unverständliche Ergebnisse brächte die Anwendung des vorgesehenen Transportverbotes auf weitere Tierarten. Die Bundeskammer gestattet sich, in diesem Zusammenhang auf die bereits erwähnten Erfordernisse und natürlichen Absicherungen der Kückentransporte hinzuweisen, denen durch § 11 Abs. 2 des Entwurfes nur unzureichend Rechnung getragen erscheint. Es wäre auch für Legehennen klarzustellen, daß das Legen von Eiern nicht als ein "Gebären" zu betrachten wäre. Legehennen, die binnen 48 Stunden mindestens ein Ei legen, wären sonst praktisch kaum mehr transportierbar.

Als Eigenschaften von Tieren, über deren Bestehen Verfügungsberechtigten kaum verbindliche Entscheidungen zuzumuten sind, erscheinen die Begriffe "krank" und "verletzt" in § 3 Abs. 2 Z. 3 des Entwurfes. Die Bundeswirtschaftskammer gestattet sich, zu § 3 Abs. 2 Z. 2 und 3 des Entwurfes darauf hinzuweisen, daß in der EG aufgrund der zitierten Bestimmung der gegenständlichen Richtlinie (91/628/EWG) nur für "Einhufer und Tiere der Gattung Rind, Schaf, Ziege und Schwein, die als Haustiere gehalten werden", vorgesehen ist, daß "trächtige Tiere, die voraussichtlich während des Transportes niederkommen werden oder die in einem Zeitraum von weniger als 48 Stunden vor dem Transport niedergekommen sind, sowie neugeborene Tiere, bei denen die Nabelwunde noch nicht vollständig verheilt ist, als nicht transportfähig anzusehen sind". Die sonstigen für Österreich vorgesehenen "Transportunfähigkeiten" haben

weder in der zitierten EG-Richtlinie noch im Europäischen Übereinkommen eine Grundlage.

Zu § 3 Abs. 3:

Es wäre im letzten Halbsatz nach dem Wort "oder" aus sprachlichen Gründen das Wort "zu" einzufügen.

Der Inhalt des geplanten Transportverbotes erscheint weitaus rigoroser als für die EG gemäß Artikel 3 Abs. 1 lit. b der Richtlinie des Rates vom 19.11.1991 (91/628/EWG) vorgesehen. Es ist nicht einzusehen, warum Österreich vor seinem beantragten EG-Beitritt gesetzlich schärfere Regelungen einführen sollte. Diese könnten überdies auch EG-Tiertransporte durch Österreich behindern und müßten wohl bei einem österreichischen Beitritt wieder geändert werden.

Zu § 4 Abs. 1:

Die vorgesehene "Transportbescheinigung" ist detaillierter und damit in der Handhabung komplizierter als die "Internationale Tiertransport-Bescheinigung", welche die bereits in der zusammenfassenden Betrachtung zu den §§ 3 und 4 des Entwurfes erwähnte deutsche Verordnung zum Schutz von Tieren beim grenzüberschreitenden Transport vorsieht. Der Vergleich erscheint umso bemerkenswerter, als die auf der EG-Regelung beruhende "Internationale Tiertransport-Bescheinigung" aufgrund der zitierten deutschen Verordnung nur für "Einhufer, Rinder, Schafe, Schweine und Ziegen, soweit sie Haustiere sind", erforderlich ist.

Die detaillierte österreichische Regelung soll nach dem Entwurf für alle Tiertransporte gelten. Die Erläuterungen zu § 4 des Entwurfes führen als Begründung dafür an, daß "eine Bescheinigung ausgestellt werden" müsse, "um jederzeit eine Identifizierung der transportierten Tiere und des Verfügungsberechtigten sicherzu-

- 15 -

stellen". Dies erhärtet, daß der daraus erwachsende Administrationsaufwand vermieden werden kann, wenn auf die Verpflichtungen von "Verfügungsberechtigten" verzichtet wird, die mit der körperlichen Durchführung von Tiertransporten regelmäßig gar nicht befaßt sind. Die Bundeswirtschaftskammer spricht sich dafür aus, von einer solchen Bürokratisierung der österreichischen Tiertransporte Abstand zu nehmen.

Die Formulierung von Z. 10 beruht übrigens auf einem offenbaren Mißverständnis. Der Entwurf sieht demnach vor, "bei Schlachtviehtransporten das Importland" anzugeben, "sofern das Fleisch der Tiere für den Export bestimmt ist". Es wird in dieser Bestimmung unter dem Begriff "Importland" aus österreichischer Sicht offenbar das "Exportland" verstanden, in das die österreichische Ausfuhrlieferung gehen soll. Diese Ausfuhrlieferungen umfassen aber Schlachtvieh, nicht Fleisch, soweit die EG Österreich die begünstigte Abnahme von Tieren vertraglich zugestanden hat. Diese werden daher nicht deshalb lebend in die EG geliefert, weil es in Österreich nicht genügend EG-Schlachthöfe gäbe, wie dies aus dem letzten Halbsatz der Erläuterungen zu § 4 des Entwurfes geschlossen werden könnte. Es liegt vielmehr im volkswirtschaftlichen Interesse Österreichs, die Chance wahrzunehmen, daß die EG Österreich begünstigte Schlachtviehlieferungen vertraglich ermöglichte.

Zu § 4 Abs. 2:

Es wird der guten Ordnung halber bemerkt, daß sich Änderungen in der Person des Verfügungsberechtigten während des Transportablaufes ergeben können. Die Bundeswirtschaftskammer hat zur grundsätzlichen Problematik einer Belastung der handelsrechtlich über Tiertransporte Verfügungsberechtigten mit Tierschutz-Pflichten des Entwurfes bereits zusammenfassend zu den §§ 3 und 4 Stellung genommen. Das Gewicht, welches dem neuen Transportdokument gemäß

- 16 -

§ 4 Abs. 2 des Entwurfes zugeordnet wird, spricht ebenfalls dafür, daß diese Frage nochmals überdacht werden sollte.

Zu § 5:

Das österreichische Tiertransportrecht sollte wettbewerbsneutral sein. Es hätte daher nicht in das Zusammenwirken der einschlägig befaßten Verkehrsträger einzugreifen. Weder das gegenständliche Europäische Übereinkommen noch die einschlägigen EG-Richtlinien könnten derartige Eingriffe begründen. Die Bundeswirtschaftskammer erachtet Tierschutz als ein viel zu wichtiges Anliegen, als daß man damit, wie in den Erläuterungen zu § 5 des Entwurfes ohne nähere Ausführung erwähnt, eine verkehrspolitische Maßnahme zur Verkehrsreduzierung motivieren sollte. Es müßte demnach der Eindruck vermieden werden, das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr ordne bei Tiertransporten allfällige "unnötige Streßbelastungen und Erschöpfungszustände" ausschließlich einem einzigen Verkehrsträger zu.

Zu § 5 Abs. 1:

Eine Vorschreibung der "kürzesten verkehrsüblichen, veterinärmedizinisch vertretbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Routen" schlosse Tiertransporte über Autobahnen bzw. Schnellstraßen aus, wenn dabei längere Strecken gefahren werden müssen. Dies widerspräche den wohl auch beim Tierschutz einzuhaltenden Erfordernissen der Straßenverkehrssicherheit. Ein kontinuierlicher Ablauf von Tiertransporten auf komfortabler zu befahrenden Straßen erschiene auch von nicht zu unterschätzender tierschützerischer Bedeutung. Verkehrslärm, wiederholtes Anfahren und Abbremsen, Stau und dergleichen können ja auch von einzelnen Tierarten wahrgenommen werden.

Zu § 5 Abs. 2:

Die Vorschrift, wonach Schlachttiertransporte nur bis zum nächstgelegenen geeigneten Schlachtbetrieb durchgeführt werden dürfen, würde ganz wesentlich auf den Vieh- und Fleischmarkt einwirken. Sie würde auch eine ernsthafte Gefährdung der österreichischen Rinder- und Schweineproduktion nach sich ziehen.

Fleischverarbeitende Betriebe befinden sich aufgrund der historischen Entwicklung der österreichischen Vieh- und Fleischwirtschaft in Ballungszentren. Lebendviehtransporte sind daher versorgungspolitisch notwendig. Sie verlaufen in Österreich regelmäßig ostwärts.

Die Standortwahl der österreichischen Schlacht- und Zerlegungsbetriebe hat sich nach diesen Gegebenheiten gerichtet. Die heimische Überproduktion speziell auf dem Rindersektor kann aber im wesentlichen nur auf EG-Märkten abgesetzt werden. Voraussetzung dafür war, daß die zunächst zur Deckung des Inlandsbedarfes entstandenen österreichischen Schlacht- und Zerlegungsbetriebe EG-Reife erlangten. Dies ist in der Vergangenheit mit enormen Investitionen gelungen.

Diese Investitionen wären mit einem Schlag entwertet, würden die Schlacht- und Zerlegungsbetriebe im Bereiche der Konsumationszentren des österreichischen Bundesgebietes von den Lebendviehtransporten abgeschnitten. Der erste Satz von § 5 Abs. 2 sieht dies praktisch vor. Schlachttiertransporte dürften demnach "nur bis zum nächstgelegenen geeigneten Schlachtbetrieb durchgeführt werden". Die Existenz vieler bestehender Betriebe wäre damit in Frage gestellt.

Die geplanten Eingriffe in den Wettbewerb der Schlachthöfe und des Großhandels hätten aber auch unübersehbare Beeinträchtigungen für die im Produktionsablauf vorgelagerte Landwirtschaft zur Fol-

ge. Der nachgelagerte Einzelhandel erschiene ebenfalls beeinträchtigt.

Es würde in der Praxis überdies auf erhebliche Probleme stoßen, im Einzelfall den "nächstgelegenen geeigneten" Schlachthof zu bestimmen. Der vorliegende Entwurf beinhaltet nämlich keine Definition des Begriffes "geeignet". Die Aufnahmekapazität eines Schlachthofes hängt ja von einer Reihe von Kriterien ab, wie zum Beispiel von den schlachttechnischen Einrichtungen, von der Kühlkapazität, vom Personalstand, vom Kundenstock, von der Exportzulassung (EG-Reife) und auch von der Kapazität des Fuhrparks. Unterschiedliche Absatzmöglichkeiten und Kapazitätsauslastungen führen in der Praxis zu unterschiedlichen Preisen für qualitativ gleichwertige Leistungen. Würden die Schlachtviehlieferanten gezwungen, jeweils mit ihrem "nächstgelegenen geeigneten Schlachtbetrieb" zu kontrahieren, erschiene dies als zumindest indirekte Preisregelung.

Die betroffenen Betriebe haben die Bundeswirtschaftskammer nämlich ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Schlachtviehtransporte nicht auf die Bahn verlagert werden könnten, da zusätzliche Verladevorgänge die Tiertransporte zu stark verzögern und somit Qualitätseinbußen nicht auszuschließen wären. Die Betriebsstandorte würden die nach dem Entwurf offenbar gewünschten Transportverlagerungen überdies zumeist schon mangels geeigneter Bahnanschlüsse ausschließen. Die betroffenen Wirtschaftsbereiche sehen sich in ihrem durch Artikel 6 Staatsgrundgesetz garantierten Recht auf Erwerbsfreiheit unzulässig eingeschränkt.

Die Bundeswirtschaftskammer ersucht das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nochmals, die sachliche Rechtfertigung der in Aussicht genommenen Regelung zu überprüfen. Sowohl das gegenständliche Europäische Übereinkommen als auch die einschlägigen EG-Richtlinien sehen keine Transportbeschränkungen vor, welche mit den durch den Entwurf für Österreich in Aussicht

- 19 -

genommenen vergleichbar wären. Es kommt diesem Umstand umso größeres Gewicht zu, als die örtlichen Distanzen in der EG zweifelsohne weitaus größer sind als die innerhalb des österreichischen Bundesgebietes.

Folgeprobleme brächte der vorgesehene Kontrahierungszwang für Schlachtbetriebe, die mit ihren Lebendvieh-Lieferanten Vertragssysteme zur Gewährleistung einheitlicher Produktmarken eingerichtet haben. Geflügelschlachtbetriebe erschienen in diesem Zusammenhang neben Schweine- und Rindermästern besonders betroffen.

Geflügelschlachtbetriebe kooperieren zum Beispiel mit Vertragsmästern im Umkreis von etwa 100 bis 200 km. Der Wettbewerb der Schlachtbetriebe untereinander hat zweifelsohne Bedeutung für die regelmäßig klein- und mittelbetrieblich strukturierten bäuerlichen Mastbetriebe.

Nicht einmal die als "wichtige verkehrspolitische Maßnahme" erläuterte "Verkehrsreduzierung" erschiene durch die geplante Regelung gesichert. Der zweite Satz von § 5 Abs. 2 sieht nämlich eine restriktiv formulierte behördliche Ausnahmeregelung vor, wobei zu befürchten ist, daß die derzeit üblichen, Verkehr sparenden Sammelfahrten nicht davon erfaßt sind. Dies würde bewirken, daß letztlich nicht weniger Tiertransporte auf der Straße wären, sondern mehr. Es wäre nämlich nicht auszuschließen, daß der Transporteur gezwungen würde, einzelne Mastbetriebe jeweils gesondert anzufahren. Derzeit werden die Tiere mehrerer Gehöfte eines Gebietes gemeinsam transportiert. Mehrere Hin- und Rückfahrten bleiben damit erspart.

Alle diese Probleme werden durch das dieser Bestimmung zugrunde liegende Axiom bewirkt, das die kürzeste Transportstrecke beim Straßentransport von Tieren "die geringste mögliche Belastung der Tiere während des Transportes" garantiere. Die Bundeswirtschaftskammer hält dem entgegen, daß die Wirtschaft die Transportver-

hältnisse im betriebswirtschaftlichen Eigeninteresse optimiert. Es gibt praktisch keine vermeidbaren Tiertransporte, die nicht im Interesse der Produktqualität bzw. aufgrund von kostenbedingten Rationalisierungen vermieden würden. Es tragen nicht zuletzt auch die Ausstattungserfordernisse (siehe § 5 Abs. 4 des Entwurfes) dazu bei, daß für den Tiertransport Kosten erwachsen, die Transportrationalisierungen bewirken, soweit diese möglich sind.

Die bisherigen Diskussionen mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ließen auch die Frage unbeantwortet, warum in Österreich Wirtschaftsabläufe, die in der EG aus gutem Grund der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung überlassen werden, administrativ geregelt werden sollen. Die geplanten Nachweiserfordernisse erscheinen prohibitiv. Es ist nicht einzusehen, warum ein Antragsteller "ein erhebliches wirtschaftliches Interesse für eine solche Ausnahme" nachweisen soll. Dieses bestünde in nichts anderem, als daß die bisherige Wirtschaftstätigkeit fortgesetzt werden kann.

Es fehlen nachvollziehbare Tierschutz-Argumente dafür, daß ein Antragsteller glaubhaft machen soll, "daß der Transport der Tiere auf der Straße unvermeidlich ist oder das Wohlbefinden der Tiere dadurch nicht stärker beeinträchtigt wird als bei einem Bahntransport".

Nicht zuletzt stellt sich auch die Frage, wer nach welchen Kriterien beurteilen soll, ob "sichergestellt ist, daß das Wohlbefinden der Tiere nicht wesentlich stärker beeinträchtigt wird als bei einem Transport zum nächstgelegenen geeigneten Schlachtbetrieb". Die geforderte Beurteilung berührt Fragen philosophischer Tragweite und stellt die zur Entscheidung berufenen Behörden vor praktisch nicht entscheidbare Probleme.

Zu § 5 Abs. 3:

Die Verwaltungsvorschrift, wonach Schlachttransportbewilligungen nach § 5 Abs. 2 des Entwurfes jeweils nur für einen einmaligen Transport erteilt werden dürfen, könnte wohl kaum mit "Tierschutz" begründet werden. Bestrebungen zur Rationalisierung der Verwaltung würden von vornherein erschwert.

Zu § 6:

Die Bundeswirtschaftskammer schlägt zusammenfassend vor, statt eigener österreichischer Regelungen die EG-Bestimmungen für Tiertransportmittel zu übernehmen.

Zu § 6 Abs. 1:

Die Bestimmung, wonach "die Tiere über angemessenen Raum verfügen und sich erforderlichenfalls niederlegen können müssen", erscheint schon angesichts des in Aussicht genommenen weiten Geltungsbereiches problematisch. Der Geltungsbereich der Vorlage ist ja im Gegensatz zu den einschlägigen Regelungen des Europäischen Übereinkommens beziehungsweise der EG-Richtlinie nicht auf Tierarten begrenzt, für die diese Anforderungen sachlich gerechtfertigt wären. Die Erläuterungen lassen zum Beispiel die Frage unbeantwortet, warum sich "andere warmblütige Tiere und Vögel" (gemäß § 13 des Entwurfes) niederlegen sollen. Auch "kaltblütige Tiere" (gemäß § 14 der Vorlage) sind von § 6 Abs. 1 nicht ausdrücklich ausgenommen. Es wird dazu bemerkt, daß unter die letzterwähnte Kategorie mangels einer entsprechenden Ausnahmebestimmung zum Beispiel auch Fische einzuordnen wären. Die Bundeswirtschaftskammer gestattet sich, in diesem Zusammenhang auf die für § 14 erbetene Klarstellung hinzuweisen.

Zu § 6 Abs. 3:

Gesonderte österreichische Kennzeichnungserfordernisse für Transportmittel und -behältnisse, in denen Tiere befördert werden, erscheinen unnötig. Es gibt zum Beispiel für Geflügeltransporte weltweit nur bodengelochte Geflügeltransportsteigen. Deren Erkennbarkeit als Tiertransportbehälter steht außer Streit. Kennzeichnungsschilder würden die erforderliche Belüftung erschweren.

Zu § 6 Abs. 4:

Auch die vorgesehene Vorschrift über Vorsichtsmaßnahmen, um zu vermeiden, "daß Schmutz und Exkremente auf darunter befindliche Tiere fallen", erscheint unzweckmäßig. Es gibt zum Beispiel weltweit für den Hühnertransport entsprechend den Klimazonen nur bodengelochte Geflügeltransportsteigen. Diese gewährleisten, daß die Tiere beim Transport die Möglichkeit haben, sich zum Schutz vor Umherrutschen mit den Krallen festzuhalten. Es erscheint zweifelsohne wichtiger, zu vermeiden, daß sich die Hühner durch Transportbewegungen verletzen, als sie vor dem Risiko zu schützen, daß durch die Bodenlochung Exkremente fallen könnten.

Die diesbezügliche Besorgnis erscheint unter Bedachtnahme auf die Sacherfordernisse der Geflügelhaltung "anthropid" und ist fachlich nicht zu rechtfertigen. Die Geflügelwirtschaft weist in diesem Zusammenhang auch noch darauf hin, daß die in Rede stehenden Kisten gelocht sein müssen, um sie nach den Geflügeltransporten jeweils optimal reinigen zu können. Die Bodenlochung dient auch den maßgeblichen Belüftungserfordernissen.

Sollte eine österreichische Regelung die Verwendung der weltweit üblichen Transportgebilde für den Geflügeltransport unmöglich machen, wäre dies mit erheblichen Kosten verbunden. Als Übergangsfrist wäre in diesem Fall ein Zeitraum von mindestens 5 Jahren vorzusehen. Die erforderlichen Neuanschaffungen von Transportbe-

hältnissen bzw. Umbauten von Transportfahrzeugen würden einen enormen Investitionsaufwand erfordern. Es wäre ein zusätzliches Problem, Gebindeformen zu finden, die den geplanten österreichischen Bestimmungen so entsprechen, daß sie auch in der EG Verwendung finden können. Die EG-Konformität der in Aussicht genommenen Regelung wird bestritten.

Zu § 6 Abs. 5:

Die zu den Bestimmungen der Absätze 1 bis 4 des § 6 der Vorlage dargelegten Probleme würden es erforderlich machen, auch für allfällige Durchführungsverordnungen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr entsprechende Übergangsbestimmungen vorzusehen. Entsprechende Legisvakanten hätten dies zu erleichtern (siehe die Bemerkungen zu § 21).

Zu § 7:

Die Bestimmungen zur Betreuung der Tiere während des Transportes wären EG-konform abzuändern.

Zu § 7 Abs. 1:

Die Vorschrift, daß Tiere keinesfalls länger als 24 Stunden ohne Wasser und Futter bleiben dürfen, sollte nicht für jene Tierarten gelten, die artspezifisch längere Fütterungsintervalle aufweisen. Dies wäre speziell auch für die Kategorien "andere warmblütige Tiere und Vögel" in § 13 und "kaltblütige Tiere" in § 14 des Entwurfes klarzustellen.

Reptilien (kaltblütige Tiere) können zum Beispiel während des Transportes gar nicht gefüttert werden. Sie verweigern während des Transportes regelmäßig die Nahrungsaufnahme. Allenfalls beigepackte Futtertiere würden von Schlangen oder anderen kleinsäugerfressenden Reptilien, für die sie als Nahrung dienen sollten,

nicht gefressen. Im Gegenteil, die Futtertiere würden die Reptilien benagen, statt von ihnen gefressen zu werden. Es ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, daß Reptilien monatelang ohne Nahrungsaufnahme überdauern können, ohne dadurch Schaden zu nehmen.

Zierfische für Aquarien müssen sogar vor dem Transport "ausgehungert" werden, damit sich ihr Darm leert. Nur das stellt sicher, daß das Wasser während des Transportes unbelastet bleibt. Die während des Transportes sicherheitshalber zusätzlich mit Sauerstoff versetzte Wassermenge würde durch Füttern verdorben. Die Fische würden durch diese Fütterung verenden.

Zu § 7 Abs. 2:

Es erscheint unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit problematisch, daß Absatz 2 die - wie zu Abs. 1 dargestellt - sachlich erforderlichen Ausnahmen nicht ausdrücklich vorsieht. Ihre Formulierung als Vorschrift für die Lenkerinformation könnte bewirken, daß die Normadressaten verwirrt werden.

Es erscheint auch unbegründet, nur deshalb schriftliche Unterrichtungen zu verlangen, weil Tiertransporterfordernisse von den Transportbedingungen gemäß § 7 des Entwurfes abweichen. § 7 Abs. 1 des Entwurfes gründet sich auf Gegebenheiten, die ihrerseits nur auf spezielle Tierarten zutreffen. Sie sind bloß für Menschen besser verständlich als zum Beispiel Transporterfordernisse für Reptilien oder Fische.

Als weiteres Beispiel dafür, daß es während des Transportes von Tieren vielfach überhaupt keiner Betreuung durch den Lenker bedarf, erscheint der Transport von Hauskaninchen zur Heimtierhaltung. Zwergkaninchen schlafen regelmäßig, während sie transportiert werden.

Zu § 7 Abs. 3:

Die vorgeschriebene "fachliche Befähigung" der Lenker von Tiertransporten kollidiert mit der vom Entwurf vorgesehenen Verantwortung der handelsrechtlich Verfügungsberechtigten. Die Bundeswirtschaftskammer spricht sich gegen die vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in Aussicht genommene Einführung transportgutspezifischer fachlicher Lenkerbefähigungserfordernisse aus. Die in Aussicht genommene Verordnungsermächtigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erscheint überdies nicht ausreichend determiniert.

Es ist aufgrund der Eigenart der jeweiligen Tiertransporte wohl auch die Regel, daß sich die Lenker überhaupt nicht um die Betreuung der von ihnen transportierten Tiere kümmern müssen. Die Bundeswirtschaftskammer weist in diesem Zusammenhang auf die dargelegten Beispiele des Transportes von Reptilien und Fischen hin.

Zu § 8 Abs. 2:

Es erscheint überprüfenswert, inwieweit die vorgesehenen Trennungserfordernisse zum Beispiel "ausgewachsener männlicher Tiere und Jungtiere derselben Gattung während eines gemeinsamen Transportes" für alle Tierarten sachlich zu rechtfertigen sind, für die diese Bestimmung nach dem Entwurf vorgesehen ist. Speziell bei Vögeln und kaltblütigen Tieren könnte allein schon die Feststellung ihres Geschlechts auf Schwierigkeiten stoßen.

Zu § 9:

Die tierärztliche Behandlung während des Transportes erscheint speziell für größere Kleintiertransporte problematisch. Diese Bestimmung wäre zum Beispiel für Kückentransporte und für sonstige Geflügeltransporte sowohl unanwendbar als auch im Interesse der Vermeidung zu langer Transportzeiten unzweckmäßig.

Zu den §§ 11 bis 14:

Die Sondervorschriften für den Transport "bestimmter Tiere und Tierarten" reichen nicht aus. Der Geltungsbereich des Entwurfes ist so weit, daß Einzel-Ausnahmen im Ausmaß von einem Abschnitt mit 4 Paragraphen kaum ausreichen können.

Das Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport sieht dagegen weitaus weniger einschneidende Regelungen als der vorliegende Entwurf vor, und diese lediglich für die Tierkategorie gemäß Artikel 2 lit. a dieses Übereinkommens. Es handelt sich dabei ausschließlich um "Einhufer und Tiere der Gattung Rind, Schaf, Ziege und Schwein, soweit sie Haustiere sind". Die Bestimmungen für die weiteren Kategorien in diesem Übereinkommen schließen die jeweils unanwendbaren Regelungen aus. Diese Gliederung vermeidet von vornherein den Eindruck, daß zum Beispiel Regelungen für Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine auch für Hühner Anwendung finden könnten. Es erschiene zweckmäßig, diese Abgrenzung zur Vermeidung unsachgerechter Analogien auch den "Sondervorschriften" dieses Entwurfes voranzustellen.

Zu § 11 Abs. 1:

Die Ausnahme des Transportes von Hausgeflügel und Hauskaninchen von der Fütterungsvorschrift des § 7 Abs. 1 spricht dafür, die sachliche Rechtfertigung der geplanten Betreuungsvorschriften überhaupt zu überdenken. Es stellt sich in diesem Zusammenhang jedenfalls auch die Frage, warum die von § 7 Abs. 1 des Entwurfes ausgenommenen Tierkategorien nicht vom gesamten § 7 ausgenommen sein sollen. Der Entwurf läßt auch die Frage unbeantwortet, worin "die erforderliche fachliche Befähigung" eines Lenkers bei Tiertransporten bestehen soll, wenn die beförderten Tiere weder gefüttert noch getränkt werden müssen, sondern schlafen, wie zum Beispiel Zwergkaninchen.

- 27 -

Zu § 11 Abs. 2:

Die Ausnahme der Kückentransporte von der Fütterungsvorschrift des § 7 Abs. 1 des Entwurfes reicht nicht aus. Die zulässige Transportzeit sollte von 24 auf 48 Stunden ausgedehnt werden. Kücken sind 72 Stunden (3 Tage) transportfähig. Eine zweitägige Transportdauer (48 Stunden) wäre jedenfalls zu ermöglichen.

Zu § 13 Abs. 1:

Die vorgesehenen Hinweise auf den Transportfahrzeugen oder -behältnissen auf "wilde, ängstliche oder gefährliche Tiere" veranlassen dazu, die in Aussicht genommene Vorschrift einer Lenker- ausbildung nach § 7 Abs. 3 des Entwurfes neuerlich zu hinterfragen. Es erschiene im Interesse des sachgerechten Vorgehens zweckmäßig, die Erteilung erforderlicher Informationen im Einzelfall so zu gestalten, daß mit geringstmöglichem Aufwand der ausreichende Informationsstand dessen sichergestellt ist, der tatsächlich mit den Tieren zu tun hat. Es bedarf zum Beispiel für eintägige Transporte warmblütiger Tiere und Vögel zur Heimtierhaltung keiner näheren Instruktionen.

Zu § 13 Abs. 4:

Die Vorschrift, daß "Einhufern, die nicht in Einzelboxen befördert werden, die Eisen an den Hinterhufen abzunehmen" sein sollen, wäre beim Transport von Zirkuspferden praktisch undurchführbar. Es würde auch kaum durchsetzbar erscheinen, Zirkusunternehmen zu veranlassen, ihre Pferde von Ort zu Ort in Einzelboxen zu transportieren.

Zu § 14:

Die Vorschrift, "kaltblütige Tiere in Behältnissen und unter Bedingungen zu befördern, wie sie für die jeweilige Art als notwen-

dig erachtet werden", erscheint zweckmäßig. Eine derartige Regelung sollte auch bei den anderen Tiergattungen das Vorhaben ersetzen, Details vorzuschreiben.

Die Bundeswirtschaftskammer hat sich gestattet, Beispiele für die sachliche Unanwendbarkeit der vorgesehenen Einzelbestimmungen aufzuzeigen. Es ist damit zu rechnen, daß sich beim Versuch, diese Regelungen praktisch anzuwenden, noch weitaus größere Schwierigkeiten ergäben. Die für "kaltblütige Tiere" geplante alternative Regelungstechnik wird daher zum Anlaß genommen, deren Anwendung auch auf die übrigen Tierkategorien vorzuschlagen. Tiere, in die sich der Mensch mehr "hineindenken" bzw. "hineinfühlen" kann, sollten deswegen nicht um ihren Anspruch auf sachgerechte Behandlung beim Tiertransport gebracht werden. Die Transportbedingungen sollten nicht menschlich "gut gemeint", sondern artgerecht zweckmäßig sein.

Es wird der guten Ordnung halber zu der für "kaltblütige Tiere" vorgesehenen Regelung darauf hingewiesen, daß damit zumindest für diese Kategorie die vorstehenden Transportbedingungen "insbesondere hinsichtlich Raum, Belüftung, Temperatur und Versorgung mit Wasser und Sauerstoff" nicht gelten, soweit sie nicht "für die jeweilige Art als notwendig erachtet werden". Auch die vorgesehenen "Transportbescheinigungen", Betreuungsvorschriften bzw. "fachlichen Lenker-Befähigungen" würden somit für Tiertransporte dieser Kategorie mangels sachlichen Erfordernisses obsolet. Dies sollte im Interesse der Rechtssicherheit klargestellt werden.

Zu § 15:

Die geplanten behördlichen Überwachungsbestimmungen kontrastieren mit den Artikeln 14 und 15 des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport. Dieses Übereinkommen verpflichtet zur schnellstmöglichen Abfertigung, sogar unter Umständen, die regelmäßig zu Transportverzögerungen

führen können. Der zitierte Artikel 14 nennt in diesem Zusammenhang "Verzögerungen, besonders bei der Umladung und auf Verschiebebahnhöfen". Artikel 15 nennt "Grenzformalitäten bei der Einfuhr und beim Transit".

Nach § 15 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes sollen dagegen "die Behörde und die in § 17 Abs. 2 genannten Organe" - Straßenaufsicht, Bundesgendarmerie, Tiertransportinspektoren, Grenztierärzte und Zollwache - berechtigt sein, "jederzeit an Ort und Stelle zu überprüfen, ob ein Tiertransport den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entspricht".

Es wäre sicherzustellen, daß Österreich bei internationalen Tiertransporten keine gegen das zitierte Europäische Übereinkommen verstoßenden Kontrollvorschriften normiert. Auch innerösterreichische Transporte sollten im Interesse des Tierschutzes nicht durch Kontrollen "auf Verdacht" verzögert werden. Ein Einschreiten hätte nur bei Gefahr im Verzug stattzufinden.

Zu § 16 Abs. 2:

Die Frage, ob die Ämter der Landesregierungen freie Kapazitäten für den nicht absehbaren Verwaltungsaufwand zur Ausstellung der vorgesehenen "Ausnahmebewilligungen" für Schlachttiertransporte gemäß § 5 Abs. 2 des Entwurfes haben, wird in den Erläuterungen nicht behandelt. Auch dies spricht dafür, von diesen Bewilligungserfordernissen Abstand zu nehmen. Probleme aufgrund der sonst zu gewärtigenden Arbeitsüberlastung der Verwaltung würden in erster Linie die Wirtschaft treffen. Es wäre dabei neben der gewerblichen Wirtschaft vornehmlich die mit dieser kooperierende Landwirtschaft betroffen.

Besondere Probleme könnten aus dem vorgesehenen Erfordernis entstehen, daß über beantragte Schlachttiertransporte durch mehrere Bundesländer die berührten Landeshauptmänner einvernehmlich zu

entscheiden hätten. Die Übertragung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Bundesländer wurde mit Erfordernissen der Verwaltungsentlastung des Verkehrsressorts begründet. Der vorliegende Entwurf brächte den Landesverwaltungen darüber hinaus neue administrative Lasten. Die Bundeswirtschaftskammer befürchtet, daß Vollzugsprobleme zu unterschiedlichen Beurteilungen führen würden. Dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrungen würden die Wirtschaft belasten.

Zu § 17 Abs. 1:

Die Bestellung von "Tiertransportinspektoren" der Länder erscheint sachlich nicht ausreichend begründet. Die vorgesehene Verordnungsermächtigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erscheint darüber hinaus nicht ausreichend determiniert. Es bleibt offen, was unter den "näheren Bestimmungen" über die "Ausbildung und Kenntnisse" der "Tiertransportinspektoren" zu verstehen ist.

Es liegt derzeit in der Zuständigkeit von Tierärzten, die erforderlichen fachlichen Beurteilungen zu treffen. Auch das gegenständliche Europäische Übereinkommen und die einschlägigen EG-Richtlinien sehen keine "Tiertransportinspektoren" vor, die demnach ein österreichisches Spezifikum wären.

Die Bundeswirtschaftskammer gestattet sich, unter Hinweis auf die sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene bestehenden Budgetprobleme anzuregen, den in Aussicht genommenen Verwaltungsaufwand nochmals zu überdenken. Es wird gebeten, dabei zu berücksichtigen, daß die Entbehrlichkeit, ja offenbare Unzweckmäßigkeit der geplanten Bewilligungs- und Kontrollmaßnahmen der Verwaltung zu den einzelnen Bestimmungen detailliert belegt wurde. In diesem Zusammenhang wird nochmals auf die bereits als grundsätzliches

- 31 -

Problem des vorliegenden Entwurfes behandelte Kostenfrage der Überwachung der Tiertransporte auf der Straße hingewiesen.

Zu § 18 im Zusammenhang mit § 19:

Eine Festsetzung hoher Strafbeträge, damit ausreichende finanzielle Mittel für die Überwachung der Tiertransporte vorhanden sind, erscheint nicht akzeptabel. Die Bundeswirtschaftskammer ersucht, bei allem Verständnis für den Tierschutz, die Verhältnismäßigkeit zu anderen verwaltungsstrafrechtlichen Schutzobjekten zu wahren. Die Übertretung von Verwaltungsvorschriften, die dem Tierschutz dienen, sollte nicht unverhältnismäßig teurer sein, als dies für Verstöße gegen Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, die auf den Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen zielen. Menschenschutz sollte doch vor Tierschutz gehen. Die Bundeswirtschaftskammer befürchtet, daß ein derartiges Vorgehen dem Tierschutz-Anliegen letztlich nur schaden würde.

Zu § 21:

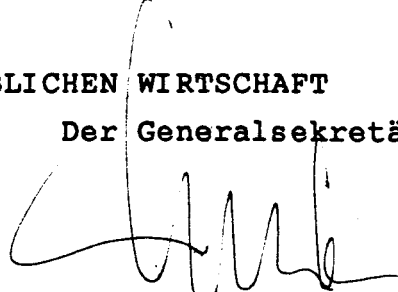
Sollte es trotzdem zur Verwirklichung dieses Gesetzesvorhabens kommen, wäre eine ausreichende Legisvakanz mit besonderen transportspezifischen Übergangsfristen von mindestens drei Jahren vorzusehen.

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Der Präsident:


Leopold Maderthaner

Der Generalsekretär:


Dr. Günter Stummvoll