

## **Stellungnahme der Deutschen Juristischen Gesellschaft für Tierschutzrecht e. V.**

**zur Frage, ob die Überschreitung der Gesamtbeförderungsdauer (z. B. von 19  
Stunden für Kälber oder entsprechend von 29 Stunden bei adulten Rindern)  
bereits bei der Planung des Transports vorgesehen und in das Fahrtenbuch  
eingetragen werden kann**

zugleich Stellungnahme zu VG Sigmaringen, Beschl. v. 09.12.2019 – 4 K 6107/19 –, beck-online, sowie VG Augsburg, Beschl. v. 28.09.2020 – Au 1 E 20.1740 –, beck-online.

### **A) Zusammenfassung und Problem**

Nach Kapitel V Nr. 1.8 des Anhangs I (Technische Vorschriften) der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 – EU-Tiertransportverordnung – darf die gemäß den Nummern 1.3, 1.4 und 1.7 Buchstabe b) festgelegte Beförderungsdauer – insbesondere unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsortes – im Interesse der Tiere um zwei Stunden verlängert werden.

Zuletzt hatten zwei Gerichte im Rahmen von Eilentscheidungen zu langen Transporten nicht abgesetzter Kälber die Auffassung vertreten, diese Verlängerungsmöglichkeit dürfe bereits in die Transportplanung einbezogen werden, also bereits eingerechnet werden, obwohl der Transport noch nicht losgefahren ist.

Unseres Erachtens ist dies eine unzulässige Interpretation des Europarechts. Vielmehr darf die Möglichkeit der Verlängerung im Interesse der Tiere nur bei Eintreten unvorhergesehener Ereignisse während des Transports ergriffen werden.

Diese Ansicht vertritt auch der Direktor der DG SANTE (Directorate G) der EU-Kommission – in einem an das ZDF gerichteten Brief.

## **B) Die Entscheidungen des VG Sigmaringen und des VG Augsburg**

Das VG Sigmaringen hat mit Beschluss vom 09.12.2019 – 4 K 6107/19 – die vorherige Einrechenbarkeit der zweistündigen Verlängerung des Transports nicht als problematisch angesehen und in seinem Beschluss die bereits beantragte Verlängerung „bestätigt“. Es führt aus:

*„Die Antragstellerin hat den Transport mit einer Fahrtdauer von 8,5 Stunden und 9 Stunden, also einer Gesamtfahrtzeit von 17,5 Stunden angegeben. Das Gericht hält diese Zeit – ebenso wie das Landratsamt – nicht für plausibel. Ausweislich des online verfügbaren Routenplaners des ADAC (<https://maps.adac.de/>) für ein Gespann (Pkw mit Wohnwagen – das Gericht geht von einer Vergleichbarkeit der erreichbaren Geschwindigkeiten zu einem Lkw aus) beträgt die Gesamtfahrtzeit für die geplante Route 18,5 Stunden und überschreitet mithin die maximale Fahrtdauer von 18 Stunden. Allerdings hält es das Gericht im Interesse der Tiere und der Nähe des Bestimmungsortes bei der noch verbleibenden, sehr kurzen Restfahrtzeit für erforderlich, eine zweistündige Verlängerung der Fahrtzeit nach Ziff. 1.8 des Kap. 5 des Anhangs I der Transportverordnung anzuordnen. Das in Ziff. 1.8 enthaltene Ermessen ist in Anbetracht der Tatsache, dass der Gesetzgeber die Nähe des Bestimmungsortes explizit als (bedeutendes) Kriterium hervorhebt und der Tatsache, dass eine verbleibende Fahrtzeit von (ca.) einer halben Stunde (bis zwei Stunden) zu erwarten ist, auf Null reduziert.“<sup>1</sup>*

Das VG Augsburg hat in einem Beschluss vom 28.09.2020 – Au 1 E 20.1740 – zur Genehmigung eines insgesamt 20,5 Stunden geplanten Transports nicht abgesetzter Kälber nach Spanien vertreten, dass die Vorschrift des Anhangs I Kapitels V Nr. 1.8 der EU-Tiertransportverordnung bereits bei den Planungen des Transports herangezogen werden kann. Es führte aus:

*„Das Gericht geht zunächst davon aus, dass die Vorschrift des Anhangs I Kapitels V Nr. 1.8 der EU-Tiertransport-VO bereits bei den Planungen des Tiertransports herangezogen werden kann. Sie gilt nicht nur bei unerwarteten Transportverzögerungen wie einem Stau oder Unfall, deren zeitliche Auswirkungen*

---

<sup>1</sup> VG Sigmaringen, Beschl. v. 09.12.2019 – 4 K 6107/19 –, BeckRS 2019, 31447, Rn. 23.

*grundsätzlich ohnehin nicht auf zwei Stunden begrenzt werden können. Aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift, den Belangen der Tiere bei den Transporten weitestgehend entgegenkommen zu können, ergibt sich vielmehr die umfassendere Anwendbarkeit der Regelung. Die Vorschrift stellt maßgeblich auf die Interessen der Tiere ab. Sie ermöglicht eine Abwägung zwischen den Folgen für das Tierwohl bei einer 24stündigen Unterbrechung des Transports mit Anfahren einer Kontrollstelle sowie Entladen einerseits und der Beeinträchtigung der Tiere durch eine absehbar kurze Weiterfahrt zum Zielort und damit verbundener zeitnaher endgültiger Beendigung des Tiertransports andererseits. Es ist nicht ersichtlich, weshalb diese Gesichtspunkte nicht auch schon bei der Planung des Transports im Interesse der Tiere berücksichtigt werden können. Denn die Anwendung der Vorschrift hat nach ihrem eindeutigen Wortlaut allein den Interessen der Tiere zu dienen, ohne dass andere, insbesondere wirtschaftliche Gesichtspunkte in die Wertung einfließen dürfen. Weshalb diese Flexibilität hinsichtlich der größtmöglichen Berücksichtigung des Tierwohls nicht bereits im Vorfeld des Transports bei dessen Planung bestehen sollte, ist nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als die Prüfung der Interessen der Tiere eine primäre Aufgabe der Veterinärbehörden ist, welche durch das Abstempeln des Fahrtenbuches die Planungen zu prüfen haben und die Frage des Tierwohls fachkundig einschätzen können.“<sup>2</sup>*

### **C) Stellungnahme**

Der Ansicht des VG Augsburg folgen wir nicht. Denn die Möglichkeit der Verlängerung der Gesamtbeförderungsdauer eines Tiertransports nach Nr. 1.8 des Anhangs 1 Kapitel V der EU-Tiertransportverordnung ist eine absolut restriktiv zu handhabende Ausnahmegesetzvorschrift, weswegen eine nötige Einrechnung bereits bei der Transportplanung dazu führen muss, dass der Transport nicht zulässig ist bzw. erst dann (wieder) zulässig ist, wenn die Anwendung der Ausnahmegesetzvorschrift nicht mehr nötig ist, weil der zur Anwendung der Verlängerungsmöglichkeit führende Sachverhalt weggefallen ist.

---

<sup>2</sup> VG Augsburg, Beschl. v. 28.09.2020 – 1 E 20.1740 –, BeckRS 2020, 25079, Rn. 19.

Vielmehr darf von der Ausnahmegvorschrift erst Gebrauch gemacht werden, wenn – während der Durchführung des Transports – deutlich wird, dass beispielsweise der Bestimmungsort nicht mehr innerhalb der erlaubten Gesamtbeförderungszeit erreicht werden kann, aber er in einer zusätzlichen Fahrzeit von bis maximal zwei Stunden erreicht werden wird. Im Einzelnen:

### **I) Die Rechtsvorschriften**

Nach Anhang 1 Kapitel 5 Nr. 1.4 der EU-Tiertransportverordnung sind

*„die Zeitabstände für das Tränken und Füttern sowie Beförderungsdauer und Ruhezeiten [...] bei Verwendung eines unter Nummer 1.3 genannten Fahrzeugs die Folgenden:*

*a) Kälber, (...), die noch nicht abgesetzt sind und mit Milch ernährt werden (...) müssen nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden.“*

*Nach Nr. 1.5. müssen „nach der festgesetzten Beförderungsdauer [...] die Tiere entladen, gefüttert und getränkt werden und eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden erhalten.“*

Nach Nr. 1.8. darf „die Beförderungsdauer gemäß den Nummern 1.3, 1.4 und 1.7 Buchstabe b) [...] – insbesondere unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsortes – im Interesse der Tiere um zwei Stunden verlängert werden.“

### **II) Das Masterrind-Urteil des EuGH**

Der EuGH hat in seinem Masterrind-Urteil vom 28.07.2016 (Rs. C-469/14 – Masterrind GmbH ./ Hauptzollamt Hamburg-Jonas) die Auslegung der o. g. Regelungen – bezogen auf die vorgeschriebenen Zeitintervalle für adulte Rinder (zweimal jeweils höchstens 14 Stunden Transport, getrennt von einer mindestens einstündiger Pause, Nr. 1.4 Buchstabe d) des

Anhang I, Kapitel V der EU-Tiertransportverordnung<sup>3</sup>) dahingehend klargelegt, dass auch eine länger als einstündige Pause zwischen den Transportintervallen durchgeführt werden darf, dennoch aber die Gesamtdauer des auf die Pause folgenden Transportintervalls um die Zeit verkürzt werden muss, um die die einstündige Pause verlängert worden ist, die Gesamtbeförderungsdauer mithin trotz verlängerter Pause – vorbehaltlich der Möglichkeit, sie gemäß Nr. 1.8 (...) im Interesse der Tiere um zwei Stunden zu verlängern und unbeschadet der Anwendung von Art. 22 der EU-Tiertransportverordnung<sup>4</sup> im Fall unvorhersehbarer Umstände – 29 Stunden nicht übersteigen darf.<sup>5</sup>

Ausdrücklich behandelt der EuGH in dem Masterrind-Urteil nicht die Frage, ob die Verlängerung um zwei Stunden im Interesse der Tiere bereits bei der Planung des Transports in die Beförderungsdauer einrechenbar ist<sup>6</sup> oder ob die durch den Generalanwalt Wahl in seinen Schlussanträgen zur Rechtssache Masterrind vom 21.01.2016 so bezeichnete „+2-Regel“<sup>7</sup> erst während des Transports aufgrund unvorhergesehener Umstände angewendet werden darf.<sup>8</sup> Denn die Vorlagefragen des Finanzgerichts Hamburg betrafen andere Fragen. Er betont jedoch, dass die Beförderung von Tieren nicht so lang sein dürfe, dass sie unter den konkreten Rahmenbedingungen der Ruhepause und der Beförderung als Ganzes die Gefahr

<sup>3</sup> Anhang I, Kapitel V Nr. 1.4 Buchstabe d) EU-Tiertransportverordnung

Alle anderen unter Nummer 1.1 genannten Tiere müssen nach einer Beförderungsdauer von 14 Stunden eine ausreichende, mindestens einstündige Ruhepause erhalten, insbesondere damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 14 Stunden fortgesetzt werden.

<sup>4</sup> Artikel 22 Transportverzögerungen

(1) Die zuständige Behörde trifft alle erforderlichen Vorkehrungen, um Transportverzögerungen oder das Leiden von Tieren zu verhüten bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn unvorhersehbare Umstände die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung verhindern. Die zuständige Behörde trägt dafür Sorge, dass an Umladeorten sowie an Ausgangsorten und Grenzkontrollstellen besondere Vorkehrungen getroffen und Tiertransporte prioritär behandelt werden.

(2) Tiertransporte dürfen nicht aufgehalten werden, es sei denn, dies ist im Interesse des Wohlbefindens der Tiere oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit unerlässlich. Zwischen dem Abschluss des Verladevorgangs und der Abfahrt darf es nicht zu unnötigen Verzögerungen kommen. Müssen Tiertransporte für länger als zwei Stunden aufgehalten werden, trägt die zuständige Behörde dafür Sorge, dass alle erforderlichen Vorkehrungen für die Pflege der Tiere getroffen und die Tiere erforderlichenfalls gefüttert, getränkt, entladen und untergebracht werden.

<sup>5</sup> EuGH, Urte. v. 28.07.2016 (Rs. C-469/14 – Masterrind GmbH ./ Hauptzollamt Hamburg-Jonas), NVwZ 2016, 1398 ff., S. 1400.

<sup>6</sup> So das VG Augsburg, Beschl. v. 28.09.2020 – Au 1 E 20.1740 –, beck-online.

<sup>7</sup> Schlussanträge des Generalanwalts Nils Wahl vom 21.01.2016, Rechtssache C-469/14, Masterrind GmbH gegen Hauptzollamt Hamburg-Jonas, III Nr. 32.

<sup>8</sup> So bspw. Hirt/Maisack/Moritz, Tierschutzgesetz Kommentar, 3. Aufl. 2016, Anhang I Kapitel V Nr. 1.8 EU-Tiertransportverordnung Rn. 11.; Bundesministerium Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz Österreich, Handbuch Tiertransporte, Zusatz lange Beförderung, Stand 2018, S. 50; Handbuch Tiertransporte (Stand Mai 2019), Erlass des Ministeriums der Justiz und für Europa und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg vom 18.07.2019 S. 34.

birgt, dass den Tieren Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden,<sup>9</sup> was auch dem in Art. 3 Abs. 1 der EU-Tiertransportverordnung festgeschriebenen allgemeinen Grundsatz entspreche, wonach niemand [...] eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen [darf], wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Nach dieser Vorschrift sei auch Nr. 1.4 des Anhangs I, Kapitels V EU-Tiertransportverordnung auszulegen.<sup>10</sup>

### **III) Die Schlussanträge des Generalanwalts Wahl in der Rechtssache Masterrind**

Für eine nur in Fällen unerwarteter Transportverzögerungen Anwendbarkeit der „+2-Regel“, womit eine Berücksichtigung bereits bei der Transportplanung ausschiede, sprechen die Ausführungen des Generalanwalts Wahl in der Rechtssache Masterrind. Unter III A) 2. d) Nr. 54 wird folgendes ausgeführt: „Zweitens darf nach der +2-Regel die „Beförderungsdauer“ (...) – d. h. die Summe der Zeitabschnitte physischer Fortbewegung vor und nach jeder „neutralisierenden“ 24-Stunden-Ruhezeit, und nicht ihre einzelnen Abschnitte – im Interesse der Tiere, insbesondere unter Berücksichtigung der Nähe des Bestimmungsorts, um zwei Stunden verlängert werden. Die +-2-Regel deutet somit offenbar darauf hin, dass die „Beförderungsdauer“ (...) im Regelfall eine feste Obergrenze hat, die nach meinem Verständnis im Fall der 14+1+14-Regel in jedem Fall bei 28 Stunden liegt.“<sup>11</sup>

Mit der oben zitierten Aussage macht der Generalanwalt klar, dass es sich bei der 14+1+14-Regel um den Grundsatz, die Anwendung der +2-Regel jedoch um eine Ausnahme handelt,<sup>12</sup> die folglich nur in Ausnahmefällen angewendet werden darf, nicht jedoch pauschal schon bei der Transportplanung berücksichtigt werden darf, was dem Charakter als (restriktiv zu handhabende) Ausnahmenvorschrift widerspräche. Diese Wertung ist entsprechend übertragbar auf die 9+1+9-Regel, wobei für Kälber zusätzlich deren besondere Vulnerabilität zu berücksichtigen ist und damit durchaus eine noch restriktivere Handhabung der Ausnahme erforderlich ist.

---

<sup>9</sup> EuGH, Urt. v. 28.07.2016 (Rs. C-469/14 – Masterrind GmbH ./ Hauptzollamt Hamburg-Jonas), NVwZ 2016, 1398 ff., S. 1398, 1399.

<sup>10</sup> EuGH, Urt. v. 28.07.2016 (Rs. C-469/14 – Masterrind GmbH ./ Hauptzollamt Hamburg-Jonas), NVwZ 2016, 1398 ff., S. 1398, 1399.

<sup>11</sup> Schlussanträge des Generalanwalts Nils Wahl vom 21.01.2016, Rechtssache C-469/14, Masterrind GmbH gegen Hauptzollamt Hamburg-Jonas, III A) 2. d) Nr. 54.

<sup>12</sup> weswegen eher von der „+2-Ausnahme“ statt von der „+2-Regel“ gesprochen werden sollte.

Die besondere Vulnerabilität nicht abgesetzter Kälber hat auch das VG Augsburg in seinem Beschluss vom 28.09.2020 erkannt. Es führt aus:

*„Es erscheint dem Gericht auch plausibel, das die für den Transport vorgesehenen, nicht milchentwöhnten Kälber angesichts ihres geringen Alters äußerst vulnerabel sind und besondere Anforderungen an die Art des Futters und die Regelmäßigkeit der Futtergabe stellen. Damit kann auch eine relativ geringe Überschreitung der Beförderungszeiten sie an die Grenze zu erheblichen Leiden durch Nahrungs- und Flüssigkeitsmangel führen. Die einstündige Verlängerung der zulässigen Beförderungsdauer auf der Strecke von Fr. nach Sp. ist unter diesem Aspekt problematisch. Hinzu kommt, dass die in den Transportmitteln gemäß Anhang I Kapitel VI Nr. 2.1 der EU-Tiertransport-VO vorgeschriebenen Wasserversorgungssysteme nach den Ausführungen des Antragsgegners den besonderen Anforderungen an das Futter und die Saugvorrichtungen für noch nicht milchentwöhnte Kälber nicht entsprechen und die Antragstellerin den Nachweis besonderer Vorrichtungen zur Fütterung gemäß Anhang I Kapitel VI Nr. 1.4 der EU-Tiertransport-VO nicht erbracht hat. Damit sind die Kälber für die Nahrungsaufnahme in besonderem Maße auf die Einhaltung der Ruhepausen angewiesen, in denen sie ihren Bedürfnissen entsprechend ernährt werden können. Angesichts dessen hat die Antragstellerin nicht glaubhaft gemacht, dass die eingeplante Verlängerung der Beförderungsdauer selbst unter Berücksichtigung der Belastungen einer 24stündigen Unterbrechung des Transports im Interesse der Tiere liegt, die Transportplanung sich damit innerhalb der zulässigen Beförderungsdauer hält und die Voraussetzungen für die Stempelung des Fahrtenbuchs vorliegen.“<sup>13</sup>*

#### **IV) Auslegung der Vorschriften der EU-Tiertransportverordnung nach dem Ziel und dem in Art. 3 Abs. 1 festgeschriebenen allgemeinen Grundsatz über die Durchführung von Tiertransporten**

Alle Vorschriften der EU-Tiertransportverordnung müssen nach dem oben bereits zitierten Grundsatz ausgelegt werden, wonach niemand [...] eine Tierbeförderung durchführen oder

---

<sup>13</sup> VG Augsburg, Beschl. v. 28.09.2020 – Au 1 E 20.1740 –, beck-online Rn. 22.

veranlassen [darf], wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten (vgl. Art. 3 Abs. 1 EU-Tiertransportverordnung sowie Erwägungsgrund 11 der EU-Tiertransportverordnung, der besagt:

*„Zur Gewährleistung einer gemeinschaftsweit einheitlichen und wirksamen Anwendung dieser Verordnung entsprechend ihrem Grundsatz, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten, empfiehlt es sich, detaillierte Vorschriften im Hinblick auf die besonderen Erfordernisse festzulegen, die sich im Zusammenhang mit den verschiedenen Transportarten ergeben. Diese detaillierten Vorschriften sind gemäß dem vorstehenden Grundsatz auszulegen und anzuwenden und müssen rechtzeitig aktualisiert werden, wenn sie — insbesondere im Lichte neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse — in Bezug auf bestimmte Tierarten oder Transportweisen die Einhaltung dieses Grundsatzes nicht mehr zu gewährleisten scheinen.“*<sup>14</sup>

Dem entspricht es, die 14+1+14-Regel (bzw. die 9+1+9 aufgrund der Vulnerabilität nicht abgesetzter Kälber in besonderer Weise) in der Weise anzuwenden, dass es nicht erlaubt ist, die +2-Regel bereits bei der Planung des Transports einzurechnen, da bereits die 14+1+14-Regel sowie entsprechend alle anderen Bestimmungen zulässiger Gesamtbeförderungszeiten eine enorme Belastung für die Tiere darstellt und jedwede Verlängerung der Gesamtbeförderungsdauer die Gefahr birgt, dass den Tieren dadurch Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten. Eine Fallgestaltung, in der die Anwendung der +2-Ausnahme bereits bei der Planung des Transports einberechnet werden dürfte, kann es bereits deswegen nicht geben, weil ein Transport nach den oben genannten Grundsätzen schon nicht zulässig wäre bzw. aufgeschoben werden müsste, bis der Sachverhalt, der die Anwendung der +2-Ausnahme vermeintlich nötig macht, wegfällt.

Auch die Erwägungsgründe Nummer 5 und 18 sprechen dafür, dass eine bereits in der Planung vorgesehene Verlängerung der Gesamtbeförderungsdauer unzulässig ist.

---

<sup>14</sup> EuGH, Urt. v. 28.07.2016 (Rs. C-469/14 – Masterrind GmbH ./ Hauptzollamt Hamburg-Jonas), NVwZ 2016, 1398 ff., S. 1398, 1399.

Erwägungsgrund Nr. 5 lautet:

*„Aus Tierschutzgründen sollten lange Beförderungen von Tieren – auch von Schlachttieren – auf ein Mindestmaß begrenzt werden.“*

Erwägungsgrund Nr. 18 (Satz 1) lautet:

*„Es ist davon auszugehen, dass sich lange Beförderungen auf das Befinden der beförderten Tiere nachteiliger auswirken als kurze.“*

Das Ziel der EU-Tiertransportverordnung, das Vermeiden unnötiger Schmerzen, Leiden und Schäden für die Tiere, ist folglich auch im Hinblick auf die zeitliche Planung des Transports zu beachten. Jegliche Ausnahme, die eine Verlängerung der Transportdauer ermöglicht, ist daher restriktiv zu handhaben. Tiertransporte – insbesondere lange Transporte – müssen zeitlich auf das absolute Mindestmaß begrenzt werden. Dem widerspricht es, dass – ohne dass eine unerwartete Ausnahmesituation während des Transports eintritt – die Gesamtbeförderungsdauer bereits von vornherein verlängert werden darf.

#### **D) Die Ansicht der DG SANTE Directorate G**

Unsere Ansicht wird durch einen Brief des Direktors des Directorates G der DG SANTE der EU-Kommission gestützt. Dieser liegt der DJGT vor. In ihm führt der Direktor Bernard Van Goethem aus:

*„My understanding is that the possibility of extension by two hours abovementioned should only be allowed in cases of unforeseen situations occurring during the journey and only in the interest of the animals.*

(...)

*This point provides for a derogation from the journey times, which are laid down in precise and binding terms in point 1.4 and point 1.7(b) of the same Chapter, and should as such be interpreted narrowly. It should also be interpreted in accordance with the Regulation's main objective, which relates to the protection of animals during transport, and read in conjunction with other provisions of the Regulation (EC) No 1/2005 requires that animals must not be transported in a way likely to cause injury or undue suffering to them. In particular, Article 3(a) of the Regulation lays down a condition that: “all*

*necessary arrangements have been made in advance to minimise the length of the journey and meet animals' needs during the journey.”<sup>15</sup>*

Obgleich ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union befugt ist, eine rechtsverbindliche Auslegung des EU-Rechts vorzunehmen, scheint die Rechtsansicht der DG SANTE in Person des Direktors des Direktorats G angesichts der klaren Stellung der festgeschriebenen Transportzeiten als Grundsatz und der möglichen Verlängerung als Ausnahme offensichtlich dem Prinzip zu folgen, dass eine Ausnahme restriktiv gehandhabt werden muss, was dem Charakter einer Ausnahme entspricht. Dies gebietet es, nicht bereits im Vorhinein von einer Ausnahme Gebrauch zu machen, sondern erst dann, wenn sie – ausnahmsweise – gebraucht wird.

**12. November 2020**

**Dr. Barbara Felde**  
Stellvertretende Vorsitzende

**Linda Gregori**  
Stellvertretende Vorsitzende

---

<sup>15</sup> Van Goethem, Bernard; Brief vom (unbekanntes Datum) an ZDF, Subject: Your query on Council Regulation (EC) No 1/2005.