

Positionspapier zur Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften für Tiertransporte

Tagtäglich werden Millionen von Tieren innerhalb der EU transportiert. Ihr Wohlergehen während der Beförderung ist gegenwärtig in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen (im Folgenden als „Transportverordnung“ bezeichnet) geregelt. Die Regierungen Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, der Niederlande und Schwedens sind der Ansicht, dass die Transportverordnung aktualisiert und auf den neuesten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse gebracht werden muss. Die Verordnung beinhaltet eine Reihe ungenauer Bestimmungen, welche die Sicherstellung einer EU-weit einheitlichen Durchsetzung der in der Verordnung enthaltenen Anforderungen stark erschweren.

Wir begrüßen daher die in der Farm-to-Fork-Strategie dargelegte Absicht der Kommission, die Transportverordnung zu überarbeiten. Wir freuen uns darauf, bei der Bewertung der geltenden Regelungen mitzuwirken, wie sie im Fahrplan für die Eignungsprüfung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich des Wohlergehens landwirtschaftlicher Nutztiere vorgesehen ist.

Die Sicherstellung des Tierwohls während der Beförderung hat auch für das Europäische Parlament hohe Priorität. Das Europäische Parlament hat einen Untersuchungsausschuss zum Transport lebender Tiere ins Leben gerufen, um ein Ausgangsdokument für die Überarbeitung der Transportverordnung zu schaffen. Die Bemühungen der Kommission und des Europäischen Parlaments im Hinblick auf die Überarbeitung des bestehenden Rechtsrahmens begrüßen wir sehr.

Die unterzeichneten Mitgliedstaaten würden gern mit der Kommission in einen konstruktiven Dialog treten, um Möglichkeiten zur Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport zu erörtern. Wir sind insoweit davon überzeugt, dass alle künftigen Rechtsvorschriften zum Tierschutz während des Transports den folgenden wesentlichen Punkten Rechnung tragen müssen:

Kernpunkte

1: Beförderungsdauer

Das wissenschaftliche Gutachten der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA)¹ empfiehlt eine zeitliche Begrenzung von 12 Stunden für die Beförderung von zur Schlachtung bestimmten untrainierten Pferden mit ungewissem Gesundheitsstatus. Ferner ist in Erwägungsgrund 5 der Transportverordnung vorgesehen, dass „aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren – auch von Schlachttieren – auf ein Mindestmaß begrenzt werden sollten“.

Ein 2002 vom Wissenschaftlichen Ausschuss „Tiergesundheit und artgerechte Tierhaltung“ (SCAHAW) vorgelegter Bericht wies bereits darauf hin, dass vielen Tierarten und Tierkategorien nach einer Beförderungsdauer von maximal 8 Stunden eine längere Ruhepause (von mindestens 6 Stunden) gewährt werden sollte.² Auch wenn Lebendtiertransporte immer mit einem gewissen Maß an Stress und Belastung verbunden sind, muss die maximale Beförderungsdauer darauf abgestimmt sein, was für die betreffenden Tiere sowohl aus ethologischer als auch aus physiologischer Sicht tragbar ist. Die Beförderungsdauer sollte so kurz wie möglich sein, da ein Übergang von

¹ EFSA Journal 2011; 9(1), S. 78

² SCAHAW-Bericht 2002; S. 103

Lebendtiertransporten hin zur Beförderung von Fleisch und Zuchtmaterial erwünscht ist. Wissenschaftliche Gutachten sind in diesem Zusammenhang als Orientierungshilfe unverzichtbar. Vor diesem Hintergrund sehen wir der Auswertung der Ergebnisse der EFSA-Evaluierung zur Transportverordnung erwartungsvoll entgegen.

Lösungsansatz

Wir schlagen die Einführung einer maximalen Beförderungsdauer von 8 Stunden für alle zur Schlachtung bestimmten Tiere vor. Aus der Produktion herausgenommene Tiere, z. B. Sauen und Milchkühe, machen einen erheblichen Anteil an den Schlachttiersendungen aus und sind aufgrund ihres Allgemeinzustands häufig untauglich für lange Beförderungswege. Wie der oben genannte SCAHAW-Bericht aufzeigt, benötigen die meisten Tierarten nach einem 8-stündigen Transport aus Tierschutzgründen eine längere Ruhepause. Zur Verbesserung des Wohlergehens der Tiere streben wir eine kurze Beförderungsdauer für Schlachttiere an. Es wäre allgemein deutlich vorteilhafter, stattdessen Fleisch, Schlachtkörper und Zuchtmaterial zu befördern.

Darüber hinaus schlagen wir vor, dass die EFSA die Möglichkeit prüft, strengere Reisezeiten für den Transport von Tieren wie Zucht- und Nutztieren innerhalb und aus der EU im Zusammenhang mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit festzulegen. Ein solcher Vorschlag müsste sowohl evidenzbasiert als auch artspezifisch sein.

Im Einklang mit den Empfehlungen der EFSA regen wir zudem an, dass die in einem auf ein Schiff verladene Lkw zugebrachte Zeit nicht als Ruhezeit, sondern als Beförderungszeit betrachtet werden sollte. Eine solche Bestimmung wäre dem Wohlergehen aller Nutztiere zuträglich. In diesem Zusammenhang erachten wir es als unbedingt erforderlich, zu einer einheitlichen Auslegung und Durchsetzung im Hinblick auf die für Ro-Ro-Transporte geltenden Vorschriften zu kommen. Außerdem sollten an Häfen und Flughäfen, die Ausgangspunkt für Tiertransporte sind, entsprechende Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden für den Fall, dass Tiere aufgrund von Verzögerungen oder Notfällen entladen werden müssen.

Bei Geflügel sollte im Sinne des grundlegenden Ziels der Begrenzung der Beförderungsdauer die Verlade- und Entladezeit mit berücksichtigt werden. Demzufolge sollte die Verladung der Tiere in die Transportbehälter/Kisten sowie die Wartezeit bis zu ihrer Entladung aus dem Transportbehälter ebenfalls eingerechnet werden.

Schließlich sollte auch die Anzahl der Orte, an denen die Tiere zusammengeführt und gesammelt werden dürfen, begrenzt werden, um eine wiederholte Weiterbeförderung und Umgruppierung zu vermeiden, die dazu führt, dass der endgültige Bestimmungsort erst Tage oder sogar Wochen später erreicht wird. Diese Regelungen sollten auf alle Wirbeltiere, z. B. Fohlen, Hunde und Katzen, Anwendung finden.

2: Definition des Begriffs „wirtschaftliche Tätigkeit“

Nach Artikel 1 Absatz 5 ist die Transportverordnung nur auf den Transport von Tieren in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit anzuwenden. Jedoch fehlt in der Transportverordnung eine eindeutige Definition dessen, was eine „wirtschaftliche Tätigkeit“ konkret umfasst, da der Begriff nur einmal verwendet wird. So bleibt zum Beispiel unklar, ob die Beförderung von Versuchstieren eine „wirtschaftliche Tätigkeit“ darstellt, wenn der Transport durch eine Forschungseinrichtung erfolgt.

Lösungsansatz

Es sollte eine klare und präzise Definition des Begriffs der „wirtschaftlichen Tätigkeit“ erarbeitet werden. Diese Begriffsbestimmung sollte in die offizielle Liste der Definitionen der verschiedenen Schlüsselbegriffe in Artikel 2 der Transportverordnung aufgenommen werden. Die Definition des Begriffs „wirtschaftliche Tätigkeit“ sollte auch einen Schwellenwert umfassen, um der Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass die in der Transportverordnung enthaltenen Bestimmungen in Bezug auf Befähigungsnachweise, Fahrzeugzulassungen und Genehmigungen auf den Transport lebender Tiere zu Freizeit Zwecken nicht anwendbar sind. Darüber hinaus ist eine eindeutige Definition des Begriffs „Freizeit zwecke“ erforderlich.

3: Bestimmungsorte außerhalb der Europäischen Union

Die Frage der Lebendausfuhr in Drittländer erhielt durch die „Zuchtvieh“-Entscheidung von 2015 neuen Auftrieb, in welcher der Gerichtshof der Europäischen Union zu dem Schluss kam, dass die Transportverordnung auf lange Beförderungen außerhalb der EU anwendbar ist, wenn die Beförderung innerhalb des EU-Hoheitsgebietes begonnen wurde. Es ist von wesentlicher Bedeutung, das Wohlergehen von Tieren auch während des Teils der Beförderung zu gewährleisten, der außerhalb der EU stattfindet. Die Entscheidung ist jedoch mit Rechtsunsicherheiten verbunden, da es äußerst schwierig ist, die Durchsetzung von EU-Recht außerhalb des EU-Gebiets sicherzustellen.

Lösungsansatz

Wir empfehlen der Kommission, den Anwendungsbereich der Zuchtvieh-Entscheidung klar abzugrenzen, um für die Mitgliedstaaten und andere Beteiligte einen eindeutigen und vorhersehbaren Regelungsrahmen im Hinblick auf Nutztiertransporte in Drittländer zu schaffen.

Es muss unbedingt klargestellt werden, welche Anforderungen Transportunternehmen erfüllen müssen, um nachzuweisen, dass sie bei der Beförderung von Tieren in ein Drittland im Einklang mit den in der Transportverordnung festgelegten Vorschriften handeln. Entsprechend müssen den zuständigen Behörden in den einzelnen Mitgliedstaaten eindeutige Leitlinien an die Hand gegeben werden, wie sie gewährleisten können, dass Transportunternehmen die in der Transportverordnung vorgesehenen Anforderungen auch tatsächlich einhalten.

Gleichzeitig erkennen wir die wichtige Arbeit an, die der Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlaments im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport (ANIT) geleistet hat. Der ANIT-Ausschuss legt unter anderem ein besonderes Augenmerk auf die Verbringung lebender Tiere in Drittländer. Wir begrüßen die Tatsache, dass der Ausschuss dieses wichtige Thema beleuchtet hat. In diesem Zusammenhang unterstützen wir die Einführung klarer und strengerer Anforderungen für Fahrzeuge, auch in Bezug auf die Nutzung von GPS-Daten, Temperaturdaten und Videoaufnahmen, um sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Transportverordnung eingehalten werden. Darüber hinaus schlagen wir eine auf einheitlichen Standards beruhende Zertifizierung von Versorgungsstationen in Drittländern vor. Diese Standards müssen den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entsprechen.

Zusätzlich fordern wir ein Verbot bestimmter Ausfuhr von Lebewesen in Drittländer über lange Beförderungsstrecken, sowohl auf dem Land- als auch auf dem Seeweg. Hinsichtlich der kon-

kreten Ausgestaltung und der Einzelheiten eines solchen Verbots sind weitere Analysen und Abwägungen unter Berücksichtigung von z. B. Klima- und Nachhaltigkeitskriterien erforderlich. Darüber hinaus schlagen wir vor, den Lebendexport von Nutztieren in Drittländer in den Fällen zu beschränken, in denen die Rechtsvorschriften des Drittlandes nicht den EU-Tierschutzstandards entsprechen.

4: Abstand zu den Decken (Decks)

Die bestehenden Regelungen der Transportverordnung bezüglich des Abstands zu den Decken sind relativ vage.³ Die EFSA empfahl in ihrem wissenschaftlichen Gutachten von 2011⁴, dass die Deckenhöhe beim Transport von Rindern mindestens 20 cm höher als die Widerristhöhe des größten Tieres sein sollte.

Hinsichtlich der Innenhöhe der Kisten für Geflügeltransporte hat die Kommission mit einem Schreiben⁵ vom 1. Februar 2010 unter Bezugnahme auf ein wissenschaftliches Gutachten der EFSA⁶ Klarheit geschaffen. Darin erklärt sie: „Das für Geflügel empfohlene Raumangebot ermöglicht es jedem Vogel, in einer natürlichen Kopf- und Körperhaltung im Container zu sitzen.“

Die Kommission hat jedoch keine Stellungnahme dazu abgegeben, ob Geflügel in der Lage sein sollte, während des Transports in seiner natürlichen Haltung zu stehen. Dies muss daher klargestellt werden.

Vor diesem Hintergrund gilt es hervorzuheben, dass in Anhang I Kapitel II Nummer 1.2 Folgendes festgelegt ist: „Innerhalb des Laderaums und auf jedem Zwischendeck steht genügend Platz zur Verfügung, damit eine angemessene Luftzirkulation über den stehenden Tieren gewährleistet ist, wobei ihre natürliche Bewegungsfreiheit auf keinen Fall eingeschränkt werden darf.“ Es besteht offenbar eine Diskrepanz zwischen den Erklärungen der Kommission zu Geflügeltransporten und den in der Transportverordnung enthaltenen Bestimmungen.

Veränderte Handelsmuster haben zu einem beträchtlichen Anstieg bei Langstreckentransporten (> 8 Stunden) von Ferkeln über europäische Grenzen hinweg geführt. Dies erfordert weitere Forschung in Bezug auf die notwendigen Deckenhöhen bei der Beförderung von Ferkeln.

Lösungsansatz

Wir unterstützen die Empfehlungen der EFSA hinsichtlich der für Rinder erforderlichen Deckenhöhe. Es ist zudem unabdingbar, dass Vorschriften, die z. B. Rinder betreffen, auch für (noch nicht abgesetzte) Kälber sowie für andere Tierarten erlassen und im EU-Recht verankert werden. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit, spezifische Vorschriften für die Anforderungen an die Innenhöhe bei Geflügeltransporten zu verabschieden.

Wir empfehlen der Kommission, die EFSA um weitergehende Forschung in Bezug auf die Beförderung von Ferkeln über lange Strecken und den Transport von noch nicht abgesetzten Kälbern zu ersuchen.

³ Artikel 3 Buchstabe g), Anhang I Kapitel II Nummer 1.1 Buchstabe f) und Nummer 1.2

⁴ EFSA Journal (2011) 9(1), S. 83

⁵ SANCO D5/EU D(2010) 450029

⁶ EFSA Journal (2004) 2(5), S. 44

5: Anforderungen hinsichtlich der Zeitabstände für das Füttern und Tränken

Die derzeit in der Transportverordnung festgelegten Anforderungen im Hinblick auf das Füttern und Tränken sind unklar und in der Praxis schwer um- und durchzusetzen. Es fehlt insbesondere eine eindeutige Definition des Begriffs „noch nicht abgesetztes“ Kalb oder Lamm. Ebenso enthält die Transportverordnung keine klaren Anhaltspunkte, auf welche Art und Weise die Tiere getränkt und gefüttert werden sollten. Nicht zuletzt fehlen auch klare Leitlinien für Tränkvorrichtungen und im Hinblick darauf, was genau unter Futter zu verstehen ist oder wann die Fütterung als „notwendig“ erachtet wird. Eine Klärung dieser Punkte wäre auch für Transportunternehmen äußerst hilfreich.

Lösungsansatz

Bedingt durch die üblichen Tierhaltungsstandards werden Kälber bereits zu einem frühen Zeitpunkt von ihren Müttern getrennt. Gemäß einer früheren Empfehlung der GD Gesundheit und Verbraucher (SANCO) sollten allerdings im Rahmen der Transportverordnung noch nicht abgesetzte Kälber als Kälber definiert werden, die jünger als zwei Monate sind, und noch nicht abgesetzte Lämmer als Lämmer, die jünger als sechs Wochen sind.⁷ Diese Definition sollte in Artikel 2 der Transportverordnung aufgenommen werden.

Nach der Transportverordnung müssen Kälber, Lämmer, Zickel und Fohlen, die noch nicht abgesetzt sind und mit Milch ernährt werden, sowie noch nicht abgesetzte Ferkel nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine Ruhepause erhalten, damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. Anschließend kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden. Wir schlagen vor, die Beförderungsdauer für noch nicht abgesetzte Tiere zu begrenzen.

Es ist darüber hinaus notwendig, dass die Transportverordnung die Zeitabstände für die Versorgung der Tiere mit Futter (Milch oder Milchersatzfutter) klar definiert.

Aktuelle Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass eine genaue Festlegung erforderlich ist, wie diese Regelungen umzusetzen sind. In diesem Zusammenhang müssen eine Reihe von Anforderungen im Hinblick auf die von den Tieren verwendeten Tränkvorrichtungen aufgelistet werden und es muss beschrieben werden, welche Art von Flüssigkeit die Tiere benötigen. Es ist sicherzustellen, dass jedes Tier ausreichend Flüssigkeit und/oder Futter erhält. Um den Tierschutz bei Kälbertransporten weiter zu verbessern, schlagen wir vor, dass die EFSA prüfen sollte, ob das Mindestalter für den Transport von Kälbern gemäß Verordnung (EG) Nr. 1/2005 aus wissenschaftlicher Sicht erhöht werden sollte.

Sonstiges

1: Anforderungen bezüglich der Belüftung und Dauer von Geflügeltransporten

Zu der Zeit, als die Transportverordnung vorbereitet wurde, erfolgten Geflügeltransporte nur über relativ kurze Entfernungen, da die meisten Mitgliedstaaten über Schlachthäuser in ihrem eigenen

⁷ SANCO D5 DS/dj D(2009) 450351

Hoheitsgebiet verfügten. Dies hat sich jedoch in den letzten Jahren geändert und lange Beförderungszeiten von bis zu 12 Stunden oder mehr sind inzwischen üblicher. Es besteht ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Beförderungsdauer und der Anzahl der bei Anlieferung bereits verendeten Tiere. Dies wird auch im wissenschaftlichen Gutachten der EFSA von 2011⁸ dargelegt: „Der durch Multiplikation der Temperatur mit der Beförderungsdauer berechnete Wert ist eine wichtige Determinante für die während des Transports auftretenden Todesfälle aufgrund von thermischer Belastung. Daher bedeutet eine Beförderungsdauer von über 4 Stunden bei Masthühnern und Hennen am Ende der Legeperiode (ausgemerzte Hennen) ein größeres Risiko für das Tierwohl aufgrund von thermischer Belastung (Hitze oder Kälte) als kürzere Transportzeiten, insbesondere unter widrigeren Wetterbedingungen.“

Heutzutage wird Geflügel in großen Fahrzeugen mit mehreren Ebenen transportiert. Dies kann die Belüftung beeinträchtigen, insbesondere in der Mitte des Laderaums. Diese Bedingungen könnten zum Ersticken der Tiere führen. Daher sind besondere Bestimmungen für Geflügeltransporte erforderlich, um eine ausreichende Belüftung zu gewährleisten und ein Ersticken der Tiere zu verhindern.

Lösungsansatz

Wir regen an, in die Transportverordnung eine Bestimmung aufzunehmen, nach der Fahrzeuge, die für die Beförderung von Masthühnern und ausgemerzten Hennen mit Transportzeiten von über vier Stunden bestimmt sind, mit einer mechanischen Belüftung ausgestattet sein müssen, durch die angemessene Temperaturbedingungen aufrechterhalten werden können. Da solche Fahrzeuge derzeit noch nicht existieren, wäre eine Übergangsfrist erforderlich. Darüber hinaus sollten die Temperaturbedingungen in den Unterbringungen der Tiere überwacht und aufgezeichnet werden.

2: Raumangebot während der Beförderung

Durch die in der Transportverordnung genannten Werte für das vorgeschriebene Raumangebot für verschiedene Tierarten werden nur relativ große Bandbreiten abgesteckt und sie enthalten nur eine einzige Angabe zu Schweinen. Dies vermittelt den Eindruck eines „offenen Standards“, was es sowohl den Transportunternehmen als auch den Behörden erschwert, sich auf eine angemessene Ladedichte zu einigen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn es um die Anpassung des Raumangebots an die Beförderungsdauer und die klimatischen Bedingungen der jeweiligen Umgebung geht. Durch die in den Tabellen aufgeführten großen Bandbreiten ist eine notwendige Erhöhung des Raumangebots schwer zu rechtfertigen.

Im Kern lässt sich feststellen, dass die in der Transportverordnung genannten großen Bandbreiten eine einheitliche Anwendung der Verordnung stark erschweren, da möglicherweise die Behörden eines Mitgliedstaats einen Tiertransport genehmigen, der an bestimmten Maßnahmen ausgerichtet ist, welche die Behörden in einem anderen Mitgliedstaat als unzureichend erachten würden. Durch eine Präzisierung der in der Transportverordnung aufgeführten großen Bandbreiten können Unstimmigkeiten zwischen Transportunternehmen und Behörden in Bezug auf die zulässige Ladedichte vermieden werden. Weiterhin könnte durch eine Präzisierung der in der Transportverordnung dargelegten großen Bandbreiten sichergestellt werden, dass die zuständigen Behörden besser in der Lage sind, die Vorschriften in Bezug auf die Raumanforderungen durchzusetzen.

⁸ EFSA Journal (2011); 9(1), S. 48-54 und S. 80

Durch eine spezifischere Transportverordnung kann die Rechtssicherheit gestärkt werden, da mit Hilfe dieser Standards Kriterien festgelegt werden, welche die Vorhersehbarkeit der in der Verordnung enthaltenen Anforderungen erhöhen und damit sowohl zur Einhaltung dieser Anforderungen seitens der betroffenen Händler als auch zur Wirksamkeit und Objektivität der von allen zuständigen Behörden zu diesem Zweck durchzuführenden Kontrollen beitragen. Nicht zuletzt dient eine präziser gefasste Transportverordnung auch dazu, das Wohlergehen der Tiere beim Transport zu verbessern.

Lösungsansatz

Wir sind der Ansicht, dass im Hinblick auf die Festlegung des Raumangebots beim Transport ein genauerer und objektiverer Ansatz erforderlich ist. Wir empfehlen für Rinder-, Schaf-, Ziegen- und Schweinetransporte die Verwendung einer allometrischen Gleichung, wobei das Raumangebot für Pferde eher im Verhältnis von Fläche zu kg als im Verhältnis Fläche je Tier betrachtet werden sollte. Die allometrische Gleichung würde dann die Grundlage der Tabellen bilden, in denen das Raumangebot für die einzelnen Tierarten dargestellt ist.

Da bei Tiertransporten ganz unterschiedliche Alters- und Gewichtsgruppen zu berücksichtigen sind, würde eine allometrische Gleichung eine wesentlich objektivere Berechnung des Raumangebots zugunsten des Tierschutzes ermöglichen und wäre zugleich eine große Hilfe für Transportunternehmen und Behörden.

Für die in Anhang I Kapitel VII der Transportverordnung genannten Arten kann das Raumangebot in Abhängigkeit von ihrer physischen Verfassung, den meteorologischen Gegebenheiten (heiße und kalte Wetterlagen) und der voraussichtlichen Beförderungsdauer variieren.

Weitere Leitlinien auf der Grundlage der EFSA-Empfehlungen sind erforderlich. Zum Zweck der Überprüfung sollten Angaben zur vorhandenen Bodenfläche von Fahrzeugen auch für solche Fahrzeuge verfügbar sein, für die kein Zulassungsnachweis vorliegt (z. B. bei einer Beförderungsdauer < 8 Stunden).

3: Navigations(nachverfolgungs)systeme bei Tiertransporten

Es wurden viele Versuche zur Schaffung gemeinsamer Standards für Nachverfolgungssysteme bei Tiertransporten unternommen. Die Gemeinsame Forschungsstelle (GFS) kam in einem 2009 veröffentlichten Bericht zu dem Schluss, dass „sich die Systemarchitekturen, die Bordgeräte die Funktionalitäten und die Datenverfügbarkeit von Anbieter zu Anbieter erheblich unterscheiden, was die Interpretation der gemessenen Parameter und ihrer Bedeutung für den Tierschutz erschwert“.⁹

Lösungsansatz

Ein gemeinsamer Kommunikationsstandard (z. B. XML) und eine einheitliche Meldestruktur vom Anbieter von Vermittlungsdiensten zum speziellen Dienstleister würde eine einheitliche Datenstruktur sicherstellen, und zwar unabhängig von der Herkunft der Fahrzeuge und dem Verfolgungssystem. Ein solcher gemeinsamer Kommunikationsstandard sollte alle Wirbeltiere – also Rinder, Schweine und Pferde, um nur einige Beispiele zu nennen – umfassen. Solche einheitlichen Systeme wären von großem Nutzen sowohl für Routinekontrollen der Bedingungen, denen die

⁹ GFS (Gemeinsame Forschungsstelle) (2009a). Workshop “Livestock in transport”, 19.-20. Oktober 2009, JRC-Ispra.

Tiere während der Beförderung ausgesetzt sind, als auch für die von den zuständigen Behörden durchgeführten Kontrollen beispielsweise des Fahrtenbuchs und der Transportbedingungen. Die Kommission sollte die Vor- und Nachteile der Einführung eines solchen Systems abwägen, das in Echtzeit Informationen über die jeweilige Sendung liefert.

Wir würden außerdem vorschlagen, bei Geflügeltransporten Satelliten-Navigationssysteme verbindlich vorzuschreiben, wobei Mindestanforderungen für Ausdrücke der Navigationsdaten festgelegt werden sollten, um die Kontrollen zu erleichtern. Fahrtenbücher müssen für Geflügeltransporte ebenfalls verpflichtend sein. Derzeit ist für Geflügeltransporte die Mitführung von Fahrtenbüchern im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs II der Transportverordnung nicht vorgeschrieben. Es gibt daher in dieser Hinsicht keine verpflichtenden Kontrollen durch die zuständigen Behörden und es ist nicht möglich, Transporte wegen mangelhafter Planung oder extremer Temperaturen auf dem Beförderungsweg zu verweigern.

Angesichts der rasanten Entwicklung der Satelliten-Navigationssysteme sollte eine obligatorische Verwendung dieser Systems künftig auch bei kurzen Transporten erwogen werden. Darüber hinaus sollten für kurze Beförderungswege und um feststellen zu können, ob ein Transport mit den in der Transportverordnung festgelegten Vorschriften im Einklang steht, Temperatursensoren in Betracht gezogen werden.

4: Einheitliche Schulung der Fahrer von Tiertransporten und der Betreuer

Zwar sind in Anhang IV der Transportverordnung eine Reihe von Mindestanforderungen in Bezug auf die Themengebiete aufgeführt, mit denen Fahrer und Betreuer vertraut sein sollten, bevor sie einen Befähigungsnachweis erhalten. Doch die Mitgliedstaaten haben diese Regelungen im Hinblick auf die jeweils gewählte Struktur ihrer Schulungen für Fahrer und Betreuer unterschiedlich ausgelegt. So unterscheidet sich beispielsweise die Länge der Ausbildung von Fahrern und Betreuern von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat. Außerdem erfolgt die Ausbildung von Fahrern und Betreuern in einigen Mitgliedstaaten im Online-Format, während in anderen Mitgliedstaaten Präsenzschulungen erforderlich sind.

Lösungsansatz

In der Transportverordnung sollten klare Kriterien und Mindeststandards für die Schulung von Fahrern und Betreuern im Hinblick auf den Tierschutz während der Beförderung festgelegt werden. Die vorgeschlagenen Mindeststandards sollten bei der Fahrerausbildung auch praktische Aspekte berücksichtigen. Darüber hinaus sollten Fahrer dazu verpflichtet sein, ihre Kenntnisse fortlaufend aufzufrischen.

Dies ist insbesondere heutzutage relevant, wenn Tiertransportunternehmen innerhalb der EU grenzüberschreitend agieren und Fahrer, die in einem Mitgliedstaat über einen Befähigungsnachweis verfügen, von einem Unternehmen in einem anderen Mitgliedstaat beschäftigt werden.

Die Gültigkeitsdauer des Nachweises ist ebenfalls je nach Mitgliedstaat verschieden. Einige Mitgliedstaaten erteilen lebenslang gültige Nachweise, während die Nachweise in anderen Mitgliedstaaten zeitlich begrenzt gelten. Dies sollte zu einer zeitlich befristeten Gültigkeitsdauer vereinheitlicht werden. Um die von den zuständigen Behörden durchgeführten Tierschutzkontrollen zu erleichtern und zu vereinfachen, sollten die Befähigungsnachweise zudem ein Foto des jeweiligen

Nachweisinhabers enthalten. Ferner sollte der Befähigungsnachweis gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Transportverordnung in englischer Sprache ausgestellt werden.

Die bisherigen Erfahrungen haben außerdem gezeigt, dass nicht nur die Fahrer und Betreuer von Straßenfahrzeugen, in denen Tiere transportiert werden, sowie das Personal in Sammelstellen, dem der Umgang mit den Tieren anvertraut wird, in den einschlägigen Bestimmungen der Transportverordnung unterwiesen werden sollten. Transportunternehmer, Organisatoren und das Personal, das im Zusammenhang mit der Beladung (und Entladung) des Fahrzeugs oder der Transportbehälter mit Tieren umgeht, sollten ebenfalls im Hinblick auf die einschlägigen Bestimmungen der Transportverordnung geschult werden. Beim Fangen von Geflügel ist eine entsprechende Ausbildung und Schulung beispielsweise von wesentlicher Bedeutung für die artgerechte Behandlung der Tiere. Regelmäßige Auffrischkurse sollten verpflichtend sein.

5: Zwischen dem ersten Verladeort und der Sammelstelle zurückgelegte Entfernung

Aktuell ist in Artikel 2 Buchstabe r) der Transportverordnung festgelegt, dass Sammelstellen als Versandort gelten, sofern i) die zwischen dem ersten Verladeort und der Sammelstelle zurückgelegte Entfernung weniger als 100 km beträgt **oder** ii) die Tiere während mindestens sechs Stunden vor ihrem Versand von der Sammelstelle mit ausreichend Einstreu und Frischwasser untergebracht waren.

Die Transportverordnung enthält keine Begrenzung hinsichtlich der Anzahl der Stunden, die ein Fahrzeug für die Beförderung der Tiere vom ersten Verladeort zu einer Sammelstelle benötigen darf. Im Grunde bedeutet dies, dass Tiere vor ihrer Entladung an einer Sammelstelle bis zu 24 Stunden in einem Fahrzeug zubringen können. Gleichermäßen beunruhigend ist die Tatsache, dass eine Sammelstelle nach den geltenden Regeln als Versandort erfasst werden kann und dass die Tiere dann gemäß Artikel 2 Buchstabe r) Ziffer ii) nach lediglich sechs Stunden Aufenthalt in der Sammelstelle auf ein anderes Fahrzeug weiterverladen werden dürfen.

Lösungsansatz

Im Sinne des Tierschutzes sollte die Anzahl der Stunden, die Tiere auf dem Transportweg vom ersten Verladeort zu einer Sammelstelle in einem Fahrzeug zubringen dürfen, begrenzt werden. Konkret sollte Artikel 2 Buchstabe r) so geändert werden, dass die unter den Ziffern i) und ii) genannten Bedingungen eindeutig kumulativ („und“) und nicht alternativ („oder“) zu verstehen sind.

6: Präzisierung der Temperaturbereiche

In Kapitel VI Nummer 3.1 der Transportverordnung ist konkret festgelegt, dass Transportmittel so konzipiert sein müssen, dass je nach Außentemperatur für alle Tiere innerhalb des Transportmittels Temperaturen in einem Bereich zwischen 5 °C und 30 °C, mit einer Toleranz von +/- 5 °C, gehalten werden können. Da die genannte Bestimmung der Transportverordnung jedoch vage formuliert ist, haben die Mitgliedstaaten sie sehr unterschiedlich ausgelegt, was zu einer uneinheitlichen Durchsetzung geführt hat.

Lösungsansatz

Die Passagen mit dem Wortlaut „Temperaturen in einem Bereich zwischen 5 °C und 30 °C“, „mit einer Toleranz von +/- 5 °C“ und „je nach Außentemperatur“ müssen deutlich klarer gefasst werden. Im Sinne des Tierschutzes ist es wichtig, die konkreten Temperaturbereiche zu spezifizieren, innerhalb derer die Temperaturen im Transportmittel gehalten werden müssen.

Zudem ist es unbedingt erforderlich, Temperaturbereiche zu beschließen, die speziell auf die einzelnen Tierarten – etwa Geflügel, Pferde oder Rinder, auch unter Berücksichtigung des Alters des Tieres oder ob das Tier trächtig ist – zugeschnitten sind, anstatt mit einem großen Temperaturbereich zu arbeiten. Transporte dürfen nur innerhalb der für jede Tierartenkategorie zugeschnittenen spezifischen Intervalle erfolgen. Dies sollte Gegenstand einer Bewertung durch die EFSA sein.

Die Beförderung in Transportmitteln ohne Klimaanlage sollte nicht zulässig sein, wenn die Außentemperatur die genannten Temperaturbereiche überschreitet. Weitere Leitlinien und Spezifikationen für aktive Kühlsysteme sind erforderlich. Die Systeme müssen in der Lage sein, die Innentemperatur in voll beladenem Zustand auf den vorgeschriebenen Temperaturbereich abzusenken.

Schließlich sind genauere Kriterien für die Anzahl und Position der im Fahrzeug vorzusehenden Temperatursensoren notwendig. Hierfür sollten technische Leitlinien als Grundlage dienen. Anhand der Temperaturlaufzeichnungen sollte zu erkennen sein, an welcher Stelle im Fahrzeug die Temperatur gemessen wurde. Es wäre zudem sinnvoll, zu gegebener Zeit Höchstgrenzen für die Luftfeuchtigkeit im Inneren des Transportmittels festzulegen und auch hierfür Sensoren und Aufzeichnungen verbindlich vorzuschreiben.

7: Lufttransport

In Anhang I Kapitel II der Transportverordnung wird auch kurz erwähnt, dass Transporte, bei denen Tiere in Transportbehältern, Buchten oder Ständen befördert werden, mit den Vorschriften der International Air Transport Association (IATA) für Lebendtiertransporte im Einklang stehen müssen. Es ist jedoch unklar, wie der Verweis auf die IATA-Vorschriften im Zusammenspiel mit den übrigen Bestimmungen der Transportverordnung, z.B. dem Raumangebot nach Anhang I Kapitel VII, anzuwenden ist. Darüber hinaus handelt es sich bei der IATA um ein Privatunternehmen und nicht um eine öffentlich-rechtliche Organisation.

Lösungsansatz

Eine genaue Beschreibung der Art und Weise, wie die IATA-Vorschriften mit den übrigen in der Transportverordnung enthaltenen Bestimmungen in Einklang gebracht werden sollen, ist unabdingbar.

Statt auf eine bestimmte Fassung der Vorschriften der IATA für Lebendtiertransporte Bezug zu nehmen, die bei Tiertransporten eingehalten werden muss, sollte in der Transportverordnung lediglich festgehalten werden, dass die jeweils aktuellen IATA-Regelungen anzuwenden sind.

8: Fangen von Geflügel

In Anhang I Kapitel III Nummer 1.8 Buchstabe d) ist vorgesehen, dass es verboten ist, Tiere an Kopf, Ohren, Hörnern, Beinen, Schwanz oder Fell hoch zu zerren oder zu ziehen. Jedoch wird Geflügel üblicherweise stets an den Beinen gefangen. Im Jahr 2017 hat das Projekt der EU zu bewährten Methoden beim Tiertransport¹⁰ Informationsblätter zur guten fachlichen Praxis beim Geflügeltransport¹¹ herausgegeben. Der Leitfaden befürwortet das Fangen in aufrechter Position oder die anderweitige Begrenzung der Anzahl der maximal zu tragenden Tiere pro Hand sowie das Stützen des Körpers der Tiere während des Tragens.¹²

Lösungsansatz

Die im Leitfaden für Tiertransporte dargestellten besseren Praktiken für den Umgang mit Geflügel während des Verladens sollten verbindlich vorgeschrieben werden.

9: Registrierte Pferde

Aktuell sind registrierte Pferde von mehreren Bestimmungen der Transportverordnung ausgenommen. So sieht die Transportverordnung ausdrücklich vor, dass registrierte Pferde von den in Anhang II für lange Tierbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländer vorgesehenen Bestimmungen in Bezug auf das Fahrtenbuch ausgenommen sind. Ebenso unterliegen registrierte Pferde nicht den in Anhang I Kapitel V festgelegten Regeln hinsichtlich der Zeitabstände für das Füttern und Tränken, der Beförderungsdauer und der Ruhezeiten.

Lösungsansatz

Die in der Transportverordnung enthaltenen Ausnahmen für registrierte Pferde sollten aufgehoben werden. Die Mindestanforderungen der Verordnung sollten unabhängig von ihrem Registrierungsstatus auf alle Tiere Anwendung finden.

10: Verstärkung des Austauschs von Informationen zwischen Mitgliedstaaten

Wir fordern alle Mitgliedstaaten auf, den Informationsaustausch über Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge, Befähigungsnachweise und Transportgenehmigungen über TRACES NT zu verstärken.

Darüber hinaus empfehlen wir, die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens zu stärken, um die Durchsetzung zu verbessern.

11: Andere Wirbeltiere (Fische, Amphibien, Reptilien, Hunde und Katzen etc.)

In Kapitel I Artikel 1 ist eindeutig festgelegt, dass die Transportverordnung den Transport lebender Wirbeltiere innerhalb der EU regelt. Allerdings fällt auf, dass die Transportverordnung keinerlei Regelungen in Bezug auf z. B. Fische, Amphibien, Reptilien, Hunde und Katzen vorsieht, obwohl diese Tiere auch zu den lebenden Wirbeltieren zählen und spezielle Bedürfnisse haben.

¹⁰ Konsortium des Projekts zu bewährten Methoden beim Tiertransport (2018). 'Leitfaden zur guten fachlichen Praxis bei Tiertransporten in der EU: Geflügel' S. 36

¹¹ <http://www.animaltransportguides.eu/wp-content/uploads/2017/03/German-Poultry-BroilersFI-NAL2.pdf>

¹² Konsortium des Projekts zu bewährten Methoden beim Tiertransport (2018). 'Leitfaden zur guten fachlichen Praxis bei Tiertransporten in der EU: Geflügel' S. 36

Lösungsansatz

Genauso, wie es bereits für Rinder, Schafe, Ziegen und Hausequiden der Fall ist, sollte die Transportverordnung auch spezifische Regelungen in Bezug auf andere Wirbeltiere wie etwa Fische, Amphibien, Reptilien, Hunde und Katzen beinhalten.

12: Maßnahmen bei Verstößen und Zuständigkeitsverteilung zwischen den Mitgliedstaaten

Wenn eine Nationale Kontaktstelle (NCP) von der NCP eines anderen Mitgliedstaats eine Mitteilung nach Artikel 26 über einen möglichen Verstoß gegen die Transportverordnung erhält, muss die NCP entscheiden, ob eine strafbare Handlung vorliegt, die Maßnahmen zur Behebung der Unregelmäßigkeit erfordert. Sofern eine solche strafbare Handlung vorliegt, nimmt die NCP Kontakt mit der NCP des Mitgliedstaats, die den Verstoß mitgeteilt hat, sowie mit den anderen betroffenen Mitgliedstaaten auf (z. B. dem jeweiligen Mitgliedstaat, der die Transportzulassung, den Zulassungsnachweis für das Transportmittel oder den Befähigungsnachweis für die Fahrer und Betreuer erteilt hat), um in Erfahrung zu bringen, ob der jeweilige Mitgliedstaat die Verhängung von Maßnahmen beabsichtigt. Ist dies nicht der Fall, so muss die NCP feststellen, ob der Mitgliedstaat der NCP selbst über eine Maßnahme zur Behebung der möglicherweise aufgetretenen Unregelmäßigkeit entscheiden kann.

Die Entscheidungsgewalt über Maßnahmen zum Umgang mit Verstößen gegen die Transportverordnung liegt sowohl bei dem Mitgliedstaat, in dem sich der Verstoß ereignet hat, als auch bei dem jeweiligen Mitgliedstaat, der die Transportzulassung, den Zulassungsnachweis für das Transportmittel oder den Befähigungsnachweis für die Fahrer und Betreuer erteilt hat. Es ist jedoch nicht immer eindeutig, wie diese geteilte Zuständigkeit gehandhabt werden sollte. Dies führt beispielsweise dazu, dass ein Mitgliedstaat Mittel für eine Aufgabe zur Verfügung stellt, die eigentlich einem anderen Mitgliedstaat obliegt, oder dazu, dass die erforderlichen Maßnahmen überhaupt nicht beschlossen werden.

Lösungsansatz

Wenngleich wir keine unmittelbare Lösung für das beschriebene Problem anbieten können, möchten wir dennoch hervorheben, wie wichtig es ist, dass die Mitgliedstaaten Verstöße gegen die Transportverordnung ahnden.

13: Änderungen in Kapitel III

In Kapitel III Nummer 1.12 ist festgelegt, dass mit geschlechtsreifen männlichen Tieren und weiblichen Tieren getrennt umgegangen wird und dass sie getrennt zu transportieren sind. Im Falle von freilaufenden Schlachtrindern ist dies äußerst problematisch, da der Bulle extrem aggressiv werden kann, wenn er von seinem „Harem“ getrennt wird.

Lösungsansatz

Kapitel III Nummer 1.13, Ausnahmeregelung zu Nummer 1.12: Nummer 1.12 Buchstabe d) sollte dahingehend geändert werden, dass eine Ausnahme für geschlechtsreife männliche Tiere vorgesehen wird. In diesem Sinne schlagen wir folgenden Wortlaut vor:

1.12. Mit folgenden Tieren wird getrennt umgegangen und sie werden getrennt transportiert:

- A. Tiere unterschiedlicher Arten;*
- B. Tiere mit beträchtlichem Größen- oder Altersunterschied;*
- C. ausgewachsene Zuchteber oder Hengste;*
- D. geschlechtsreife männliche Tiere und weibliche Tiere;*
- E. behornete und unbehornete Tiere;*
- F. rivalisierende Tiere;*
- G. angebundene und nicht angebundene Tiere.*

1.13. Die Bestimmungen gemäß Nummer 1.12 Buchstaben a), b), c), d) und e) gelten nicht, wenn die betreffenden Tiere in verträglichen Gruppen aufgezogen wurden und aneinander gewöhnt sind. Sie gelten ebenfalls nicht, wenn die Trennung den Tieren Stress verursachen würde, oder in Fällen, in denen weibliche Tiere nicht entwöhnte Junge mitführen.