

Antrag auf Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates 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

Unter Bezugnahme auf Erwägungsgrund 11 in der „Transportverordnung“, Verordnung Nr. 1/2005 (EG), fordern die Regierungen von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark die Kommission auf, eine Überarbeitung der oben genannten Verordnung in Betracht zu ziehen.

Erwägungsgrund 11 lautet wie folgt:

"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.

Die Aufforderung der Mitgliedstaaten stützt sich auf die letzten Sätze in Kursivschrift, in denen betont wird, dass die Transportverordnung insbesondere im Lichte neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse rechtzeitig aktualisiert werden sollte. Das wissenschaftliche Gutachten der EFSA zum Schutz der Tiere beim Transport (EFSA-Journal 2011; 9 (1)) beschreibt eine Reihe neuer wissenschaftlicher Errungenschaften, die eine Überarbeitung der Transportverordnung rechtfertigen könnten. Ferner haben die Mitgliedstaaten seit dem Inkrafttreten der Transportverordnung im Jahre 2007 viele praktische Erfahrungen mit der Anwendung der Verordnung gesammelt. Dabei erwies sich die Verordnung in bestimmten Bereichen als ungeeignet oder zu starr. Hierzu zählen auch einige offensichtliche Mängel, die in mancher Hinsicht Probleme im Hinblick auf die vollständige Einhaltung des Rechtstextes bereiten können, da es keinen Spielraum für Ausnahmeregelungen gibt.

Fahrtdauer

Das wissenschaftliche Gutachten der EFSA (EFSA-Journal 2011; 9 (1) (S. 78) empfiehlt eine zeitliche Begrenzung von 12 Stunden für die Beförderung von untrainierten Schlachtpferden. Ferner ist in Erwägungsgrund 5 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zu lesen, dass "lange Beförderungen von Tieren (mehr als 8 Stunden) — auch von Schlachttieren — aus Tierschutzgründen auf ein Mindestmaß begrenzt werden sollten.“ Ein 2002 vom Wissenschaftlichen Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz (SCAHAW) vorgelegter Bericht wies bereits darauf hin, dass vielen Tierarten und -

kategorien nach einer Beförderungsdauer von maximal 8 Stunden eine längere Ruhepause zu gewähren ist (mindestens 6 Stunden). Es sollte daher erwogen werden, zeitliche Begrenzungen für den Transport von Pferden und anderen Tierarten (d.h. Rinder, Schweine, Schafe und Ziegen) zur Schlachtung festzulegen. Aus der Produktion herausgenommene Tiere, z.B. Sauen und Milchkühe, machen einen erheblichen Teil der Schlachttiersendungen aus, wobei sie aufgrund ihres Allgemeinzustands häufig untauglich für längere Transporte sind. Da laut SCAHAW-Bericht die meisten Tierarten aus Tierschutzgründen eine längere Ruhepause nach einem achtstündigen Transport benötigen, würde dies eine maximale Transportzeit von 8 Stunden für Schlachtvieh rechtfertigen, auch wenn die Tiere durch Sammelstellen transportiert werden.

Raumangebot

Im Hinblick auf die Festsetzung des Raumangebots ist ein flexiblerer und objektiverer Ansatz notwendig. Die derzeit geltenden Vorgaben für die verschiedenen Tierarten in der Verordnung 1/2005 beinhalten relativ große Intervalle, die es sowohl den Transportunternehmern als auch den Veterinärkontrollleuten erschweren, sich auf eine angemessene Ladedichte zu einigen. Transportunternehmer werden tendenziell eher die niedrigere Untergrenze an Raum für die Raumintervalle aller Tiere im betreffenden Gewichtsintervall annehmen. Insbesondere im Hinblick auf die Anpassung des Raumangebots an die Fahrtdauer und an die klimatischen Umgebungsbedingungen ist das benötigte größere Raumangebot aufgrund der großen Bandbreiten in den Tabellen nur schwer zu rechtfertigen.

Die EFSA empfiehlt in ihrem wissenschaftlichen Gutachten (S. 81-84) die Anwendung einer allometrischen Gleichung bei Rinder-, Schaf- und Schweinetransporten. Außerdem empfiehlt sie, dass das Raumangebot für Pferde eher ins Verhältnis Fläche je kg als ins Verhältnis Fläche je Tier gesetzt werden sollte. Da die gesamte Spanne an Alters- und Gewichtsgruppen bei Tiertransporten zu berücksichtigen ist, würde eine allometrische Gleichung eine wesentlich objektivere Berechnung des Raumangebots im Interesse des Tierschutzes ermöglichen und zugleich eine große Hilfe für Transportunternehmer und Kontrollbehörden darstellen.

Abstand zu den Decken (Decks)

Eine weitere Frage, der nachgegangen werden muss, ist die der Abstände zwischen den Decks oder zur Decke für Tiere, die sich während des Transports aufrichten, da die derzeit geltenden Absätze in der Transportverordnung diesbezüglich relativ vage formuliert sind (Artikel 3 Buchstabe g), Anhang I, Kapitel II, Nummern 1.1 Buchstabe f) und 1.2). EFSA empfahl in ihrem wissenschaftlichen Gutachten (S.83), dass die Deckenhöhe beim Transport von Rindern „mindestens 20 cm über der Widerristhöhe des größten Tieres“ sein sollte. Solche Bestimmungen sind auch für andere Nutztiere aufzustellen und im Gemeinschaftsrecht zu verankern.

Ferner sollte in Erwägung gezogen werden, die Bestimmung in Anhang I, Kapitel II, Nummer 1.1 Buchstabe f) im Hinblick auf die Abstände zwischen den Decks insbesondere bei Schweinetransporten genauer zu definieren, um eine angemessene Kontrolle und Pflege der Tiere zu ermöglichen und eine ausreichende Belüftung in den Tierbereichen zu gewährleisten. Ein ähnliches Problem tritt bei geschlossenen Transportfahrzeugen insbesondere bei der Beförderung von Schweinen auf. Hier gibt es Klärungsbedarf im Hinblick auf die Zugänglichkeit zu den Tieren bei diesen Fahrzeugen.

Im Hinblick auf Geflügeltransporte hat die Kommission in ihrem Schreiben (SANCO D5/EU D(2010)450029) vom 1. Februar 2010 mit Verweis auf ein wissenschaftliche Gutachten der EFSA (EFSA-Journal (2004) 44) zur Frage der Innenhöhe der Kisten Klarheit geschaffen: "das für Geflügel empfohlene Raumangebot ermöglicht es jedem Vogel, in einer natürlichen Kopf- und Körperhaltung im Container zu sitzen." Jedoch kann die heute gängige Praxis, Geflügel in Großfahrzeugen auf mehreren Ebenen zu transportieren, die Belüftung beeinträchtigen, insbesondere im mittleren Bereich einer Transportladung. Für Geflügeltransporte sind Sonderbestimmungen erforderlich, um eine ausreichende Belüftung zu gewährleisten und ein Ersticken der Tiere zu verhindern.

Tränkungs- und Fütterungsintervalle/Anforderungen

Zwei Aspekte dieses Themas sind in der Verordnung zu klären: Sowohl die Definition von 'noch nicht abgesetzten' Kälbern/Lämmern als auch die Art und Weise ihres Zugangs zu Flüssigkeit und Futter erfordern eine Klarstellung.

Definition: Bedingt durch die gängigen Tierproduktionssysteme werden die Kälber schon sehr früh von ihren Müttern getrennt und werden daher zuweilen als abgesetzte Tiere angesehen, obwohl sie sich hauptsächlich noch von Milch ernähren (oder von Milchaustauschfutter). Diese Auslegung würde zu dem Schluss führen, dass anstatt 9 Stunden Transportzeit 14 Stunden bis zur ersten Fütterungspause vergehen dürfen. Wie bereits von der Europäischen Kommission (GD SANCO) in dieser Frage empfohlen, sollten im Rahmen der Transportverordnung 1/2005 weniger als zwei Monate alte Kälber als „nicht abgesetzte Kälber“ und weniger als 6 Wochen alte Lämmer als noch „nicht abgesetzte Lämmer“ definiert werden. Diese Definition sollte in Artikel 2 der Transportverordnung 1/2005 aufgenommen werden.

Versorgung mit Flüssigkeit und Futter: Gemäß der EU-Transportverordnung 1/2005 müssen Kälber und Lämmer, die noch nicht abgesetzt sind und noch mit Milch ernährt werden, nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine Ruhepause erhalten, damit sie getränkt und gefüttert werden können. Jüngste Erfahrungen in diesem Bereich deuten darauf hin, dass noch mit Milch ernährte Kälber und Lämmer während der Fahrdauer selbst nicht ausreichend Futter und Wasser im Transportmittel zu sich nehmen. Es ist daher unerlässlich, dass Kälber und Lämmer, die noch mit Milch ernährt werden, nach spätestens 9 Stunden getränkt und, falls erforderlich, gefüttert werden. Dies würde

bedeuten, dass diese Kälber und Lämmer nach einer Beförderungsdauer von 9 Stunden eine ausreichende (mindestens einstündige) Ruhepause erhalten, damit sie getränkt und nötigenfalls gefüttert werden können. (Nach dieser Ruhepause kann die Beförderung für weitere 9 Stunden fortgesetzt werden).

Um den Tierschutz bei Kälbertransporten weiter zu verbessern,

- sollten weniger als 14 Tage alte Kälber generell als Transportunfähig eingestuft werden und
- die Häufigkeit der Aufenthalte von Kälbern in Kontroll- oder Sammelstellen begrenzt werden.

Anforderungen an die Belüftung und Dauer der Geflügeltransporte

Zu der Zeit, als die Vorarbeiten für die geltende Transportverordnung vorgenommen wurden, erfolgten die Geflügeltransporte nur über relativ kurze Distanzen, da die meisten MS über Schlachthäuser auf ihrem Staatsgebiet verfügten. Diese Situation hat sich jedoch in den letzten Jahren verändert und lange Transporte von nahezu 12 Stunden finden heute häufiger statt.

Außerdem besteht ein klarer Zusammenhang zwischen der Transportdauer und den bei der Ankunft verendet vorgefundenen Tiere. Wie bereits von EFSA in ihrem wissenschaftlichen Gutachten (S. 48-54 und 80) erwähnt: „Der aus der Multiplikation von Temperatur mit Fahrzeit berechnete Wert ist eine wichtige Determinante der während des Transports auftretenden Todesfälle durch thermischen Stress. Daher bedeuten Transportzeiten von über 4 Stunden für Masthühner und Hennen am Ende der Legeperiode (ausgemerzte Hennen) eine größere thermische Belastung (Hitze oder Kälte) für das Tierwohl als kürzere Fahrzeiten, insbesondere unter widrigeren Wetterbedingungen.“ Die EFSA empfiehlt bei Transportzeiten von über vier Stunden für Masthühner und ausgemerzte Hennen, dass die Fahrzeuge mit einer mechanischen Belüftungsanlage ausgestattet werden sollten, die in der Lage ist, für angemessene Temperaturbedingungen zu sorgen. Die thermischen Bedingungen im Tierhaltungsbereich sollten überwacht und aufgezeichnet werden.

Darüber hinaus wird allgemein die Auffassung vertreten (Nationale Kontaktstellen für Transport, Grange, Juni 2014), dass es in der aktuellen Situation kein zufriedenstellendes System gibt, um Geflügel Zugang zu Wasser oder (flüssigen) Nährstoffen zu geben. Daher sollten in der derzeitigen Lage und solange es keine Systeme gibt, die eine angemessene Tränkung und Fütterung von Geflügel beim Transport ermöglichen, die Fahrzeiten für Geflügel (mit Ausnahme von Eintagsküken) auf maximal 12 Stunden begrenzt werden.

Navigationssysteme (Nachverfolgungssysteme) für Tiertransporte (S. 61-62, 88)

Viele Versuche wurden bereits unternommen, um gemeinsame Standards für Nachverfolgungssysteme (*tracing systems*) bei Tiertransporten zu schaffen.

Die Gemeinsame Forschungsstelle (Joint Research Centre) folgerte in einem 2009 veröffentlichten Bericht, dass „sich die Systemarchitektur, On-board-architektur, Funktionalitäten und Datenverfügbarkeit der verschiedenen Anbieter erheblich voneinander unterscheiden, was die Interpretation der gemessenen Parameter und ihrer Relevanz für den Tierschutz schwierig gestaltet“. Ein gemeinsamer Kommunikationsstandard (z.B. XML) und eine gemeinsame Meldungsstruktur der Anbieter von Vermittlungsdiensten und spezialisierten Dienstleistungsunternehmen würde eine einheitliche Datenstruktur sicherstellen, und zwar unabhängig von der Herkunft der Fahrzeuge und des Nachverfolgungssystems.

Solche einheitlichen Systeme wären von großer Bedeutung sowohl für die Routinekontrollen der Transportbedingungen der Tiere während der Beförderung als auch für die von den zuständigen Behörden durchgeführten Kontrollen, z.B. des Fahrtenbuchs und der Transportbedingungen.

Aus praktischer Sicht sollten Satelliten-Navigationssysteme zumindest auch bei langen Geflügeltransporten zwingend vorgeschrieben sein, wobei Mindestanforderungen für die Ausdrücke der Navigationsdaten aufzustellen sind, um die Kontrollen zu erleichtern. Angesichts der rasanten Fortentwicklung der Satellitennavigationssysteme sollte eine obligatorische Verwendung dieser Systeme künftig auch bei kurzen Transporten erwogen werden.

Harmonisierte Vorschriften für Roll-On-Roll-Off-Transporte

Die EFSA empfiehlt in ihrem wissenschaftlichen Gutachten (EFSA-Journal 2011; 9 (1) (S.71), dass die Zeitspanne, welche die Tiere (Pferde) in einem auf ein Schiff verladene LKW verbringen, aus Tierschutzgründen nicht als Ruhezeit sondern als Fahrtzeit angesehen werden sollte. Eine solche Bestimmung könnte dem Wohl aller Nutztiere dienen. Eine einheitliche Auslegung und Anwendung der Vorschriften ist auf jeden Fall erforderlich.

Vorschläge für Änderungen aufgrund praktischer Erfahrungen

Einheitliche Schulung der Fahrer von Tiertransportfahrzeugen

Regeln sollten aufgestellt werden, um Mindestnormen für das Ausbildungsniveau festzulegen, das für die Erteilung einer Transportgenehmigung erforderlich ist. Dies gilt insbesondere jetzt, da Tiertransportunternehmen in der EU zunehmend global agieren und Fahrer, die über einen Befähigungsnachweis in einem MS verfügen, für eine Firma in einem anderen MS arbeiten. Der Befähigungsnachweis hat auch eine unterschiedliche Gültigkeit je nach MS, in einigen Staaten ist sie lebenslang gültig und in anderen nur befristet. Dies sollte harmonisiert werden. Um die von den zuständigen Behörden durchgeführten Tierschutzkontrollen zu erleichtern und zu vereinfachen, sollten die Transportgenehmigungsbescheinigungen und insbesondere die Befähigungsnachweise ein Foto des jeweiligen Zulassungsinhabers enthalten. Ferner sollten sie in einer mehrsprachigen Version und in einem gesetzlich definierten Standardformat erstellt werden.

Darüber hinaus zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass nicht nur die Fahrer von Straßenfahrzeugen, in denen Tiere transportiert werden, die während der Beförderung anwesenden Tierbetreuer sowie die Mitarbeiter in Sammelstellen, denen der Umgang mit den Tieren anvertraut wird, in den einschlägigen Bestimmungen der EU-Verordnung Nr. 1/2005 unterwiesen sein sollten. Dies gilt ebenfalls für die Transportunternehmer, Transportorganisatoren sowie für das Personal, das beim Be- und Entladen des Fahrzeugs oder der Transportkisten mit Tieren zu tun hat. Sie sollten in den einschlägigen tierschutzrechtlichen Bestimmungen der EU für den Transport geschult werden.

Eventuelle Fehler in der bisherigen Fassung der Verordnung

In Artikel 2 Buchstabe r) zur Definition des "Versandortes" im Hinblick auf Sammelstellen sollten die Bedingungen in den Ziffern (i) und (ii) mit 'und' verbunden werden und nicht mit 'oder':

Allerdings können nach geltendem Veterinärrecht der Gemeinschaft zugelassene Sammelstellen als Versandort gelten, sofern:

- (i) die zwischen dem ersten Verladeort und der Sammelstelle zurückgelegte Entfernung weniger als 100 km beträgt; **und**
- (ii) die Tiere während mindestens sechs Stunden vor ihrem Versand von der Sammelstelle mit ausreichend Einstreu und Frischwasser unangebunden untergebracht waren;

Begründung:

Um zu vermeiden, dass die Tiere bereits müde sind, bevor die „Reisezeit“ zu zählen beginnt, sollte die zurückgelegte Strecke zwischen dem/n Ursprungsbetrieb/en und der Sammelstelle nicht mehr als 100 km und die Ruhe- und Versorgungspausen mindestens 6 Stunden betragen, wenn die Sammelstelle als Versandort gelten soll. Nach all den Vorgängen in der Sammelstelle und bei Transportstrecken von meist höchstens 2 x 9 Stunden oder 2 x 14 Stunden gibt es auch keinen Grund für eine Ruhepause von nur 6 Stunden in einer zweiten Sammelstelle.

Kapitel III, Nummer 1.13 Abweichung von 1.12: Nummer 1.12 Buchstabe d) sollte geändert werden:

„1.12. In den folgenden Fällen werden die Tiere getrennt voneinander abgefertigt und 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 Tiere 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.“

Begründung: Im Falle von frei laufenden Fleischrindern kann der Stier extrem gewalttätig werden, wenn er von seinem "Harem" getrennt wird.

Kontrollstellen

Gemäß Artikel 3 der Verordnung 1255/97 veröffentlicht die Europäische Kommission die zugelassenen Kontrollstellen, die die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission übermittelt haben. Diese Liste enthält bis jetzt keine Informationen darüber, ob eine Kontrollstelle mit einem Melkstand für laktierende Tiere ausgerüstet ist. Es ist daher für die zuständige Behörde ziemlich schwierig, die Transportpläne im Hinblick auf Artikel 14 der Transportverordnung daraufhin zu prüfen, ob laktierende Tiere tatsächlich nach einer Fahrtzeit von 12 Stunden gemolken werden können. Um den zuständigen Behörden die Durchführung dieser Kontrollen zu erleichtern, sollte die Liste der zugelassenen Kontrollstellen einen Hinweis darauf enthalten, ob die Kontrollstelle über einen Melkstand verfügt. Zum Erreichen dieses Ziels muss die Verordnung 1255/97 geändert werden.