



TIERTRANSPORTEN

Position der Greens-EFA

Juni 2021





Die Greens-EFA fordern seit langem eine Untersuchung der Umsetzung von **Tierschutzbestimmungen bei Transporten**. Im Jahr 2020 hat das Europäische Parlament schließlich einen Untersuchungsausschuss zum Schutz von Tieren bei Transporten eingesetzt. Die Fraktion Greens-EFA steht für einen **besseren Schutz von Tieren** und nimmt daher die folgende Position zu Tiertransporten im Zusammenhang mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit ein.

Die EU ist schätzungsweise der weltweit größte Exporteur von Tieren. Die Zahl der innerhalb der EU gehandelten und transportierten Tiere erreicht jedes Jahr die Milliarden-Marke. Die Tiere werden nicht nur zur Schlachtung oder zum Export transportiert, sondern auch innerhalb des Produktionszyklus selbst, insbesondere zur weiteren Mast. Dabei ist der Transport anerkanntermaßen eine Quelle von erheblichem Stress und Leiden für die Tiere. Während sich die ersten Rechtsvorschriften aus dem Jahr 1991 auf die Aufhebung von Hindernissen für den Handel und den Transport von Tieren konzentrierten und einen Rahmen für Mindestnormen für das Wohlergehen von Tieren vorgeben, wurde die aktuelle Verordnung 1/2005 verabschiedet, um das Wohlergehen von Tieren während des Transports weiter zu schützen. Die allgemeinen Grundsätze der Verordnung gelten für alle Wirbeltiere, die zu wirtschaftlichen Zwecken transportiert werden (mit begrenzten Ausnahmen für z. B. Wandertierhaltung und tierärztliche Besuche), und sie enthält spezifische Bestimmungen für den Transport von landwirtschaftlichen Nutztieren.

Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erkennt Tiere als fühlende Wesen an und besagt, dass die EU-Gesetzgebung daher die Anforderungen an das Wohlergehen von Tieren in vollem Umfang berücksichtigen sollte. Doch trotz der bestehenden Gesetzgebung werden Nichtregierungsorganisationen und Journalisten häufig Zeugen und berichten über erhebliches Leiden von Tieren während der Transporte, was auf die mangelhafte Umsetzung der Verordnung 1/2005 und ihre veralteten wissenschaftlichen Grundlagen und Empfehlungen zurückzuführen ist.

Die Greens-EFA fordern seit langem eine Untersuchung der Umsetzung von Tierschutzbestimmungen bei Transporten. Im Jahr 2020 hat das Europäische Parlament schließlich einen Untersuchungsausschuss zum Schutz von Tieren bei Transporten eingesetzt. Die Fraktion Greens-EFA steht für einen besseren Schutz von Tieren und nimmt daher die folgende Position zu Tiertransporten im Zusammenhang mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit ein.



TRANSPORT VON NUTZTIEREN UND DAS LEBENSMITTELSYSTEM

Die Frage der Tiertransporte kann nicht von den umfassenderen Fragen unseres Lebensmittelsystems und der Behandlung von Tieren getrennt werden. Im Laufe der Jahre haben wir einen Anstieg der Tiertransporte innerhalb der EU und darüber hinaus beobachtet, der mit der Industrialisierung der Tierhaltung einhergeht. Dies führt zu einer zunehmenden Konzentration und Segmentierung des Produktionskreislaufs, wobei jede Stufe immer mehr auf bestimmte Länder oder sogar Regionen spezialisiert wird. Tiere werden routinemäßig in einem Land geboren, in einem zweiten aufgezogen und gemästet, in einem dritten geschlachtet, und ihr Fleisch wird in einem vierten verkauft.

Wir sind der Meinung, dass sowohl dem Tierschutz als auch der ländlichen Wirtschaft mit kürzeren Lieferketten besser gedient wird, durch eine lokalere oder regionale Aufzucht und Verbrauch. Die Greens-EFA-Fraktion fordert die Umgestaltung unseres Lebensmittelsystems (siehe GAP für die Zukunft - Positionspapier der Greens-EFA), was für den Tierhaltungssektor eine notwendige Verlagerung hin zu geringeren Mengen, höherer Qualität und Nachhaltigkeit bedeutet, basierend auf lokal bezogenen Produkten und Futtermitteln, wobei sich das Angebot auf die EU-Nachfrage konzentriert.

Eine Reduzierung der Tiertransporte ist nicht nur möglich, sondern auch wünschenswert und steht im Einklang mit der Vision der Greens-EFA für einen nachhaltigen Agrarsektor. In vielen Fällen kann der Transport von lebenden Tieren durch den Transport von Tierkörpern und Fleisch oder durch den Handel mit genetischem Material ersetzt werden. Bestehende EU-Mittel sollten umgelenkt werden, um kleine, lokale, kollektive oder mobile Schlachthöfe und Verarbeitungseinheiten finanziell zu unterstützen, damit die Tiere auf dem Bauernhof oder so nah wie möglich an ihrem Aufzuchtort geschlachtet werden, mit dem Ziel, die Transportentfernung zur Schlachtung auf maximal 300 km zu begrenzen.

VERRINGERUNG UND VERBESSERUNG VON TIERTRANSPORTEN

Regeln für Reisen innerhalb der EU

Die Dauer eines Transports hat einen wichtigen Einfluss auf das Wohlbefinden der Tiere. Die derzeitigen Vorschriften erlauben eine maximale Transportdauer von 8 Stunden, gefolgt von einer Ruhezeit von 24 Stunden. Die Gesetzgebung erlaubt es jedoch, diese Dauer erheblich zu verlängern, wenn bestimmte Bestimmungen zu Fahrzeugstandards, Ruhezeiten und Fütterung eingehalten werden. In der Praxis kann eine Transportdauer von 8 Stunden für Schweine und Pferde auf bis zu 24 Stunden ansteigen. Die Greens-EFA-Fraktion fordert eine Begrenzung der Fahrtzeit auf ein absolutes Maximum von 8

Stunden, unabhängig von der Transportart, und die Festlegung niedrigerer, artspezifischer maximaler Fahrtzeiten und Entfernungen, insbesondere 4 Stunden für Geflügel und Kaninchen.

Auch die Definition der Fahrtzeit ist von Bedeutung. Be- und Entladezeiten, ob am Anfang, am Zwischenrastplatz oder am Ende der Fahrt, sollten als Teil der Fahrtzeit zählen. Die zuständigen Behörden sollten prüfen, ob die geplanten Be-/Entladezeiten realistisch sind und in die im Fahrtenbuch angegebene Gesamtfahrtzeit passen.

Auch die Definition des Bestimmungsortes schafft wichtige Lücken. Dieser ist derzeit definiert als der Endpunkt einer Reise, an dem sich die Tiere mindestens 48 Stunden aufhalten. In der Praxis ist es jedoch schwierig, zwischen einem echten Bestimmungsort und einem bloßen Umsteigeort, möglicherweise mit einem Wechsel des Transportmittels, zu unterscheiden. Schlimmer noch, einige Fahrten werden mit einem offensichtlich falschen Endziel genehmigt. Die geforderte Unterbringungszeit sollte auf 30 Tage verlängert werden, um sicherzustellen, dass die Transportgrenzen nicht dadurch umgangen werden, dass die Tiere auf mehreren Fahrten hintereinander verschoben werden.

Die Temperatur ist ein weiterer wichtiger Faktor. Die Verordnung 1/2005 sieht vor, dass bei Fahrten über 8 Stunden die Belüftungssysteme in der Lage sein müssen, eine konstante Innentemperatur zwischen 5 und 30°C zu halten, mit einer Toleranz von +/- 5°C. Die meisten Fahrzeuge verfügen jedoch nicht über angemessene Luftkühlssysteme, um die Temperatur im Fahrzeuginneren zu regulieren, was zu häufigen Verstößen führt. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten keine Tiertransporte bei extremen Witterungsbedingungen gemäß den nationalen meteorologischen Systemen genehmigen. Etwaige Flexibilitäten sollten festgelegt werden, z. B. sollten die zuständigen Behörden in Zeiten großer Hitze Tiertransporte für die heißesten Stunden verbieten und Transporte während der Nacht nur dann zulassen, wenn die nachgewiesene Temperatur dies erlaubt.



Export in Drittländer

Eine erhebliche Anzahl von Tieren wird lebend in Drittländer exportiert. Nichtregierungsorganisationen haben das Leiden der Tiere sowohl während des Transports selbst als auch am Ankunftsort dokumentiert, das auf die niedrigeren Standards der Tierschutzgesetzgebung zurückzuführen ist. In der Rechtssache C-424/13 aus dem Jahr 2015 entschied der EuGH, dass der Schutz von Tieren nach EU-Recht nicht an den Grenzen der EU aufhört und dass die Anforderungen in Bezug auf Tränken, Fütterungsintervalle, Transportdauer und Ruhezeiten auch für Transportabschnitte gelten, die außerhalb der EU stattfinden. Infolgedessen haben mehrere Länder und Regionen in der EU den Export von lebenden Tieren teilweise oder ganz verboten, mit der Begründung, dass sie die Einhaltung des EU-Rechts jenseits der Grenzen nicht garantieren können. Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Transporten in Extra-EU-Länder regelmäßig gegen die Verordnung verstoßen wurde. Gleichzeitig konnten die Transporteure diese wenigen regionalen oder nationalen Gesetze umgehen, indem sie ihre Transporte durch weniger strenge Regionen und Länder führten.

Die Greens-EFA-Fraktion fordert ein Verbot von Lebendtierexporten in Drittländer bis 2025, zusätzlich zur vollständigen - und sofortigen - Umsetzung des bestehenden EuGH-Urteils. Exporte in die nahegelegenen Nachbarländer der EU könnten innerhalb der üblichen 8-Stunden-Grenze genehmigt werden, wenn sich das betreffende Land durch ein internationales Abkommen verpflichtet, Tierschutzstandards für die Zucht, die Schlachtung und den Transport von Tieren einzuführen, die mindestens so streng sind wie die EU-Vorschriften, und wenn es Garantien gibt, dass die Tiere nicht weiter exportiert werden.

Während des Zeitraums des Exportstopps müssen die Mitgliedstaaten das EuGH-Urteil vollständig umsetzen. Um dies zu erleichtern, sollte die Kommission Kontrollstellen (Ruhe- oder Transferorte) in Drittländern prüfen und zertifizieren, um eine geprüfte Liste akzeptabler Kontrollstellen zu erstellen, anhand derer die Mitgliedstaaten die Fahrtenbücher überprüfen können. Die zuständigen Behörden dürfen keine Fahrtenbücher genehmigen, in denen Tiere zur Erholung in einem Nicht-EU-Land entladen werden, es sei denn, im Fahrtenbuch ist eine geprüfte Stelle angegeben, deren Einrichtungen denen einer Kontrollstelle in der EU gleichwertig sind. Eine bessere Umsetzung ist an den Ausgangsstellen erforderlich, wo amtliche Tierärzte die Transportfähigkeit der Tiere und die Standards der Fahrzeuge/Schiffe überprüfen.

TIERSPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN

Bestimmte Tierarten und -typen - wie z. B. nicht abgesetzte Jungtiere, [Tiere am Ende ihrer Lebenszeit] oder trächtige Tiere - sind besonders gefährdet, und dennoch bietet die Verordnung 1/2005 ihnen nur wenige spezifische Schutzmaßnahmen. Nicht abgesetzte Kälber zum Beispiel haben ein schwaches Immunsystem und besondere Bedürfnisse (Fütterung, Ruhe), die während des Transports schwer zu gewährleisten sind. Die Greens-EFA-Fraktion fordert ein Verbot von Transporten nicht abgesetzter Tiere, mit nur begrenzten Ausnahmen für die Wandertierhaltung oder für Transporte von Landwirten mit ihren eigenen Tieren. Die Definition von nicht abgesetzten Tieren sollte geklärt werden, um Tiere zu spezifizieren, die nicht in der Lage sind, selbstständig festes Futter und Wasser aufzunehmen, und mit einem klaren Mindestalter in Wochen, je nach Tierart. Kälber sollten nicht transportiert werden, bevor sie 12 Wochen alt sind. Bei trächtigen Tieren sollte der Transport verboten werden, sobald sie 40 % der erwarteten Trächtigkeitsdauer erreicht haben.

Die Verordnung wird nur bei einer begrenzten Anzahl von Tierarten (Pferde, Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine) in vollem Umfang angewendet. Bestehende Leitlinien - artspezifische Leitlinien, die von der Kommission entwickelt wurden, um diese Gesetzeslücke zu schließen - sind rechtlich nicht bindend und sollten nun zu durchsetzbarem Recht werden. Dies ist besonders dringend für jene Tierarten, die in der Verordnung nur unzureichend abgedeckt sind und Schlupflöcher aufweisen, wie z. B. Geflügel und Kaninchen. Darüber hinaus fordern wir artspezifische Regelungen in der Gesetzgebung, um den Transport von Labortieren, Heimtieren (bei kommerziellen Transporten, insbesondere solchen aus Drittländern), registrierten Equiden und Fischen, die für die Aquakultur transportiert werden, abzudecken.

Selbst für die häufigeren Nutztiere, die sie abdeckt, enthält die Verordnung 1/2005 viele offene Normen und weit gefasste Begriffe wie "unnötiges Leiden". Um die Einhaltung bei amtlichen Kontrollen leichter überprüfen zu können, sollten diese weit gefassten Begriffe in klare qualitative oder quantitative Kriterien übersetzt werden. Bestehende Normen sollten weiter ausgearbeitet werden, um z.B. Mindest- und Höchsttemperaturen im Außenbereich pro Tierart und -kategorie zu klären. Wir fordern auch die Entwicklung von Indikatoren für die direkte Bewertung des Tierschutzes, die von den zuständigen Behörden bei Kontrollen überprüft werden können.

Für viele Tierarten sind die derzeitigen Bestimmungen der Verordnung 1/2005 vage - für Fische sind sie jedoch völlig undurchführbar. Sie enthält nur wenige Bestimmungen, die auf ihr Wohlergehen anwendbar oder relevant sind. Die Verordnung muss das Wohlergehen von Fischen besser berücksichtigen und die Standards auf das Niveau der Weltorganisation für Tiergesundheit bringen, mit entsprechenden Bestimmungen für die verschiedenen Arten und für die notwendige Ausrüstung zur Erhaltung und Überwachung der Wasserqualität während des Transports.

TRANSPORTMITTEL, AUSRÜSTUNG UND FACHWISSEN

Heute sind die einzelnen Mitgliedsstaaten für die Zertifizierung von Fahrzeugen (LKW, Schiffe, Züge) zuständig, was zu einer unterschiedlichen Umsetzung der EU-Anforderungen führt. Wir fordern die Einrichtung eines EU-weit harmonisierten Systems zur Zertifizierung von Fahrzeugen, das festlegt, für welche Art und welches Alter die Fahrzeuge geeignet sind. Die EU-Gesetzgebung sollte messbare Konzepte und präzise Definitionen enthalten, insbesondere in Bezug auf die für die jeweilige Tierart erforderliche Fläche, Art und Anzahl der Tränkvorrichtungen pro Tier, Menge der Einstreu und Anforderungen an die Kopffreiheit.

Nicht alle Transportarten werden in der Gesetzgebung gleichermaßen berücksichtigt. Fahrten auf Seeschiffen sind zeitlich nicht begrenzt, so dass die Aufzeichnungen nicht die Realität der Tiertransporte widerspiegeln. Dies ermöglicht einen Transport von vielen Tagen, möglicherweise unter extrem harten Bedingungen, mit wenig Verpflichtungen für die Transporteure, insbesondere bei der Ausfuhr in Drittländer. Die Fraktion der Greens/EFA fordert, dass die Definition der Transportzeit und die Transportzeitgrenzen für alle Transportarten gleichermaßen gelten, egal ob auf der Straße, im Zug, auf dem Wasser oder in der Luft. Angesichts des multidisziplinären Charakters von Schiffszertifizierungen, an denen Ingenieure und Veterinäre gleichermaßen beteiligt sind, sollte eine EU-weite Stelle eingerichtet werden, die Schiffszertifizierungen nach einem einheitlichen Verfahren vornimmt. Seereisen sollten im Verhältnis zur Anzahl der Tiere an Bord von Bordtierärzten begleitet werden.

Nach den verirrten Monaten, die das Elbeik-Schiff mit Tausenden von leidenden Kühen auf See verbracht hat, ist es klarer denn je, dass solide Notfallpläne für den Fall von Transportunterbrechungen oder Krankheiten an Bord erforderlich sind. Für alle Transporte sollten harmonisierte Regeln für die erforderliche Notfallplanung eingeführt werden. Die Notfallpläne sollten auch Vorkehrungen für Notschlachtungen und die dafür erforderlichen Einrichtungen an Bord enthalten, um diese human durchzuführen.

Die Transporteure selbst haben hervorgehoben, dass die Mindestanforderungen für die Fahrerschulung unzureichend sind und sie die Schulung des Personals selbst organisieren müssen. Die Mitgliedstaaten sollten sowohl die praktische als auch die theoretische Aus- und Weiterbildung der an Tiertransporten beteiligten Fahrer und Mitarbeiter verstärken und sich dabei an den auf EU-Ebene festgelegten und verbreiteten Mindeststandards orientieren.

DURCHSETZUNG UND ÜBERWACHUNG DER VERORDNUNG

Der Untersuchungsausschuss für Tiertransporte hat aufgedeckt, dass die aktuelle Gesetzgebung in ganz Europa schlecht umgesetzt und durchgesetzt wird. Diese mangelhafte Umsetzung der Gesetzgebung ist nicht nur nachteilig für die transportierten Tiere, sondern stellt auch einen unlauteren Wettbewerb dar, bei dem Transporteure, die die Gesetzgebung einhalten, effektiv bestraft werden. Wir fordern die Kommission außerdem auf, Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten einzuleiten, in denen häufig Verstöße gegen die Verordnung 1/2005 und/oder das EuGH-Urteil beobachtet und gemeldet werden, ohne dass sie angemessen sanktioniert werden.

Die Sanktionssysteme sind in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich. Wir unterstützen die Entwicklung und Einführung eines harmonisierten EU-Sanktionssystems, das systematisch anzuwendende Bußgelder vor Ort vorsieht und im Falle wiederholter Verstöße höhere Sanktionen verhängt. Ein Verstoß-Raster sollte wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Geldbußen und Maßnahmen für jede Kategorie von Verstößen festlegen. Mitgliedstaaten, die Verstöße feststellen, sollten systematisch alle anderen betroffenen Mitgliedstaaten benachrichtigen, wie in Artikel 26 der Verordnung 1/2005 vorgeschrieben, und sicherstellen, dass auf diese Verstöße reagiert wird.

Wir fordern eine Verstärkung der Kontrollen von Tiertransporten, sowohl durch verstärkten menschlichen Präsenz als auch durch digitale Mittel. Die Ausbildung von Straßenpolizei und Veterinärdiensten sollte verbessert werden. Tierärzte sollten [wann immer möglich] anwesend sein, um die Gesundheit und Eignung der Tiere bei jeder Fahrt von mehr als 4 Stunden zu überprüfen. Es sollte ein Rotationsprinzip entwickelt werden, so dass Tierärzte nicht in eine Situation der Abhängigkeit oder des Drucks von Transporteuren/Exporteuren geraten. Tierärzte, die für die Genehmigung von Tiertransporten zuständig sind, erfahren oft Druck von den beteiligten Unternehmen, die sanktioniert werden müssen.

Um die Umsetzung der Verordnung richtig beurteilen zu können, ist ein effektiveres und transparenteres Überwachungssystem erforderlich. Es sollte ein neues digitales Fahrtenbuch entwickelt werden, auf das die zuständigen Behörden aller EU-Mitgliedstaaten zugreifen können und das nur nach Überprüfung durch einen amtlichen Tierarzt akzeptiert wird. Es sollte tierschutzrelevante Informationen enthalten, die in TRACES nicht erfasst werden. Zum Beispiel sollte jedes Fahrzeug mit einem Gerät ausgestattet sein, das seine GPS-Position, Daten wie Temperatur und Luftfeuchtigkeit innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs, sowie die vom digitalen Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten, im Falle eines LKWs, aufzeichnet und überträgt. Die gesammelten Daten könnten von den Behörden genutzt werden, um risikobasierte Kontrollen zu organisieren und Verstöße zu sanktionieren.

Daten über Tiertransporte, die über TRACES (Trade Control and Expert System) und über neue digitale Fahrtenbücher gesammelt werden, sollten zusammen mit Daten über Kontrollen, Verstöße und Sanktionen zusammengestellt und veröffentlicht werden.



DIE GRÜNEN/EFA
im Europäischen Parlament

60 rue Wiertz/Wiertzstraat 60
1047 Brussels, Belgium
www.greens-efa.eu
contactgreens@ep.europa.eu