

Stellungnahme

zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport vom 07.12.2023

(Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the protection of animals during transport and related operations, amending Council Regulation (EC) No 1255/97 and repealing Council Regulation (EC) No 1/2005)

Die Bundestierärztekammer (BTK) begrüßt, dass die EU-Kommission endlich einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung (EG) 1/2005 vorgelegt hat. Verbesserungen beim Transport von Tieren, insbesondere beim Langstreckentransport, sind dringend erforderlich und werden von der Tierärzteschaft schon lange angemahnt. Wir freuen uns daher, dass einige Punkte, die von Seiten der BTK und der Federation of Veterinarians of Europe gefordert werden, Eingang in den Entwurf gefunden haben. So begrüßen wir ausdrücklich:

- die Anhebung des Mindesttransportalters für Kälber, Ferkel, Lämmer und Kitze
- die Reduzierung der erlaubten Transportzeiten für nicht entwöhnte Kälber, Lämmer, Ferkel und Fohlen,
- die vorgesehenen Transportzeitbegrenzungen,
- die neuen Regelungen zum Transport in Drittländer, insbesondere die Zertifizierung von Transportbedingungen und Versorgungsstationen,
- Vorgaben zum Transport bei Extremtemperaturen einschließlich spezies-spezifischer Vorschriften zum *thermal comfort*,
- die Aufnahme von Vorgaben für den Transport von Wassertieren und für den gewerblichen Transport von Hunden und Katzen,
- die Verankerung der Ausbildungsbestimmungen im Verordnungstext,
- die Einführung eines neuen Kapitels zu Sanktionen.

Die BTK steht dem Langstreckentransport von lebenden Tieren grundsätzlich kritisch gegenüber. Schlachttiertransporte sollten möglichst durch den Transport von Fleisch, Zuchttiertransporte wo immer möglich durch den Versand von Samen und Embryonen ersetzt werden, wie es auch in Erwägungsgrund 5 als Forderung des EU-Parlaments aufgeführt ist.

Ein Transport von lebenden Tieren in Länder, die nachweislich nicht den in der EU geforderten Tierschutzstandard aufweisen, insbesondere im Zusammenhang mit der Schlachtung, ist kritisch zu hinterfragen und wird von der BTK nicht befürwortet. Die EU sollte mindestens fordern, dass in den Ländern, die lebende Tiere aus der EU beziehen, die OIE-Standards zur Haltung und Schlachtung eingehalten werden.

Nachfolgend möchten wir auf einige Punkte hinweisen, die aus unserer Sicht noch verbesserungswürdig sind.

Artikel 3, Definitions

Nr. 2 „place of departure“: das sollte nach Möglichkeit der Ort sein, an dem die Tiere dauerhaft gehalten wurden, es sei denn, die Transportvorbereitung (Futterumstellung, Untersuchungen usw.), erfordern eine anderweitige Unterbringung.

Nr. 3 „place of destination“: die Definition ist aus unserer Sicht zwar eine Verbesserung gegenüber der bisherigen Definition. Dennoch sollten unseres Erachtens am Bestimmungsort Tiere **dauerhaft** zur weiteren Nutzung (Aufzucht, Mast, Milchgewinnung usw.) untergebracht werden und nicht nach einer Woche Aufenthalt weiter transportiert werden können.

Nr. 8 „long journey“: Die Anhebung auf 9 Stunden ist zu hinterfragen, auch wenn innerhalb der Fahrzeit eine Überprüfung der Tiere nach 4,5 Stunden vorgesehen ist (Artikel 19 Nr. 1).

Artikel 4, General provisions on the transport of animals

Nr. 2a: Die Vorgabe, dass Vorbereitungen so zu treffen sind, dass die Gefahr des Auftretens von Hunger, Durst usw. **minimiert** wird, ist zu schwach und sollte dahingehend geändert werden, dass Hunger, Durst, etc. **mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen** werden können.

Artikel 12, Certificate of approval of means of transport by road or rail and of containers for large animals

Die Zulassung für Transportmittel auf Straße oder Schiene und für Container für Großtiere sollte bezüglich der **technischen** Ausstattung (Klimaanlage, Tränkesysteme, Bodenbeschaffenheit usw.) als „Bauartzulassung“ durch eine zentrale (möglichst EU-) Behörde erfolgen, um eine EU-weite Vergleichbarkeit zu erreichen. Dabei sollte insbesondere auch die in Anhang I Kapitel II, Nr. 1.1 f geforderte Zugänglichkeit zu den Tieren auf dem Transporter zur Versorgung und Pflege in die Prüfung einbezogen werden.

Artikel 13, Certificate of approval of livestock vessels

Wir begrüßen die Zulassung und Listung von Transportschiffen. Auch hier sollte die **technische** Zulassung einer zertifizierten EU-Behörde überlassen werden.

Kapitel IV, Obligations prior to departure

Es sollte unbedingt ergänzt werden, dass bei der Planung eines Schifftransports ein Notfallplan vorgelegt werden muss, in dem dargelegt wird, wie zu verfahren ist, wenn das Empfängerland bei Ankunft die Tiere nicht annimmt bzw. entladen lässt, z.B. aus tierseuchenrechtlichen Gründen (Ausbruch einer Tierseuche im Herkunftsland). In der Vergangenheit haben derartige Situationen zu großen Problemen geführt, da die betroffenen Tiere in keinem Hafen akzeptiert wurden und nicht entladen werden konnten, was vermeidbares Tierleid und letztendlich den Tod der Tiere zur Folge hatte.

Artikel 14, Obligations for organisers

Nr. 3a: „Place of departure“ sollte möglichst der Ort sein, an dem die Tiere dauerhaft gehalten wurden, es sei denn, die Transportvorbereitung (Futterumstellung, Untersuchungen usw.), erfordern eine anderweitige Unterbringung.

Die Tiere sollen vor Verladung eine Woche am Abgangsort stehen. In Artikel 3 Nr. 2 werden auch Sammelstellen als Abgangsort definiert. Das bedeutet, dass die Tiere eine Woche in der Sammelstelle untergebracht werden müssen, was dem ursprünglichen Zweck einer Sammelstelle widerspricht.

Artikel 17, Obligations for keepers prior to the journey

Nr. 2: Die Überwachung des Verladens von Tieren auf Transportmittel durch einen Tierarzt ist wünschenswert, in dieser Pauschalität aber kaum zu leisten und sollte hinterfragt werden. Bei Langzeittransporten sollte sie verpflichtend durch einen amtlichen Tierarzt vorgenommen werden. Dafür ist auf den Transportpapieren (z. B. Anhang III, Abschnitt 2) auch die Unterschrift des Tierarztes vorzusehen.

Das Besamungsdatum (egal über Natursprung oder künstliche Besamung) muss im Fahrtenbuch eingetragen werden. Grundsätzlich ist dies für die Übersichtlichkeit bei Kontrollen eine gute Idee, aber das Platzangebot im Fahrtenbuch ist dafür nicht ausreichend. Bei einer Verladung von 30 Rindern pro LKW, bei dem jedes Tier zu einem anderen Datum besamt wurde, ist das Ausfüllen des Fahrtenbuches in dem Punkt nicht möglich. Eventuell könnte dafür ein Beiblatt vorgesehen werden oder die grundsätzliche Eintragung im INTRA Dokument.

Artikel 21, animal welfare officer on livestock vessels

Wir begrüßen die Einführung eines Tierschutzbeauftragten für Transportschiffe.

Artikel 25, Obligations at the place of destination

Nr. 3: Die Überwachung der Entladung am Bestimmungsort durch einen Tierarzt ist grundsätzlich zu begrüßen, allerdings vom zeitlichen Aufwand her kaum zu leisten. Sie sollte daher verpflichtend auf Langzeittransporte beschränkt und durch Unterschrift in den Transportpapieren bestätigt werden. Alternativ könnte innerhalb einer vorgegebenen Zeit eine Kontrolle vorgeschrieben und/oder die Kontrolle einem speziell geschulten amtlichen Mitarbeiter übertragen werden, mit der Maßgabe, im Falle von Auffälligkeiten den Amtstierarzt hinzuziehen.

Artikel 27 (Journey times, rest periods, feeding and watering intervals during transport of adult terrestrial animals by road and rail for long journeys)

und Artikel 28 (Journey times and rest periods for transport of terrestrial animals to slaughter by road or rail)

Die **Begrenzung der Transportzeit** auf 2 Intervalle (Art. 27, Absatz 1 Buchstabe a) und die Transportzeitbegrenzung für Schlachtiertransporte auf 9 Stunden (Art. 28) unterstützen wir nachdrücklich. Die Nicht-Berücksichtigung von zwischengeschalteten Schifftransporten, die zu deutlichen Transportzeitverlängerungen führen können, lehnen wir ab. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum Transportzeiten auf Schiffen nicht berücksichtigt werden. In der Vergangenheit wurde ausreichend belegt, dass auch und gerade während des Transports an Bord von Schiffen der Tierschutz nicht immer gewährleistet ist. Aus diesem Grund wird in Artikel 21 ein Tierschutzbeauftragter für den Schifftransport eingeführt.

Artikel 29, Journey times, rest periods, feeding and watering of unweaned calves, lambs, kids, piglets, and foals

Absatz 1: Die erlaubte Transportzeit von 8 Stunden für nicht entwöhnte Kälber, Lämmer, Ziegen, Ferkel und Fohlen bei Einhaltung des vorgegebenen Mindestalters (Anhang I, Kapitel I Nr. 1 Buchstabe h) ist zu begrüßen und deckt sich nahezu mit dem Positionspaper von BTK und Tierärztlicher Vereinigung für Tierschutz (TVT). Allerdings sollte eine längere Transportdauer, wie in Art. 29 Absatz 2 vorgesehen, erst erlaubt werden, wenn die Kälber ihren Bedarf für Erhaltung und Aufbau über Festfutter und Wasser decken können, also frühestens, wenn der Prozess des Absetzens abgeschlossen ist.

Absatz 5: Die Zulassung von Fütterungssystemen für noch nicht entwöhnte Tiere durch eine EU-Behörde ist zu begrüßen. Allerdings weisen wir hinsichtlich der damit ermöglichten Verlängerung der Transportzeit auf die vorstehend geäußerten Bedenken.

Artikel 30, Journeys by road to and from livestock vessels and roll-on roll-off vessels for transport of terrestrial animals other than domestic birds and rabbits

Nr. 1: die Transportzeit auf einem Schiff wird in der Transportdauer nicht mitgerechnet. Das bedeutet, dass Langzeittransporte mit den bekannten Risiken weiterhin stattfinden können. Das lehnen wir nachdrücklich ab.

Die Transportzeit soll bei Transporten, welche einen Seeweg umfassen und von verschiedenen Herkunftsorten/Herkunftsländern kommen, von dem Abgangsort, der am weitesten vom Verladehafen entfernt ist, gerechnet werden. Das ist für die genehmigende Behörde nicht leistbar. Für die Behörde ist nicht ersichtlich, von welchen Abgangsorten noch Tiere für das gebuchte Schiff angeliefert werden. Die Formulierung sollte überdacht werden, damit Missverständnisse ausgeräumt werden.

Artikel 31, Journey times and conditions for transport of terrestrial animals other than domestic birds and rabbits by road and rail in extreme temperatures

Nr. 3: Es erscheint uns ungünstig, für Hunde und Katzen eine pauschale Temperaturspanne von 20-25°C anzugeben. Faktoren wie Alter und Rasse (Fellbeschaffenheit) spielen hier eine große Rolle. So kann 20°C für eine Nacktkatze zu kühl, 25°C für einen Hund der nordischen Rassen deutlich zu warm sein. Hier ist unseres Erachtens eine genauere Differenzierung notwendig. Die Ausführungen in Anhang I, Kapitel V Nr. 3.3 sind u.E. hierzu nicht ausreichend.

Artikel 33, Certificate for transport of animals to third countries

Wir halten Ergänzungen dahingehend für erforderlich, dass vom Organisator gefordert werden muss, vernünftige Gründe für den Transport nachzuweisen, sowie im Falle von Zuchttieren, die Angabe des anerkannten/registrierten Zuchtbetriebs. Dabei ist der Aufbau einer leistungsfähigen Nutztierhaltung in Drittländern mit hiesigen Tierrassen kritisch zu hinterfragen. Eine zentrale Datenbank zur Erfassung der Lieferung an Zuchtbetriebe in Drittländern sollte aufgebaut werden. Bei erfolgreichem Aufbau einer Zucht im Zielland sollten nicht laufend Transporte neuer Zuchttiere erforderlich sein. Dies könnte durch entsprechende Datenerfassung ermittelt und ausgewertet werden. Auch die in Erwägungsgrund Nr. 5 genannte Forderung des EU-Parlaments, den Transport lebender Tiere durch den Transport von Embryonen, Samen oder Fleisch zu ersetzen, sollte Berücksichtigung bei der Abwägung, ob ein Transport zu begründen ist, finden.

Artikel 34, Control posts in third countries

Nr. 2: Wir begrüßen die Verpflichtung zur Zertifizierung der Versorgungsstationen. Das entspricht einer langjährigen Forderung der BTK. Allerdings ist nicht klar, wer die zertifizierende Stelle (certification body) sein soll. Hierbei muss es sich zwingend um eine **unabhängige** Instanz handeln.

Artikel 35, Animals entering into the Union

Es werden u.a. Bescheinigungen des Drittlandes über den Gesundheitsstatus der Tiere vor einem Transport in die EU gefordert. Bescheinigungen über die Haltungsbedingungen im Drittland werden nach wie vor nicht gefordert, Auch hierzu könnten Diskussionen angeregt werden (insbesondere bei Schlachttiertransporten).

Artikel 37-40

Die Anforderungen an die Behörden, insbesondere die Benennung von Ausgangsorten, sind zu begrüßen. Allerdings muss dafür auch genügend Personal zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 40, Livestock vessel inspection on loading and unloading

Die verpflichtende Inspektion von Transportschiffen vor der Verladung kann geeignet sein, die Transportbedingungen zu verbessern, und wird begrüßt.

Artikel 47, Amendment of annexes

In delegierten Rechtsakten weitere Konkretisierungen vorzunehmen, ist zu begrüßen. Das muss allerdings zeitnah erfolgen.

Die **Digitalisierung** von Genehmigungen, Fahrtenbüchern, Echtzeit-, Tracking-, Ortungssystemen und Zertifikaten kann eine Verbesserung und Erleichterung der Kontrollen darstellen.

Anhang I

Nach Kapitel III, Nr. 3.2 ist der Einsatz von Elektrotreibern zwar eingeschränkt, aber weiterhin erlaubt. Wir fordern ein grundsätzliches Verbot von Elektrotreibern.

Die in Kapitel III, Nr. 6 getroffenen Regeln zur Festlegung der Höhe von Transportabteilen ist zu begrüßen. Allerdings fehlen in diesem Abschnitt zur minimalen vertikalen Höhe die Ziegen vollständig, und es sollte ein Unterschied zwischen behornten und unbehornten Schafen gemacht werden. Vergleichbare Formeln sollten zeitnah auch für die Höhe von Transportkisten o. ä. für Geflügel und Kaninchen entwickelt werden.

In Kapitel IV, Nr. 2 wird erlaubt, dass die vorgesehenen Futtermengen für Normalfutter und Krafffutter ausgetauscht bzw. ersetzt werden können. Für Wiederkäuer ist das bzgl. Raufutter abzulehnen!

Die Festlegung von max. Fahrtzeiten für Geflügel in Kapitel V, Nr. 2 (Einbeziehung des Be- und Entladens bei der Berechnung) ist zu begrüßen, insbesondere die Begrenzung der Transportdauer für Legehennen auf max. 10 Stunden. Uns ist allerdings bewusst, dass die Umsetzung aufgrund der wenigen vorhandenen Schlachtbetriebe herausfordernd sein wird.

Gemäß Kapitel VI, Nr. 5.2 müssen Tränkevorräte für die Wasseraufnahme durch die jeweils transportierte Tierart geeignet sein. Das muss ein Zulassungskriterium für die Transportmittel sein!

In Kapitel VII wird hinsichtlich des Platzangebotes nicht mehr zwischen Straßen-, Schienen- und Schiffstransporten unterschieden und die Mindestflächen sind erhöht worden. Wir begrüßen die Bereitstellung einer Formel zur Berechnung des Platzbedarfs für die einzelnen Tierarten.

Innerhalb der kurzen Kommentierungsfrist ist es uns nicht möglich, abschließend zu beurteilen, ob die vorgesehene Platzerhöhung ausreichend ist. Das gilt insbesondere für Transporte in Ro-Ro-Schiffen, auf den die Tiere im Transportfahrzeug versorgt werden müssen. Bei den Schafen wird nicht darauf eingegangen, ob die Tiere geschoren sind oder nicht. Da die Tiere im ungeschorenen Zustand einen höheren Platzbedarf haben, sollte das mit aufgenommen werden. Die Vorgaben für Wassertiere und Hunde und Katzen können wir in der Kürze der Zeit nicht im Detail kommentieren.

Anhang III

Laut Artikel 17 soll die Verladung der Tiere auf das Transportmittel durch einen Tierarzt überwacht werden. In der Vorlage zum Fahrtenbuch der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 wurde diese Tätigkeit durch den amtlichen Tierarzt im Abschnitt II auch bestätigt. Leider ist diese Möglichkeit in dem jetzt

vorliegenden Entwurf nicht mehr vorgesehen. Die Bestätigung muss wieder aufgenommen werden, damit die Vollständigkeit der Dokumentation im Sinne der Rückverfolgbarkeit der Kontrolltätigkeiten gegeben ist.

Berlin, den 15. Januar 2024

Die Bundestierärztekammer ist eine Arbeitsgemeinschaft der 17 Landes-/Tierärztekammern in Deutschland. Sie vertritt die Belange aller rund 44.000 Tierärztinnen und Tierärzte, Praktiker, Amtsveterinäre, Wissenschaftler und Tierärzte in anderen Berufszweigen, gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit auf Bundes- und EU-Ebene.