



Untersuchungsausschuss im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport

2020/2269(INI)

28.5.2021

ENTWURF EINES BERICHTS

über die Untersuchung von angeblichen Verstößen gegen das Unionsrecht und Missständen bei dessen Anwendung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union
(2020/2269(INI))

Untersuchungsausschuss im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport

Berichtersteller: Daniel Buda, Isabel Carvalhais

PR_INI

INHALT

	Seite
ENTWURF VON SCHLUSSFOLGERUNGEN	3

ENTWURF VON SCHLUSSFOLGERUNGEN

über die Untersuchung von angeblichen Verstößen gegen das Unionsrecht und Misständen bei dessen Anwendung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union (2020/2269(INI))

Der Untersuchungsausschuss im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union,

- gestützt auf Artikel 226 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),
- gestützt auf den Beschluss 95/167/EG, Euratom, EGKS des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission vom 19. April 1995 über Einzelheiten der Ausübung des Untersuchungsrechts des Europäischen Parlaments¹,
- gestützt auf seinen Beschluss (EU) 2020/1089 vom 19. Juni 2020 über die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Prüfung von behaupteten Verstößen gegen das Unionsrecht und Misständen bei dessen Anwendung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union sowie über seine Zuständigkeiten, seine zahlenmäßige Zusammensetzung und seine Mandatszeit²,
- gestützt auf Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union (TEU), wonach sich die Union und die Mitgliedstaaten nach dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit gegenseitig achten und sich bei der Erfüllung der Aufgaben, die sich aus den Verträgen ergeben, gegenseitig unterstützen sollen,
- gestützt auf Artikel 17(1) des Vertrags über die Europäische Union (TEU), der vorsieht, dass die Kommission „[...] die Anwendung des Unionsrechts unter der Kontrolle des Gerichtshofs der Europäischen Union [überwacht]“,
- unter Hinweis auf Artikel 13 AEUV,
- unter Hinweis auf Artikel 258 AEUV,
- unter Hinweis auf die 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. 1255/97³,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebens- und Futtermittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und

¹ ABl. L 113 vom 19.5.1995, S. 1.

² Angenommene Texte, P9_TA(2020)0163.

³ ABl. L 3 vom 19.5.1995, S. 1.

Pflanzenschutzmittel [...] ⁴,

- unter Hinweis auf das wissenschaftliche Gutachten der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) ⁵ vom 2. Dezember 2010 über den Schutz von Tieren bei Tieren beim Transport,
- unter Hinweis auf das Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-424/13 vom 23. April 2015 ⁶,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 31/2018 des Europäischen Rechnungshofs über den Tierschutz in der EU ⁷,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. Februar 2019 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU ⁸,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 16. Dezember 2019 zum Tierschutz ⁹,
- unter Hinweis auf den Bericht des Rates vom 22. April 2021 ¹⁰ zum Ergebnis des Fragebogens als Beitrag zur geplanten Bewertung und Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren beim Transport im Hinblick auf Langstreckentransporte in Drittländer,
- unter Hinweis auf den zusammenfassenden Bericht der Kommission über den Schutz von Tieren, die über den Landweg ausgeführt werden ¹¹,
- unter Hinweis auf den zusammenfassenden Bericht der Kommission über den Schutz von Tieren, die über den Landweg ausgeführt werden ¹²,
- unter Hinweis auf den zusammenfassenden Bericht der Kommission über Systeme zur Verhinderung des Transports nicht transportfähiger Tiere in die EU ¹³,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 18. Februar 2021 mit dem Titel „Überprüfung der Handelspolitik – Eine offene, nachhaltige und entschlossene Handelspolitik“ (COM(2021)0066),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 20. Mai 2020 mit dem Titel

⁴ ABl. C 95 vom 7.4.2017, S. 1.

⁵ <https://www.efsa.europa.eu/de/efsajournal/pub/1966>

⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 2015, *Zuchtvieh-Export GmbH v Stadt Kempten*, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

⁷ Sonderbericht Nr. 31/2018 des Europäischen Rechnungshofs vom 14. November 2018 mit dem Titel „Tierschutz in der EU: Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung“.

⁸ ABl. C 449 vom 23.12.2020, S. 157.

⁹ Schlussfolgerungen des Rates zum Tierschutz als integralem Bestandteil einer nachhaltigen Tierproduktion (16. Dezember 2019).

¹⁰ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7780-2021-INIT/en/pdf>

¹¹ Ref. Ares(2020)617395 – 31. Januar 2020.

¹² Ref. Ares(2020)2217898 – 24/04/2020.

¹³ Ref. Ares(2016)4171631 – 5. August 2016.

„Vom Hof auf den Tisch – eine Strategie für ein faires, gesundes und umweltfreundliches Lebensmittelsystem“ (COM(2020)0381),

- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission vom 26. Januar 2018 über die Auswirkungen internationaler Tierschutzaktivitäten auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Tierproduzenten in einer globalisierten Welt(COM) 2018/0042),
 - unter Hinweis auf die EU-Handelsstrategie „Trade4All“ vom 14. Oktober 2015 und die darin enthaltenden Wertvorstellungen zum Handel,
 - gestützt auf Artikel 208 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union (A9-XXXX/2021),
- A. in der Erwägung, dass Artikel 226 des AEUV eine Rechtsgrundlage für die Einsetzung eines nichtständigen Untersuchungsausschusses durch das Europäische Parlament bietet, der – unbeschadet der Zuständigkeiten der nationalen Gerichte oder der Gerichte der Union – behauptete Verstöße gegen das Unionsrecht oder Missstände bei der Anwendung desselben prüft, und in der Erwägung, dass es sich dabei um einen wichtigen Aspekt der Kontrollbefugnisse des Parlaments handelt;
- B. in der Erwägung, dass das Parlament am 19. Juni 2020 auf der Grundlage eines Vorschlags der Konferenz der Präsidenten beschloss, zur Prüfung der mutmaßlichen Verstöße und Missstände bei der Anwendung des Unionsrechts im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union einen Untersuchungsausschuss einzusetzen;
- C. in der Erwägung, dass ein Verstoß rechtswidriges Verhalten in Form einer Handlung oder Unterlassung impliziert, die Organe oder Einrichtungen der Union bzw. die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Unionsrechts begehen;
- D. in der Erwägung, dass unter Missständen Unzulänglichkeiten oder Mängel auf Verwaltungsebene zu verstehen sind, wenn eine Institution beispielsweise die Grundsätze der guten Verwaltungspraxis missachtet, und in der Erwägung, dass Beispiele für Missstände Unregelmäßigkeiten oder Versäumnisse in der Verwaltung, Machtmissbrauch, ungerechte Behandlung, schlechtes Funktionieren oder Unfähigkeit, Diskriminierung, vermeidbare Verzögerungen, Verweigerung von Informationen, Fahrlässigkeit und andere Mängel sind, die auf Fehler bei der Anwendung des Unionsrechts in jedem der unter dieses Recht fallenden Bereiche hindeuten;
- E. in der Erwägung, dass der Untersuchungsausschuss am 23. September 2020 seine Arbeit aufgenommen und die Methode für seine Arbeit dargelegt hat, die sich aus öffentliche Anhörungen, Konsultationen mit Sachverständigen sowie Anfragen nach Daten, Beweismitteln und Forschungstätigkeiten zusammensetzt;
- F. in der Erwägung, dass Artikel 13 AEUV vorschreibt, dass die Union und die Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union in den Bereichen Landwirtschaft, Fischerei, Verkehr, Binnenmarkt, Forschung, technologische

Entwicklung und Raumfahrt den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung tragen müssen, wobei die Rechts- und Verwaltungsvorschriften und die Gepflogenheiten der Mitgliedstaaten insbesondere in Bezug auf religiöse Riten, kulturelle Traditionen und das regionale Erbe zu berücksichtigen sind;

- G. in der Erwägung, dass Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 klar vorschreibt, dass „[n]iemand [...] eine Tierbeförderung durchführen oder veranlassen [darf], wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten“;
- H. in der Erwägung, dass der Europäische Gerichtshof (EuGH) am 23. April 2015 entschieden hat, dass der Organisator einer Beförderung im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ein realistisches Fahrtenbuch vorlegen muss, in dem angegeben wird, dass die Bestimmungen der Verordnung – auch für die Etappen des Transports, der außerhalb der EU stattfindet – eingehalten werden, damit ein Transport von der zuständigen Behörde des Versandorts des Transports genehmigt wird;
- I. in der Erwägung, dass es einige Gründe gibt, die den Transport von lebenden Tieren rechtfertigen, wie beispielsweise die Vermarktung, die Mast, das Schlachten sowie die Haltung und Züchtung von Tieren;
- J. in der Erwägung, dass jedes Jahr Millionen von Tieren über lange Strecken in den Mitgliedstaaten, zwischen den Mitgliedstaaten und in Drittländer transportiert werden;
- K. in der Erwägung, dass der innereuropäische Handel mit lebenden Tieren 2018 einen Wert von 8,6 Milliarden Euro erreichte, wobei die höchsten Werte für den Handel mit Rindern, Schweinen und Geflügel erzielt wurden; in der Erwägung, dass der Export von lebenden Tieren etwa 1,6 Millionen Euro ausmacht und durch ihn – insbesondere in ländlichen Gegenden – 60 000 direkte und 300 000 indirekte Arbeitsplätze geschaffen werden¹⁴;

hat die nachstehenden Schlussfolgerungen angenommen:

1. hebt hervor, dass der Transport für die Tiere anstrengend ist und mögliche negative Auswirkungen auf ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden haben kann;
2. weist erneut darauf hin, dass alle Mitgliedstaaten in den Schlussfolgerungen des Rates vom 16. Dezember 2019 zum Tierschutz festgestellt haben, dass Transporte über weite Strecken für Tiere mit großen Strapazen für ihr Wohlbefinden verbunden sind, dass bezüglich der Durchsetzung von Vorschriften Mängel und Unstimmigkeiten aufgetreten sind und es notwendig ist, diese Vorschriften besser umzusetzen sowie die geltenden Rechtsvorschriften zu überprüfen und zu aktualisieren;
3. weist darauf hin, dass die Kommission die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 in ihrem Bericht zu den Auswirkungen dieser Verordnung von 2011 als große

¹⁴ At a Glance – ‘EU trade and transport of live animals (Auf einen Blick – EU-Handel und der Transport von lebenden Tieren), Europäisches Parlament, Generaldirektion wissenschaftlicher Dienst, Wissenschaftlicher Dienst für die Mitglieder, 7. Februar 2020.

Herausforderung erkannt hat – teils aufgrund der Unterschiede bei der Auslegung der Anforderungen, teils aufgrund der fehlenden Kontrollen durch die Mitgliedstaaten;

4. ist der Auffassung, dass den verschiedenen Bedürfnissen der Tiere während des Transports in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht umfassend Rechnung getragen wird, weder in Bezug auf ihre Art, ihr Alter, ihre Größe und ihre körperliche Verfassung, noch in Bezug auf spezifische Anforderungen bei der Fütterung und der Tränkung;
5. kommt zu dem Schluss, dass viele Probleme bei Tiertransporten durch unklare Anforderungen und das Fehlen klarer Definitionen in der geltenden Verordnung entstehen, was Raum für die uneinheitliche Anwendung der Vorschriften lässt und zu einem erhöhten Risiko für die Tiere sowie zu unlauterem Wettbewerb unter den Betreibern in diesem Wirtschaftszweig führt, sodass Unternehmen, die sich an die Vorschriften halten, gegenüber denjenigen, die dies nicht tun, durch den unlauteren Wettbewerb benachteiligt sind;
6. begrüßt die Tatsache, dass die Kommission der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) den Auftrag erteilt hat, die jüngsten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Tierschutz der wichtigsten landwirtschaftlichen Nutztiere während des Transports und in Bezug auf die Risiken für ihr Wohlergehen zu bewerten;

Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005

7. macht auf die zahlreichen Berichte und Informationen von Bürgern, nichtstaatlichen Organisationen (NGO) und in Prüfberichten zu Tierschutzproblemen während Transporten und zur Nichteinhaltung der Verordnung aufmerksam, insbesondere in Bezug auf lange Transporte und Transporte in Drittländer, durch die die Verpflichtung der Europäischen Union, den Tierschutz während Transporten sicherzustellen, umgangen wird;
8. nimmt die von nichtstaatlichen Organisationen bereitgestellten Informationen in Bezug auf Beschwerden, die wegen der angenommenen Nichteinhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 bei der Kommission eingereicht wurden, gebührend zur Kenntnis; nimmt deren Schlussfolgerungen zu systematischen Verstößen gegen die Verordnung zur Kenntnis;
9. nimmt die im Rahmen der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ von der Kommission verschickten Briefe zur Kenntnis, mit denen die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, sicherzustellen, dass die EU-Anforderungen – einschließlich der Anforderungen zum Tierschutz während Transporten – sofort und umfassend erfüllt werden und über die die Kommission ihre Entschlossenheit ausdrückt, im Falle systematischer Nichterfüllung der Anforderungen rechtliche Schritte einzuleiten; stellt fest, dass bisher von der Kommission keine Vertragsverletzungsverfahren gegen irgendeinen Mitgliedstaat eröffnet wurden;
10. stellt fest, dass sich die am häufigsten dokumentierten Verstöße auf mangelnde Stehhöhe, mangelnde Transportfähigkeit der Tiere, Überfüllung, Transporte bei extremen Temperaturen und die Beförderungsdauer beziehen;

11. weist darauf hin, dass durch die Art, wie das Raumangebot in der Verordnung definiert ist, verschiedene Auslegungen der Vorschriften durch die zuständigen Behörden und Transportunternehmen möglich sind, insbesondere dann, wenn aufgrund der meteorologischen Bedingungen und Transportzeiten Anpassungen vorgenommen werden müssen; hebt hervor, dass Überfüllung insbesondere dann schädlich für die Tiere ist, wenn gleichzeitig die Belüftung unzureichend ist;
12. stellt fest, dass unklare Anforderungen in Bezug auf die Stehhöhe oft dazu führen, dass die Tiere nicht ihre natürliche Standposition einnehmen können, wodurch das Ziel des Tierschutzes während des Transports unterminiert wird;
13. stellt fest, dass insbesondere in Bezug auf die Verladung der Tiere oft Verstöße gemeldet wurden, wenn die Anforderungen an das Absondern in Übereinstimmung mit dem Alter sowie der Größe und der Tatsache, ob die Tiere Hörner haben oder nicht, nicht beachtet wurden;
14. nimmt verschiedene Berichte über das unkorrekte Vorgehen bei der Ver- und der Entladung der Tiere zur Kenntnis, was für die Tiere mit unnötigem Stress verbunden ist und ihnen Leid zufügt; betont, dass ein angemessener Umgang mit den Tieren zu geringeren Ver- und Entladezeiten, geringerem Gewichtsverlust, weniger Verletzungen und Wunden und letztendlich besserer Fleischqualität beitragen würde;
15. ist der Auffassung, dass eine unangemessene Raumaufteilung in Straßenfahrzeugen einen häufig vorkommenden Verstoß gegen die Tiertransport-Verordnung darstellt und zu Verletzungen bei den Tieren führen kann;
16. hebt hervor, dass Landwirte, Fahrer und Transportunternehmen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1/2005 gleichermaßen dafür verantwortlich sind, zu überprüfen, ob die Tiere transportfähig sind oder nicht; stellt fest, dass die häufigsten Verstöße in diesem Zusammenhang den Transport trächtiger Tiere betreffen oder den Transport von Tieren, deren Tragezeit schon über 90 % abgeschlossen ist und deren Junge manchmal während des Transports zur Welt kommen, von Tieren, die nicht stehen können (mit körperlichen Schwächen und/oder Wunden oder Krankheiten) sowie von Tieren mit Wunden oder Prolapsen;

Zulassungsverfahren und Zulassung der Transportmittel

17. ist über die Menge von Berichten über ungeeignete Fahrzeuge, die für den Transport von lebenden Tieren – auf dem Land- oder Seeweg – eingesetzt werden, sehr besorgt und nimmt die großen Unterschiede zur Kenntnis, die zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Auslegung und Durchsetzung der Verordnung bzw. hinsichtlich der Zulassung der Transportmittel bestehen;
18. weist mit Besorgnis darauf hin, dass die Überprüfungs- und Zertifizierungsverfahren für die Tiertransportschiffe nicht harmonisiert sind und es keine verbindlichen Prüfungskriterien gibt, was noch durch die Tatsache erschwert wird, dass die Ergebnisse dieser Verfahren nicht zwischen den Mitgliedstaaten kommuniziert werden, was wiederum dazu führt, dass ein Transportschiff, das in einem Mitgliedstaat nicht zugelassen wurde, in einem anderen zum Transport zugelassen werden kann; stellt fest, dass nachgewiesen werden konnte, dass die Behörden einiger Mitgliedstaaten die

Nutzung von Transportschiffen genehmigt und/oder erlaubt haben, die die EU-Vorschriften zum Tierschutz nicht erfüllen;

19. nimmt die Feststellung der Kommission zur Kenntnis, dass die bestehenden Systeme zur Genehmigung eines Tiertransportschiffes nicht ausreichen, um die Risiken zu verringern – aufgrund der Tatsache, dass die Mehrheit der für die Inspektion zuständigen Behörden nicht über angemessene Verfahren oder Zugang zu technischem Fachwissen verfügen, um die Schiffssysteme für die Wasserpumpen, Belüftung oder Frischwasserversorgung zu überprüfen – Aspekte, die für das Wohlbefinden der Tiere bei der Beförderung auf einem Tiertransportschiff wesentlich sind;
20. begrüßt die Absicht der Kommission, zusammen mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) eine EU-Datenbank zu Überprüfungen von Seeschiffen mit dem Ziel zu entwickeln, ein gemeinsames Überprüfungsregister zu erstellen, über das alle Mitgliedstaaten Informationen und Ergebnisse zu allen anderen vorangegangenen, an Seeschiffen durchgeführten Überprüfungen zu erhalten können;
21. nimmt zur Kenntnis, dass es – grundsätzlich – gut entwickelte nationale Leitlinien für die Zulassung von Viehwagen für den Straßentransport gibt, bedauert jedoch, dass diesen bei den Genehmigungsverfahren nicht immer Folge geleistet wird;
22. schließt sich der Auffassung an, dass die sich auf die Zulassung von Transportfahrzeugen beziehenden Mängel meist damit zusammenhängen, dass die Zertifizierungsvorlagen zu allgemein gehalten sind und nicht auf einer arten- oder altersspezifischen Grundlage erstellt wurden, was sich – da nicht genügend Informationen bereitgestellt werden – negativ auf die Qualität der Kontrollverfahren auswirkt;
23. nimmt zur Kenntnis, dass einige Straßenfahrzeuge strukturell nicht geeignet sind und den transportierten Tieren keine Sicherheit und Bequemlichkeit bieten; stellt fest, dass es immer noch keine neuen und innovativen Lösungen für Tränk- oder Fütterungssysteme sowie für Lösungen gibt, mit denen der Transport über lange Strecken so angenehm wie möglich für die Tiere gestaltet werden kann;
24. stellt fest, dass die Tränkvorrichtungen in einer großen Anzahl von Fahrzeugen nicht an die speziellen Trinkgewohnheiten oder die Größe der transportierten Tiere angepasst sind: Sie sind entweder für die Tiere nicht erreichbar oder nicht in ausreichender Anzahl oder angemessener Verteilung vorhanden; bedauert, dass in der aktuellen Verordnung (EG) Nr. 1/2005 keine genauen Angaben zu der Art oder der benötigten Anzahl von Tränkvorrichtungen in den Transportfahrzeugen enthalten sind;
25. stellt fest, dass Fahrzeuge, die innerhalb oder außerhalb der Union für Tiertransporte verwendet werden, oft nicht mit Luftkühlungssystemen ausgestattet sind; hebt hervor, dass die Temperatur in den Fahrzeugen im Allgemeinen jedoch – obwohl die Luft durch Belüftungssysteme im Tierabteil verteilt wird – der Außentemperatur entspricht, insbesondere dann, wenn das Fahrzeug sich nicht bewegt;
26. weist erneut darauf hin, dass die Transportunternehmen zwar im Rahmen der aktuellen Rechtsvorschriften verpflichtet sind, für Notfälle einen Notfallplan einzureichen, um für lange Transporte eine Transportgenehmigung zu erhalten, dies jedoch – abhängig von

den spezifischen Anforderungen für den jeweiligen Transport – nicht für jede Fahrt gilt; stellt mit Besorgnis fest, dass nur wenige zuständige Behörden, Halter von Straßenfahrzeugen und Transportorganisatoren über durchführbare Notfallpläne verfügen, um in Notsituationen angemessen reagieren zu können;

27. macht darauf aufmerksam, dass der Befähigungsnachweis für Fahrer und Betreuer für Transportmittel im aktuellen Rechtsrahmen für das gesamte Arbeitsleben gültig ist, ohne dass auf europäischer Ebene eine rechtliche Verpflichtung zur Teilnahme an Auffrischkursen oder zur Aktualisierung der Kompetenzen festgelegt wurde;
28. stellt fest, dass Ausbildung und Bildung der Fahrer und Betreuer wesentlich dafür sind, das Wohlbefinden der Tiere während des Transports sicherzustellen sowie dafür zu sorgen, dass die Verkehrsunternehmen für die Aktivierung von Notfallplänen gut gerüstet sind und die artenspezifischen Anforderungen ordnungsgemäß erfüllt werden; stellt fest, dass insbesondere die Arbeiter, die für den Umgang mit den Tieren in den Häfen zuständig sind, nicht immer eine angemessene Ausbildung erhalten;

Kontrollen und Datenerhebung sowie -austausch

29. weist darauf hin, dass einige Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 ab 15. Dezember 2022 durch die Verordnung über amtliche Kontrollen (EU) Nr. 2017/625 ersetzt werden, und zwar diejenigen zu Überprüfungen von langen Transporten, zur Ausbildung der Mitarbeiter der zuständigen Behörden, zu Kontrollen an Ausgangsorten, Notfallmaßnahmen im Fall von Nichteinhaltung, zur gegenseitigen Unterstützung und zum Informationsaustausch, zu Verstößen sowie zu Vor-Ort-Kontrollen durch die Kommission;
30. weist darauf hin, dass die meisten nationalen Behörden dem Bericht des Europäischen Rechnungshofs von 2018 zufolge die im integrierten EDV-System für das Veterinärwesen (TRACES) verfügbaren Informationen nicht dazu einsetzen, Inspektionen und/oder Überprüfungen gezielt durchzuführen – teilweise aufgrund von bestehenden Zugangsbeschränkungen für die Nutzer; stellt fest, dass eine bessere Nutzung des TRACES-Systems für die Durchführung nachträglicher Kontrollen sichergestellt werden sollte;
31. nimmt Änderungen an TRACES zur Kenntnis, die seit Januar 2020 gelten und durch die es den Mitgliedstaaten möglich ist, alle von ihnen genehmigten Transporte und Fahrten an den in ihren Ländern befindlichen Kontrollstellen zu stoppen;
32. stellt fest, dass gemäß dem aktuellen Rechtsrahmen weitere Verbesserungen an den Datenerfassungssystemen und am TRACES-System vorgenommen werden können, um die Harmonisierung der Verfahren zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu unterstützen;
33. äußert sich besorgt darüber, dass die Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichtet sind, Daten zu Transporten von Tieren, die aus ihren Gebieten direkt in Länder außerhalb der EU exportiert werden, in TRACES aufzuzeichnen;
34. ist sich bewusst, dass die Anzahl der Meldungen von Verstößen zwischen den Mitgliedstaaten trotz des hohen Ausmaßes der Nichteinhaltung der Vorschriften

während Tiertransporten unzureichend ist und dass es an wirksamen und abschreckenden Sanktionen gegen diejenigen mangelt, die gegen die Verordnung verstoßen;

35. hebt die Komplexität des Erfassungssystems hervor, an dem in jedem Mitgliedstaat verschiedene Stellen auf lokaler und nationaler Ebene beteiligt sind; ist sich bewusst, dass dies zu Kommunikationsschwierigkeiten zwischen zentralen, regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und zwischen den Mitgliedstaaten führt;
36. weist darauf hin, dass allein die Mitgliedstaaten für die Schaffung von Sanktionen verantwortlich sind, sodass es jedem einzelnen Mitgliedstaat möglich ist, eigene administrative Verfahren und Sanktionsverfahren sowie das Ausmaß der Sanktionen für Verstöße im Fall von Verletzungen des Tierschutzes während des Transports festzulegen, was zu sehr verschiedenen System in der gesamten EU führt;
37. ist sich bewusst, dass die Kontrollen in einigen Mitgliedstaaten – insbesondere die Straßenkontrollen und nachträglichen Kontrollen – unzureichend sind;
38. nimmt die Schwierigkeiten zur Kenntnis, mit denen die zuständigen Behörden bei der Durchführung von Kontrollen und der Erfassung von Daten konfrontiert sind, die insbesondere hinsichtlich Informationen in Fahrtenbüchern und Daten im Satellitensystem am Ende des Transports entstehen und zu Problemen bei der Bewertung von Transporten und nachträglichen Kontrollen sowie bei der Verhängung von Sanktionen auf Transportunternehmen anderer Mitgliedstaaten führen; stellt fest, dass diese Schwierigkeiten teilweise auf dem aktuellen System von Fahrtenbüchern auf Papierbasis sowie dem Mangel an vereinbarten Normen für Satellitennavigationssysteme beruhen;
39. nimmt die Auffassung der Kommission zur Kenntnis, dass technologische Fortschritte bei der Geolokalisierung, elektronischen Fahrtenbüchern und der elektronischen Nachverfolgung eine umfangreichere Datenerfassung und -analyse ermöglichen und damit zu einer besseren Risikoanalyse und zu gezielten Kontrollen und Inspektionen beitragen;

Beförderungsdauer und Ruhezeiten

40. weist darauf hin, dass gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 alle erforderlichen Vorkehrungen vor der Beförderung getroffen werden, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten und den Bedürfnissen der Tiere während der Beförderung Rechnung zu tragen;
41. bedauert, dass bei verschiedenen Gelegenheiten berichtet wurde, dass die Fahrer der Fahrzeuge die Anforderungen der Verordnung nicht immer erfüllen und trotz der Verpflichtung, die Vorrichtungen der Kontrollstellen für die Entladung, Tränkung, Fütterung und die Ruhezeiten der Tiere während langer Beförderungen zu nutzen, nicht immer an den Kontrollstellen halten;
42. bedauert, dass die aktuelle Verordnung (EG) Nr. 1/2005 keine genauen Angaben zu der Art und der Menge der Einstreu enthält, die für die Tiere bereitgestellt werden muss; betont, dass durch verschmutzte oder unzureichende Einstreu das Risiko besteht, dass

sich die Tiere verletzen, ihnen kalt ist oder es für sie unbequem ist, wenn sie sich hinlegen und dass dies zu negativen Gesundheitsbedingungen beiträgt;

43. stellt fest, dass es Hinweise darauf gibt, dass viele zuständige Behörden oft Fahrtenbücher mit einer unrealistisch kurzen Beförderungsdauer mit einem Stempel versehen oder genehmigen;

Temperatur während des Transports

44. weist darauf hin, einer der Hauptgründe für Tierschutzprobleme und das Leiden der Tiere während des Transports insbesondere die Tatsache ist, dass sie oft Temperaturen außerhalb des optimalen Bereichs ausgesetzt sind;
45. stellt fest, dass in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nur allgemeine Bestimmungen zum Temperaturbereich zu finden sind, jedoch keine Angaben zum Temperatur-Feuchte-Index oder zu arten- und altersspezifisch optimalen Temperaturbereichen;
46. weist darauf hin, dass Straßentransportmittel für lange Transporte mit einem Temperaturüberwachungs- und -aufzeichnungssystem sowie mit Vorrichtungen zur Aufzeichnung dieser Daten ausgestattet sein müssen; bedauert, dass solche Systeme in Tiertransportschiffen nicht verpflichtend gefordert werden;

Transportfähigkeit und Tiere mit besonderen Bedürfnissen

47. bedauert die Tatsache, dass die Kommission bestätigt hat, dass es – trotz des Verbots des Transports von nicht transportfähigen Tieren – in der EU immer noch zu diesen Transporten kommt¹⁵;
48. hebt die Vulnerabilität noch nicht abgesetzter Tiere hervor und betont, dass das geltende Mindestalter für den Transport von Kälbern zu niedrig ist; hebt hervor, dass verschiedenen Fachleuten und ehemaligen Untergruppen der EU-Plattform für den Tierschutz zufolge weitere wissenschaftliche Nachweise notwendig sind, um bewährte Verfahren bei Langstreckentransporten noch nicht abgesetzter Tiere zu unterstützen und dass die aktuellen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 den Bedürfnissen dieser Tiere nicht entsprechen;
49. weist erneut darauf hin, dass Tränkvorrichtungen gemäß der Verordnung ordnungsgemäß funktionieren und so konstruiert und positioniert sein müssen, dass sie für alle an Bord des Fahrzeugs zu tränkenden Kategorien von Tieren (Größe und Art) zugänglich sind;
50. weist auf die Empfehlungen der Kommission von 2009 hin, nach der die zuständigen Behörden sicherstellen müssen, dass noch nicht abgesetzte Tiere während der Ruhezeiten Elektrolyte oder Milchersatz erhalten müssen und dass Metallsauger für nicht abgesetzte Kälber nicht geeignet sind; stellt fest, dass die Fütterung nicht abgesetzter Tiere während der Beförderung technisch unmöglich ist und dass andere,

¹⁵ Zusammenfassender Bericht der Kommission über Systeme zur Verhinderung des Transports nicht transportfähiger Tiere in die EU.

innovative Lösungen notwendig sind;

Besondere Bestimmungen zur Beförderung auf dem Seeweg

51. hebt hervor, dass eine angemessene Inspektion der einzelnen Tiere an Standorten ohne geeignete Infrastruktur bei der hohen Anzahl von Tieren, die sich schnell und gleichzeitig von den Lastkraftwagen auf die Schiffe bewegen, erschwert wird; betont, dass viele Exporthäfen nicht mit Aufnahmevorrichtungen ausgestattet sind, in die die Tiere entladen werden und in denen sie sich – insbesondere bei Verzögerungen – ausruhen können;
52. hebt hervor, dass in der Tiertransportverordnung klare Bestimmungen fehlen, mit denen die Organisatoren und Transportunternehmen auf dem betreffenden Teilabschnitt des Seetransports identifiziert werden können, insbesondere wenn es sich bei dem Transport um Sendungen unterschiedlicher Herkunft handelt;
53. ist der Auffassung, dass die Anwesenheit eines Tierarztes, der für eine Teilstrecke eines Seetransports an Bord ist, um sich um verletzte oder kranke Tiere zu kümmern, ein bewährtes Verfahren darstellt;

Transporte lebender Tiere in Drittstaaten

54. begrüßt die Anstrengungen der Kommission, die EU-Standards im Rahmen der Weltorganisation für Tiergesundheit (OIE) auf internationaler Ebene zu fördern; ist der Ansicht, dass die Regeln zum Wohlergehen von Tieren in Drittländern ein geringeres Schutzniveau als die EU-Standards aufweisen und bedauert es, dass die OIE-Standards in Drittländern nicht ausreichend angewendet werden;
55. stellt fest, dass es – sowohl während des Transports als auch bei Ankunft am Bestimmungsort – schwierig sein kann, die Einhaltung von Tierschutzstandards zu sicherzustellen, sobald lebende Tiere über die EU-Grenzen hinweg transportiert werden, da sich Drittländer nicht an die Rechtsvorschriften der EU halten müssen; weist auf das Urteil des Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hin, nach dem die Tierschutzregeln der EU bis zum finalen Bestimmungsort in den Drittländern verbindlich sind;
56. hebt das Ergebnis des Fragebogens des Rates zu Langstreckentransporten von Tieren in Drittländer von 2021 hervor und weist darauf hin, dass extreme Temperaturen, mangelnde Informationen zu den Ruheplätzen, Verzögerungen an den Grenzen und die fehlende Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern zu den größeren Herausforderungen bei der Umsetzung der Vorschriften gehören;
57. hebt hervor, dass eine unangemessene Planung der administrativen Verfahren der Transporte und die mangelnde Abstimmung mit den Grenzkontrollstellen, übermäßige bürokratische Belastungen sowie das Zusammentreffen einer großen Anzahl von Lastfahrzeugen am Hafen mit der Folge, dass alle Tiere an Bord eines einzigen Schiffes verladen werden müssen, eine Kaskade von Verzögerungen an den Grenzen und Häfen auslösen kann;
58. nimmt die mangelnde Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den zuständigen

Behörden der Mitgliedstaaten und denen von Drittstaaten zur Kenntnis, insbesondere in Bezug auf die gegenseitige Unterstützung und den Austausch von Informationen, was oft zu erhöhten Wartezeiten und Fällen von Nichteinhaltung der Vorschriften führt;

59. stimmt mit der Kommission überein, dass es ein bewährtes Verfahren ist, wenn ein qualifizierter Tierarzt während des Verladens der Tiere für lange Beförderungen anwesend ist¹⁶;
60. warnt davor, dass im Fall von Staus beim Überqueren der EU-Außengrenzen keine besondere Vorfahrtstraße für Tiertransportfahrzeuge verfügbar ist, was zu Verzögerungen an den Grenzen und längeren Beförderungszeiten mit negativen Auswirkungen auf das Wohlergehen der Tiere führt;
61. weist darauf hin, dass es auf EU-Ebene weder ein System gibt, um das Vorhandensein von Kontrollstellen in Drittländern zu überprüfen und sicherzustellen oder um zu prüfen und sicherzustellen, ob die Vorschriften an den Kontrollstellen einhalten werden, noch eine offizielle EU-Liste mit Ruhezeitplätzen außerhalb der EU;
62. stellt fest, dass die zuständigen Behörden von den Transportunternehmen keine regelmäßigen Rückmeldungen zu den von den Tiertransportfahrzeugen erfassten Daten erhalten, wenn diese sich außerhalb der EU befinden, und ist sich bewusst, dass viele Transportunternehmer die anwendbaren EU-Vorschriften nach dem Verlassen der Union nicht einhalten;
63. stellt fest, dass die Behörden, Transportunternehmen oder Schiffsführer von Drittländern nicht routinemäßig Angaben zum Gesundheitszustand der Tiere auf Teilabschnitten des Transports oder zu deren körperliche Verfassung am Bestimmungsort übermitteln.

¹⁶ Schlussbericht über ein in den Niederlanden vom 20. Februar 2017 bis zum 24. Februar 2017 durchgeführtes Audit zur Bewertung des Tierschutzes während des Transports in Drittländer, Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, 2017.