



---

## ANGENOMMENE TEXTE

---

### P8\_TA(2019)0132

#### **Schutz von Tieren beim Transport inner- und außerhalb der EU**

#### **Entschließung des Europäischen Parlaments 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 (2018/2110(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- 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<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, demzufolge die Union und ihre Mitgliedstaaten „bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union [...] den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung [tragen]“,
- unter Hinweis auf die Bewertung der EU-weiten Umsetzung in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen – Bewertung der europäischen Umsetzung und die einschlägigen Anhänge, die vom Wissenschaftlichen Dienst des Europäischen Parlaments (EPRS)<sup>2</sup> im Oktober 2018 veröffentlicht wurden;
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Dezember 2012 zum Schutz von Tieren beim Transport<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf das wissenschaftliche Gutachten der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) vom 12. Januar 2011 über den Schutz von Tieren beim Transport<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission vom 10. November 2011 an das Europäische Parlament und den Rat über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport (COM(2011)0700),

---

<sup>1</sup> ABl. C 3 vom 5.1.2005, S. 1.

<sup>2</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS\\_STU\(2018\)621853\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU(2018)621853_EN.pdf)

<sup>3</sup> ABl. C 434 vom 23.12.2015, S. 59.

<sup>4</sup> EFSA Journal 2011; 9(1):1966.

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss vom 15. Februar 2012 über die Strategie der Europäischen Union für den Schutz und das Wohlergehen von Tieren 2012-2015 (COM(2012)0006),
  - unter Hinweis auf seine Erklärung Nr. 49/2011 vom 15. März 2012 zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachttieren in der Europäischen Union<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf das Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 2015<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 31/2018 des Europäischen Rechnungshofs über den Tierschutz in der EU<sup>3</sup>,
  - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Verkehr und Tourismus und des Petitionsausschusses (A8-0057/2019),
- A. in der Erwägung, dass die EU nach Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Tiere nicht nur als Waren, Produkte oder Besitztümer, sondern als fühlende Wesen betrachtet, was bedeutet, dass sie Wohlergehen und Schmerz empfinden können; in der Erwägung, dass das EU-Recht dieses Konzept in Maßnahmen zum Ausdruck bringt, die gewährleisten sollten, dass Tiere unter Bedingungen gehalten und transportiert werden, bei denen sie weder Misshandlung noch Missbrauch, Schmerzen oder Leid erfahren; in der Erwägung, dass der Tierschutz in der EU im Vergleich zu anderen Regionen der Welt sehr stark ausgeprägt ist und die EU damit für den Rest der Welt ein Vorbild ist;
- B. in der Erwägung, dass Millionen Tiere jährlich zu Zwecken der Zucht, Mast und Schlachtung über große Entfernungen zwischen den Mitgliedstaaten, innerhalb von diesen sowie in Drittländer transportiert werden; in der Erwägung, dass Tiere auch zu Zwecken der Freizeitgestaltung, der Teilnahme an Wettbewerben sowie als Begleiter ihrer Besitzer transportiert werden; in der Erwägung, dass die Bürgerinnen und Bürger in der EU der Einhaltung von Tierschutzstandards, insbesondere bei Leberdientransporten, eine zunehmend größere Bedeutung beimessen;
- C. in der Erwägung, dass das Parlament in seiner Entschließung vom 12. Dezember 2012 eine Begrenzung der Transportzeit von Schlachttieren auf acht Stunden gefordert hat;
- D. in der Erwägung, dass laut der Definition der Weltorganisation für Tiergesundheit (OIE) von 2008 Tierwohl dann gegeben ist, wenn ein Tier gesund ist, genug Platz hat, gut ernährt wird, sich sicher fühlt, sein natürliches Verhalten zeigen kann und nicht unter Gefühlen wie Angst, Schmerz oder Not leidet; in Erwägung, dass dies bei den

---

<sup>1</sup> ABl. C 251 E vom 31.8.2013, S. 116.

<sup>2</sup> Urteil des Gerichtshofs (Fünfte Kammer) vom 23. April 2015, Zuchtvieh-Export GmbH gegen Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

<sup>3</sup> 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“.

- allermeisten Tiertransporten, insbesondere auf lange Distanzen, nicht sichergestellt ist;
- E. in der Erwägung, dass die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport für den Transport aller lebender Wirbeltiere innerhalb der Union gilt;
  - F. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten dafür verantwortlich sind, die korrekte Durchführung und Durchsetzung der Verordnung auf nationaler Ebene sicherzustellen, etwa durch amtliche Kontrollen, und dass die Kommission dafür verantwortlich ist, sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten die Gesetzgebung der EU korrekt umsetzen;
  - G. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 innerhalb der EU nicht ausreichend konsequent und streng durchsetzen und keinerlei Bemühungen unternehmen, dies außerhalb der EU zu tun;
  - H. in der Erwägung, dass die große Anzahl der 2017 von der Generaldirektion SANTE der Kommission festgestellten Verstöße in mehreren Mitgliedstaaten eigentlich die Aufnahme von entsprechenden Vertragsverletzungsverfahren erforderlich machen würde;
  - I. in der Erwägung, dass Transporte die Tiere unter Stress setzen, da sie dabei mehreren Faktoren ausgesetzt sind, die ihr Wohlergehen beeinträchtigen; in der Erwägung, dass Tiere, die im Handelsverkehr mit bestimmten Drittstaaten transportiert werden, zusätzlich leiden, da sie sehr weite Transporte überstehen müssen, die lange Wartezeiten an den Grenzen zur Kontrolle der Papiere, der Fahrzeuge und der Transportfähigkeit der Tiere umfassen;
  - J. in der Erwägung, dass sich Qualität und Häufigkeit der Kontrollen der Mitgliedstaaten unmittelbar auf den Grad der Einhaltung der Vorschriften auswirken; in der Erwägung, dass bei einer Analyse der Kontrollberichte der Mitgliedstaaten große Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Zahl der Kontrollen (von null bis zu mehreren Millionen jährlich) und der Aufdeckung von Verstößen (0 bis 16,6 %) zutage getreten sind, was Grund zu der Annahme gibt, dass die Mitgliedstaaten bei den Kontrollen unterschiedliche Konzepte (wie etwa Stichproben gegenüber risikobasierten Strategien) verfolgen; in der Erwägung, dass diese unterschiedlichen Ansätze zudem einen Vergleich der Daten zwischen Mitgliedstaaten unmöglich machen;
  - K. in der Erwägung, dass Schulungen für die Fahrer zu vorsichtigem Fahrverhalten, bei dem die Art der transportierten Tiere berücksichtigt wird, das Wohlergehen der Tiere beim Transport verbessern würden<sup>1</sup>;
  - L. in der Erwägung, dass ein angemessener Umgang mit den Tieren zu geringeren Be- und Entladezeiten, geringerem Gewichtsverlust, weniger Verletzungen und Wunden und besserer Fleischqualität beitragen würde;
  - M. in der Erwägung, dass es umfangreiche Studien gibt, die belegen, dass der Tierschutz Auswirkungen auf die Fleischqualität hat;
  - N. in der Erwägung, dass vor allem auf die Qualität der Betreuung beim Be- und Entladen und beim Transport selbst geachtet werden sollte, um das Wohlergehen der Tiere während des Transports sicherzustellen;

---

<sup>1</sup> <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>

- O. in der Erwägung, dass die Transportfähigkeit der Tiere ein wichtiger Faktor für die Gewährleistung des Tierwohls beim Transport ist, da Transporte das Tierwohl von verletzten, geschwächten, trächtigen, noch nicht entwöhnten oder kranken Tieren stärker gefährden; in der Erwägung, dass möglicherweise Unsicherheiten hinsichtlich Transportfähigkeit und Trächtigkeitsstadium bestehen;
- P. in der Erwägung, dass Verstöße gegen die Bestimmungen über Transportfähigkeit den größten Anteil der Rechtsverletzungen ausmachen und Vorfälle im Zusammenhang mit den Papieren hier den zweiten Platz einnehmen;
- Q. in der Erwägung, dass bei den entsprechend Verantwortlichen oft Unklarheit darüber herrscht, was unternommen werden muss, wenn Tiere für nicht transportfähig erklärt werden;
- R. in der Erwägung, dass bei den Verantwortlichen oft Unklarheit darüber herrscht, wie weit die Trächtigkeit vorangeschritten ist;
- S. in der Erwägung, dass es besonders problematisch ist, nicht entwöhnte Kälber und Lämmer zu transportieren;
- T. in der Erwägung, dass Landwirte das größte Interesse daran haben, dass ihre Tiere in transportfähigem Zustand sind, und dass sie am meisten zu verlieren haben, wenn der Transport nicht den geltenden Vorschriften entspricht;
- U. in der Erwägung, dass es bei den Fahrtpausen an den geprüften Kontrollstellen häufig zu Versäumnissen bei der Versorgung der Tiere mit ausreichend Futter und Wasser sowie bei der Einhaltung der 24-stündigen Ruhezeit kommt;
- V. in der Erwägung, dass die Transportfahrzeuge häufig überbelegt sind; in der Erwägung, dass hohe Temperaturen und unzureichende Belüftung im Fahrzeug ein großes Problem darstellen;
- W. in der Erwägung, dass es in mehreren Mitgliedstaaten in jüngster Zeit zu Ausbrüchen von Tierseuchen wie der Afrikanische Schweinepest und der Vogelgrippe sowie von Krankheiten und Erkrankungen kleiner Wiederkäuer und Rinder gekommen ist; in der Erwägung, dass der Transport lebender Tiere die Gefahr der Verbreitung dieser Krankheiten erhöhen kann;
- X. in der Erwägung, dass der Transport von Fleisch und anderen tierischen Erzeugnissen sowie von Spermata und Embryos technisch und oft auch finanziell für Viehzüchter günstiger ist als die Beförderung lebender Tiere zum Zweck der Schlachtung oder Zucht; verweist darauf, dass die Europäische Tierärztervereinigung (FVE) und die Weltorganisation für Tiergesundheit (OIE) empfehlen, Tiere so nah an ihrem Geburtsort wie möglich zu halten und so nah am Verarbeitungsort wie möglich zu schlachten; in der Erwägung, dass das Vorhandensein von gegebenenfalls auch mobilen Schlachthanlagen in den Zuchtbetrieben oder in ihrer Nähe dazu beitragen kann, in ländlichen Gebieten Existenzgrundlagen zu schaffen;
- Y. in der Erwägung, dass mit der Schlachtung von Tieren in der Nähe des Ortes ihrer Aufzucht der Tierschutz am besten gewahrt wird;
- Z. in der Erwägung, dass die Schlachtbetriebe in den Mitgliedstaaten geografisch ungleich verteilt sind;

- AA. in der Erwägung, dass für einige Mitgliedstaaten und Lieferketten in der Union der Transport lebender Tiere zu Zwecken der Weiterverarbeitung oder Schlachtung wichtig ist, damit für Wettbewerb auf dem Markt gesorgt ist;

## ***Empfehlungen***

### *Durchführung und Durchsetzung*

1. weist darauf hin, dass jedes Jahr Millionen lebende Tiere zur Schlachtung oder Aufzucht innerhalb der EU und von der EU in Drittländer transportiert werden; vertritt die Ansicht, dass die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 positive Auswirkungen auf das Wohlergehen von Tieren beim Transport hat, wenn sie ordnungsgemäß um- und durchgesetzt wird; begrüßt die Leitlinien der Kommission zu dem Thema, bedauert jedoch, dass gemäß dem Sonderbericht Nr. 31/2018 des Europäischen Rechnungshofs diese Leitlinien und einige der von der Kommission geplanten Maßnahmen um bis zu fünf Jahre aufgeschoben wurden; weist darauf hin, dass weiterhin ernsthafte Probleme im Hinblick auf den Transport bestehen und die Durchsetzung der Verordnung wohl das Hauptanliegen derjenigen ist, die an ihrer Durchführung beteiligt sind;
2. weist nachdrücklich darauf hin, dass den Petitionsausschuss sehr viele Petitionen zum Schutz von Tieren beim Transport erreichen, in denen häufig systematische, fortwährende und schwerwiegende Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates sowohl durch die Mitgliedstaaten als auch durch Transportunternehmen angeprangert werden;
3. hebt hervor, dass das Leid von Tieren bei Tiertransporten in der Bevölkerung erhebliche Besorgnis auslöst; weist darauf hin, dass die Kommission am 21. September 2017 mehr als eine Million Unterschriften für die Kampagne #StopTheTrucks erhalten hat, in der europäische Bürger ein Ende der Langstreckentransporte von Tieren fordern;
4. bedauert, dass die von den Mitgliedstaaten erzielten Fortschritte bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 nicht ausreichen, um deren wichtigstes Ziel – die Verbesserung des Tierschutzes während des Transports – zu erreichen, insbesondere im Hinblick auf die Überprüfung von Fahrtenbüchern und die Verhängung von Sanktionen; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Einhaltung der Verordnung deutlich zu verbessern; fordert die Kommission auf, eine wirksame und einheitliche Anwendung der bestehenden Gemeinschaftsvorschriften für Tiertransporte in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen; fordert die Kommission auf, rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten einzuleiten, welche die Verordnung nicht ordnungsgemäß anwenden, und ihnen Sanktionen aufzuerlegen;
5. hebt hervor, dass eine teilweise Durchführung nicht ausreicht, um die übergreifende Intention der Verordnung – die Abwendung von Verletzungen oder unnötigem Leiden oder Todesfällen beim Transport von Tieren – zu verwirklichen, und dass es daher erhöhter Anstrengungen bedarf, um schwere Verstöße zu verhindern und zu verfolgen, die erhebliche Auswirkungen auf das Wohlergehen der Tiere haben;
6. bedauert, dass zahlreiche Probleme im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 1/2005, auf die im Sonderbericht Nr. 31/2018 des Europäischen Rechnungshofs und in Beschwerden, die von nichtstaatlichen Organisationen bei der Kommission eingereicht wurden, hingewiesen wird, noch immer nicht gelöst sind, etwa Überbelegung, unzureichende Stehhöhe, unzureichende Pausen, in denen die Tiere

- ruhen sowie gefüttert und getränkt werden können, unzureichende Belüftungs- und Tränkvorrichtungen, Transport bei extremer Hitze, Transport von nicht transportfähigen Tieren, Transport von nicht abgesetzten Kälbern, die Notwendigkeit der Bestimmung des Trächtigkeitsstadiums lebender Tiere, der Umfang der Kontrollen der Fahrtenbücher, das Verhältnis Verstoß-Durchsetzung-Sanktion, die uneinheitlichen Auswirkungen von Schulungen, Ausbildungen und Befähigungsnachweisen sowie unzureichende Einstreu; fordert Verbesserungen in den genannten Bereichen;
7. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass Transporte vom Ausgangspunkt bis zum Bestimmungsort im Einklang mit den EU-Bestimmungen zum Schutz von Tieren geplant und durchgeführt werden, wobei den Eigenschaften der verschiedenen Transportmittel und den unterschiedlichen geografischen Bedingungen in der gesamten EU und in Drittländern Rechnung getragen werden muss;
  8. betont, dass die systematischen Verstöße einiger Mitgliedstaaten gegen bestimmte Vorschriften der Verordnung unlauteren Wettbewerb verursachen, der dazu führt, dass die Wettbewerbsbedingungen für die Akteure in den einzelnen Mitgliedstaaten uneinheitlich sind, was wiederum zu einem Unterbietungswettbewerb bezüglich der Tierschutzstandards beim Transport führen kann; fordert die Kommission auf, ein unionsweit einheitliches System von Sanktionen zu entwickeln, um sicherzustellen, dass diese wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind, wobei auch wiederholten Verstößen Rechnung zu tragen ist, da das Niveau der Sanktionen in einigen Mitgliedstaaten um ein Zehnfaches über dem in anderen liegt; fordert die Kommission auf, einen Zeitplan für die Angleichung der Sanktionen in allen Mitgliedstaaten zu erarbeiten;
  9. bedauert, dass die Kommission die Entschließung des Parlaments vom 12. Dezember 2012 nicht beachtet hat, und hebt hervor, dass eine kohärente und harmonisierte Durchsetzung mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen gemäß Artikel 25 der Verordnung unabdingbar dafür ist, dass der Tierschutz bei Transporten verbessert wird und sich die Mitgliedstaaten nicht nur auf Empfehlungen und Belehrungen beschränken können; fordert die Kommission auf, der in der Entschließung an sie gerichteten Forderung dennoch nachzukommen, die Verordnung auf Unvereinbarkeiten mit den rechtlichen Anforderungen in den einzelnen Mitgliedstaaten zu prüfen;
  10. weist darauf hin, dass wiederholte Verstöße, die unter Umständen erfolgen, auf die der Beförderer Einfluss hat, strafrechtlich verfolgt werden sollten; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verstöße und insbesondere wiederholte Verstöße gegen die Verordnung strafrechtlich zu verfolgen; weist darauf hin, dass wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen auch die Einziehung von Fahrzeugen sowie verpflichtende Fortbildungsmaßnahmen für die für den Tierschutz und für Tiertransporte Verantwortlichen umfassen sollten, und dass dieses Vorgehen innerhalb der Europäischen Union einheitlich erfolgen sollte; ist der Ansicht, dass sich die Sanktionen am Schaden, am Umfang, an der Dauer und an der Häufigkeit des Auftretens der Verstöße orientieren sollten;
  11. fordert die Mitgliedstaaten auf, die weitreichenden Durchsetzungsbefugnisse, die ihnen mit der Verordnung gewährt wurden, wirksamer zu nutzen, wozu auch gehört, dass sie gegebenenfalls von Transportunternehmern die Einrichtung von Verfahren zur Verhinderung erneuter Verstöße verlangen und die Zulassung von Transportunternehmern aussetzen oder ihnen diese entziehen müssen; fordert die

Mitgliedstaaten auf, hinreichende Abhilfemaßnahmen und Sanktionen zu verhängen, um das Leiden von Tieren und die fortgesetzte Nichteinhaltung durch Transportunternehmen zu verhindern; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Umsetzung und Durchsetzung der Verordnung auf eine hundertprozentige Einhaltung abzielen;

12. fordert die Kommission auf, nach Konsultation der nationalen Kontaktstellen auf der Grundlage von Kontroll- und Umsetzungsberichten eine schwarze Liste der Transportunternehmen zu erstellen, die wiederholt und in schwerwiegender Weise gegen die Verordnung verstoßen haben; fordert die Kommission auf, diese Liste regelmäßig zu veröffentlichen und häufig zu aktualisieren und darin auch Beispiele für bewährte Verfahren sowohl im Bereich des Transports als auch der Verwaltung aufzuführen;
13. hebt hervor, dass mit der Nichteinhaltung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten der Zweck des Rechtsakts gefährdet wird, dem Vorkommen und der Verbreitung von Infektionskrankheiten bei Tieren vorzubeugen, da Transporte eine der Ursachen für die schnelle Verbreitung dieser Krankheiten sind, von denen einige auch auf Menschen übertragen werden können; stellt fest, dass Transportmittel oft nicht den Anforderungen gemäß Artikel 12 der Richtlinie 64/432/EWG des Rates vom 26. Juni 1964 zur Regelung viehseuchenrechtlicher Fragen beim innergemeinschaftlichen Handelsverkehr mit Rindern und Schweinen<sup>1</sup> in ihrer geänderten Fassung entsprechen; ist der Ansicht, dass insbesondere Transportmittel, in denen Abfallstoffe nur ungenügend gelagert werden, die Verbreitung von Resistenzen gegen antimikrobielle Wirkstoffe sowie von Krankheiten fördern können; fordert die Kommission auf, vereinheitlichte Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen für Schiffe und Lastkraftwagen zu schaffen und Maßnahmen zu ergreifen, um die Ausbreitung von Infektionskrankheiten bei Tieren durch Transporte sowohl innerhalb der EU als auch aus Drittländern in die EU zu verhindern, indem Maßnahmen zum Schutz vor biologischen Gefahren und ein verbesserter Tierschutz gefördert werden;
14. fordert die zuständigen Behörden auf, mit Blick auf eine bessere Durchsetzung vermehrt zusammenzuarbeiten, indem sie Technologien einsetzen, die Rückmeldungen in Echtzeit zwischen dem Ausgangsmitgliedstaat, dem Bestimmungsmitgliedstaat und den im Transit durchquerten Ländern ermöglichen; fordert die Kommission auf, Geolokalisierungssysteme zu entwickeln, um überwachen zu können, wo sich ein Tier befindet und wie lange seine Verbringung in Transportfahrzeugen dauert sowie ob gegebenenfalls Transportpläne nicht eingehalten werden; ist der Ansicht, dass unverzüglich umfassende Untersuchungen eingeleitet und die Verantwortlichen in der Transportkette bei sich wiederholenden Vorkommnissen unverzüglich gemäß den gesetzlichen Bestimmungen mit Sanktionen belegt werden müssen und dass der Landwirt und Eigentümer die Möglichkeit haben muss, sich für den möglicherweise daraus entstehenden Einnahmeverlust nach nationalem Recht entschädigen zu lassen, wenn Tiere, die den Transport in einem guten Zustand antreten, bei ihrer Ankunft in einem schlechten Zustand sind; ist darüber hinaus der Ansicht, dass die zuständigen Behörden im Falle eines im Ausgangsmitgliedstaat erstellten Fahrtenbuchs, das falsch oder in irreführender Weise ausgefüllt wird, den Organisator und den genehmigenden Beamten mit strengen Sanktionen belegen sollten;
15. ist der Ansicht, dass die Durchsetzung insbesondere dann schwierig ist, wenn ein

---

<sup>1</sup> ABl. 121 vom 29.7.1964, S. 1977.

Transport durch mehrere Mitgliedstaaten führt und wenn die einzelnen Aufgaben, die mit der Durchsetzung in Zusammenhang stehen (Genehmigung des Fahrtenbuches, Zulassung des Transportunternehmens, Befähigungsnachweis des Fahrers, Zulassungsnachweis für das Fahrzeug usw.), durch unterschiedliche Mitgliedstaaten durchgeführt werden; fordert Mitgliedstaaten, die Verstöße feststellen, auf, die anderen beteiligten Mitgliedstaaten in Kenntnis zu setzen, so wie es gemäß Artikel 26 der Verordnung vorgeschrieben ist, damit erneute Verstöße verhindert werden können und eine optimierte Risikobewertung ermöglicht wird;

16. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament regelmäßig über die Umsetzung und Durchsetzung der Verordnung zu berichten und dabei die Verstöße nach Mitgliedstaaten, Tierarten und Art der Verstöße im Verhältnis zur Anzahl der Transporte lebender Tiere pro Mitgliedstaat aufzuschlüsseln;
17. begrüßt, dass Regierungen, Wissenschaftler, Unternehmen, Branchenvertreter und die nationalen zuständigen Behörden in einigen Fällen zusammengearbeitet und bewährte Verfahren festgelegt haben, die darauf abzielen, dass die Einhaltung der Rechtsvorschriften sichergestellt wird; weist darauf hin, dass die Website „Animal Transport Guide“ ein Beispiel hierfür ist; fordert die Kommission auf, den Mitgliedstaaten Informationen zu bewährten Verfahren für den Transport von Vieh an die Hand zu geben und ihre Anwendung zu fördern sowie die Europäische Plattform für den Tierschutz zu unterstützen, indem ein intensiverer Dialog und der Austausch bewährter Verfahren zwischen allen Akteuren gefördert werden; fordert die Kommission auf, für den Zeitraum 2020 – 2024 eine neue Strategie für den Tierschutz zu erarbeiten und Innovationen bei Tiertransporten zu fördern;
18. fordert die Kommission auf, die Zusammenarbeit mit der OIE, der EFSA und den Mitgliedstaaten fortzusetzen, um die Umsetzung und ordnungsgemäße Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zu fördern und den Dialog über Fragen des Tierwohls bei Tiertransporten zu fördern und zu verbessern, und zwar mit einem besonderen Schwerpunkt auf:
  - einer besseren Anwendung der EU-Vorschriften zum Tierwohl bei Transporten durch den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren und die direkte Beteiligung von Interessenträgern;
  - der Unterstützung von Weiterbildungsaktivitäten für Fahrer und Transportunternehmen;
  - einer besseren Verbreitung der in alle EU-Sprachen übersetzten Leitlinien und Informationsblätter zu Tiertransporten;
  - Maßnahmen zur Erzielung von freiwilligen Zusagen von Unternehmen, das Tierwohl bei Transporten weiter zu verbessern, und Rückgriff auf diese Zusagen;
  - einem verstärkten Austausch von Informationen zwischen einzelstaatlichen Behörden und der verbesserten Nutzung von bewährten Verfahren durch diese, um die Anzahl der Verstöße durch Transportunternehmen und Fahrer zu verringern;
19. fordert die Kommission auf, die Vereinbarkeit der Verordnung mit den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften



im Straßenverkehr<sup>1</sup> über Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern zu prüfen;

20. betont, dass zwischen der Verantwortung der Transportbetriebe und der Verantwortung der Landwirte zu unterscheiden ist, da die Transportbetriebe und nicht die Landwirte für Probleme zur Rechenschaft gezogen werden sollten, die durch den Transport der Tiere entstehen; weist erneut darauf hin, dass Landwirte nicht nur aus emotionalen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen das größte Interesse am Tierwohl haben;
21. weist erneut darauf hin, dass die Kommission in ihrer Rolle als Hüterin der Verträge dafür verantwortlich ist, zu überwachen, dass die EU-Gesetzgebung korrekt angewendet wird; fordert die Europäische Bürgerbeauftragte auf, zu untersuchen, ob es die Kommission wiederholt versäumt hat, die Einhaltung der geltenden Verordnung sicherzustellen und sie dementsprechend einen Missstand in der Verwaltungstätigkeit zu verantworten hat;
22. äußert Bedenken angesichts der Tatsache, dass die Konferenz der Präsidenten beschlossen hat, keinen Untersuchungsausschuss zum Tierschutz bei Transporten innerhalb und außerhalb der EU einzusetzen, obwohl zahlreiche Abgeordnete aus mehreren Fraktionen des Parlaments dies gefordert hatten; empfiehlt daher, dass das Parlament ab Beginn der nächsten Wahlperiode einen Untersuchungsausschuss zum Tierschutz bei Transporten innerhalb und außerhalb der EU einsetzt, um mutmaßliche Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und mutmaßliche Missstände bei der Anwendung dieser Verordnung ordnungsgemäß zu untersuchen und zu überwachen;

#### *Datenerhebung, Kontrollen und Überwachung*

23. bedauert, dass die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 kaum kohärent analysiert werden kann, da die Mitgliedstaaten bei der Datenerhebung unterschiedliche Herangehensweisen verfolgen; fordert die Kommission auf, gemeinsame Mindeststandards für die Systeme zur Rückverfolgung sämtlicher Transporte festzulegen, damit die Erhebung von Daten und die Bewertung der überwachten Parameter besser harmonisiert werden können; fordert die Mitgliedstaaten auf, sich intensiver darum zu bemühen, der Kommission harmonisierte, umfassende und vollständige Daten zu Transportkontrollen und dem Auftreten von Verstößen zur Verfügung zu stellen; fordert die Mitgliedstaaten auf, häufiger unangekündigte Kontrollen durchzuführen und eine risikobasierte Strategie zu entwickeln und anzuwenden, um ihre Kontrollen bei Transporten mit hohem Risiko zielgerichtet auszuführen und so die Effizienz der für Kontrollen zur Verfügung stehenden begrenzten Ressourcen zu optimieren;
24. stellt fest, dass die Kommission dem Sonderbericht des Rechnungshofs von 2018 über den Tierschutz in der EU zufolge einräumt, dass die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten nicht in ausreichendem Maße vollständig, kohärent, verlässlich und detailliert sind, um Schlussfolgerungen über die EU-weite Befolgung zu ziehen;
25. hebt hervor, dass in der gesamten Union einheitlich und in angemessenem Verhältnis zu der Zahl der jedes Jahr in den einzelnen Mitgliedstaaten transportierten Tiere Kontrollen durchgeführt werden müssen, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen und aufrecht zu erhalten und Wettbewerbsverzerrungen

---

<sup>1</sup> ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

innerhalb der EU zu verhindern; fordert die Kommission darüber hinaus auf, die Anzahl der unangekündigten Kontrollen zu erhöhen, die das Lebensmittel- und Veterinäramt (LVA) im Hinblick auf das Tierwohl und Tiertransporte durchführt; ist der Ansicht, dass es durch die unterschiedlichen Methoden der Datenerhebung und Kontrollverfahren erschwert wird, ein genaues Bild von der Einhaltung der Vorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten zu zeichnen; fordert die Kommission daher auf, eine stärker vereinheitlichte Struktur der Berichte vorzugeben und die Daten aus den Kontrollberichten des LVA und aus den Angaben der Mitgliedstaaten in Bezug auf ihre mehrjährigen nationalen Kontrollpläne ausführlicher zu analysieren; weist darauf hin, dass die Prüfungen der GD SANTE für die Kommission eine wichtige Informationsquelle darstellen, um bewerten zu können, ob die geltende Verordnung umgesetzt wird; fordert die Kommission auf, entsprechend der Empfehlung des Europäischen Rechnungshofes pro Jahr mindestens sieben unangekündigte Besuche durchzuführen;

26. fordert die Kommission auf, den Mitgliedstaaten Orientierungshilfen zu geben, wie das integrierte EDV-System für das Veterinärwesen (TRACES) eingesetzt werden kann, um die Erstellung von Risikoanalysen für Kontrollen von Transporten mit lebenden Tieren zu unterstützen, wie es vom Europäischen Rechnungshof in seinem Sonderbericht aus dem Jahr 2018 empfohlen wird, in dem darauf hingewiesen wird, dass die für Transportkontrollen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten kaum auf Informationen von TRACES zurückgegriffen haben, um gezielte Kontrollen durchzuführen; fordert ein wirksameres und transparenteres Überwachungssystem, worunter auch der Zugang der Öffentlichkeit zu Informationen, die im Rahmen von TRACES erhoben wurden, fällt; fordert zudem die Erhöhung der jährlichen Zahl der Kontrollen durch das LVA;
27. fordert die Mitgliedstaaten auf, entlang der gesamten Produktionskette verstärkte Kontrollen durchzuführen und insbesondere Tiertransporte vor dem Verladen wirksam und systematisch zu kontrollieren, damit Verfahren, die gegen die Verordnung verstoßen und mit denen die bei Tiertransporten auf dem Land- und dem Seeweg herrschenden Bedingungen verschlechtert werden – etwa die Genehmigung der Weiterfahrt von überladenen Fahrzeugen oder des Weitertransports von transportunfähigen Tieren über lange Strecken oder des Betriebs von Kontrollstellen, die nur über unzureichende Einrichtungen für Ruhepausen, die Fütterung und das Tränken der transportierten Tiere verfügen –, abgestellt werden;
28. äußert Bedenken angesichts der geringen Anzahl von Kontrollen in einigen Mitgliedstaaten sowie der Tatsache, dass aus diesen Mitgliedstaaten wenige oder keine Verstöße gemeldet werden; stellt die Genauigkeit der Kontrollsysteme und der Berichterstattung in Frage; fordert die Mitgliedstaaten, die derzeit keine oder wenige Kontrollen durchführen, auf, diese in ausreichender Zahl durchzuführen und der Kommission umfassend über diese Kontrollen Bericht zu erstatten;
29. fordert die Mitgliedstaaten dazu auf, auch innereuropäische Transporte, bei denen Tiere verladen werden, zu kontrollieren, um zu überprüfen, ob die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 eingehalten werden;
30. pflichtet der Kommission bei, dass es sich bewährt hat, dass die zuständigen Behörden alle für Drittländer bestimmten Sendungen beim Verladen kontrollieren<sup>1</sup>; vertritt die

---

<sup>1</sup> „Schlussbericht über ein in den Niederlanden vom 20. Februar 2017 bis zum 24. Februar 2017 durchgeführtes Audit zur Bewertung des Tierschutzes während des

Auffassung, dass ein Teil der innerhalb der EU erfolgenden Transporte ebenfalls beim Verladen kontrolliert werden sollte, und zwar abhängig von der Anzahl der von nichtstaatlichen Organisationen und im Rahmen von Kontrollen des LVA gemeldeten Verstöße; vertritt die Auffassung, dass die zuständigen Behörden beim Verladen kontrollieren sollten, ob die Anforderungen der Verordnung an die Bodenfläche und die Mindeststehhöhe erfüllt sind, ob die Belüftung und das Wasserversorgungssystem ordnungsgemäß funktionieren, ob die Tränkvorrichtungen ordnungsgemäß funktionieren und für die transportierten Tierarten geeignet sind, ob ein Verladen nicht transportfähiger Tiere stattfindet und ob ausreichend Futter und Einstreu mitgeführt werden;

31. fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass es eine ausreichende Anzahl von zugänglichen, saubereren, funktionierenden und der Tierart entsprechenden Tränkvorrichtungen gibt und der Wassertank gefüllt sowie ausreichend frische Einstreu vorhanden ist;
32. fordert die Mitgliedstaaten dazu auf, sicherzustellen, dass die zuständigen Behörden überprüfen, ob die Fahrtenbücher realistische Angaben enthalten, und somit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung einhalten;
33. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Transportfahrzeuge die Mindestwerte für das Raumangebot gemäß Anhang I Kapitel VII der Verordnung einhalten und die Besatzdichte bei hohen Temperaturen entsprechend geringer gehalten wird;
34. fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass der Innenraum der Transportfahrzeuge eine ausreichende Höhe aufweist und es zwischen Trennwänden und Fahrzeugboden sowie zwischen Trennwänden und der Fahrzeugwand keine Spalten gibt;
35. weist darauf hin, dass es bei den Tiertransporten innerhalb der EU gewisse Fortschritte gegeben hat, äußert jedoch seine Bedenken angesichts zahlreicher Berichte, die auf die Verwendung von für den Transport lebender Tiere ungeeigneten Fahrzeugen sowohl auf dem Land- als auch auf dem Seeweg hindeuten, und fordert eine verstärkte Überwachung und die Sanktionierung derartiger Praktiken; stellt fest, dass die Bestimmungen der Artikel 20 und 21 der Verordnung hinsichtlich des Transports auf Tiertransportschiffen häufig missachtet werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Nutzung von Fahrzeugen und Tiertransportschiffen, die nicht den Bestimmungen der Verordnung entsprechen, nicht zu genehmigen und bereits erteilte Genehmigungen bei Verstößen zu entziehen; fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Erteilung von Zulassungsnachweisen und der Zulassung von Fahrzeugen sowie bei der Erteilung von Befähigungsnachweisen für Fahrer strenger vorzugehen;
36. fordert daher harmonisierte und verbindliche Normen für die von einer zentralen EU-Behörde auszustellende Zulassung einer Nutzung von bestimmten Fahrzeugen und Schiffen für den Transport von Tieren; erklärt, dass diese Behörde dafür zuständig sein sollte, festzustellen, ob ein Transportmittel hinsichtlich seiner Beschaffenheit und Ausstattung (etwa mit entsprechenden Satelliten-Navigationssystemen) für

Tiertransporte geeignet ist;

37. fordert die Transportunternehmen auf, durch gründliche Schulungen für Fahrer und Betreuer gemäß Anhang IV der Verordnung sicherzustellen, dass für eine ordnungsgemäße Behandlung der Tiere gesorgt ist;
38. weist darauf hin, dass die Schiffe und Häfen in einigen Mitgliedstaaten den Anforderungen genügen, hebt allerdings hervor, dass ungeachtet dessen die Bedingungen während der meisten Seetransporte insbesondere beim Ver- und Entladen schlecht sind; fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Erteilung von Zulassungsnachweisen und der Zulassung von Schiffen strenger vorzugehen, ihre Kontrollen der Tiertransportschiffe und der Transportfähigkeit der Tiere vor dem Verladen zu verbessern und die Verladevorgänge gemäß den Bestimmungen der Verordnung ordnungsgemäß zu kontrollieren; fordert die Mitgliedstaaten auf, der Kommission detaillierte Pläne ihrer Kontrolleinrichtungen zu übermitteln; fordert die Kommission auf, eine Liste der Häfen mit sachgerechten Einrichtungen zur Kontrolle von Tieren zu erstellen, zu aktualisieren und zu verbreiten; fordert ferner die zuständigen Behörden auf, Fahrtenbücher nicht zu genehmigen, wenn in ihnen vorgesehen ist, Häfen ohne derartige Einrichtungen zu nutzen; fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Häfen anzupassen und für eine sachgerechte Wartung ihrer Schiffe zu sorgen, um die Tierschutzbedingungen bei Seetransporten zu verbessern;
39. fordert die Kommission auf, innovative Alternativen für Ausfuhrkontrollen gemäß Artikel 133 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/429<sup>1</sup> zu genehmigen, beispielsweise Plattforminspektionen, die eine Verbesserung im Bereich des Tierschutzes darstellen, da sie eine geringere Besatzdichte sicherstellen und es nicht erforderlich ist, die Tiere auszuladen, wodurch zudem die Wartezeiten verkürzt werden;
40. stellt fest, dass die Anforderung, bei Transporten über die Grenzen von Mitgliedstaaten hinweg Tiergesundheitsbescheinigungen vorzulegen, einen Fehlanreiz darstellt, der dazu führt, dass eher ein inländischer Bestimmungsort anstelle des nächstgelegenen Bestimmungsortes gewählt wird; fordert die Kommission auf, von ihren Befugnissen gemäß Artikel 144 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/429 Gebrauch zu machen, um einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, mit dem eine Ausnahmeregelung für bestimmte Verbringungen geschaffen wird, die ein geringes Risiko für eine Übertragung von Krankheiten bergen;

#### *Beförderungsdauer*

41. weist nachdrücklich darauf hin, dass die Beförderungsdauer im Einklang mit Erwägungsgrund 5 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005, wonach „lange Beförderungen von Tieren [aus Tierschutzgründen] auf ein Mindestmaß begrenzt werden [sollten]“, und mit Erwägungsgrund 18, demzufolge „[...] davon auszugehen [ist], dass sich lange Beförderungen auf das Befinden der beförderten Tiere nachteiliger auswirken als kurze“, bei allen Tieren nur so lang sein sollte wie nötig, wobei die geografischen Gegebenheiten des jeweiligen Mitgliedstaates zu berücksichtigen sind;
42. weist nachdrücklich darauf hin, dass die tierärztlichen Empfehlungen zu den

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 zu Tierseuchen und zur Änderung und Aufhebung einiger Rechtsakte im Bereich der Tiergesundheit („Tiergesundheitsrecht“) (ABl. L 84 vom 31.3.2016, S. 1).

Beförderungszeiten für die jeweilige Tierart, einschließlich der Be- und Entladezeiten, berücksichtigt werden müssen, und zwar unabhängig davon, ob diese Transporte auf dem Land-, Wasser- oder Luftweg erfolgen;

43. bedauert die in einer fehlenden oder mangelhaften Einhaltung der besonderen Vorschriften zu nicht abgesetzten Tieren, wie Kälbern, Schaf- und Ziegenlämmern, Fohlen und Ferkeln, die noch ausschließlich Milch zu sich nehmen, begründeten Verstöße gegen die Verordnung und fordert die Einführung von gezielteren Maßnahmen, um für einen umfassenden Schutz dieser Tiere beim Transport zu sorgen;
44. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass nicht abgesetzte Tiere zur Versorgung mit Elektrolyten oder Milchersatz für mindestens eine Stunde entladen und insgesamt nicht länger als acht Stunden transportiert werden;
45. fordert die Kommission auf, eine nach Tierarten differenzierte Definition von nicht abgesetzten Tieren zu erstellen und die maximale Beförderung für diese Tiere auf sowohl eine maximale Entfernung von 50 km als auch eine maximale Dauer von 1,5 Stunden zu begrenzen, da es sehr schwierig ist, das Wohlergehen dieser Tiere während der Transporte zu gewährleisten;
46. weist darauf hin, dass in den Transportplänen häufig nur Ortsnamen und keine genauen Adressen der Kontroll-, Versorgungs- und Sammelstellen angegeben sind, was eine Kontrolle deutlich erschwert;
47. fordert, dass unter Berücksichtigung seiner Entschließung vom 12. Dezember 2012 die Beförderungsdauer bei Tiertransporten so kurz wie möglich sein und insbesondere eine lange und sehr lange Beförderungsdauer sowie Transporte außerhalb der EU vermieden werden sollten, indem alternative Strategien angewendet werden, zu denen etwa das Vorhandensein von rentablen und geografisch gleichmäßig verteilten ortsfesten oder mobilen Schlachthanlagen in der Nähe der Tierzuchtbetriebe, die Förderung von kurzen Vertriebswegen und Direktverkauf, soweit möglich die Verwendung von Sperma oder Embryos anstelle des Transports von Zuchttieren, der Transport von Schlachtkörpern und Fleischerzeugnissen sowie legislative oder nicht-legislative Initiativen der Mitgliedstaaten zur Förderung von Schlachtungen in den landwirtschaftlichen Betrieben gehören; fordert die Kommission auf, konkrete kürzere Beförderungsdauern für die verschiedenen Tierarten sowie für die Beförderung von nicht abgesetzten Tieren festzulegen;
48. weist darauf hin, dass die zahlreichen rechtlichen Bestimmungen, die sich verändernden Marktbedingungen und politische Entscheidungen dazu geführt haben, dass kleine Schlachthöfe wirtschaftlich nicht überlebensfähig sind und ihre Zahl insgesamt zurückgegangen ist; fordert die Kommission und die örtlichen Behörden in den Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, erforderlichenfalls die Möglichkeiten von Schlachtungen in den landwirtschaftlichen Betrieben, rentable vor Ort befindliche oder mobile Schlachthanlagen sowie fleischverarbeitende Betriebe in den Mitgliedstaaten zu unterstützen und zu fördern, damit Tiere möglichst in der Nähe ihres Zuchtbetriebs geschlachtet werden können und Arbeitsplätze in ländlichen Gebieten erhalten bleiben; fordert den Rat und die Kommission auf, eine Strategie zugunsten eines stärker regional ausgerichteten Modells der tierischen Erzeugung zu entwickeln, bei dem Tiere, soweit möglich und unter Berücksichtigung der jeweiligen geografischen Gegebenheiten, in ein und derselben Region geboren, gemästet und geschlachtet und nicht über sehr lange Strecken transportiert werden;

49. fordert die Kommission nachdrücklich auf, zu prüfen, welche Anreize für Landwirte, Schlachthöfe und die fleischverarbeitende Industrie geschaffen werden könnten, damit diese die Tiere in der am nächsten gelegenen Schlachthanlage schlachten lassen, so dass lange Transportzeiten für die Tiere vermieden und Emissionen verringert werden; fordert die Kommission auf, diesbezügliche innovative Lösungen wie mobile Schlachthanlagen zu fördern, wobei strenge Tierschutznormen eingehalten werden müssen;
50. ist der Meinung, dass in bestimmten Fällen eine Verkürzung der zulässigen Beförderungszeiten, wie sie gegenwärtig in Anhang I Kapitel V der Verordnung festgelegt ist, nicht realistisch ist, und dass daher für Fälle Lösungen gefunden werden sollten, in denen die geografischen Gegebenheiten und die Abgelegenheit bestimmter ländlicher Gebiete den Transport von lebenden Tieren auf dem Land- bzw. Seeweg für die weitere Produktion oder die Schlachtung erforderlich machen;
51. fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Feststellung von Transportunfähigkeit und falls Maßnahmen der ersten Hilfe nicht greifen, gegebenenfalls Notschlachtungen direkt auf den Tierzucht- und Tiermast-Betrieben zu ermöglichen, um Tieren unnötiges Leid zu ersparen;
52. weist darauf hin, dass sich der gesellschaftliche und wirtschaftliche Wert eines Tieres darauf auswirken kann, unter welchen Bedingungen es transportiert wird; betont, dass die gängigen Beförderungsbedingungen für Zuchttiere in der Pferdewirtschaft sehr gut sind;
53. fordert die Kommission auf, angesichts der Auswirkungen von Transporten lebender Tiere auf Umwelt, Tierwohl und Lebensmittelsicherheit eine Strategie zu erarbeiten, die auf eine Abkehr von Transporten lebender Tiere und eine verstärkte Hinwendung zum Handel mit Fleisch, Schlachtkörpern und Zuchtmaterial abzielt; ist der Auffassung, dass eine derartige Strategie die wirtschaftlichen Faktoren berücksichtigen muss, die Einfluss auf die Entscheidung haben, lebende Tiere zu befördern; fordert die Kommission dazu auf, in dieser Strategie auch den Transport in Drittländer zu berücksichtigen;
54. fordert die Mitgliedstaaten auf, Programme für Tierschlachtungen unter Einhaltung religiöser Zeremonien in Schlachthöfen aufzulegen, da ein wesentlicher Teil der Ausfuhr lebender Tiere für den Nahen Osten bestimmt ist;
55. weist darauf hin, dass durch die unterschiedlichen Zollsätze für lebende Tiere und Fleisch gegenwärtig eine Marktverzerrung vorliegt, mit der starke Anreize für den Handel mit lebenden Tieren gesetzt werden; fordert die Kommission sowie ihre Handelspartner nachdrücklich dazu auf, diese Verzerrung mit dem Ziel in den Blick zu nehmen, den Handel mit lebenden Tieren zu verringern und, soweit erforderlich, durch den Verkauf von Fleisch zu ersetzen;
56. erinnert daran, dass gemäß der geltenden Verordnung beim Transport von in der Landwirtschaft gehaltenen Tieren wie Pferden, Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen spätestens nach einer Beförderungsdauer von acht Stunden eine Ruhepause an einer zugelassenen Kontrollstelle eingelegt werden muss;

#### *Tierschutz*

57. fordert die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass

amtliche Tierärzte an den EU-Außengrenzen anwesend sind und überprüfen, dass die Tiere weiterhin transportfähig sind und die Fahrzeuge bzw. Schiffe den Bestimmungen der Verordnung entsprechen; weist insbesondere darauf hin, dass in Artikel 21 der Verordnung dargelegt ist, dass Tierärzte die Fahrzeuge kontrollieren müssen, bevor diese die EU verlassen, um sicherzustellen, dass diese nicht überbelegt sind, eine ausreichende Stehhöhe aufweisen, mit Einstreu versehen sind, ausreichend Futter und Wasser mitführen und über ordnungsgemäß funktionierende Belüftungs- und Tränkvorrichtungen verfügen;

58. spricht sich dafür aus, für alle Tiertransporte Notfallpläne zu erstellen, in denen unter anderem Ersatzfahrzeuge und Notfallzentren vorgesehen sind, damit das Beförderungsunternehmen wirksam auf Notfälle reagieren und die Auswirkungen einer Verzögerung oder eines Unfalls auf die für Schlacht- oder Zuchtzwecke beförderten Tiere so gering wie möglich halten kann, wie es bei langen Beförderungen gemäß der Verordnung von Transportunternehmer bereits jetzt verlangt wird;
59. weist nachdrücklich darauf hin, dass das Tierschutzrecht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und dem aktuellen Stand der Technik beruhen sollte; bedauert, dass die Kommission trotz der eindeutigen Empfehlungen der EFSA und der Forderung des Parlaments in seiner Entschließung aus dem Jahr 2012 die Bestimmungen über Tiertransporte nicht an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse angepasst hat; fordert die Kommission deshalb auf, die für besondere Erfordernisse geltenden Bestimmungen auf der Grundlage der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse und des aktuellen Stands der Technik zu aktualisieren, insbesondere in Bezug auf Faktoren wie eine ausreichende Belüftung und die Regelung von Temperatur und Luftfeuchtigkeit mit Hilfe von Klimaanlage in allen Fahrzeugen, eine geeignete Wasser- und Flüssigfuttermittellversorgung insbesondere für noch nicht abgesetzte Tiere, eine reduzierte Besatzdichte und die Festlegung einer ausreichenden Mindeststehhöhe, und fordert, dass die Fahrzeuge an die Bedürfnisse der jeweiligen Tierart angepasst sein sollen; hebt hervor, dass im Gutachten der EFSA darauf hingewiesen wird, dass das Wohlbefinden von Tieren außer von der Dauer der Fahrt noch von anderen Faktoren bestimmt wird, wie beispielsweise dem richtigem Be- und Entladen sowie der Bauart und Ausstattung der Fahrzeuge;
60. äußert seine Besorgnis über Beförderungen, bei denen die Tiere mit verschmutztem Wasser getränkt werden, das nicht zum Verzehr geeignet ist, oder gar keinen Zugang zu Wasser haben, weil die Tränkvorrichtungen nicht funktionieren oder falsch positioniert sind; betont, dass in den für die Beförderung von lebenden Tieren vorgesehenen Fahrzeugen eine ausreichende Wasserversorgung während des Transports sichergestellt sein muss, die in jedem Fall dem jeweiligen Bedarf der transportierten Tiere und der Anzahl der Tiere angepasst ist;
61. begrüßt die Verpflichtung der Kommission, Tierschutzindikatoren zu entwickeln, um den Tierschutz bei Tiertransporten zu verbessern; vertritt die Auffassung, dass die Kommission diese Indikatoren unverzüglich entwickeln sollte, damit sie als Ergänzung zu den geltenden gesetzlichen Bestimmungen dienen können;
62. fordert die Kommission auf, jeder künftigen Überprüfung der Rechtsvorschriften zum Wohlergehen von Tieren während des Transports objektive und wissenschaftlich fundierte Indikatoren zugrunde zu legen, um willkürlichen Entscheidungen mit ungerechtfertigten wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Viehzuchtbranche vorzubeugen;

63. weist entschieden darauf hin, dass Landwirte nach EU-Recht dafür Sorge tragen müssen, dass ihren Tieren bei Transporten keine Verletzungen, Schäden oder unnötiges Leid zugefügt werden;
64. betont, dass die Verstöße oftmals die unangemessenen Belüftungseinrichtungen in den für den Straßentransport lebender Tiere über große Entfernungen vorgesehenen Fahrzeugen betreffen, in denen die Tiere auf engem Raum eingepfercht sind und extreme Temperaturen herrschen, die weit außerhalb des Temperaturbereichs und der Toleranzgrenzen liegen, die die Verordnung vorschreibt;
65. fordert die Kommission auf, sicherzustellen, dass in allen Mitgliedstaaten vor rituellen Schlachtungen ausnahmslos eine Betäubung erfolgt;
66. äußert sein Bedauern darüber, dass die für die Tiere bestimmten Verschlüsse nicht immer ausreichend groß bemessen sind, um eine angemessene Belüftung in den Fahrzeugen zu ermöglichen, und dass die natürlichen Bewegungen der Tiere derart eingeschränkt sind, dass sie über lange Zeiträume unnatürliche Haltungen einnehmen müssen, was in offensichtlicher Weise gegen die technischen Bestimmungen gemäß Artikel 6 und Anhang I Kapitel II Nummer 1.2 der Verordnung verstößt;
67. vertritt die Ansicht, dass die Verpflichtung eingeführt werden muss, Tierärzte an Bord der zum Transport lebender Tiere vorgesehenen Schiffe zu haben, über die Zahl der während des Transports verendeten Tiere Buch zu führen und Meldung zu erstatten und Notfallpläne für alle Notfälle auf See, die sich nachteilig auf das Wohlergehen der transportierten Tiere auswirken können, zu erstellen;
68. weist darauf hin, dass die Verordnung von Landwirten, Transportunternehmen und zuständigen Behörden in den verschiedenen Mitgliedstaaten insbesondere im Hinblick auf die Transportfähigkeit der Tiere unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt wird; fordert die Kommission auf, die Verordnung zu überarbeiten, um die Anforderungen für den Transport gegebenenfalls zu präzisieren; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, im Rahmen gleicher Wettbewerbsbedingungen dafür zu sorgen, dass die Verordnung insbesondere im Hinblick auf die Transportfähigkeit der Tiere künftig in der gesamten Union in harmonisierter und einheitlicher Weise umgesetzt wird;
69. fordert die Kommission auf, eine umfassende und praxistaugliche Definition des Begriffs „transportfähig“ zu erstellen und praktische Leitlinien für die Bewertung der Transportfähigkeit von Tieren zu entwickeln; fordert die Mitgliedstaaten auf, Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen durchzuführen, wie etwa umfassende, regelmäßige Schulungen, deren Besuch verpflichtend ist, sowie Bildungsmaßnahmen und Zulassungsverfahren für Fahrer, Transportunternehmen, Händler, Sammelstellen, Schlachthöfe, Tierärzte, Grenzbeamte und alle anderen Akteure, die am Transport von Tieren beteiligt sind, damit in den Mitgliedstaaten die Zahl der Verstöße gegen die Transportfähigkeitsvorschriften abnimmt; fordert die Akteure auf, eine gründliche Schulung von Fahrern und Betreuern gemäß Anhang IV der Verordnung sicherzustellen;
70. fordert eine strikte Überwachung, um den Transport von kranken, schwachen oder zu leichten Tieren, Tieren in der Laktationsphase, trächtigen weiblichen Tieren oder weiblichen Tieren, bei denen der Mindestzeitraum für das Absetzen von Jungtieren nicht eingehalten wurde, zu verhindern;



71. hebt hervor, dass die Tiere gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 bei längeren Transporten in angemessenen Zeitabständen und in einer ihrer Art und ihrem Alter angemessenen Weise getränkt und gefüttert werden müssen und ihnen entsprechende Ruhepausen gewährt werden müssen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, wirksame Überprüfungen durchzuführen, damit eine vollständige und einheitliche Umsetzung dieser Bestimmungen durch alle Mitgliedstaaten sichergestellt ist;
72. fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass der Transport von lebenden Tieren gut organisiert ist und Witterungsverhältnisse sowie Beförderungsart berücksichtigt werden;
73. hebt hervor, dass in Fällen, in denen Tiere in Drittländern für eine Ruhezeit von 24 Stunden entladen werden müssen, vom Organisator ein Ruheort mit Anlagen angegeben werden muss, die denen in einer EU-Kontrollstelle gleichwertig sind; fordert die zuständigen Behörden auf, diese Anlagen regelmäßig zu kontrollieren und Fahrtenbücher nicht zu genehmigen, wenn der vorgeschlagene Ruheort nicht nachweislich über Anlagen verfügt, die denen in einer EU-Kontrollstelle gleichwertig sind;
74. fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass in den Transportplänen Belege für eine Reservierung bei einer Kontrollstelle, die auch Futter, Wasser und frische Einstreu umfasst, vorhanden sind; fordert die Kommission auf, Anforderungen an die Standorte und Anlagen von Ruheorten festzulegen;
75. weist darauf hin, dass sich geringere Besatzdichten und Transportunterbrechungen, bei denen den Tieren Ruhepausen gewährt werden, wirtschaftliche Nachteile für die Transportunternehmen nach sich ziehen, was möglicherweise die ordnungsgemäße Behandlung der zu transportierenden Tieren beeinträchtigt; fordert die Kommission auf, das Setzen von Anreizen für eine ordnungsgemäße Behandlung der Tiere zu fördern;
76. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass in den Betrieben besser über die Trächtigkeitszeiten der Tiere Buch geführt wird;
77. fordert die Kommission auf, auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierende Leitlinien bezüglich der Wasserversorgung von in Käfigen beförderten Tieren und der Bedingungen für den Transport von Küken zu erstellen, mit denen strenge Tierschutznormen gefördert werden;
78. weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten für Tiere am Ende des Lebens- und Produktionszyklus tierschutzgerechte Lösungen finden müssen;

#### *Wirtschaftliche Unterstützung*

79. fordert dazu auf, vermehrt auf die Maßnahme zur Entwicklung des ländlichen Raums der „Zahlungen für Tierschutzmaßnahmen“ gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 1305/2013<sup>1</sup> zurückzugreifen, mit der strenge Tierschutznormen gefördert werden, die über die geltenden, zwingend einzuhaltenden Standards hinausgehen;
80. fordert, dass der Bezug zwischen GAP-Zahlungen und verbesserten Tierschutzbedingungen, die die in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 festgelegten Normen uneingeschränkt erfüllen oder darüber hinausgehen, bei der anstehenden GAP-

---

<sup>1</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 347.

Reform aufrechterhalten und weiter ausgebaut wird;

81. fordert nachdrücklich, die Förderung von Maßnahmen, die zu einer gleichmäßigen Verteilung der Schlachthöfe in den Mitgliedstaaten beitragen, wobei der Viehbestand in den einzelnen Regionen zu berücksichtigen ist;

#### *Drittländer*

82. äußert seine Besorgnis darüber, dass immer wieder von Problemen hinsichtlich Tiertransporten und Tierschutz in bestimmten Drittländern berichtet wird; weist darauf hin, dass Schlachtungen in bestimmten Drittländern, in die Tiere von der EU aus transportiert werden, mit extremem und langdauerndem Leiden und regelmäßigen Verstößen gegen internationale Normen der OIE für den Tierschutz bei Schlachtungen einhergehen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, soweit möglich den Übergang hin zu Transporten von Fleisch oder Schlachtkörpern anstelle von lebenden Tieren sowie von Sperma oder Embryonen anstelle von Zuchttieren in Drittländer zu fördern, auch wenn aus den Drittländern häufig lebende Tiere nachgefragt werden;
83. kritisiert scharf die von der Kommission erstellten Statistiken darüber, inwieweit die Transporte lebender Tiere in Länder, die keine Mitgliedstaaten der EU sind, der Verordnung entsprechen, und hebt hervor, dass diese Statistiken erstellt wurden, ohne dass die für Tiertransporte benutzten Fahrzeuge systematischen Kontrollen unterzogen wurden;
84. fordert die Kommission auf, bei bilateralen Verhandlungen mit Drittländern über Handelsabkommen die Anwendung der Tierschutzvorschriften der Europäischen Union zu fordern und im Rahmen der Welthandelsorganisation für die Internationalisierung der einschlägigen Unionsbestimmungen einzutreten;
85. äußert sein Bedauern darüber, dass die in einigen Drittländern angewendeten Standards nicht so hoch sind wie die in der EU geltenden Normen; fordert die Kommission auf, die gegenüber den Handelspartnern der Union insbesondere für den Handel mit Tieren und ihren Transport geltenden Bestimmungen zu verschärfen, sodass sie mindestens dem Niveau der EU-Normen entsprechen; fordert die Mitgliedstaaten, die in Drittländer exportieren, auf, mit den Behörden vor Ort zusammenzuarbeiten, um die Tierschutznormen zu verbessern;
86. fordert die kohärente und uneingeschränkte Achtung des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Union von 2015 in der Rechtssache C-424/13, in dem der Gerichtshof festlegte, dass ein Transport, der mit einer im Unionsgebiet beginnenden und außerhalb dieses Gebiets fortgeführten langen Beförderung der in Rede stehenden Tiere verbunden ist, nur unter der Voraussetzung genehmigt wird, dass der Transportunternehmer ein Fahrtenbuch vorlegt, das in realistischer Weise die Einhaltung der Bestimmungen vorsieht, wobei insbesondere die vorhergesagten Außentemperaturen berücksichtigt werden; fordert die zuständigen Behörden auf, in den Fällen, in denen nach der Entscheidung des Gerichtshofs dafür zu sorgen ist, dass die Tiere für eine Ruhezeit von 24 Stunden entladen werden, die Fahrtenbücher für Beförderungen in ein Drittland nur dann zu genehmigen, wenn der Organisator einen Ruheort mit Anlagen angegeben hat, die denen in einer Kontrollstelle gleichwertig sind; weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass die einzige vorhandene Liste von Ställen an in Drittstaaten liegenden Strecken aus dem Jahr 2009 stammt und in vielen Fällen keine genauen Adressen der Anlagen enthält, was den EU-Bestimmungen

entsprechende Kontrollen deutlich erschwert; fordert, dass gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 Amtstierärzte an den EU-Außengrenzen kontrollieren, ob die Transporte vor dem Verlassen der EU den Bestimmungen der Verordnung entsprechen;

87. verweist in diesem Zusammenhang auch auf den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden (COM(2018)0218), besonders im Zusammenhang mit den tierärztlichen Kontrollen;
88. äußert Bedenken angesichts der häufig langen Wartezeiten an Grenzübergängen und in Häfen und weist auf darauf hin, dass diese bei den Tieren noch mehr Schmerzen und Ängste verursachen; fordert die Mitgliedstaaten mit Grenzen zu Drittländern auf, Ruhezonen einzurichten, in denen die Tiere entladen sowie gefüttert und getränkt werden und ihnen eine Ruhepause gewährt und sie tierärztlich versorgt werden können, damit die Einträge in die Fahrtenbücher ordnungsgemäß vorgenommen werden können, und zudem gesonderte Schnellspuren für Tiertransporte mit ausreichend Personal an den Zollabfertigungsstellen vorzusehen, damit die Wartezeiten verkürzt werden, ohne dass dabei die Qualität der Gesundheits- und Zollkontrollen an den Grenzen verringert wird; fordert die Mitgliedstaaten zudem zu besserer Kooperation bei der Planung von Tiertransporten auf, damit vermieden wird, dass eine zu große Anzahl an zu kontrollierenden Transporten gleichzeitig an einem Grenzübergang eintreffen;
89. fordert die Kommission auf, die Zusammenarbeit und die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden in allen Mitgliedstaaten und in Drittländern etwa durch umfangreichere Amtshilfe und einen beschleunigten Informationsaustausch auszuweiten, damit Verwaltungsmissständen geschuldete Probleme in den Bereichen Tierschutz und Tierseuchen abgebaut werden, indem dafür gesorgt wird, dass die Exporteure die Verwaltungsanforderungen umfassend erfüllen; fordert die Kommission auf, das Tierwohl international zu fördern und Initiativen für eine verstärkte Sensibilisierung in Drittstaaten durchzuführen;
90. fordert die Kommission auf, Druck auf Transitstaaten auszuüben, die mit bürokratischen sowie mit Sicherheitsargumenten begründeten Hürden unnötige Verzögerungen bei der Verzögerung lebender Tiere verursachen;
91. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, ein besonderes Augenmerk auf Verstöße gegen die Tierschutzbestimmungen auf Binnenschiffs- und Seetransporten in Drittländer zu legen und mögliche Verstöße gegen Bestimmungen zu bewerten, wie etwa die verbotene Entsorgung von toten Tieren von Schiffen ins Mittelmeer (oft mit abgeschnittenen Ohrmarken), die stattfindet, da eine Entsorgung der Tiere in den Zielhäfen häufig nicht möglich ist;
92. verweist nachdrücklich auf den Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (2004/544/EG)<sup>1</sup>, wobei Transport den Transport zwischen zwei Mitgliedstaaten mit Durchquerung des Gebiets eines Nicht-EU-Mitgliedstaats, den Transport zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nicht-Mitgliedstaat oder direkt zwischen zwei Mitgliedstaaten umfasst;
93. hebt hervor, dass in allen Fällen, in denen die für Tiertransporte in Drittländern

---

<sup>1</sup> ABl. L 241 vom 13.7.2004, S. 21.

geltenden Standards nicht den EU-Standards entsprechen bzw. ihre Umsetzung eine Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung nicht sicherstellt, bilaterale Abkommen über Transporte lebender Tiere in Drittländer abgeschlossen werden sollten, um diese Unterschiede zu verringern, und dass diese Transporte verboten werden sollten, falls dies nicht gelingt;

94. erinnert die Mitgliedstaaten daran, dass sie nach der ständigen Rechtsprechung<sup>1</sup> strengere nationale Vorschriften für den Schutz von Tieren beim Transport einführen können, solange diese mit dem Hauptziel der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 im Einklang stehen;
95. fordert die Kommission auf, den Austausch bewährter Verfahren und Maßnahmen zur Erzielung einer Gleichwertigkeit der Regulierung hinsichtlich des Transports lebender Tiere mit Drittländern zu fördern;

o

o o

96. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie dem Europäischen Rechnungshof, der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> Urteil des Gerichtshofes (Erste Kammer) vom 14.10.2004 – Rechtssache C-113/02  
Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Königreich der Niederlande und  
Urteil des Gerichtshofes (Dritte Kammer) vom 8.5.2008 – Rechtssache C-491/06  
Danske Svineproducenter.