

Stellungnahme des VEREIN GEGEN TIERFABRIKEN (VGT) zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates

Wien, April 2024

Im Jahr 2020 wurde im Rahmen der „Vom Hof auf den Tisch“-Strategie von der Europäischen Kommission der Entschluss gefasst, die geltende Tierschutzgesetzgebung zu überarbeiten, darunter nicht nur die nun schon 20 Jahre alte Tiertransportverordnung, sondern u.a. auch die Richtlinie über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere sowie die Verordnung über den Schutz von Tieren zum Zeitpunkt der Tötung. Dass Ende 2023 letztlich nur ein Entwurf für eine Überarbeitung der geltenden Tiertransportverordnung vorgelegt wurde, lässt sich nicht ohne die Einflussnahme der mächtigen Agrarlobby erklären und ist sehr enttäuschend.

Eine Überarbeitung der nun schon seit 20 Jahre geltenden und in vielerlei Hinsicht rückständigen und verbesserungswürdigen Tiertransportverordnung ist nicht nur überfällig, sondern entspricht auch dem Wunsch der EU-Bürger:innen nach Verbesserungen des Tierschutzes beim Transport: Wie eine 2023 durchgeführte Eurobarometer-Umfrage¹ ergab, sprechen sich 83% der befragten Personen für eine Reduzierung der Transportzeiten aus. Doch die Transportzeiten stellen bei weitem nicht das einzige Problem dar und abgesehen davon, dass die maximalen Transportzeiten auch im neuen Entwurf noch viel zu hoch bemessen sind, bleibt er auch in zahlreichen anderen Punkten enttäuschend weit hinter den Hoffnungen und Erwartungen zurück:

So ist es vom Standpunkt des Tierschutzes beispielsweise inakzeptabel, dass der Transport nicht-entwöhnter Tiere weiterhin erlaubt sein soll. Der VGT fordert ein Verbot des Transportes nicht-entwöhnter Tiere sowie eine Begrenzung der maximalen Transportdauer erwachsener Tiere auf maximal 8 Stunden. Ebenso kritisch müssen nicht nur die weiterhin zulässigen Drittlandexporte gesehen werden, sondern auch die Tatsache, dass Schiffstransporte nicht in die Gesamtbeförderungszeit eingerechnet werden sollen. Diese Bestimmung entbehrt jeglicher Konsistenz, stellen solche Transporte doch keine geringeren Belastungen für Tiere dar als Straßentransporte. Auch die Tatsache, dass hinkünftig nur die Außentemperatur und nicht auch die Temperatur im Laderaum berücksichtigt werden soll, ist inakzeptabel und zudem eine Verschlechterung gegenüber der bisherigen Verordnung.

Die genannten Kritikpunkte betreffen nur einige der vielen Bereiche, in denen der vorgelegte Vorschlag zur Überarbeitung der Tiertransportverordnung nach Meinung des VGT strengerer Bestimmungen bedarf.

Zu den einzelnen Punkten:

1 <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2996>

1. KAPITEL I – GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 3 Abs. 2 lit b): Begriffsbestimmungen: Definition des Versandorts

Häufig holen Händler:innen oder Transporteur:innen die Tiere von mehreren Betrieben in exponierter Lage ab, sodass sich für viele Tiere eine lange Beförderungsdauer ergibt. Wir fordern, dass die Tiere maximal 2 Stunden auf einem Transportmittel verbracht haben dürfen vor Abladung an der Sammelstelle, damit diese als Versandort angegeben werden kann.

Art. 4 Abs. 2 lit f): Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Tieren: Transportverzögerungen

Es kommt häufig zu Mehrfachabholungen und -abladungen, die eine erhebliche Zeitverzögerung für einen Teil der Tiere verursachen können. Wir fordern, die Anzahl der Be- oder Entladestellen auf maximal 2 Stationen zu begrenzen, wenn die dadurch entstandene Verzögerung eine Stunde nicht übersteigt.

2. KAPITEL II – ZULASSUNGEN VON ORGANISATOREN UND TRANSPORTUNTERNEHMERN

Art. 7 Abs. 2: Antrag auf Zulassung von Transportunternehmern für kurze Beförderungen: Vorlage eines Notfallplans muss vorgesehen sein

Auch bei der sogenannten „kurzen Beförderung“ bis zu 9 Stunden kann es durch die unterschiedlichsten Gründe wie beispielsweise Unfälle, Wetter, Pannen u.Ä. zu Notsituationen, in denen Notfallpläne die Sicherheit und den Schutz der Tiere gewährleisten können, kommen.

Wir fordern, dass auch bei der „kurzen Beförderung“ Notfallpläne als Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung erforderlich sind.

3. Kap III - TRANSPORTMITTEL

Art. 13 Abs. 1 lit a): Zulassungsnachweis für Tiertransportschiffe: Krankenbuchten

Es sollten auf Tiertransportschiffen Krankenbuchten zur Absonderung und Versorgung kranker oder verletzter Tiere vorhanden sein, deren Lage im Schiffsplan ersichtlich sein sollte.

Wir fordern daher folgende Änderung:

„Der Transportunternehmer beantragt bei der zuständigen Behörde in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 6 einen Zulassungsnachweis für ein Tiertransportschiff. Der Antrag muss folgende Dokumente enthalten: a) ein Dokument mit Angaben zum Antragsteller und zu dem Tiertransportschiff, einschließlich gegebenenfalls

Umbaudatum, Schiffsplan mit Anordnung von Buchten, Krankenhäusern, Beleuchtung, Entwässerung, Feuerlösch- und Lüftungsanlagen;“

4. KAPITEL IV – PFLICHTEN VOR DEM VERSAND

Art. 14 Abs. 3 lit c): Pflichten der Organisatoren: Temperaturvorhersage

Das in der Formulierung enthaltene Wort „sofern“ lässt unterschiedliche Auslegungen zu und sollte daher nicht verwendet werden. Der VGT schlägt daher folgende Formulierung vor:

„bei der Organisation der Beförderung die Temperaturvorhersage berücksichtigt wird, die für die betreffenden Tierarten und -kategorien gemäß Artikel 31 und Anhang I Kapitel V relevant ist;“

5. KAPITEL V – PFLICHTEN WÄHREND DES TRANSPORTS UND AM BESTIMMUNGORT

Art. 18 Abs. 4 lit a): Allgemeine Pflichten der Transportunternehmer: Ausnahme für die Anwesenheit eines Betreuers

Es ist nicht nachvollziehbar, warum Tiere die beispielsweise in Containern transportiert werden, nicht von einer „für das Wohlergehen der transportierten Tiere unmittelbar zuständige[n] Person“, gemäß Artikel 3 Abs. 13 begleitet werden müssen. Auch Fahrer:innen solcher Transporter müssen über grundlegende Kenntnisse über Tiere und ihre Bedürfnisse verfügen und in der Lage sein, im Falle unerwarteter Umstände oder Notfälle ordnungsgemäß und im Einklang mit den gesetzlichen Anforderungen zu reagieren und so das Wohlergehen der Tiere während der Reise jederzeit sicherzustellen.

Wir fordern daher folgende Formulierung:

„Bei Straßen- oder Schienentransport trägt der Transportunternehmer dafür Sorge, dass alle Tiersendungen von einem Betreuer begleitet werden, ausgenommen in Fällen, in denen

a) Tiere in Transportbehältern befördert werden, die gesichert, angemessen belüftet und erforderlichenfalls mit Futter und Wasserspendern ausgerüstet sind, die nicht umgestoßen werden können und die genügend Futter und Wasser für die doppelte Dauer der geplanten Beförderung enthalten;

b) der Fahrer die Aufgabe des Betreuers übernimmt.“

Art. 19 Abs. 3: Pflichten der Organisatoren, Transportunternehmer, Fahrer und Betreuer beim Straßen- oder Schienentransport: Haftung des Transportunternehmers bei Transportunfähigkeit

Um Klarheit für alle beispielsweise bei einer Notentladung beteiligten Parteien zu schaffen sollte in diesem Absatz hervorgehoben werden, dass Kosten für Entladung, Behandlung oder Tötung der Tiere vom Transportunternehmer zu tragen sind.

Art. 20 Abs. 1: Pflichten der Tierhalter an Sammelstellen, Kontrollstellen und Bestimmungsorten: technische Vorschriften

Wir empfehlen die Aufnahme des Punktes 9 im Anhang I Kapitel I, da „[l]aktierende Kühe, Schafe und Ziegen, deren Nachkommen nicht mittransportiert werden, in Abständen von maximal zwölf Stunden“ auch an den genannten Orten gemolken werden müssen. Zusätzlich empfehlen wir die Aufnahme der Punkte 1 – 4 von Kapitel III von Anhang I TRANSPORTPRAXIS aufzunehmen.

Art. 21: Tierschutzbeauftragter auf Tiertransportschiffen: Begleitung durch Tierarzt/Tierärztin

Da diese Schiffe teils mehrere Tage oder Wochen unterwegs sind und es auf hoher See keine Möglichkeit gibt, eine:n Tierarzt/Tierärztin zu rufen, beispielsweise zur Durchführung einer Nottötung, ist es unserer Meinung nach unerlässlich, dass ein:e Tierarzt/Tierärztin jeden Tiertransport auf Schiffen begleitet.

Art. 22 Abs. 1: Sammelstellen: Schulungen

Die Mitarbeiter:innen von Sammelstellen müssen auch Schulungen zu den Kapiteln 2-4 des Anhangs III erhalten, da Praktiken wie das Verladen und Entladen, der Umgang mit den Tieren und die Absonderung regelmäßig in Sammelstellen durchgeführt werden. Ebenso ist eine Schulung zum gesamten Kapitel I des Anhangs I: TRANSPORTFÄHIGKEIT für Mitarbeiter:innen einer Sammelstelle unerlässlich.

6. KAPITEL VI – BEDINGUNGEN FÜR DEN TRANSPORT VON LANDTIEREN

Artikel 27: Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterungs- und Tränkzeiten beim Straßen- und Schienentransport ausgewachsener Landtiere für lange Beförderungen: Definition „ausgewachsene Landtiere“ fehlt

Um unterschiedliche Auslegungen dieser Verordnung zu vermeiden, ist es nötig den Begriff „ausgewachsene Landtiere“ für alle betroffenen Tierarten zu definieren.

Art. 27 Abs. 1 lit. a & b: Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterungs- und Tränkzeiten beim Straßen- und Schienentransport ausgewachsener Landtiere für lange Beförderungen: Reduktion auf maximal 8 Stunden

In Anbetracht der wissenschaftlichen Erkenntnisse fordern wir, Tiertransporte auf maximal 8 Stunden zu begrenzen, um das Wohlbefinden der Tiere zu schützen und die negativen Auswirkungen auf ihre physiologische Gesundheit zu minimieren. Dieser Ansatz berücksichtigt die Bedürfnisse der Tiere und trägt zu einer ethischeren und tierfreundlicheren Landwirtschaft bei.

Langstreckentiertransporte führen zu erheblichem Stress, Leiden und Verletzungen bei den transportierten Tieren. Die übermäßig langen Reisen, begrenzten

Bewegungsmöglichkeiten und unzureichenden Bedingungen in den Transportmitteln tragen zu physischen und psychischen Belastungen der Tiere bei.

Lange Transportdauern sind mit einem erhöhten Risiko von Verletzungen wie Prellungen, Abschürfungen und Frakturen verbunden und sollten daher minimiert werden. Ebenso sind Hunger und Durst durch die am Transportweg nur unzureichenden Möglichkeiten für Fütterung und Tränkung eine große Belastung für die Tiere.

Langer Transport Stress kann zu einer vorübergehenden Suppression des Immunsystems führen. Dies macht die Tiere anfälliger für Infektionen und Krankheiten, was die langfristige Gesundheit beeinträchtigen kann.

Der Transport von Tieren über große Entfernungen bedeutet zudem einen beträchtlichen CO₂-Ausstoß und trägt somit zur Umweltverschmutzung und dem Klimawandel bei. Ein Verbot solcher Transporte wäre daher ein wichtiger Schritt in Richtung umweltfreundlichere Praktiken in der Lebensmittelproduktion.

Wir fordern daher die folgende Formulierung:

„Die maximale Beförderungsdauer darf 8 Stunden nicht überschreiten.“

Art. 27 Abs. 5: Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterungs- und Tränkzeiten beim Straßen- und Schienentransport ausgewachsener Landtiere für lange Beförderungen: Streichung der Ausnahmeregelung für den Schienentransport

Es muss auch beim Schienentransport sichergestellt sein, dass bei Langstreckentransporten die Tiere nicht unter Durst oder Hunger leiden.

Der VGT fordert daher, dass nach maximal 10 Stunden Beförderungsdauer eine mindestens eine Stunde andauernde Ruhezeit zur Tränkung und Fütterung eingelegt werden muss oder während des gesamten Langstreckentransportes Zugang zu Wasser und Futter vorhanden sein sein.

Art. 29 Abs. 2 und 4: Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterung und Tränken von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen: Transportverbot nicht-entwöhnter Kälber

Wir sind der Meinung, dass nicht entwöhnte, hochsensible Lebewesen, insbesondere Kälber, nicht über große Distanzen transportiert werden dürfen.

Die EFSA ist zu dem Schluss gekommen, dass es mehrere schwerwiegende Gründe gibt, die gegen einen Transport nicht abgesetzter Kälber sprechen:²

Es gibt noch keine erprobtes Fütterungssystem, das auch in der Praxis anwendbar ist. Es muss sichergestellt werden, dass jedes Tier ausreichend Wasser und Nahrung erhält. Dies

2 EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare), Nielsen SS, Alvarez J, Bicoût DJ, Calistri P, Canali E, Drewe JA, Garin-Bastuji B, Gonzales Rojas JL, GortazarSchmidt C, Michel V, Miranda Chueca MA, Padalino B, Pasquali P, Roberts HC, Spoolder H, Stahl K, Velarde A, Viltrop A, Winckler C, Earley B, Edwards S, Faucitano L, Marti S, de La Lama GCM, CostaLN, Thomsen PT, Ashe S, Mur L, Van der Stede Y and Herskin M, 2022. Welfare of cattle during transport. EFSA Journal 2022; 20(9), 121 pp.

ist meist nicht möglich, da es zu wenige Zugänge zu Wasser und Futter gibt, und diese von stärkeren bzw. ranghöheren Tieren blockiert werden.

Kälber benötigen nach der Nahrungsaufnahme eine Ruhezeit von bis zu 3 Stunden. Wird diese Ruhezeit nicht eingehalten, leiden die Tiere unter starkem Durchfall und das Risiko an längerfristigen Verdauungsstörungen steigt. Laut dem Bericht des National Animal Health Monitoring System for U.S.Dairy (2007) lassen sich die Hälfte der Todesfälle von nicht entwöhnten Kälbern auf Durchfall zurückführen.³

Nicht entwöhnte Kälber befinden sich in einer immunologischen Lücke und sind in dieser Zeit besonders anfällig für Infektionen. Da auf den Kälbermärkten und am Transport eine hohe Durchmischung stattfindet, kommen die Tiere auch mit einer überdurchschnittlich hohen Anzahl an Keimen in Kontakt, was das Risiko für Krankheitsübertragungen stark erhöht.

Der VGT fordert, dass nicht entwöhnte Kälber bis zu einem Alter von 2 Monaten (gemäß SANCO D5 DS/dj D(2009)) nicht transportiert werden dürfen.

Art. 29 Abs. 3: Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterung und Tränken von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen: Beförderungsdauer auf See ist in Gesamtbeförderungsdauer einzurechnen

Der Transport auf hoher See und auf Ro-Ro-Schiffen geht für alle Tiere mit Stressfaktoren einher, die mit den im Rahmen von Straßentransporten auftretenden Stressfaktoren vergleichbar oder sogar noch größer sind. So kommen bei Schifftransporten zusätzliche Stressfaktoren hinzu wie z.B. Bewegungen auf rauer See, verminderte Belüftung, Wartezeit an den Häfen und Schwierigkeiten der Betreuung der Tiere sowie deren Entladung in Notfällen.⁴

Wir fordern daher, dass die Transportzeiten auf See immer bei der Beförderungsdauer mit berücksichtigt werden und keine Ausnahmen bezüglich der maximalen Beförderungsdauer geschaffen werden.

Art. 29 Abs. 6: Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterung und Tränken von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen: Zulassung von Fütterungssystemen

Wie bereits erwähnt, sollte sichergestellt werden, dass jedes Tier ausreichend Wasser und Futter erhalten kann. Die in diesem Entwurf vorgeschlagene Zeit von einer Stunde für die Tränkung und Fütterung ist zu eng bemessen. Damit jedes Tier eine ausreichende Menge an Futter und Wasser erhält, muss an Bord für jedes Tier ein eigener Zugang zu Wasser und Futter vorhanden sein. Der vorgeschlagene Wortlaut sollte wie folgt ergänzt werden:

„Die Kommission lässt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 49 das in Absatz 2 genannte Fütterungssystem zu, sofern es wissenschaftliche und technische Nachweise dafür gibt, dass das Fütterungssystem es ermöglicht, alle an Bord befindlichen

3 cf. ibid.

4 cf. ibid.

nicht abgesetzten Kälber, Lämmer, Zickel, Ferkel und Fohlen während der Beförderung mit Milch oder Milchersatznahrung bei Körpertemperatur und mit angemessener Hygiene zu füttern, und sofern für jedes Tier ein individueller Zugang dazu vorhanden ist.

Art. 30 Abs. 1: Beförderungen auf der Straße zu und von Tiertransportschiffen und Ro-Ro-Schiffen für den Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen: Beförderungsdauer

Die auf Ro-Ro-Schiffen und Tiertransportschiffen vorherrschenden Bedingungen unterscheiden sich nur kaum von denen einer Beförderung auf der Straße. Auf Ro-Ro-Schiffen bleiben die Tiere an Bord des Lastwagens und leiden unter Stressfaktoren wie Besatzdichte, Hitzestress, schädliche Gase und Bewegungsstress. Es kommt teilweise zu einer Verschlimmerung durch Bewegungen aufgrund der Seebedingungen und durch Hitzeprobleme, da eine Belüftung mittels Fahrtwind nicht möglich ist.

Auf Tiertransportschiffen hingegen werden die Tiere abgeladen und unter Deck in Ställe gebracht, die die Tiere vor Witterungseinflüssen schützen.

Der VGT schlägt daher vor, die zwei Beförderungsarten auf See aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen unterschiedlich zu behandeln. Zusätzlich soll die Beförderungsdauer auf Ro-Ro-Schiffen aufgrund der Verschlechterung der Beförderungsbedingungen im Vergleich zum Transport auf der Straße auf maximal 8 Stunden begrenzt werden.

Art. 31 Abs. 1: Beförderungsdauer und Bedingungen für den Straßen- und Schienentransport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, bei extremen Temperaturen: Berücksichtigung der Temperatur entlang der gesamten Reiseroute notwendig

Um unterschiedliche Interpretationen zu vermeiden, sollte der Wortlaut wie folgt verändert werden:

„(1) Der Organisator bei der Übermittlung des Fahrtenbuchs in TRACES und die zuständige Behörde bei der Genehmigung des Fahrtenbuchs berücksichtigen die vorhergesagten Temperaturen ~~am Versandort, am Bestimmungsort und gegebenenfalls am Ort der Kontrollstelle~~ entlang der gesamten Route, insbesondere am Versandort, am Bestimmungsort und wo anwendbar am Ort der Kontrollstelle, zu dem Zeitpunkt, zu dem sich die Tiere voraussichtlich an diesen Orten befinden. Bei Sendungen, die in Drittländer transportiert werden, berücksichtigt der Organisator auch die vorhergesagten Temperaturen am Ausgangsort oder an der Grenzkontrollstelle des Drittlandes.“

Art. 31 Abs. 2: Beförderungsdauer und Bedingungen für den Straßen- und Schienentransport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, bei extremen Temperaturen: Artspezifische Grenzen für Innentemperatur und Luftfeuchtigkeit müssen angeführt werden

Es ist inakzeptabel, dass keine Mindesttemperaturuntergrenze definiert wurde und der Transport bei Temperaturen von mehr als 30 °C bei Nacht ohne Temperaturobergrenze zulässig ist. Des Weiteren ist es nicht nachvollziehbar, weshalb in diesem Entwurf die Verpflichtung zur Temperaturüberwachung und Aufzeichnung, wie bereits in der

Verordnung EG Nr. 1/2005 Anh. I Kap VI Abs. 3.3 festgelegt, nicht enthalten ist. Zudem ist auch keine Verpflichtung zum Vorhandensein einer Belüftungsanlage (EG Nr. 1/2005 Anh. I Kap VI Abs. 3.1) im Entwurf enthalten.

Der VGT fordert konkrete artspezifische Temperatur- und Feuchtigkeitsgrenzwerte innerhalb des Laderaums, die den Empfehlungen der EFSA entsprechen, um die Tiere ausreichend vor möglichem Kälte- und Hitzestress zu schützen. Die Außentemperatur als einziger Parameter lässt nur bedingt aussagekräftige Schlüsse auf den Temperaturstress der Tiere ziehen. Die tatsächliche Temperatur und Luftfeuchtigkeit innerhalb des Laderaums muss für alle Tiere unabhängig von der Außentemperatur und Tageszeit geregelt werden, nicht nur – wie im Entwurf in Kapitel VI Artikel 31 Abs. 3 – für Hunde und Katzen.

Art. 31 Abs. 5: Beförderungsdauer und Bedingungen für den Straßen- und Schienentransport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, bei extremen Temperaturen: Einsatz eines standardisierten meteorologischen Wetterdienstes

Zur Vereinheitlichung und besseren Nachvollziehbarkeit sollte einheitlich ein unabhängiger Temperaturvorhersagedienst, wie der **European Centre for Medium-Range Weather Forecasts** (ECMWF) (<https://charts.ecmwf.int/products/medium-2mt-wind30>) verwendet werden.

7. KAPITEL VII – TRANSPORT IN UND AUS DRITTLÄNDERN

Art. 32 Abs. 1: Pflichten in Bezug auf den Transport von Tieren in Drittländer: Nachweis einschlägiger Rechtsvorschriften in Drittstaaten

Eine Ausfuhr von Tieren in Drittländer, die keine Tierschutzgarantien bieten und in denen es keine erkennbaren Rechtsgrundlagen oder andere glaubwürdige Bemühungen um die Einhaltung der international vereinbarten WOAHTierschutzstandards⁵ gibt, entspricht nicht dem europäischen Verständnis von Tierschutz. Es darf nicht erlaubt sein, Tieren durch den Export in einen Drittstaat den Schutz zu entziehen, auf den sie nach europäischem Recht Anspruch haben. Das wird auch durch das Urteil C-424/13⁶ des Europäischen Gerichtshofs vom 23.04.2015 untermauert, wonach der im Unionsrecht vorgesehene Schutz von Tieren beim Transport nicht an den Außengrenzen der Union endet.

Wir fordern daher, den Wortlaut folgendermaßen zu ändern:

„(1) Organisatoren dürfen nur dann Vorkehrungen für den Transport von Tieren in Drittländer treffen, wenn sie im Besitz einer gemäß Artikel 5 erteilten Zulassung sind und wenn sie nachweisen können, dass die Transit- und Bestimmungsländer einschlägige

5 WOAHTerrestrial Animal Health Code Chapter 7

6 <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=163872&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

Rechtsvorschriften zur Umsetzung von Kapitel 7 des Terrestrial Animal Health Code der Weltorganisation für Tiergesundheit (WOAH) erlassen haben.“

Art. 32 Abs. 3: Pflichten in Bezug auf den Transport von Tieren in Drittländer: Vorbeglaubigung erforderlich für alle Drittlandexporte

Es ist nicht einsichtig, warum die in Artikel 32 Absatz 3 festgelegte Vorbeglaubigung auf Schiffstransporte in Drittländer beschränkt werden soll. Zahlreiche Vorfälle haben in der Vergangenheit gezeigt, dass auch bei Exporten auf der Straße und bei Ro-Ro-Transporten in Drittländer Tiere zurückgewiesen wurden bzw. tage- oder sogar wochenlang unter qualvollen Bedingungen an Grenzübergängen festsaßen. Eine Vorbeglaubigung des Einfuhrlandes, wie sie im Entwurf für Schiffstransporte in Drittländer vorgeschlagen wird, ist daher für alle Arten von Transporten in Drittländer, einschließlich Straßen- und Ro-Ro-Transporte, dringend erforderlich, um sicherzustellen, dass alle vom importierenden Drittland festgelegten Vorbedingungen erfüllt werden und dadurch zu vermeiden, dass die Tiere an den Grenzübergängen der Unionsgrenze unnötig aufgehalten werden.

Wir verlangen daher, in Artikel 33 Absatz 3 eine Vorbeglaubigung auch für Straßentransporte und Ro-Ro-Transporte in Drittstaaten vorzuschreiben und Anhang IV entsprechend zu adaptieren. Wir schlagen folgende Wortlautänderung vor:

„Bei allen Beförderungen, deren Bestimmungsort in einem Drittstaat liegt, ~~die einen Transport mit einem Tiertransportschiff umfassen~~, trägt der Organisator dafür Sorge, dass die zuständige Behörde des Bestimmungsdrittlandes die Bescheinigung gemäß Anhang IV ausgefüllt, unterzeichnet und abgestempelt und an die zuständige Behörde am Versandort übermittelt hat. Die zuständige Behörde genehmigt das Fahrtenbuch nicht, wenn diese Bescheinigung nicht vorgelegt wird.“

Art. 33 Abs. 2 lit. f): Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer: Guter Zustand der Tiere ist nach jeglichen Erstbeförderungen in Drittländer festzustellen

Es ist nicht einsichtig, warum die Zertifizierungsstelle nur Beförderungen mit einer Etappe auf einem Tiertransportschiff in Drittländer – nicht aber bei Straßentransporten oder Transporten auf einem Ro-Ro-Schiff in Drittländer – hinsichtlich des Zustands der Tiere evaluieren soll. Da auch mit Straßentransporten und Transporten auf Ro-Ro-Schiffen in Drittländer hohe Tierwohrlisiken verbunden sind, müssen auch diese Transporte hinsichtlich des guten Zustands der beförderten Tiere bei Ankunft am Bestimmungsort im Drittland evaluiert werden, bevor dem Organisator ein Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer ausgestellt werden darf.

Wir fordern daher, den Wortlaut folgendermaßen zu ändern:

„(2) Die Zertifizierungsstelle bewertet, ob bei der ersten Beförderung gemäß Absatz 1 die folgenden Bedingungen erfüllt wurden: (...) f) Bei Beförderungen mit einer Etappe auf einem Tiertransportschiff Schiff kommen die Tiere in gutem Zustand im Ankunftshafen an und bei jeglichen Beförderungen inklusive Straßentransporten und Transporten auf einem

Ro-Ro-Schiff in einen Drittstaat kommen die Tiere in gutem Zustand am Bestimmungsort an.“

Art. 34 Abs. 2: Kontrollstellen in Drittländern: Kontrollstellen sind unangekündigt zu kontrollieren

Um eine effektive und einheitliche Implementierung dieser Bestimmung zu erlauben, sollte vonseiten der Kommission eine Vorlage mit den bei der Überprüfung der Kontrollstellen zu berücksichtigenden Vorgaben für die Zertifizierung bereitgestellt werden.

Ferner ist es aus Gründen der Vollständigkeit und Kohärenz angebracht, dass nicht nur, wie in Artikel 33 Absatz 7 festgelegt wird, Beförderungen in Drittstaaten unangekündigten Kontrollen unterzogen werden sollen, sondern auch bereits zertifizierte und in das in Artikel 34 Absatz 3 erwähnte Verzeichnis aufgenommene Kontrollstellen zumindest zwei Mal innerhalb der fünfjährigen Gültigkeitsfrist des Zertifikats unangekündigten Kontrollen unterzogen werden, um die Einhaltung der Bestimmungen, die den in Verordnung (EG) 1255/97 festgelegten Bestimmungen gleichwertig sind, zu überprüfen.

Wir fordern daher, den Wortlaut folgendermaßen zu ändern:

„(2) Kontrollstellen in Drittländern werden nur dann in das Verzeichnis gemäß Absatz 3 aufgenommen, wenn ihnen von einer Zertifizierungsstelle bescheinigt wird, dass sie über die Mittel verfügen, um Anforderungen zu erfüllen, die denen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 gleichwertig sind. Die Kommission soll im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 49 eine Vorlage mit den bei der Überprüfung der Kontrollstellen zu berücksichtigenden Vorgaben zur Verfügung stellen. Das Zertifikat gilt für fünf Jahre. Der Betreiber der Kontrollstelle oder der Organisator kann bei der Kommission beantragen, die Kontrollstelle in das in Absatz 3 genannte Verzeichnis aufzunehmen. Zertifizierungsstellen sollen zumindest zwei unangekündigte Kontrollen der Kontrollstellen in Drittstaaten innerhalb der fünfjährigen Gültigkeitsfrist des Zertifikats durchführen, um die Einhaltung der Bestimmungen, die den in Verordnung (EG) 1255/97 festgelegten Bestimmungen gleichwertig sind, zu überprüfen.“

8. KAPITEL VIII – PFLICHTEN DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN

Art. 39 lit. a): Benennung von Ausgangsorten: Möglichkeit zur Entladung in Notsituationen an EU-Außenposten notwendig

An Ausgangsorten muss die Entladung und Versorgung von Tieren in Notsituationen möglich sein, insbesondere angesichts der oft langen Wartezeiten und der sich daraus für die Tiere an Bord ergebenden Risiken in puncto Tierwohl.

Wir schlagen daher folgende Änderung des Wortlauts vor:

„Die Mitgliedstaaten a) benennen die Ausgangsorte, über die der Transport von Tieren in Drittländer erfolgen kann und die über einen für die Entladung und Versorgung von Tieren in Notsituationen vorgesehenen Platz verfügen;“

Art. 40 Abs. 1 lit. d): Kontrolle von Tiertransportschiffen beim Ver- und Entladen: Risikoprofilanpassung ist notwendig

Angesichts der großen Risiken, die mit Seetransporten verbunden sind, ist es unerlässlich, ausschließlich Tiertransportschiffe zuzulassen, deren Risikoprofil gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als gering eingestuft ist.

Wir fordern daher, den Wortlaut folgendermaßen anzupassen:

„(1) Bevor Tiere auf ein Tiertransportschiff verladen werden, kontrolliert die zuständige Behörde das Schiff, um insbesondere zu überprüfen, ob d) das Risikoprofil des Tiertransportschiffs gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als ~~Standardrisiko~~ oder niedriges Risiko eingestuft ist.“

9. KAPITEL IX: SANKTIONEN

Art. 44: Schwere Verstöße: Bestimmung zu Verstößen ist anzupassen

Die in Artikel 44 behandelten Verstöße betreffen Aspekte, die für das Tierwohl und den Tierschutz während des Transports von wesentlicher Bedeutung sind wie z.B. die Transportfähigkeit, den gewährten Platz sowie die Beförderungsdauer. Da es sich bei den entsprechenden Verstößen um schwere Verstöße handeln soll, dieser Tatsache in der gegenwärtigen Entwurfsfassung jedoch noch nicht genügend Rechnung getragen wird, schlagen wir folgende Änderungen und Ergänzungen vor:

„Folgende Verstöße gelten als schwerwiegend, ~~wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig begangen werden:~~

- a) Tiere, die nicht transportfähig sind, werden transportiert ~~mit großen offenen Wunden, Organvorfällen und gebrochenen Gliedmaßen~~ werden transportiert;*
- b) Tiere werden vor Erreichen des Mindestalters für den Transport transportiert;*
- c) die vertikale Höhe für transportierte Tiere beträgt weniger als ~~80 %~~ 90 % der Anforderungen an die vertikale Höhe gemäß Anhang I Kapitel III Nummer 6;*
- d) das Raumangebot für transportierte Tiere beträgt weniger als ~~80 %~~ 90 % der Anforderungen an das Raumangebot gemäß Anhang I Kapitel VII;*
- e) die Beförderungsdauer überschreitet die maximale Beförderungsdauer um ~~30 %~~ 10 %, ~~ausgenommen Ruhezeiten~~ oder die notwendige 24-stündige Ruhepause wird nicht eingehalten;*
- f) Wassertiere werden ohne Überwachung der Wasserparameter gemäß Anhang II transportiert;*
- g) Tiere werden für lange Beförderungen ohne Zulassung eines Organisators,*

Zulassung eines Transportunternehmers, Zulassungsbescheinigung für ein Transportmittel oder, Befähigungsnachweis des Fahrers oder Betreuers oder im Falle einer Beförderung auf See in einem Tiertransportschiff ohne Befähigungsnachweis des Tierschutzbeauftragten transportiert;

h) Tiere werden für lange Beförderungen ohne Genehmigung des Fahrtenbuchs durch die zuständige Behörde transportiert;

i) Tiere werden mit einem Bestimmungsort in einem Drittland ohne gültiges Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer gemäß Artikel 33 transportiert;

j) Temperaturlimits gemäß Artikel 31 werden nicht berücksichtigt.

10. KAPITEL XI: SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Art. 55: Ausnahmeregelung: Bestimmung ist zu streichen

Die in Artikel 55 definierte Ausnahmeregelung unterwandert schlichtweg das Ziel des Gesetzgebers, die Bedingungen für Tiertransporte auf dem Gebiet der gesamten Europäischen Union zu verbessern. Wir fordern daher, Artikel 55 zu streichen.

ANHANG I: TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR LANDTIERE gemäß den Artikeln 2, 12, 13, 18, 19, 20, 22, 27, 28, 30, 33, 40, 44 und 47

11. ANHANG I KAPITEL I: TRANSPORTFÄHIGKEIT

a) Anhang I Kapitel I Abs. 1 lit. f): Trächtige Tiere bei $\geq 40\%$ Gestationsstadium und Tiere, die innerhalb der letzten 8 Wochen eine Niederkunft hatten, sind nicht transportfähig

Die vorgeschlagene Formulierung wird den Bedürfnissen trächtiger Tiere nicht gerecht. Es bestehen signifikante Risiken für die Gesundheit und das Wohlergehen z.B. von Färsen und Kühen, die in der späten Trächtigkeit über weite Strecken transportiert werden. Bei Färsen ist das Risiko größer, weil sie in der Regel eine kürzere Trächtigkeit haben und da die meisten trächtigen Färsen während der Trächtigkeit physisch noch unreif sind, sind sie anfälliger für den Stress von Langstreckentransporten.⁷ Um die Gesundheit der trächtigen Tiere und ihrer ungeborenen Kinder besonders zu schützen, sollten Tiere nicht transportiert werden, wenn 40 % oder mehr ihrer Trächtigkeitsdauer verstrichen sind.

Weiters sollen weibliche Tiere, die innerhalb der letzten acht Wochen eine Niederkunft hatten, nicht transportiert werden.⁸ Eine Geburt ist ein äußerst stress- und schmerzvoller Prozess, nach dem Mutter und Neugeborenes Zeit zur Erholung bedürfen. Milchkühe können postpartum eine Reihe von Erkrankungen entwickeln, darunter Hypokalzämie,

⁷ <https://www.thecattlesite.com/articles/2580/health-and-welfare-of-cattle-transported-in-late-pregnancy>

⁸ Eurogroup for Animals, Live Animal Transport: Time To Change The Rules, White Paper on the revision of Council Regulation (EC) 1/2005, p. 18 https://www.eurogroupforanimals.org/files/eurogroupforanimals/2021-02/2020_01_27_efa_transport_white_paper_0.pdf

Milchfieber, Metritis (Gebärmutterentzündung), Gebärmutterinfektionen, Ketose, Labmagenverlagerung oder Euterödeme.⁹ Es wird daher empfohlen, Kühe postpartum zumindest 14-28 Tage von einem/einer Tierarzt/ärztin zu untersuchen.¹⁰ Angesichts des hohen Risikos von Folgeerkrankungen nach der Geburt sowie der langen Erholungsdauer ist eine Schonfrist von nur 7 Tagen nach der Geburt zu kurz. Wir fordern, die Transportfähigkeit erst ab einem Alter von 8 Wochen als gegeben festzulegen und schlagen folgende Wortlautänderung vor:

„Landtiere gelten in folgenden Fällen als nicht transportfähig: (...) f) Es handelt sich um trächtige Tiere in fortgeschrittenem Gestationsstadium (~~80-96-40~~ % oder mehr) oder um Tiere, die vor weniger als sieben Tagen acht Wochen niedergekommen sind.“

b) Anhang I Kapitel I Abs. 1 j): Kaninchen erst ab 28 Tagen transportfähig

Kaninchen sind nicht transportfähig, wenn sie nicht entwöhnt sind.¹¹ Gewöhnlich sind Kaninchen im Alter zwischen vier und sechs Wochen entwöhnt. Einer wissenschaftlichen Studie von 2017 zufolge können sie für wirtschaftliche Zwecke ab einem Alter von 28 Tagen als entwöhnt gelten.¹² Wir fordern daher, die Bestimmung folgendermaßen zu ändern:

„Landtiere gelten in folgenden Fällen als nicht transportfähig: (...) j) es handelt sich um weniger als ~~48 Stunden-28 Tage~~ alte Kaninchen“.

12. ANHANG I KAPITEL II: TRANSPORTMITTEL

a) Anhang I Kapitel II Abs. 1.1.: Vorschriften für Transportmittel und Transportbehälter im Allgemeinen: Neuer Buchstabe „j“ zu Temperatursensoren und Warnsystem ist einzufügen

Um dem/der Fahrer:in bzw. der Begleitperson zu ermöglichen, möglichst schnell und effektiv auf kritische Temperaturentwicklungen im Ladebereich zu reagieren, muss ein neuer Buchstabe zu Absatz 1.1. hinzugefügt werden, der Temperatursensoren im Inneren des Laderaums vorschreibt.

Wir schlagen daher vor, einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„Transportmittel, Transportbehälter und ihre Ausrüstungen sind so konstruiert und gebaut und sind so instand zu halten und zu verwenden, dass (...) j) im Laderaum des

9 https://www.mcgill.ca/research/files/research/dc-406_post_partum_care_of_dairy_cattle.pdf

10 <https://www.farmhealthonline.com/US/disease-management/cattle-diseases/post-partum-conditions/>

11 EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare), Nielsen SS, Alvarez J, Bicout DJ, Calistri P, Canali E, Drewe JA, Garin-Bastuji B, Gonzales Rojas JL, Gortázar Schmidt C, Herskin M, Michel V, Miranda Chueca MA, Padalino B, Roberts HC, Spoolder H, Stahl K, Viltrop A, Winckler C, Mitchell M, James Vinco L, Voslarova E, Candiani D, Mosbach-Schulz O, Van der Stede Y and Velarde A, 2022. Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers. EFSA Journal 2022; 20(9):7441, 188 pp.<https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7441>, p. 150

12 El-Sabrou K., Aggag S.A., The Gene Expression of Weaning Age and its Effect on Productive Performance of Rabbits, World Rabbit Sci. 2017, 25: 1-7, p. 6.

Transportfahrzeugs ein Temperaturüberwachungs- und Aufzeichnungssystem verbaut ist. Temperatursensoren müssen an jenen Stellen des Transportmittels angebracht sein, an denen die widrigsten klimatischen Bedingungen zu erwarten sind. Temperatursensoren müssen an entsprechen Stellen auf jedem Deck angebracht sein und den Fahrer warnen, wenn die Temperatur im Laderaum das gesetzlich festgelegte Minimum oder Maximum erreicht.“

b) Anhang I Kapitel II Abs. 3.3. lit. a): Zusätzliche Vorschriften zu Ro-Ro-Schiffen: Mehr Freiraum notwendig

Um sicherzustellen, dass manuelles Füttern und Tränken der Tiere auf Ro-Ro-Schiffen möglich ist, sollte der Freiraum auf beiden Seiten des Fahrzeugs mindestens 2 Meter betragen.

Der Wortlaut soll daher folgendermaßen geändert werden:

„Der Kapitän trägt dafür Sorge, dass a) die Fahrzeuge so verladen werden, dass auf beiden Seiten der Fahrzeuge ein Freiraum von mindestens ± 2 m vorhanden ist;“

13. ANHANG I KAPITEL III: TRANSPORTPRAXIS

a) Anhang I Kapitel III Abs. 1.2: Allgemeine Bestimmungen: Einrichtungen bei Ver- oder Entladevorgängen, die länger als 2 Stunden dauern

Die vorgeschlagene Bestimmung sollte im Einklang mit Artikel 21 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/625 über amtliche Kontrollen stehen.

Der Wortlaut ist daher folgendermaßen anzupassen:

„Dauern Ver- oder Entladevorgänge länger als ~~vier~~ zwei Stunden, Geflügel ausgenommen, so müssen Anlagen vorhanden sein, um die Tiere ohne Anbindung außerhalb des Transportmittels zu halten, zu füttern und zu tränken.“

b) Anhang I Kapitel III Abs. 3.1. lit. d): Umgang mit Tieren: Ausnahmen bei Geflügel und Kaninchen sind zu streichen.

Es muss ausnahmslos verboten sein, sämtliche Tiere an Beinen, Kopf, Ohren, Hörnern, Schwanz oder Fell hoch zu zerren oder zu ziehen. Die im gegenwärtigen Entwurf für Geflügel und Kaninchen vorgesehene Ausnahme ist inakzeptabel. Das manuelle Einfangen stellt einen erheblichen Stress- und Leidfaktor für Geflügel dar¹³ und kann auch ökonomische Nachteile aufgrund von dadurch entstehenden Frakturen und Läsionen mit sich bringen¹⁴.

13 Queiroz et al., 2015; Kittelsen et al., 2018)

14 Moran and Berry, 1988; Gregory and Wilkins, 1990; Queiroz et al., 2015

WOAH¹⁵ und EFSA¹⁶ empfehlen, Geflügel in aufrechter Position zu ver- und entladen. Die neue EU-Gesetzgebung sollte dem neuesten Stand des Wissens folgen und dem Tierwohl gegenüber veralteten, rein ökonomischen Aspekten folgenden, Methoden Vorrang einräumen.

Was das Ver- und Entladen von Kaninchen betrifft, heißt es in einem 2018 von der EU-Kommission veröffentlichten Factsheet, dass Kaninchen niemals an ihren äußerst sensiblen Ohren hochgezogen werden dürfen.¹⁷

Der VGT fordert daher folgende Anpassung des Wortlauts in Anhang I Kapitel III Absatz 3.1.:

„Es ist verboten, d) Tiere an Beinen (ausgenommen Geflügel und Kaninchen), Kopf, Ohren, Hörnern, Schwanz oder Fell hoch zu zerrren oder zu ziehen;“

c) Anhang I Kapitel III Abs. 3.2.: Umgang mit Tieren: Elektroschocks sollen nicht verabreicht werden.

Der Einsatz von Elektroschockgeräten darf keinesfalls erlaubt werden, da sämtliche Tiere auch durch gelindere Mittel in Bewegung versetzt werden können und qualvolle Elektroschocks ein inakzeptables Tierwohrlisiko darstellen.¹⁸

Der VGT fordert daher, den Wortlaut in Anhang I Kapitel III Absatz 3.2. folgendermaßen anzupassen:

„Die Verwendung von Elektroschockgeräten ist verboten, wenn sich Tiere in Gruppen fortbewegen. Sie ist nur zulässig a) bei Rindern oder Schweinen mit einem Lebendgewicht von mehr als 80 kg und b) wenn ein Tier ohne erkennbare Gründe jede Fortbewegung verweigert. Die Stromstöße dürfen höchstens zweimal angewendet werden, maximal eine Sekunde dauern und nur an den Muskelpartien der Hinterviertel verabreicht werden.“

14. ANHANG I KAPITEL V: BEFÖRDERUNGSDAUER, TEMPERATUREN, RUHEZEITEN UND ZEITABSTÄNDE FÜR DAS FÜTTERN UND TRÄNKEN

a) Anhang I Kapitel V Abs. 2.2: In Transportbehältern beförderte Hausvögel und Hauskaninchen: Maximale Transportzeiten für Hauskaninchen und Schlachthennen müssen reduziert werden.

In Transportbehälter eingeschlossenen Hausvögeln und Kaninchen kann und darf nicht mehr als 12 Stunden Beförderungsdauer zugemutet werden. Selbst wenn für alle Tiere der

15 https://www.woah.org/fileadmin/Home/eng/Health_standards/tahc/current/chapitre_aw_broiler_chicken.pdf

16 https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903%2Fj.efsa.2022.7441&file=efs27441-sup-0004-Annex_D.pdf

17 https://food.ec.europa.eu/system/files/2019-01/aw_prac_slaughter_factsheet-2018_farm_rabbits_en.pdf

18 Grumett, D., & Butterworth, A. (2022). Electric shock control of farmed animals: Welfare review and ethical critique. *Animal Welfare*, 31(3), 373–385

Zugang zu Wasser und Futter sichergestellt wäre, sind die Tiere während der Beförderung ständiger Belastung, u.a. durch die Bewegung des Transporters, durch Windkälte und extreme Temperaturen sowie durch aus den über ihnen befindlichen Behältern austretende Exkrememente, ausgesetzt.

Wie von der EFSA festgestellt wurde, muss Tieren, die in Transportbehältern befördert werden, ein Fütterungssystem zur Verfügung gestellt werden, das allen Tieren Zugang zu ausreichend Futter ermöglicht. Sollten nicht alle Tiere von ihrer Ausgangsposition innerhalb des Behälters Zugang zu Futter haben, muss der Behälter ausreichend Platz bieten, um allen darin befindlichen Tieren zu ermöglichen, sich zur Futterquelle zu bewegen.¹⁹ Dasselbe gilt auch für den Zugang zu Wasser.²⁰ In der Praxis ist dies gegenwärtig jedoch nicht der Fall.

Wenn, wie dies im gegenwärtigen Entwurf der Fall ist, die Ver- und Entladezeit in den 10 Stunden maximaler Beförderungszeit bei Schlachthennen enthalten ist, so trägt dies aufgrund des Zeitdrucks, unter dem die mit den Tieren umgehenden Personen stehen, dazu bei, dass das Ver- und Entladen unter Bedingungen stattfinden, die dem Tierwohl abträglich sind und z.B. Knochenfrakturen und Prellungen zur Folge haben können.²¹ Aus diesem Grund sollte die Ver- und Entladezeit im Falle von Schlachthennen nicht in die maximale Beförderungsdauer einberechnet werden. Weiters soll die maximale Beförderungsdauer auf 4 Stunden herabgesetzt werden, um der besonderen Vulnerabilität dieser Tiere Rechnung zu tragen.

Der VGT fordert daher, den Wortlaut in Anhang I Kapitel V Abs. 2.2. wie folgt zu ändern:

„2.2. Die maximale Beförderungsdauer wird wie folgt festgelegt:

- a) 12 Stunden einschließlich Verlade- und Entladezeit für Beförderungen, auch zu einem Schlachthof; oder*
- b) 24 Stunden im Falle von Küken aller Arten von Hausvögeln, wenn die Beförderung innerhalb von 48 Stunden nach dem Schlupf stattfindet;*
- c) 24 Stunden im Falle von ausgewachsenen Zuchtkaninchen, wenn sie ständigen Zugang zu Futter und Flüssigkeitszufuhr haben;*
- d) c) ~~10~~ 4 Stunden im Falle von Schlachthennen ausschließlich einschließlich Verlade- und Entladezeit.“*

b) Anhang I Kapitel V Abs. 2.3: In Transportbehältern beförderte Hausvögel und Hauskaninchen: Maximaltemperatur muss festgelegt werden.

19 EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare), Nielsen SS, Alvarez J, Bicout DJ, Calistri P, Canali E, Drewe JA, Garin-Bastuji B, Gonzales Rojas JL, Gortázar Schmidt C, Herskin M, Michel V, Miranda Chueca MA, Padalino B, Roberts HC, Spoolder H, Stahl K, Viltrop A, Winckler C, Mitchell M, James Vinco L, Voslarova E, Candiani D, Mosbach-Schulz O, Van der Stede Y and Velarde A, 2022. Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers. EFSA Journal 2022; 20(9):7441, 188 pp.
<https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7441>, p. 133

20 Ibid., p. 134

21 Abreu de Lima, V, Ceballos, M C, Gregory, N G, Paranhos Da Costa, M J R, Effect of different catching practices during manual upright handling on broiler welfare and behavior, Poultry Science, Volume 98, Issue 10, 2019, Page 4282.

Im gegenwärtigen Entwurf ist keine Höchsttemperatur für den Transport von Hausvögeln und Hauskaninchen in Transportbehältern festgelegt, wodurch zugelassen wird, dass Hausvögel und Hauskaninchen unter Hitzestress leiden. EFSA zufolge sollen Hausvögel niemals bei einem Wert von mehr als 65 AET (Apparent Equivalent Temperature) befördert werden, da die Tiere ab dieser Grenze in einen gesundheitlichen Gefahrenzustand geraten.²² Hauskaninchen sollten EFSA zufolge ebenfalls niemals im Bereich einer solchen Gefahrenzone befördert werden, welche sich bei einem THI (Temperature-Humidity Index) Wert von mehr als 28.9 einstellt.²³

Es macht ferner keinen Sinn, wie in Absatz 2.3. Vorkehrungen nur für den Fall zu treffen, dass die Temperatur am Versandort sowie am Bestimmungsort einen bestimmten Wert unterschreitet. Es muss vielmehr die Temperaturvorhersage für die gesamte Transportroute berücksichtigt werden.

Wir fordern daher, dass ein neuer Buchstabe zur Festlegung der Maximaltemperatur entsprechend den oben angeführten wissenschaftlichen Erkenntnissen eingefügt wird und der Wortlaut im bestehenden Entwurf folgendermaßen geändert wird:

„Es ist folgender Wärmekomfort zu gewährleisten:

- a) ~~liegt die vorhergesagte Temperatur am Versandort und am Bestimmungsort zu dem Zeitpunkt, zu dem sich die Tiere voraussichtlich an diesen Orten befinden, entlang der Transportroute unter 10 °C, so dürfen Kaninchen und Hausvögel, ausgenommen Schlachthennen, nur in Fahrzeugen mit Windschutz transportiert werden.~~
- b) ~~Schlachthennen dürfen nicht transportiert werden, wenn in Fahrzeugen Temperaturen von mindestens 15 °C nicht gewährleistet werden können.“~~

15. ANHANG I KAPITEL VI: ZUSÄTZLICHE BEDINGUNGEN FÜR LANGE BEFÖRDERUNGEN VON HAUSEQUIDEN, HAUSRINDERN, HAUSSCHAFEN, HAUSZIEGEN, HAUSSCHWEINEN, KATZEN UND HUNDEN

a) Anhang I Kapitel VI Abs. 3.1: Futter: Futtermenge ist zu spezifizieren

Der Ausdruck „ausreichend“ ist vage und lässt zu viel Interpretationsspielraum. Um eine einheitliche Umsetzung der Bestimmung zu ermöglichen, ist er daher zu vermeiden. Der VGT fordert daher, eine Tabelle mit Angaben der nach dem Stand der Wissenschaft jeweils artspezifisch erforderlichen Menge Futter zu inkludieren.

b) Anhang I Kapitel VI Abs. 5: Wasserversorgung für den Transport auf der Straße, der Schiene oder in Containern für Großtiere: Bestimmung ist zu spezifizieren

22 <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7441>, pp. 143, 157.

23 <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7441>, p. 163.

In logischer Konsequenz zur in Absatz 5.3. festgelegten Bestimmung, wonach Tränkevorrichtungen innerhalb der Laderäume an den mitgeführten Wasservorratsbehälter angeschlossen sein müssen, ist explizit festzulegen, dass portable Tränken nicht als alleiniges oder hauptsächliches Tränkesystem an Bord des Transportfahrzeugs fungieren dürfen, sondern nur als zusätzliches Tränkesystem dienen können. Da es zudem gängige Praxis ist, dass die an Bord des Transportfahrzeugs vorhandenen Tränkesysteme oftmals nur für bestimmte Tierarten geeignet sind und daher von anderen Tierarten nicht verwendet werden können (z.B. sind Metallnippeltränken für Kälber physiologisch ungeeignet), muss definiert werden, welche Art von Tränkesystem für welche Spezies bzw. Tierkategorie geeignet ist.

c) Anhang I Kapitel VI Abs. 6: Belüftungssysteme für Straßentransportmittel: Art der Lüftung und Sensoren muss spezifiziert werden.

Es wird nicht spezifiziert, welche Art von Lüftungsanlage verwendet werden soll. Um eine gleichmäßige Belüftung sicherzustellen, muss ein geeignetes Lüftungssystem verwendet werden. Um die Temperatur innerhalb der Laderäume kontrollieren zu können, sind zudem an entsprechenden Stellen Sensoren anzubringen.

Der VGT verlangt daher genaue technische Vorgaben hinsichtlich der zu verwendenden Lüftungsanlagen sowie die Verpflichtung zum Anbringen von Temperatursensoren zur Messung der Temperatur innerhalb der Laderäume samt Vorgaben, wo diese anzubringen sind.

16. ANHANG III: Vorlagen gemäß den Artikeln 14, 15, 16, 20, 25, 32, 38 und 47

a) Abschnitt 1: Die Vorlage muss eine Angabe der genauen Adresse des Bestimmungsorts (nicht nur des Bestimmungslandes und Bestimmungsortes) verlangen.

Um der Behörde im Vorhinein eine möglichst genaue Berechnung der zu erwartenden Beförderungsdauer zu ermöglichen, muss eine genaue Angabe der Adresse des Bestimmungsorts gemacht werden. Dies soll auch dazu dienen, die Praxis zu unterbinden, bei der Transporteure erst im Verlauf der Beförderung über den genauen Bestimmungsort informiert werden.

Der VGT fordert daher, in Feld 3 die Angabe sowohl der Adresse des Versandorts als auch der Adresse des Bestimmungsort vorzusehen. Möglichenfalls sind darüber hinaus auch die entsprechenden Koordinaten anzugeben.

b) Abschnitt 1: Die Vorlage muss eine Möglichkeit zur Angabe der geplanten Melkstopps für säugende Weibchen und der Transferorte wie Häfen vorsehen

Gemäß Anhang I, Kapitel I, Absatz 9 sind laktierende Kühe, Schafe und Ziegen, deren Nachkommen nicht mittransportiert werden, in Abständen von maximal zwölf Stunden zu melken.

Wir fordern daher, dass Feld 3.14. der Vorlage eine Angabe der geplanten Melkstopps vorsehen muss. Ebenso muss eine Angabe des geplanten Ankunftsdatums und der zu erwartenden Ankunftszeit sowie der geplanten Wartezeit in Häfen gemacht werden können.

c) Abschnitt 2: Abschnitt 2 muss ein Feld für Angaben durch den amtlichen Tierarzt vorsehen

Gemäß Artikel 17 Absatz 2 des Entwurfs ist das Verladen von Tieren auf Transportmittel von einem Tierarzt/einer Tierärztin zu überwachen. Abschnitt 2 muss daher auch ein Feld für Angaben durch den Tierarzt/die Tierärztin enthalten.

d) Abschnitt 3: Abschnitt 3 muss ein Feld für Angaben durch den amtlichen Tierarzt vorsehen

Für den Fall, dass ein amtlicher Tierarzt/eine amtliche Tierärztin bei der Entladung anwesend ist (siehe Feld 3), muss in Abschnitt 3 auch ein entsprechendes Feld für Angaben durch den amtlichen Tierarzt/die amtliche Tierärztin vorgesehen sein.

e) Abschnitt 4: Abschnitt 4 muss Angaben des Transporteurs zu Tränke- und Futterverabreichung sowie zu Fahrtunterbrechungen enthalten

Um die Einhaltung der im Verordnungsentwurf enthaltenen Bestimmungen zu Tränke- und Fütterungsintervallen überprüfen zu können, muss der Transportunternehmer angeben, wann/wie oft eine Tränkung (falls nicht ohnehin ad libitum) und wann/wie oft eine Fütterung der Tiere im Verlauf der Beförderung erfolgt ist. Darüber hinaus ist es dem Transporteur in einem entsprechenden Feld zu ermöglichen, etwaige Fahrtunterbrechungen (z.B. aufgrund von Motorschäden, Verkehrsstaus, Versorgung von versorgungsbedürftigen Tieren, etc.) einzutragen.

f) Abschnitt 4: Es muss ein Feld für die Unterschrift/Angaben des Fahrers/ der Fahrerin geben

Die Vergangenheit hat gelehrt, dass die Angaben zur Route mit der (laut GPS-Daten) tatsächlich gefahrenen Route oft nicht übereinstimmen. Aus diesem Grund soll Abschnitt 4 durch ein Feld ergänzt werden, in dem der/die Fahrer:in durch seine/ihre Unterschrift die Richtigkeit der Angaben zum tatsächlichen Transportweg beglaubigt.

17. ANHANG IV: MUSTERBESCHEINIGUNG

Feld 3: Bescheinigung: Möglichkeit von Einfuhrverweigerung

Feld 3 muss eine Angabe für den Fall erlauben, dass der Import der Tiere von der zuständigen Behörde des Drittlandes verweigert wird, um zu verhindern, dass Tiere länger als nötig an Bord des Schiffes verharren müssen.

Der VGT verlangt daher, dass Abschnitt 3 durch folgende Phrase ergänzt wird:

„Im Falle einer Einfuhrverweigerung wird die Sendung innerhalb von 48 Stunden nach dem Anlegen im Hafen in das Versandland zurückgeleitet, nach dem sichergestellt wurde, dass die Beförderungsbedingungen während der Rückbeförderung der Verordnung entsprechen. Das Versandland akzeptiert die Rücksendung der Tiere“.