



Stellungnahme der Tierärztlichen Vereinigung für Tierschutz e.V. (TVT)¹

zum Entwurf 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 vom 07.12.2023

Mit den nachfolgenden Ausführungen möchte die TVT, insbesondere hier vertreten durch die Arbeitskreise „Tiertransporte“ und „Nutztiere“, zu dem Entwurf der neuen EU-Tierschutztransportverordnung Stellung nehmen. Dabei wird insbesondere auf den Transport von Nutztieren eingegangen, der Transport von Hunden und Katzen wird schwerpunktmäßig nicht berücksichtigt.

Der Entwurf zur neuen EU-Transportverordnung wird begleitet von einer ausführlichen Begründung. Diese Begründung gliedert sich in folgende Abschnitte:

Zunächst werden die Gründe und Ziele des Vorschlags unter Berücksichtigung der Kohärenz mit bestehenden politischen Bestimmungen in diesem Politikbereich und der Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union dargelegt.

Darauffolgend wird auf die Rechtsgrundlage, Subsidiarität, Verhältnismäßigkeit sowie auf die Wahl des Instruments einer Verordnung eingegangen. In der Vergangenheit wurde die Tierschutzgesetzgebung einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die Ergebnisse zeigen, dass das Tierschutzniveau in der EU unzureichend ist und bestimmte Verzerrungen im Binnenmarkt für Landwirte und andere Lebensmittelunternehmer bestehen. Insbesondere gibt es Probleme im Zusammenhang mit **langen Transporten, Transporten bei extremen Temperaturen** und dem **Transport von vulnerablen Tieren**, wie z. B. nicht abgesetzten Kälbern und trächtigen Tieren.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Stellungnahme das generische Maskulinum verwendet. Die benannten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

Darüber hinaus gibt es praktische Schwierigkeiten, die artenspezifischen Transportzeiten für Tiere in der Transportverordnung und die Fahrzeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über bestimmte Sozialvorschriften für den Straßenverkehr in Einklang zu bringen.

Außerdem werden wissenschaftliche und technologische Entwicklungen und künftige Nachhaltigkeitsherausforderungen in den derzeitigen Vorschriften nicht angemessen berücksichtigt. So werden hier die wichtigsten Ergebnisse der Konsultationen von Bürgern, Tierschutz-NGOs, Wirtschaftsbeteiligten und nationalen Behörden unter Berücksichtigung der Ergebnisse durch die Kommission vorgestellt. Zusätzlich wird der Umfang sowie die Art der Einbeziehung von Expertenwissen erläutert. Darin finden sich unter anderem die Empfehlungen der EFSA, insbesondere in Bezug auf die **Begrenzung der Fahrtzeiten**, die **Erhöhung des Platzangebots** und die **Festlegung von kritischen Höchsttemperaturen** während des Transports. Diese Empfehlungen wurden in dem vorliegenden Vorschlag modifiziert, um die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Änderungen zu gewährleisten.

Darauf aufbauend wurde eine Folgenabschätzung durchgeführt, welche sich mit sechs Maßnahmen beschäftigt:

- Beförderungszeiten und Platzangebot,
- Ausfuhren in Drittländer,
- Transporte vulnerabler Tiere,
- Transporte bei heißen Temperaturen,
- neue Technologien für die Überwachung und Kontrolle sowie
- Transporte von Katzen und Hunden.

Hinsichtlich der maximalen Fahrzeiten und des Platzangebot während des Transports wurden innerhalb der Folgenabschätzung folgende Optionen geprüft:

1. eine maximale Transportdauer von 12 Stunden für alle Tiere und eine Überarbeitung der Vorschriften über die Platzkapazität im Einklang mit der EFSA oder
2. **eine maximale Transportdauer von 9 Stunden für Schlachttiere und 21 Stunden (mit einer Mindestruhezeit von 1 Stunde nach 10 Stunden) + 24 Stunden Ruhezeit beim Entladen + 21 Stunden (mit einer Mindestruhezeit von 1 Stunde nach 10 Stunden) für andere Tiere sowie eine Überarbeitung der Vorschriften für das Platzangebot im Einklang mit der EFSA.**

Die Folgenabschätzung kommt zu dem Schluss, die zweite Option vorzuziehen, da diese gut mit den EU-Vorgaben über die Sozialvorschriften für LKW-Fahrer vereinbar zu sein scheint. Der vorliegende Vorschlag spiegelt diese bevorzugte Option wider und sieht diesbezüglich eine **fünfjährige Übergangszeit** vor.

Hinsichtlich der Ausfuhr von lebenden Tieren wurden innerhalb der Folgenabschätzung die folgenden Optionen geprüft:

1. Ein Verbot der Ausfuhr von Wiederkäuern oder
2. **neue verschärfte Vorschriften für die Einfuhr, einschließlich Vorschriften, die sicherstellen, dass Maßnahmen in Bezug auf Transportzeiten und Platzangebot bis zum Bestimmungsort angewandt werden, ein Tierschutzbeauftragter an Bord von Schiffen zu sein hat und die Vorschrift, dass Schiffe gemäß den Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr eine weiße oder graue Flagge führen müssen.**

Die Folgenabschätzung kommt zu dem Schluss die zweite Option vorzuziehen. Der vorliegende Vorschlag spiegelt diese bevorzugte Option wider und sieht diesbezüglich eine **5-jährige Übergangszeit** vor.

Hinsichtlich des Transports von nicht abgesetzten Kälbern wurden innerhalb der Folgenabschätzung folgende Optionen für **nicht abgesetzte Kälber** geprüft:

1. **eine maximale Transportdauer von 19 Stunden für nicht abgesetzte Kälber (9 Stunden + 1 Stunde Ruhezeit + 9 Stunden), sofern ein effizientes Fütterungssystem vorhanden ist (Übergangszeit von 5 Jahren); und**
2. **ein Mindestalter von 5 Wochen UND ein Mindestgewicht von 50 kg für den Transport nicht abgesetzter Kälber (Übergangsfrist von 2 Jahren).**

Die Folgenabschätzung kommt zu dem Schluss beide Optionen zu berücksichtigen. Der vorliegende Legislativvorschlag weicht jedoch von dieser Schlussfolgerung einerseits in Bezug auf die Dauer der Übergangsfrist für das Mindestalter und das Mindestgewicht für den Transport nicht abgesetzter Kälber ab und sieht auch in diesem Fall eine **Übergangsfrist von 5 anstatt von 2 Jahren** vor.

Andererseits ist **Anhang I Nr. 1 lit. (h)** leicht misszuverstehen bzw. widerspricht in seiner jetzigen Formulierung eingangs beschriebener Anforderungen bezüglich des heraufgesetzten Mindestalters für Kälbertransporte. Innerhalb der vorangestellten Erläuterung zum vorliegenden Entwurf wird deutlich gemacht, dass Kälber nun erst ab einem Alter von über 5 Wochen und einem Gewicht von mehr als 50 Kilogramm transportiert werden dürfen. Dies ist einerseits der Folgeabschätzung auf Seite 11 zu entnehmen, nachdem beide Vorschläge (s.o.), allerdings mit einer verlängerten Übergangsfrist, in den Entwurf übernommen wurden. Zum anderen wird ebenfalls auf Seite 11 erläutert, dass aufgrund des höheren Alters der Kälber die derzeitigen dreistöckigen LKW in zweistöckige LKW umgewandelt werden müssen, was für die Transporteure mit begrenzten Kosten verbunden ist.

Demzufolge findet sich im vorliegenden im Legislativvorschlag in **Anhang 1 Nr. 1. lit (h)** ein gravierender Formulierungsfehler. An dieser Stelle wird definiert, welche Tiere **nicht transportfähig** sind. Der dort zu findende Satz lautet „(h) they are calves of less than 5

weeks of age and weigh less than 50 kg, piglets, lambs or kids of less than 3 weeks, unless they are transported less than 100 km;“ Da diese Formulierung durch das „und“ zwischen der Wochen- und der Gewichtsangabe irreführend ist, muss an dieser Stelle das „und“ bzw. das „and“ durch ein „oder“ bzw. „or“ ersetzt werden, um zu verdeutlichen, dass Kälber, **die jünger als 5 Wochen alt sind oder aber Kälber, die weniger als 50 Kilogramm wiegen, nicht transportfähig sind**, um den Ausführungen in der Erläuterung des vorliegenden Entwurfs zu entsprechen.

Hinsichtlich des **Transports bei hohen Temperaturen** wurde innerhalb der Folgenabschätzung die Option der Genehmigung von Transporten auf langen Strecken in Abhängigkeit von der Wettervorhersage geprüft.

Wenn die Wettervorhersage zwischen 25°C und 30°C liegt, wären nur kurze Transporte (maximal 9 Stunden) tagsüber erlaubt, wobei die Tiere Zugang zu Wasser haben. Liegt die Wettervorhersage über 30°C, sind nur Tiertransporte in der Nacht (d. h. zwischen 21.00 und 10.00 Uhr) erlaubt. Es ist ein Übergangszeitraum von 5 Jahren vorgesehen.

Die Folgenabschätzung bestätigt die Eignung dieser Option, was sich auch in diesem Vorschlag widerspiegelt.

Hinsichtlich **neuer Technologien** wurden innerhalb der Folgenabschätzung zwei Optionen geprüft:

1. Die erste Option adressiert die **Echtzeit-Ortung von LKW sowie die Einrichtung einer zentralen Datenbank einschließlich einer digitalen Anwendung.**
2. Die zweite Option besteht aus nachträglichen Kontrollen (Retrospektivkontrollen) auf Grundlage von Fahrtenschreibern in Verbindung mit der oben erwähnten zentralen Datenbank und digitalen Anwendung.

Die Folgenabschätzung kommt zu dem Schluss die erste Option vorzuziehen, was sich in diesem Entwurf widerspiegelt. **So sieht der vorliegende Vorschlag vor, dass die GPS-Daten von Viehtransportern automatisiert mit der zentralen EU-Datenbank ausgetauscht werden, welche mit TRACES verbunden ist, sodass die zuständigen Behörden Informationen über Zeitpunkte erhalten, zu denen das Fahrzeug bestimmte Punkte, wie den Abfahrtsort, die Kontrollstelle, Grenzübergänge zwischen Mitgliedstaaten oder den Bestimmungsort, erreicht hat. Auf dieser Grundlage sollen Behörden demnach amtliche Kontrollen durchführen können.**

Im Weiteren wird auf die Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle zur Folgenabschätzung Bezug genommen. Dementsprechend wurde insbesondere die Analyse der Lieferkette aktualisiert, um sie umfassender zu gestalten und die Auswirkungen auf die Erzeuger besser widerzuspiegeln,

Vor den Hintergrund der Zweckmäßigkeit und Vereinfachung der Vorschriften sollen im vorliegenden Vorschlag einheitlichere Anforderungen, **wie zum Beispiel gemeinsame**

Vorschriften für die Höchstfahrzeiten, klarere Definitionen und weniger offene Normen untergebracht sein. Die verstärkte Nutzung digitaler Tools soll die Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden vereinfachen, die **Verfolgung von Fahrzeugen in Echtzeit** ermöglichen, um amtliche Kontrollen von Tiertransporten besser planen und gezielt durchzuführen zu können. Dabei wurden die Bestimmungen zur Echtzeit-Ortung von Fahrzeugen so konzipiert, dass der Schutz personenbezogener Daten im Einklang mit der allgemeinen Datenschutzverordnung gewährleistet ist.

Abschließend wird auf die Auswirkungen auf den Haushalt, Durchführungspläne und Regelungen für Überwachung, Bewertung und Berichterstattung eingegangen.

Gliederung des vorliegenden Entwurfs

Der vorliegende Entwurf gliedert sich in folgende 12 Kapitel mit insgesamt 59 Artikeln.

Kapitel I:

Gegenstand, Anwendungsbereich, Definitionen und allgemeine Bestimmungen

In diesem Kapitel werden der Anwendungsbereich des Vorschlags geklärt, Begriffsbestimmungen festgelegt und allgemeine Vorschriften für alle Beförderungsvorgänge aufgeführt.

Kapitel II:

Genehmigungen für Veranstalter und Transportunternehmer

In diesem Kapitel werden die Vorschriften und Bedingungen für die Zulassung von Organisatoren zur Durchführung von Tiertransporten und für die Zulassung von Transportunternehmern zum Transport von Tieren festgelegt.

Kapitel III:

Transportmittel

In diesem Kapitel werden die Bedingungen für die Zulassung von Straßenfahrzeugen zum Tiertransport festgelegt, die bereits in den geltenden Rechtsvorschriften enthalten sind. Lufttransporte müssen von Transportunternehmen durchgeführt werden, die Mitglied der IATA sind.

Kapitel IV:

Verpflichtungen vor der Abfahrt

In diesem Kapitel werden Fahrtenbücher sowohl für lange als auch für kurze Fahrten vorgeschrieben. Die Tierhalter sind für die Transportfähigkeit der verladenen Tiere verantwortlich.

Kapitel V:

Pflichten während der Beförderung und am Bestimmungsort

In diesem Kapitel geht es um die Pflichten der Transportunternehmer während der Beförderung. Auch Sammelstellen werden behandelt. Dieses Kapitel sieht die Verpflichtung zur Echtzeit-Überwachung von Straßenfahrzeugen vor. Die Transporteure sind außerdem verpflichtet, auf der Grundlage bestimmter Indikatoren Informationen zu sammeln, diese zu analysieren und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um den Schutz der transportierten Tiere zu verbessern.

Kapitel VI:

Bedingungen für den Transport von Landtieren

In diesem Kapitel sind die maximalen Transportzeiten sowohl für Schlachttiere als auch für Tiere, die zu anderen Zwecken transportiert werden, festgelegt. Auch für den Transport von nicht abgesetzten Tieren sind spezifische Höchstfahrzeiten festgelegt. Transporte bei extremen Temperaturen sind zeitlich begrenzt, wobei zusätzliche Bedingungen erfüllt werden müssen.

Kapitel VII:

Transporte in und aus Drittländern

Dieses Kapitel enthält neue Vorschriften für Tiertransporte in Drittländer, wie z. B. Bescheinigungen für Organisatoren und Bescheinigungen, die von den zuständigen Drittlands Behörden vor einer Beförderung mit einem Tiertransportschiff unterzeichnet werden. Die Kontrollstellen in Drittländern müssen den in der EU geltenden Standards entsprechen.

Kapitel VIII:

Pflichten der zuständigen Behörden

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über die Ausbildung und die Befähigungsnachweise der Unternehmer sowie über die Verpflichtung zur Benennung von Ausgangsstellen. Das Kapitel enthält auch Vorschriften über nationale Verbindungsstellen für Tiertransporte sowie über die Analyse von Daten, die auf der Grundlage der in Kapitel V genannten Indikatoren erhoben wurden.

Kapitel IX

Sanktionen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung, insbesondere auch bei schweren Verstößen.

Kapitel X:

Verfahrensrechtliche Bestimmungen

Kapitel XI:

Sonstige Bestimmungen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über strengere einzelstaatliche Maßnahmen, die Einrichtung einer digitalen App zur Erleichterung der Durchführung und Durchsetzung der Verordnung sowie eine Ausnahmeregelung in Bezug auf bestehende einzelstaatliche Bestimmungen für Gebiete in äußerster Randlage.

Kapitel XII:

Übergangs- und Schlussbestimmungen

In diesem Kapitel wird die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates über Kontrollstellen dahingehend geändert, dass diese für die betreffenden Tierarten und -kategorien angemessen ausgestattet sein und den Organisatoren ein Buchungssystem zur Verfügung stehen müssen.

Im Anhang zum vorliegenden Entwurf finden sich sechs Anhänge, wodurch der Entwurf im Vergleich zur derzeitigen VO (EG) Nr. 1/2005 an Umfang und Struktur gewinnt.

Hauptdokument

Im folgenden Text wird zu einigen Aspekten im Hauptdokument des vorliegenden Entwurfs Stellung genommen sowie auf Nachbesserungswünsche durch die TVT e. V. hingewiesen.

Innerhalb der Präambel des Entwurfs fallen einige Erwägungsgründe positiv auf. Insbesondere Erwägungsgrund (5), in dem begründet wird, dass **der Transport lebender Tiere durch ein effizienteres ethisches System ersetzt werden muss, das den Transport von Samen oder Embryonen gegenüber dem Transport von Zuchttieren und von Tierkörpern und Fleisch gegenüber dem Transport von Schlachttieren** bevorzugt.

Darüber hinaus begrüßt die TVT e. V. auch die Ausführungen bezüglich:

Erwägungsgrund (9), wonach diese Verordnung Vorschriften enthält, damit die **TRACES-Datenbank digitale Genehmigungen, Zulassungsbescheinigungen, Befähigungsnachweise, Fahrtenbücher, Live-Tracking von Straßenfahrzeugen und Temperaturvorhersagen** enthalten soll. TRACES soll demnach auch **Listen von Kontrollstellen in Drittländern und EU-Ausgangspunkten** enthalten. TRACES soll außerdem eine realistischere Transportplanung, eine effiziente Rückverfolgbarkeit, eine bessere Überwachung der Vorgänge u. a. durch Tierschutzindikatoren, rechtzeitige Notfallmaßnahmen und eine vollständige Datenanalyse mit dem übergeordneten Ziel, eine wirksamere Anwendung und bessere Durchsetzung der Unionsvorschriften unter Verringerung des Verwaltungsaufwands gewährleisten.

Erwägungsgrund (20), wonach die **Transportunternehmer und ihr Personal** eine zentrale Rolle beim Transport von Tieren spielen und einen erheblichen Einfluss auf das Wohlergehen der transportierten Tiere haben. Die Bedingungen für das Wohlergehen von Tieren während des Transports werden in erheblichem Maße durch das tägliche Verhalten der Transportunternehmer beeinflusst. Sie sollten daher über die **erforderliche Sachkunde**, um die Einhaltung dieser Verordnung sowie die Einhaltung der Vorschriften durch ihr Personal zu gewährleisten, und über die erforderliche Zulassung der verwendeten Transportmittel sowie über Notfallpläne für Notfälle verfügen. Daher ist es angebracht, ein **Zulassungssystem für Transportunternehmer** einzuführen. Sie sollten in Bezug auf ihren Status und ihre Tätigkeit rechenschaftspflichtig und transparent sein. Insbesondere sollten sie alle Schwierigkeiten melden und genaue Aufzeichnungen über ihre Maßnahmen und deren Ergebnisse führen.

Erwägungsgrund (23), wonach **Tiertransportschiffe die Sicherheitsnormen erfüllen** und wesentliche Systeme wie Stromerzeugung, Stabilität, Belüftung, Wasserentsalzung und Entwässerung ordnungsgemäß funktionieren und **unter weißer oder grauer Flagge** gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle von den jeweils zuständigen Behörden des Mitgliedstaats für den Tiertransport zugelassen sein müssen. Darüber hinaus sollten die zuständigen Behörden das Verladen von Tieren auf diese Schiffe nur dann erlauben, wenn das Risikoprofil des Schiffes gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als geringes Risiko oder Standardrisiko eingestuft ist.

Erwägungsgrund (24), wonach **Aufzeichnungen über die Zulassung von Tiertransportschiffen in einer Datenbank (THETIS)** sowie auch in TRACES verfügbar gemacht werden sollen, um die digitale Erstellung, Aktualisierung und Vervollständigung von Fahrtenbüchern in TRACES zu ermöglichen. Die zuständigen Behörden sollen dafür verantwortlich sein, diese Informationen regelmäßig zu aktualisieren.

Erwägungsgrund (25), wonach gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2023/37247 nach der Zulassung und vor jeder Erneuerung der **Zulassung eines Tiertransportschiffs ein amtlicher Tierarzt die Tiersendung auf der ersten Fahrt begleiten muss**.

Erwägungsgrund (26), wonach die zuständigen Behörden in den MS **Fahrtenbücher für lange Fahrten innerhalb der EU sowie in Drittländer**, als auch für **kurze Fahrten in Drittländer genehmigen** müssen.

Erwägungsgrund (27), wonach ein vereinfachtes **Fahrtenbuch für innergemeinschaftliche kurze Transporte** eingeführt werden soll.

Erwägungsgrund (28), wonach der **Tierhalter** dafür verantwortlich sein sollte, dem Transporteur **Informationen über das das Trächtigkeitsstadium oder das Datum der Besamung zu liefern**.

Erwägungsgrund (31), wonach die **Echtzeit-Positionen von Straßenfahrzeugen** Informationen über die tatsächlich zurückgelegte Strecke und die Länge der Fahrt aufzeichnen und somit für die zuständigen Behörden von entscheidender Bedeutung sind, um ihre amtlichen Kontrollen risikoorientiert durchführen und besser ausrichten zu können. **Diese Informationen über Straßenfahrzeuge stehen den zuständigen Behörden jedoch nicht zur Verfügung.**

Erwägungsgrund (34), wonach die Daten über die **Dauer der Fahrt und die Ruhezeiten für alle Fahrten aufgezeichnet und aufbewahrt** werden sollen, um die Informationen ausschließlich für die amtliche Kontrolle und andere amtliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit diesen amtlichen Kontrollen zu verarbeiten. Die Aufbewahrungsfrist für diese Daten soll sechs Jahre betragen, damit die zuständigen Behörden auf diese Daten zugreifen können, um insbesondere zu prüfen, ob der Organisator oder der Transportunternehmer die Voraussetzungen für die Erneuerung einer Zulassung nach Ablauf der fünfjährigen Gültigkeitsdauer erfüllt. Die in dem an TRACES angeschlossenen Informationssystem aufgezeichneten Ortungsdaten sollten nur für die Zwecke der amtlichen Kontrollen und anderer amtlicher Tätigkeiten im Zusammenhang mit diesen Kontrollen aufgezeichnet und aufbewahrt werden. Die **Aufbewahrungsfrist für diese Daten sollte ebenfalls 6 Jahre** betragen.

Erwägungsgrund (43), wonach **Organisatoren**, die Tiere an einen Bestimmungsort in einem Drittland befördern, eine **Bewertung der ersten Beförderung durch eine bescheinigende Stelle** veranlassen müssen, um festzustellen, ob der Organisator in der Lage ist, die Einhaltung dieser Verordnung bis zur Ankunft der Tiere am Bestimmungsort in dem Drittland zu gewährleisten

Erwägungsgrund (46), wonach ein **Buchungssystem** eingerichtet werden soll, um **Verspätungen** oder von **Überbuchungen Kontrollstellen** zu vermeiden. Weshalb die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entsprechend geändert werden sollte.

Erwägungsgrund (51), wonach **Transportunternehmer und Tierhalter** verpflichtet werden sollen, Daten auf der Grundlage von **Tierschutzindikatoren zu sammeln**, die für ihre Transporttätigkeit relevant sind. Die Analyse der Daten wird es Transportunternehmern und Tierhaltern ermöglichen, Mängel in Bezug auf den Tierschutz zu erkennen und bei Bedarf geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Die Daten zu den Indikatoren sollen auch den **zuständigen Behörden und der Kommission in TRACES zur Verfügung gestellt werden.**

Kapitel I: Gegenstand, Anwendungsbereich, Definitionen und allgemeine Bestimmungen

In den **Artikeln 1 und 2** dieses Verordnungsentwurfs wird festgelegt, dass sich die Vorgaben, wie im derzeitigen Rechtsakt, nur auf Transporte im Zusammenhang mit einer

wirtschaftlichen Tätigkeit (Art. 1) beziehen, wobei Beförderungen von Tieren zum Zwecke der **Teilnahme an Schulungen, Ausstellungen, Wettbewerben, kulturellen Veranstaltungen, Zirkussen, Pferdesport- und Freizeitaktivitäten** zwar auch durch diese Verordnung geregelt werden; allerdings nur unter Berücksichtigung des Grundsatzartikels (**Art. 4**).

Daneben umfasst der vorliegende Entwurf auch Regelungen für Kopffüßer und Zehnfüßkrebse (Definition "Tiere" **Art. 3**).

Von den Regelungen dieses Entwurfs ausgenommen werden Transporte, die nicht im wirtschaftlichen Interesse durchgeführt werden, d. h. zu oder von einer tierärztlichen Einrichtung führen, geschützte Arten (CITES) oder Zierfische betreffen, zwischen Zoos stattfinden oder Direktlieferungen von Wassertieren an Lebensmittelunternehmen darstellen.

Die **neue Definition des „Versandorts“** stellt eine Verbesserung dar und ist positiv zu werten, da die Tiere dort **mindestens eine Woche** vor dem Transport verweilen müssen. Dasselbe ist für die Definition des „**Bestimmungsorts**“ festzustellen, der entweder ein Schlachtbetrieb oder ein Ort zu sein hat, an dem die **Tiere mindestens eine Woche untergebracht** werden müssen (Art. 3). In der derzeitigen Verordnung galten bisher 48 Stunden als minimale Unterbringungszeit vor bzw. nach einem Transport um als Versandort oder Bestimmungsort gelten zu können.

Weiterhin neu im vorliegenden Entwurf ist, dass der Grundsatzartikel nun auch Beförderungen von Tieren zu Trainingszwecken, Ausstellungen, Wettbewerben, Turnieren, etc. (**Art. 4**) einschließt. Als positiv zu werten ist hierbei, dass hier konkretere Anforderungen an die Organisation eines Transports gestellt werden. Diese gehen über die derzeitigen Anforderungen „den Bedürfnissen der Tiere Rechnung zu tragen“ hinaus. So sollen explizit Hunger, Durst, Belastung durch thermischen Stress, Erschöpfung auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Gemäß Art. 2 Abs 4: Wenn die Transportfähigkeit beim Transport von Versuchstieren keine Rolle spielen soll, sollte noch klargestellt werden, dass der Transport der nicht-transportfähigen Tiere dann Teil des Tierversuchsantrags sein muss und die Belastung der Tiere durch den Transport sorgsam abgewogen werden muss (vgl. Empfehlung Nr. 011/2023 des Nationalen Ausschusses TierSchG vom 14. April 2023, S. 4; <https://www.bf3r.de/cm/343/transport-von-versuchstieren.pdf>).

In Artikel 3 sollten unter den Definitionen folgende ergänzt werden:

- Transport zum Schlachten – zum Schlachthof
- Andere Gründe (purpose other than slaughter) Art. 27

- Wirtschaftliche Tätigkeit (economic activity) Artikel. 2 Abs. 3 lit. (a), da es insbesondere z. B. mit Tierschutzorganisationen und Züchtern, die keine §11-Genehmigung benötigen, Probleme gibt, da einige der Auffassung sind, die VO gelte für sie nicht.
- Kulturelle Veranstaltung (cultural event) Art. 2 Abs. 2 lit. (c)
- Unweaned calves, lambs, kids, piglets and foals (Art. 27, Art. 29)
- Adult terrestrial animals (Art. 27)
- Terrestrial animals (Art. 27 ff.)

Zusätzlich sollte bei Punkt 23 „Sammelstellen“ ergänzt werden, dass dort neue Tiersendungen zusammengestellt werden.

Kapitel II: Genehmigungen für Veranstalter und Transportunternehmer

In diesem Kapitel sind die Änderungen in den **Artikeln 5 bis 10** hinsichtlich der **Zulassung von Transportunternehmern und Organisatoren** als Verbesserungen anzusehen.

Gemäß Art. 6 hat der **Organisator** für **Transporte von über 9 Stunden** eine **Zulassung** nachzuweisen (Annex V, Section 1), wobei er diese nur in einem Mitgliedsstaat erhalten darf. Diese Zulassung **gilt fünf Jahre**, wobei die zuständige Behörde die Zulassung aussetzen kann. Lange Beförderungen sind durch den Organisator in TRACES (Section 1) anzumelden, wobei anzugeben ist, ob es sich um **eine lange Beförderung in einen Drittstaat** handelt (Art. 5).

Gemäß Art. 7 Abs. 2 lit (b) soll der Transportunternehmer über ausreichendes und geeignetes Personal und Ausrüstung verfügen und schriftliche Anweisungen für das Personal in Bezug auf das Tränken, Füttern und Pflegen der Tiere sowie operationelle Verfahren einführen, die es seinem Personal ermöglichen, die Bestimmungen dieser Verordnung einzuhalten.

Transportunternehmen benötigen eine Zulassung durch die zuständige Behörde für kurze und lange Beförderungen gemäß Art. **9 Abs. 1 (Art. 7)**, die in TRACES unter Verwendung des Formulars in **Anhang V Abschnitt 2** beantragt werden muss.

Es ist zu begrüßen, dass Unternehmer nun gemäß Art. 10 verpflichtet sind, Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragte (für Schifftransporte gemäß Art. 21) an anerkannten Tierschutzschulungen teilnehmen zu lassen (**gemäß Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe b.**). Jedoch sollte noch ergänzt werden, dass die Teilnahme an einem solchen Kurs gegenüber der Behörde nachgewiesen werden muss, bevor die Personen mit ihrer Arbeit beginnen. Außerdem sollte die Sachkunde regelmäßig aufgefrischt werden. In dem Zertifikat (**Annex V Section 4**) gibt es ja die Möglichkeit, dessen Gültigkeit zu befristen.

Das sollte auch gefordert werden, ähnlich wie bei den Zertifikaten für Transporteure, die ja immer für max. 5 Jahre befristet sind. Zusätzlich sollten auch noch die Mitarbeitenden der Sammel- und Kontrollstellen genannt werden.

Hinsichtlich **Art. 7 Abs. 2 lit (b)** sollte, vergleichbar mit Annex I Chapter II Nr. 2.4 hinter „staff“ noch eingefügt werden: „in a language that attendants understand“.

Hinsichtlich **Art. 8 Abs. 1** sollten **Transporteure** ebenfalls für die Durchführung von kurzen Transporten von der Behörde **zugelassen** werden müssen.

Jedoch fehlt in diesem Zusammenhang zusätzlich zur Registrierungspflicht eine Schulungspflicht für Organisatoren. Darüber hinaus muss gefordert sein, dass Organisatoren mit zuständigen Behörden in der jeweiligen Landessprache der abfertigenden Behörde beziehungsweise sicher auf Englisch kommunizieren können, um Nachfragen der Behörde schnell und unkompliziert beantworten zu können. Weiterhin sollte in Artikel 7 ergänzt werden, dass Transportunternehmer auch für kurze Beförderungen **detaillierte Notfallpläne** nachweisen können.

Kapitel III: Transportmittel

Artikel 11 legt die allgemeinen Anforderungen an Transportmittel für Straße und Schiene fest.

Gemäß **Art. 11 Abs. 1** darf niemand Tiere auf der Straße oder auf der Schiene für eine lange Beförderung transportieren, es sei denn, das Transportmittel ist gemäß Artikel 12 kontrolliert und zugelassen worden.

Gemäß **Art. 11 Abs. 2** darf niemand Tiere mit einem Tiertransportschiff über eine Entfernung von mehr als 10 Seemeilen von einem Hafen der EU transportieren, es sei denn, das Tiertransportschiff wurde gemäß Artikel 13 inspiziert und zugelassen.

Demnach müssen Transportmittel für lange Beförderungen gemäß **Art. 12** durch einen Antrag in TRACES über das Formular in Section 5, Annex V zugelassen sein, während ein Tiertransportschiff gemäß Art. 13 inspiziert und über einen Antrag in TRACES über das Formular in Section 6, Annex V zugelassen sein muss.

Gemäß Art. 11 Abs. 3 gelten die Absätze 1 und 2 für Container, die für die Beförderung von anderen Landtieren als Hausvögeln und Kaninchen auf der Straße, auf der Schiene oder auf Containerschiffen verwendet werden.

Gemäß Art. 12 Abs. 5 muss der Transportunternehmer der zuständigen Behörde jede Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung des Transportmittels, die sich auf das Wohlbefinden der transportierten Tiere auswirken könnte, innerhalb von 5 Tagen nach der Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung melden.

Gemäß **Art. 13 Abs. 5** meldet der Transportunternehmer der jeweils zuständigen Behörde jede Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung des Schiffes, die sich auf das Wohlergehen der transportierten Tiere auswirken könnte, innerhalb von fünf Tagen nach der Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung oder wenn die Anforderung gemäß Absatz 2 Buchstabe d nicht mehr erfüllt ist.

Aus Tierschutzsicht sollte der Passus „other than domestic birds and rabbits“ in Art. 11 Abs. 3 **gestrichen** werden, da nicht nachvollziehbar ist, warum diese Tierarten von der Bestimmung ausgenommen werden sollen.

Bezüglich **Art. 12 Abs. 5** sowie **Art. 13 Abs. 5** sollte noch angegeben werden, dass bis zur Rückmeldung der Behörde keine Tiere in diesem Transportmittel transportiert werden dürfen (zumindest wenn zu erwarten ist, dass ihr Wohlbefinden durch die Änderungen beeinträchtigt sein könnte).

Es wäre wünschenswert die Vorgaben in **Art. 12** um folgende Aspekte zu ergänzen:

- Ausstattung der Straßenfahrzeuge mit Temperaturfühlern und bestenfalls Luftfeuchtigkeitssensoren sowie
- einem Alarmsysteme, welches die Fahrer über die aktuelle Temperatur und Luftfeuchte im Fahrzeug (Ladebereich) informiert und Alarm bei Über- oder Unterschreitung von Grenzwerten gibt,
- Ausstattung der Straßenfahrzeuge mit einem Lüftungssystem,
- einem System zur Erfassung des Öffnens der Ladeklappe bzw. zur Erfassung des Abladens der Tiere (beispielsweise über die Achslast der Fahrzeuge),
- Festlegung von Mindesthöhen: min. 65 cm bei Ferkeln und min. 90 cm bei Schafen.
- Zusätzlich sollten auch Transportfahrzeuge, in denen Tiere auf kurzen Strecken transportiert werden, von der Behörde zugelassen werden müssen.
- Sinnvoll wäre, langfristig bestimmte Fahrzeuge / Fahrzeugtypen als Tiertransportfahrzeuge zuzulassen. Ähnlich wie das für Fütterungssysteme für nicht-abgesetzte Jungtiere der Fall sein soll (vgl. Art. 29 Nr. 5 und Nr. 6).

Art. 13 beinhaltet genauere Vorgaben zum Schifftransport, wie zum Beispiel, dass die **Schiffe in TRACES registriert/zugelassen** sein müssen und unter **weißer bzw. grauer Flagge fahren** sowie, dass bei der ersten Fahrt ein **amtlicher Tierarzt an Bord zu sein hat**, um die Fahrt zu begleiten und auf den Tierschutz zu achten. Die Zulassung wird **für 5 Jahre** erteilt. Ein Dokument mit den Angaben zum Umstellungsdatums (falls zutreffend), des Schiffsplans mit der Anordnung der Buchten, der Beleuchtung, der Wasserableitung, der Feuerlösch- und Belüftungssysteme muss nachgewiesen werden.

Diese strengeren Vorgaben sind aus Tierschutzsicht zu begrüßen. Jedoch sollte ergänzt werden, dass der Tierarzt gemeinsam mit technischen Experten und Experten für

Schifffahrt die Zulassung erteilt. Zusätzlich sollte gefordert sein, dass ein Tierarzt bei jeder Fahrt an Bord ist, beziehungsweise mehr als nur ein Tierarzt an Bord ist. In dem Dokument zum Schiffsplan und der Anordnung der Buchten sollten ebenfalls Angaben zur Lagerung des Futters/Wassers gemacht werden. Die Angaben in **Artikel 13** sollten ebenfalls für Ro-Ro-Schiffe gelten. In **Art. 13 (7)** fehlen die Ausführungen zur Kontrolle von Schiffen und der Bedingung der Anwesenheit eines Amtstierarztes bei der Zulassung.

Kapitel IV: Verpflichtungen vor der Abfahrt

Verantwortlich für die Durchführung einer Beförderung vom Versand- bis zum Bestimmungsort in der Union oder in einem Drittland gemäß den Vorgaben dieses Verordnungsentwurfs ist der Organisator. Er ist für die Planung bis zum Bestimmungsort verantwortlich. Dem Organisator wird die Hauptverantwortung für die ordnungsgemäße Planung und Durchführung des Transportvorhabens übertragen.

Gemäß Art. 15 ist für **alle langen und für kurzen Beförderungen in ein Drittland ein Fahrtenbuch über TRACES über die zu zuständige Behörde genehmigen lassen** (gemäß Anhang III, Nr. 1). Ein Fahrtenbuch ist nun auch verpflichtend für innergemeinschaftliche, kurze Transporte zu führen (Art. 16).

Gemäß Art. 15 ist neuerdings eine **Reservierungsbestätigung der Versorgungsstation** für die beförderten Tiere vorzulegen, wenn die Fahrt länger als 21 Stunden dauert. Fahrtenbücher werden max. 6 Jahre in TRACES gespeichert.

Auch diese Änderungen hinsichtlich der Buchungsbestätigung sind zu begrüßen, jedoch sollte die Speicherfrist für Fahrtenbücher auf mindestens **6 Jahre** festgeschrieben werden.

Gemäß Art. 17 sind Tierhalter am Versandort dafür verantwortlich, dass nur transportfähige Tiere verladen werden, wobei der Tierhalter neuerdings dazu verpflichtet ist, bei tragenden Tieren am Versandort im Fahrtenbuch das Datum der Besamung oder das mutmaßliche Datum der Belegung anzugeben. Zusätzlich muss das Verladen der Tiere unabhängig von der Art des Transports von einem Tierarzt überwacht werden.

Die Verantwortung des Tierhalters ist als positiv zu werten sowie auch die Pflicht das Datum der Besamung bei trächtigen Tieren im Fahrtenbuch zu dokumentieren. Hinsichtlich der Überwachung einer jeden Verladung unabhängig von der Art des Transportes (lange, kurze, grenzüberschreitende Transporte) durch einen Tierarzt stellt sich die Frage, ob dies ein Bestandstierarzt oder ein amtlicher Tierarzt beziehungsweise ein Amtstierarzt zu sein hat. Grundsätzlich ist die tierärztliche Überwachung jeder Verladung aus Tierschutzsicht zu begrüßen.

Kapitel V: Pflichten während der Beförderung und am Bestimmungsort

Neu in den vorliegenden Entwurf aufgenommen wurde die Verpflichtung für Transportunternehmen auf der Grundlage bestimmter **Tierschutzindikatoren** Informationen während der Beförderung zu sammeln, diese zu analysieren und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um den Schutz der transportierten Tiere (gehaltene Equiden, Rinder, Schweine, Schafe, Ziegen, Hirschartigen, Kaninchen und Hausvögel, einschließlich Geflügel) zu verbessern. Demnach müssen die Tiere mindestens **alle 4,5 Stunden** durch die Fahrer oder die Begleitpersonen hinsichtlich ihres Wohlergehens und ihrer Transportfähigkeit zu beurteilt werden (**Art. 19**).

Aus Tierschutzsicht ist die Erfassung von Tierschutzindikatoren entlang der Route als positiv zu werten. Jedoch ist hier zu bedenken, dass die Fahrer in der einstündigen Pause nicht zu einer Tierkontrolle angehalten werden können, da die Pause der Erholung dienen soll. Zusätzlich ist zu bezweifeln, dass eine eingehende Tierkontrolle in mehrstöckigen Straßentransportfahrzeugen überhaupt möglich ist. Darüber hinaus sollten die an die Transportunternehmen, Fahrer, Betreuer und an die Organisatoren gestellten Anforderungen für Straßen- oder Schienentransporte ebenfalls für alle Schiffstransporte (Ro-Ro-Schiffe eingeschlossen) gelten, da die Anforderungen in **Artikel 21** hier nicht ausreichend sind. Hinsichtlich **Art. 19 Abs. 1** sollte genauer erläutert werden, wie das Wohlbefinden der Tiere kontrolliert werden soll, z. B. durch direkte Inaugenscheinnahme aller Tiere.

Gemäß Art. 21 ist bei Schiffstransporten ein Tierschutzbeauftragter zu benennen, um die Tiere zu versorgen, mindestens zweimal täglich hinsichtlich ihres Wohlergehens und ihrer Transportfähigkeit zu kontrollieren und um nötigenfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Der **Tierschutzbeauftragte** ist ebenfalls dafür verantwortlich die zuständige Behörde beziehungsweise die abfertigende Behörde über schwerwiegende Ereignisse gemäß des Notfallplans in Kenntnis zu setzen sowie die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1099/2009 im Rahmen von Nottötungen während der Beförderung auf See sicherzustellen. Durch diese detaillierteren Vorgaben hinsichtlich des Seetransports werden Verantwortlichkeiten und Maßnahmen festgelegt, wodurch mit einem höheren Tierschutzniveau zu rechnen ist.

Hinsichtlich des **Artikels 21** sollte jedoch auch die **maximale Tierzahl pro Tierschutzbeauftragten** festgelegt werden, wobei die Tierschutzbeauftragten die Transporte begleiten, nicht beim Transportunternehmen angestellt sein dürfen, sondern unabhängig sein müssten. Ebenfalls sollten die Regeln des **Artikels 21 auch für Ro-Ro-Schiffe** gelten.

Art. 22 legt detailliertere Anforderungen an die **Betreiber von Sammelstellen** fest. Neben der geforderten Sachkunde des Personals sind Sammelstellenbetreiber gemäß **Anhang I Kapitel I und III Nummer 1** dazu verpflichtet die Mitarbeitenden bezüglich der Aufgaben, Pflichten und drohenden Sanktionen schulen zu lassen.

Die Schulungen des Personals auf Sammelstellen sind aus Tierschutzsicht zu begrüßen. Jedoch sollten die Tierhalter an den Sammel- und Kontrollstellen ebenfalls einen Sachkundenachweis erbringen müssen oder zuvor einen entsprechenden Kurs besuchen o. ä. (vgl. **Art. 10**). Zusätzlich sollte bezüglich **Art. 22** festgelegt werden, ob auch die Sammelstellen eine behördliche Genehmigung benötigen. Das wäre zu fordern und sollte herausgestellt werden.

Gemäß Art. 24 wird eine **Echtzeit-Ortung für Straßenfahrzeuge** eingerichtet und vom Versand- bis zum Bestimmungsort **verpflichtend**. Die übermittelten Ortungsdaten werden in einem, von der Kommission gemäß Absatz 7 eingerichteten Informationssystem, gespeichert und nach Beendigung des Transports über TRACES auch der zuständigen Behörde zugänglich gemacht.

Aus Tierschutzsicht ist die Echtzeitortung für Straßenfahrzeuge zu begrüßen, jedoch wird der Nutzen durch **Artikel 51 Nr. 3**: „Die in dem in Artikel 24 Absatz 3 genannten Informationssystem gespeicherten Daten sind der Kommission nur zum Zwecke des Abrufs der in Artikel 24 Absatz 5 genannten Informationen in TRACES zugänglich“ eingeschränkt. Demnach haben **zuständige Behörden keinen Zugriff auf die Echtzeitdaten**, sondern können die Daten erst nach Beendigung des Transportes einsehen.

Aus Tierschutzsicht wäre der Echtzeitzugriff auch für zuständige Behörden zu fordern. Darüber hinaus muss festgelegt werden, dass Transportfahrzeuge in jedem Falle Temperaturfühler und bestenfalls auch Luftfeuchtigkeitssensoren benötigen, um die Temperatur und Luftfeuchte im Fahrzeug messen zu können bzw. bestenfalls den THI zu berechnen, um dann Alarm zu geben, wenn Grenzwerte unter- oder überschritten werden. Dieser äußerst wichtige Aspekt fehlt bisher in der gesamten Verordnung inklusive der Anhänge. Es muss zudem definiert werden was unter „kurzen“ Intervallen zu verstehen ist bzw. in welchen Abständen die Positionierung der Fahrzeuge übermittelt wird. Eine kontinuierliche Übermittlung der Daten während der gesamten Fahrt, nicht nur intervallweise, wäre an dieser Stelle wünschenswert. Die Versorgungsstationen in Drittstaaten müssen unbedingt in dieses Monitoring einbezogen werden, wie es in **Art. 24 Abs. 2** gefordert wird „Das in Absatz 1 genannte Ortungssystem muss die Position von Straßenfahrzeugen in kurzen Abständen aufzeichnen und während der Fahrt vom Abfahrtsort bis zur Ankunft am Bestimmungsort betriebsbereit sein“. Erfreulich ist, dass gemäß **Art. 24 Abs. 1** alle Straßenfahrzeuge über dieses Positionsmeldesystem verfügen müssen, daher ist anzunehmen, dass auch kurze Transporte anhand der in **Art. 24** beschriebenen Art und Weise überwacht werden. Das muss in jedem Falle so in der finalen Verordnung erhalten bleiben. Zusätzlich jedoch sollte das Monitoring ebenfalls auf Schiffe ausgeweitet werden. Bezüglich **Art. 24 Abs. 5** sollte die Dauer der Speicherung spezifiziert werden, z. B. **min. 6 Jahre**, zusammen mit dem Fahrtenbuch.

Gemäß Art. 25 vermerken Fahrer oder Betreuer und der Halter am Bestimmungsort in TRACES das **Datum und die Uhrzeit der Ankunft der Tiere sowie ihren Zustand**. Hierbei

muss neuerdings das Entladen nach einem jeden Transport von einem Tierarzt überwacht werden! Die tierärztliche Überwachung ist aus Tierschutzsicht äußerst erfreulich und muss unbedingt im finalen Entwurf der Verordnung erhalten bleiben. Nach der derzeitigen Beschreibung gemäß **Artikel 25** muss hier jedes Abladen der Tiere am Bestimmungsort, auch nach kurzen Transporten, tierärztlich überwacht werden.

Gemäß Art. 26 sind Fahrer oder Betreuer und der Halter angehalten den Zustand der Tiere bei Ankunft am Bestimmungsort zu bewerten. Dazu müssen bei Ankunft folgende **Indikatoren** je Sendung erfasst und vom Tierhalter in Abschnitt 3 des Fahrtenbuchs in TRACES dokumentiert werden:

- Gesamtzahl der Tiere;
- Anzahl transporttoten, federtoten Tiere;
- Anzahl der verletzten Tiere sowie gesundheitliche und körperliche Probleme, die keine Verletzungen sind,
- Hitze- oder Kältestress,
- anhaltenden Durst und Hunger.

Die Erfassung und Dokumentation dieser Tierschutzindikatoren bei Ankunft der Tiere ist als sehr positiv zu bewerten, jedoch sollte dieser Artikel durch folgende Punkte ergänzt werden:

- Dokumentation sollte zusätzlich mit Video/Fotos erfolgen, auf denen die Ohrmarken einiger Tiere der Sendung gut lesbar abgebildet sind und ein Zeitstempel vorhanden ist
- Dokumentation der GPS-Koordinaten auf den Fotos/Videos

In Bezug auf Art. 25 Abs. 3 sollte der Tierarzt nicht nur das Abladen überwachen, sondern auch den Zustand der Tiere nach Entladung bescheinigen.

Kapitel VI: Bedingungen für den Transport von Landtieren

Gemäß Art. 26 beurteilen der Fahrer oder Betreuer und der Halter am Bestimmungsort den Zustand der Landtiere bei der Ankunft anhand der folgenden Indikatoren

- Gesamtzahl der Tiere;
- Anzahl der bei der Ankunft verendeten Tiere in jeder Sendung;
- Zahl der während des Transports verletzten Tiere je Sendung;
- bei den Tieren festgestellte gesundheitliche und physische Probleme außer Verletzungen, einschließlich gegebenenfalls Hitze- oder Kältestress, anhaltender Durst und Hunger in einer Sendung.

Gemäß Art. 27 und Art. 29 wird im vorliegenden Entwurf **die maximale Beförderungsdauer langer Transporte** für ausgewachsene Landtiere (ausgenommen Geflügel und Kaninchen) und für nicht abgesetzte Kälber, Lämmer, Zicklein, Ferkel und Fohlen auf **maximal zwei Abschnitte** beschränkt.

Bei langen Transporten ausgewachsener Landtiere, ausgenommen Geflügel und Kaninchen, darf jeder Abschnitt jeweils nicht länger als 21 Stunden dauern (**Art. 27**). In jedem Abschnitt sind Ruhezeiten von mindestens 1 Stunde nach höchstens 10 Stunden Transportzeit nach dem Schema „**10 + 1 + 10 Stunden**“ gefordert. Während der Ruhezeit verbleiben die Tiere auf dem Transportmittel. Nach 21 Stunden Transport ab Beginn der Beförderung muss, falls der Bestimmungsort nicht erreicht wurde, den Tieren eine mindestens **24-stündige Versorgungs- und Ruhepause** in einer Kontrollstelle gewährt werden. Erst danach darf der Transport fortgesetzt werden. Nach maximal 21-Stunden Fahrt im zweiten Beförderungsabschnitts muss die Sendung den Bestimmungsort erreicht haben (**Art. 27**).

Im Rahmen der Forderungen gemäß Art. **26 Abs. 1 lit. (d)** sollte der Passus „when relevant“ **gestrichen werden**, da unklar ist, was genau damit gemeint ist.

Aus Tierschutzsicht äußerst erfreulich ist, dass gemäß **Artikel 27 und Artikel 29** hier erstmalig eine **maximale Beförderungszeit** für lange Beförderungen festgelegt wird. Diese neue Regelung stellt zwar eine Verbesserung dar, jedoch ist die Transportdauer von **21 Stunden mit nur einer Stunde Pause zur Versorgung der Tiere** nach neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen (EFSA, 2022) immer noch zu lang. Begründen lässt sich dies dadurch, dass die Tiere innerhalb der einen Stunde, die ihnen zum Trinken und Fressen gewährt wird, kaum Futter und Wasser aufnehmen. Laut des EFSA-Gutachtens für Rinder (2022) setzten Stress und Leiden für die Tiere auf Grund der Mangelversorgung bereits **nach 9 Stunden** ein. Daher sollte an dieser Stelle nachgebessert werden und eine **maximale Transportzeit von maximal 9 Stunden**, wie sie auch für Schlachttiere gilt, gefordert werden. Zusätzlich sollten hier tierarztspezifische Regelungen ausgeführt werden. Zusätzlich ist zu bestimmen, dass **mindestens 2 Fahrer** einen langen Transport zu begleiten haben. Weiter sollten Transporte auf Ro-Ro-Fähren immer mit in die maximalen Transportzeiten einbezogen werden, um diese Transporte ebenfalls nach der maximalen Beförderungsdauer enden lassen zu können. **Schiffstransporte über mehrere Tage oder Wochen sollten verboten werden**. Hinsichtlich **Art. 27 Abs. 1 lit. (c)** sollte zusätzlich zu der Maximalzeit, nach welcher eine Ruhepause einzuhalten ist, sollte auch eine Minimalzeit eingefügt werden (z. B. **5 Stunden** o. ä.), damit gewährleistet ist, dass die Pause nicht z. B. bereits nach einer Stunde erfolgt und die Tiere danach 20 Stunden am Stück ohne Pause fahren.

Gemäß Art. 28 dürfen **Landtiere, ausgenommen Geflügel und Kaninchen, die zu einem Schlachthof transportiert werden, maximal 9 Stunden (kurz) befördert werden**. Die Dauer der Schlachttiertransporte von Geflügel und Kaninchen darf, inklusive der Ver- und Entladung, maximal 12 Stunden betragen. Hierbei sind jedoch für Eintagsküken und Zuchtkaninchen Beförderungen von maximal 24 Stunden und für ausgediente

Legehennen inkl. Ver- und Entladung nur Beförderungen von maximal 10 Stunden erlaubt.

Hinsichtlich des Schlachttiertransports ist ebenfalls eine **deutliche Verbesserung** erkennbar, jedoch sollte ergänzt werden, dass diese Regelungen auch für Geflügel und auf Schiffen greifen sollten. **Offen bleibt, wer die maximale Transportdauer von 9 Stunden kontrollieren wird.** Es stellt sich die Frage, ob dies standardmäßig oder nur durch Stichproben erfolgt. Dies sollte genauer beschrieben werden. Für ausgediente **Milchkühe** sollten kürzere Zeiten von **maximal 4 Stunden** gelten. Hinsichtlich **Art. 28 Abs. 2** stellt sich die Frage, wie soll sichergestellt werden soll, dass die Ausnahme, Schlachttiere auch länger als 9 Stunden lang zu transportieren, wenn kein Schlachthof in dieser Distanz ist, nicht die Regel wird. Ergreift die EU oder ergreifen die Mitgliedstaaten Möglichkeiten, um der Konzentrierung auf immer weniger Schlachthöfe entgegenzuwirken?

Gemäß Art. 29 darf die **Fahrzeit für den Straßentransport von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Ziegenlämmern, Ferkeln und Fohlen 8 Stunden nicht überschreiten.** Sofern die eingesetzten Transportmittel mit einem von der Kommission zugelassenen Fütterungssystemen ausgestattet sind, dürfen diese **Tiere höchstens 9 Stunden** lang befördert werden. Danach ist eine Ruhepause von mindestens einer Stunde einzuhalten, bei der die Tiere auf dem Fahrzeug verbleiben, bevor die Fahrt für maximal weitere 9 Stunden fortgesetzt werden darf.

Anteile der Beförderung, die auf See stattfinden, werden nicht als Teil der Beförderungszeit eingerechnet.

In Abständen von 9 Stunden sind nicht abgesetzte Kälber, Lämmer, Zicklein, Ferkel und Fohlen ad libitum mit Wasser und mit **Milch oder Milchaustauscher** zu versorgen.

Bedingung für die lange Beförderung von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Ziegenlämmern, Ferkeln und Fohlen ist ein positiv entschiedener Antrag auf Zulassung des Herstellers eines Fütterungssystems bei der Kommission, der nachweist, dass auf das Anwärmen der Tränke und die entsprechende Hygiene, sowie Versorgung aller Tiere sichergestellt werden kann.

Aus Tierschutzsicht ist die Begrenzung der maximalen Beförderungsdauer auf 2 Abschnitte mit je 10 Stunden und einer 24-stündigen Pause in einer Versorgungsstation **äußerst positiv zu bewerten** und stellt eine Verbesserung zur derzeitigen rechtlichen Grundlage dar. **Jedoch sollten alle Ausnahmen gestrichen werden**, da Möglichkeit der Fütterung nicht abgesetzter Jungtiere auf dem Transportmittel aus tierschutzfachlicher Sicht mehr als kritisch zu sehen und praktisch nicht umsetzbar ist. Eine einstündige Versorgungspause ermöglicht in der Regel keine ausreichende Erwärmung der Tränke auf die notwendige Temperatur zum gesundheitsunbedenklichen Vertränken. Des Weiteren muss **bezweifelt werden, dass zwei Betreuer in der Lage sind, jedes der ca.**

200 Kälber mit der entsprechenden Menge an Milch oder Milchaustauscher zu versorgen.

Anzumerken ist hierbei, dass die Pause mindestens einem der Fahrer die Möglichkeit bieten muss, sich von der Fahrt auszuruhen. Darüber hinaus kann in der einstündigen Pause die zwingend erforderliche Reinigung des Schlauch- und vor allem des Nuckelsystems nach der Tränkung nicht erfolgen, um schwerwiegende Erkrankungen durch Kontamination des Systems zu vermeiden. Daher ist es **nicht möglich ALLE** Jungtiere den Bedürfnissen entsprechend auf dem LKW ausreichend mit Milch unter hygienischen Bedingungen zu versorgen. Die Jungtiere benötigen nach der Milchaufnahme eine Ruhepause von mindestens 3 Stunden zur Verdauung (EFSA). Weiterhin sind die Tränkeintervalle von 9 Stunden zu lang und können zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Kälber beziehungsweise der Jungtiere führen. Zusätzlich muss eindeutig festgelegt werden, dass nach den 19 Stunden der Bestimmungsort erreicht sein muss. Die Transportzeiten auf dem Schiff oder einer Ro-Ro-Fähre müssen **dringlichst in die Transportzeit mit einbezogen werden**.

Es ist hinreichend bekannt und belegbar, dass derzeit insbesondere Rinder zunächst aus Deutschland in einen anderen Mitgliedstaat transportiert werden, wonach sie dann erneut nach einer ca. dreitägigen Unterbringungszeit in ein Drittland bzw. in einen sogenannten „Tierschutz-Hochrisikostaat“ exportiert werden. Daher stellt sich aus Tierschutzsicht die Frage, inwieweit die EU plant, dieser Praxis durch geeignete rechtliche Vorgaben und amtliche Kontrollmechanismen entgegenzuwirken. Beispielsweise könnte durch eine automatisierte Erfassung der Ohrmarken von Rindern in TRACES ein erneuter Transport derselben Ohrmarke(n) innerhalb einer festgeschriebenen Zeitspanne über Algorithmen erkannt werden und folglich der geplante Transport gesperrt werden.

Generell sollte ein Transport nicht abgesetzter Tiere (Wdk. < 12 Wochen, Ferkel 30 Tage) untersagt werden.

Artikel 30 liefert eine eindeutige **Definition der Transportzeit zum und vom Hafen**. Die Anrechnung der Fahrtzeit wird von dem Zeitpunkt, zu dem das letzte Tier auf das Schiff verladen wird, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das erste Tier im Ankunftshafen entladen wird, ausgesetzt.

Diese Vorgabe ist aus tierschutzfachlicher Sicht und der Erfahrung der letzten Jahrzehnte **nicht akzeptabel**. Auch die Schiffpassagezeit ist rechtlichen Regelungen unterworfen und kann nicht ausgesetzt werden. Die in **Artikel 30** ausformulierte Definition der Transportzeit zu einem oder von einem Hafen weg ist als positiv zu bewerten, dennoch muss an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Zeit, die die Tiere auf dem Schiff verbringen, **in die Beförderungszeit eingerechnet werden muss**.

Gemäß Artikel 31 werden Beförderungszeiten und Bedingungen an Extremtemperaturen geknüpft. Diese Vorgaben betreffen Landtiere, wobei Geflügel und

Kaninchen an dieser Stelle von den Regelungen ausgenommen werden. Der Organisator berücksichtigt bei der Einreichung des Fahrtenbuchs in TRACES und die zuständige Behörde bei der Genehmigung des Fahrtenbuchs die Temperaturvorhersage am Versandort, am Bestimmungsort und gegebenenfalls am Ort der Kontrollstelle zu dem Zeitpunkt, zu dem sich die Tiere voraussichtlich an diesen Orten befinden werden. Bei Sendungen, die in Drittländer befördert werden, berücksichtigt der Organisator auch die Temperaturvorhersage am Ausgangsort oder an der Grenzkontrollstelle des Drittlandes.

Es wird die Vorgabe gemacht bei **Temperaturen unter 0 °C die Straßenfahrzeuge abzudecken** und die Luftzirkulation im Ladebereich zu kontrollieren. Nähere Informationen zu dieser Forderung werden nicht gemacht.

Bei Temperaturvorhersagen von unter -5 °C, dürfen Tieren unter in Buchstabe a) genannten Maßnahmen maximal 9 Stunden transportiert werden.

Bei Temperaturvorhersagen zwischen 25 °C und 30 °C, darf die Fahrtzeit in der Zeit zwischen 10.00 und 21.00 Uhr 9 Stunden nicht überschreiten.

Bei Temperaturvorhersagen über 30 °C sind nur Fahrten erlaubt, die vollständig zwischen 21.00 und 10.00 Uhr stattfinden.

Bei Temperaturvorhersage von über 30 °C zwischen 21.00 und 10.00 Uhr muss das Platzangebot für die Tiere um 20 % erhöht werden.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es schon bei der Transportplanung als nicht ausreichend erachtet werden kann, wenn Temperaturvorhersagen nur für den Versand- und Bestimmungsort sowie gegebenenfalls für Orte der Versorgungsstationen und Grenzkontrollstellen in dem Antrag vorgelegt werden müssen. Stattdessen müssen **Temperaturvorhersagen für die gesamte Strecke** geliefert werden, sodass nachweisbar kein Transport durchgeführt wird, der gegen die Anforderungen dieses Artikels widerspricht. Darüber hinaus gibt es aus Tierschutzsicht zahlreiche Kritikpunkte an den hier vorgeschlagenen Werten und Regelungen:

- Die Temperaturangaben beziehen sich nicht auf das Innere des LKW und sind zu weit gefasst, wobei verschiedene Tierarten/ Nutzungsrichtungen/ Altersklassen nicht berücksichtigt werden.
- Bisher waren unter Extremtemperaturen nur achtstündige Transporte erlaubt nun sind es 9 Stunden, was eine Verschlechterung darstellt.
- Bezüglich der Temperaturwerte sollte entsprechend der Ausführungen der EFSA nachgebessert werden, genauer bedeutet dies, zu fordern, dass im Inneren des LKW max. 25 °C bei Rindern und Equiden, für Sauen maximal 20 °C, für Mastschweine maximal 22 °C, für Läufer maximal 25 °C und für Schafe maximal 25 °C während der gesamten Beförderungsdauer inklusive der einstündigen Versorgungspause gemessen werden dürfen. Dazu bräuchten die Transportfahrzeuge jedoch entsprechende

Messinstrumente im Inneren an verschiedenen Positionen, was ausdrücklich zu fordern ist.

- Falls auf der Messung der Außentemperatur beharrt werden sollte, könnte sich hier beispielsweise an dem Vorgehen Deutschlands orientiert werden, wo bei Außentemperaturen von über 30 °C ein Transport maximal viereinhalb Stunden dauern darf.
- Die Vergrößerung des Platzangebots um 20 % bei Temperaturen über 30 °C stellt keine Verbesserung hinsichtlich des Tierschutzes dar, da einerseits ein höheres Platzangebot das Stürzen von Tieren provozieren kann, während andererseits 30 °C für alle hier angesprochenen Tierarten/-kategorien nachweislich zu Hitzestress führt.
- Hinsichtlich **Art. 31 Abs. 2 lit. (d)** besteht die Möglichkeit, bei hohen Temperaturen noch in der Nacht fahren zu dürfen, was als nicht zielführend angesehen wird. Behörden müssen nach wie vor die Möglichkeit haben, Transporte aufgrund hoher (oder auch sehr niedriger) Temperaturen zu untersagen.
- **Art. 31 Abs. 2 lit. (e)** führt die Bestimmungen des **Art. 31 Abs. 2 lit. (d)** ad absurdum. Wenn die Temperaturen selbst nachts über 30 °C betragen, sollten Tiere nicht oder zumindest nicht in nicht-klimatisierten Fahrzeugen transportiert werden dürfen.
- Die Forderung in **Art. 31 Abs. 3** nach einem Mikroklima beim Hunde- und Katzentransport zwischen 20 und 25 °C und einer Luftfeuchtigkeit zwischen 30 und 70 % ist sehr sinnvoll und sollte auch für die anderen Tierarten gelten, jeweils angepasst an deren thermoneutrale Zone. Alternativ könnte eingeführt werden, dass ein Transport bei Temperaturen über 20 °C nur in zwangsbelüfteten / klimatisierten Transportfahrzeugen stattfinden darf.
- Zusätzlich fehlt eine **Untergrenze für niedrige Temperaturen**, da die Tiere neben dem Kältestress, den sie empfinden, bei sehr kalten Temperaturen durch eingefrorene Tränken nicht mehr mit Wasser versorgt werden können, auch wenn dies mitgeführt wird. Diesbezüglich, insbesondere wenn keine Untergrenzen für Temperaturen festgelegt werden, ist darauf hinzuweisen, dass der Zusatz von Frostschutzmitteln ins Tränkwasser untersagt ist. Die hier gemachten Vorgaben stellen einen Rückschritt gegenüber der derzeitigen Regelung dar, welche richtigerweise alle langen Transporte außerhalb von 5 °C und 30 °C (± 5 °C) im Inneren des Straßenfahrzeugs untersagt.
- Hinsichtlich **Art. 31 Abs. 2 lit. (a) und (b)** sollten keine Transporte unter 0°C, schon gar nicht unter -5°C abgefertigt werden dürfen. Hilfsweise sollten Transporte dann nur für Fahrzeuge mit beheizter Tränke gewährt werden.
- Zusätzlich sollte die Luftfeuchtigkeit mitberücksichtigt werden, da diese einen entscheidenden Einfluss auf die Entstehung von Kälte- und Hitzestress bei Tieren hat. So sollte sich die Verordnung den wissenschaftlichen Erkenntnissen über Thermoregulation bei Tieren, wie in der Begründung dargelegt, annehmen.
- Weiterhin sollten Temperaturgrenzen auch für Schienentransporte, auf Schiffen und Ro-Ro-Fähren sowie insbesondere ebenfalls für Geflügel gelten.

Insgesamt wird es durch diesen Artikel ermöglicht, Beförderungen bei > 30 °C durchzuführen. Dies stellt einen Rückschritt im Tierschutzrecht dar, welcher so nicht hinnehmbar und nicht rechtmäßig ist.

Hunde und Katzen sind in einem Abteil mit einer Umgebungstemperatur zwischen 20 und 25 °C und einer Luftfeuchtigkeit zwischen 30 und 70 % zu transportieren.

Da bei Hunden und Katzen die Luftfeuchtigkeit mitberücksichtigt wird, ist es umso unverständlicher warum dies bei Nutztieren nicht ebenfalls der Fall ist.

Kapitel VII: Verkehr in und aus Drittländern

Gemäß Artikel 32 wird gefordert, dass bei Fahrten, die eine Beförderung mit einem Tiertransportschiff einschließen, sich der Organisator vergewissert, dass **die zuständige Behörde des Bestimmungsdrittlandes die Bescheinigung gemäß Anhang IV ausgefüllt**, unterzeichnet und abgestempelt hat und sie der zuständigen Behörde des Abgangsortes übermittelt hat. Wird diese Bescheinigung nicht vorgelegt, so genehmigt die zuständige Behörde das Fahrtenbuch nicht.

Gemäß Artikel 33 wird gefordert, dass der Organisator eine Zertifizierungsstelle dazu veranlasst, die erste Fahrt zu einem vom Organisator bestimmten Bestimmungsort in einem Drittland zu bewerten. Der Anforderungskatalog für die Zertifizierungsstelle ist **Art. 33 Abs. 2** zu entnehmen. Die Zertifizierungsstellen führen innerhalb der **fünffährigen Gültigkeitsdauer des Zertifikats** mindestens **zwei unangekündigte Bewertungen** der vom Organisator durchgeführten Fahrten durch, um die Einhaltung der in Absatz 2 genannten Bedingungen zu überprüfen.

Gemäß Art. 34 dürfen 24-stündige Versorgungspausen nur an Kontrollstellen stattfinden, welche die Anforderungen erfüllen, die denen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 zumindest gleichwertig sind, und die in der in Absatz 3 genannten Liste aufgeführt sind. Kontrollstellen in Drittländern werden nur dann in das in Absatz 3 genannte Verzeichnis aufgenommen, wenn ihnen von einer Zertifizierungsstelle bescheinigt wird, dass sie über die Mittel verfügen, um Anforderungen zu erfüllen, die den in der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 festgelegten Anforderungen gleichwertig sind. Das Zertifikat hat eine **Gültigkeit von 5 Jahren**.

Kapitel VII versucht den Export in Drittländer so zu regeln, dass Tierschutzverstöße möglichst verhindert werden. So sollen Kontrollen beispielsweise häufiger stattfinden und die erste Fahrt eines Organisators zu einem bestimmten Bestimmungsort muss zunächst durch eine Zertifizierungsstelle evaluiert werden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei nachfolgenden Fahrten sich die Umstände ändern und es dadurch zu Verstößen gegen die geltenden Rechtsnormen kommt. Daher ist die **gemäß Art. 33 Abs. 3** beschriebene Gültigkeitsdauer **von 5 Jahren für dieses Zertifikat nicht sinnvoll**. Es bescheinigt lediglich, dass beim ersten Transport alles eingehalten wurde. Das stellt nicht automatisch sicher, dass das auch bei allen weiteren Transporten der Fall

ist. Unklar bleibt auch, welche Fahrt als die jeweils „erste“ angesehen wird; dies sollte spezifiziert werden. Die Einrichtung eines „Certification body“ ist sinnvoll. Jedoch sollte spezifiziert werden, wer in diesem sitzen kann oder soll (Behördenvertreter, Tierärzte, Transporteure,...?). Aus Tierschutzsicht als sehr positiv können die 2 unangekündigten Kontrollen innerhalb von 5 Jahren beurteilt werden. Jedoch sollte genauer festgelegt werden, dass es sich bei der Prüfung durch die Zertifizierungsstelle bei der ersten Fahrt eines Organisators zu einem bestimmten Bestimmungsort um sogenannte „Vor-Ort-Kontrollen“ handelt und nicht nur um die Prüfung von Unterlagen. Darüber hinaus sind aus Tierschutzsicht 2 Kontrollen innerhalb von 5 Jahren zu wenig. Es sollte mindestens eine Kontrolle pro Jahr durchgeführt werden. Die Zertifizierungsstellen müssen unabhängig und von der EU zugelassen sein. Die Zertifizierungsstellen dürfen in keinem Fall im Auftrag des Transportunternehmens oder Organisators arbeiten. Werden Tiere in einem Drittland nicht akzeptiert, muss es möglich sein, sie auf schnellstem Wege zurück in die EU zu bringen. Schlussendlich muss aus Tierschutzsicht darauf bestanden werden, dass lange Transporte in Drittländer aufgrund der großen Belastung, besonders wenn ein Teil auf dem Schiff zurückgelegt wird, abzulehnen sind.

Kap. VIII: Pflichten der zuständigen Behörden

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über die Schulungen und Befähigungsnachweise. Ein **Befähigungsnachweis** ist jetzt automatisch **auf fünf Jahre befristet** und wird in TRACES hinterlegt.

Weiterhin werden in diesem Kapitel Grenzausgangskontrollstellen aus der EU festgelegt und in TRACES geregelt.

In den **Art. 37 und 38** wird festgelegt, dass die zuständige Behörde verantwortlich für die Verfügbarkeit von tierart- bzw. kategoriespezifischen Schulungen für Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragte, die an Tiertransporten beteiligt sind, ist. Dazu hat die zuständige Behörde Verzeichnisse beziehungsweise Listen über die zugelassenen Ausbildungskurse für Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragte, die für den Schutz von Tieren während des Transports verantwortlich sind, zu führen und zugänglich zu machen. Darüber hinaus ist die zuständige Behörde verantwortlich für die Organisation einer unabhängigen Abschlussprüfung zur Überprüfung der Kenntnisse der Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragten, deren Inhalt für die betreffenden Tierkategorien relevant ist und der jeweiligen Transportart entspricht. Die zuständige Behörde ist ebenfalls für die Prüfung und Ausstellung des Befähigungsnachweises verantwortlich.

Gemäß **Art. 38 Abs. 1** erteilt die zuständige Behörde einen Befähigungsnachweis in TRACES, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Der Antragsteller hat die in Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe c) genannte Abschlussprüfung erfolgreich bestanden;

- der Antragsteller hat eine schriftliche Erklärung vorgelegt, wonach er in den drei Jahren vor der Beantragung dieses Zertifikats keinen schweren Verstoß gemäß Artikel 44 begangen hat.

Gemäß **Art. 38 Abs. 2** erteilt die zuständige Behörde den Befähigungsnachweis nicht, wenn eine andere zuständige Behörde dem Antragsteller den Umgang mit Tieren untersagt hat.

Aus Tierschutzsicht als positiv zu beurteilen ist, dass hier klar festgelegt wird, wer für die Organisation der Schulungen und die Ausstellung der Zertifikate verantwortlich ist. Jedoch fehlt hier die Schulungspflicht für Organisatoren, Transportunternehmen, Mitarbeitende in Versorgungsstationen, Kontroll- und Sammelstellen (vgl. auch Kommentare zu **Art. 10 und Art. 20**). Zusätzlich sollte Bezug nehmend auf **Art. 37 Abs. 2** noch der stressfreie Umgang mit den Tieren, insbesondere beim Treiben / Be- und Entladen, unter Berücksichtigung der Tierart eingefügt werden.

Bezugnehmend auf **Art. 38 Abs. 2** sollten die Behörden ebenfalls in TRACES eintragen, wenn eine Person das Zertifikat nicht bekommen hat.

In **Art. 40** werden verpflichtende Kontrollen von Transportschiffen festgelegt, die von der zuständigen Behörde vor dem Be- und auch vor dem Entladen der Tiere durchzuführen sind. Zusätzlich muss sichergestellt sein, dass das Risikoprofil des Tiertransportschiffs gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als Standardrisiko oder geringes Risiko eingestuft wird.

Die verpflichtenden Kontrollen vor Abfahrt des Transportschiffes sind als positiv zu werten, jedoch sollten diese Anforderungen genauso für Ro-Ro-Fähren gelten. Generell sollte es aus Tierschutzsicht keine internationalen Transporte auf Schiffen geben, weder auf Ro-Ro-Fähren noch auf anderen Schiffen.

Kapitel IX: Sanktionen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung.

Gemäß **Art. 43 Abs. 5** stellen die Mitgliedstaaten im Falle eines schwerwiegenden Verstoßes sicher, dass der schwerwiegende Verstoß mit einer verwaltungsrechtlichen Geldstrafe geahndet wird, deren Mindesthöhe dem Wert der Sendung entspricht. Im Falle eines wiederholten Verstoßes innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der schwerwiegende Verstoß mit verwaltungsrechtlichen Geldstrafen geahndet wird.

Bezugnehmend auf Art. 43 Abs. 5 ist es nicht nachvollziehbar, warum hier nur Geld- und keine Freiheitsstrafen genannt werden.

Grundsätzlich ist dieses Kapitel ausführlicher als vorher gestaltet. Es sollte jedoch bei **Artikel 44** nachgebessert werden. Art. 44 sollte keine Toleranzen aufführen, wie dies unter den Buchstaben c, d, e für Deckenhöhe, Platzangebot und Transportzeit der Fall ist, da ansonsten die entsprechenden Vorgaben in der Ernsthaftigkeit untergraben werden.

Es sollte noch eingefügt werden,

- wenn die erforderlichen Fütterungsmengen und -zeiten nicht eingehalten wurden;
- wenn Tiere bei unzulässigen Temperaturen transportiert wurden und
- wenn kein Tierschutzbeauftragter auf dem Schiff anwesend war.

Hinsichtlich **Art. 45 Abs. 1 lit. (b)** sollte noch die Unterbringung oder der Weitertransport bzw. die Tötung (wenn aus Tierschutzsicht erforderlich) der Tiere **auf Kosten des Organisators / Transporteurs** eingefügt werden.

Kapitel X: Verfahrensrechtliche Bestimmungen

Gemäß **Art. 46** hat die Kommission **alle 5 Jahre** einen Tierschutzbericht zu veröffentlichen, basierend u. a. auf den in TRACES hinterlegten und dokumentierten Aufzeichnungen.

Diese Bestrebungen sind **als sehr positiv zu bewerten** jedoch wäre es wünschenswert, wenn dieser Bericht jährlich öffentlich zugänglich veröffentlicht werden würde.

Kapitel XI: Sonstige Bestimmungen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über **strengere nationale Maßnahmen**, die Einrichtung einer digitalen App zur Erleichterung der Durchführung und Durchsetzung der Verordnung sowie eine Ausnahmeregelung in Bezug auf bestehende nationale Bestimmungen für Gebiete in äußerster Randlage.

Gemäß **Art. 53** entwickelt die Kommission eine mobile Anwendung, mit der Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit Tiertransporten erledigt werden können und stellt sie den Unternehmen und zuständigen Behörden zur Verfügung. Die Anwendung muss mindestens die folgenden, mit TRACES verknüpften Funktionalitäten aufweisen:

- Erstellung und Aktualisierung von Abschnitten eines Fahrtenbuchs durch registrierte TRACES-Nutzer;
- Einreichung eines Fahrtenbuchs zur Genehmigung;
- Berechnung des erforderlichen Platzbedarfs;
- Werkzeuge zur Überprüfung der Transportfähigkeit;

- Werkzeuge zur Überprüfung der Wettervorhersage.

Gemäß **Art. 55** sollen Mitgliedstaaten abweichend von dieser Verordnung weiterhin die geltenden einzelstaatlichen Vorschriften für den Transport von Tieren innerhalb ihrer Regionen in äußerster Randlage anwenden, die aus diesen Regionen stammen oder in diese Regionen eintreffen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis. Gemäß **Art. 59** werden verschiedene Übergangsfristen festgelegt:

- **Artikel 13 Absatz 2** Buchstabe d, Artikel 44 Absatz 5, Anhang I Kapitel I Nummer 10, Anhang I Kapitel II Nummer 2.5 und Anhang I Kapitel V Nummer 3.3 gelten ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung drei Jahre lang.
- **Artikel 24 Absätze 1 bis 4, Artikel 51, die Artikel 27 bis 30, Anhang I Kapitel I Nummer 1 Buchstabe h und Anhang I Kapitel VII** gelten ab dem fünften Jahr nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung.

Hinsichtlich der in **Artikel 53** genannten mobilen Anwendung für die amtliche Kontrolle bleibt abzuwarten, inwieweit diese Werkzeuge die Arbeit der Behörden erleichtern, jedoch ist dieser Vorschlag zu begrüßen. Nachgebessert werden sollte bei **Artikel 55**, der aus Tierschutzsicht gestrichen werden sollte. Die Verordnung sollte unabhängig von abgelegenen Regionen überall in vollem Umfang gelten.

Hinsichtlich der Ausführungen in **Artikel 59** werden die Regelungen beispielsweise für Fähren und Schiffe, die unter weißer oder grauer Flagge fahren, die Definition schwerer Verstöße und den Transport von Katzen und Hunden betreffend erst mit einer Übergangsfrist von 3 Jahren in Kraft treten.

Mit einer Übergangsfrist von 5 Jahren werden die Bestimmungen zum Positionssystem, der Beförderungsdauer, der Transportfähigkeit nicht abgesetzter Tiere und dem Platzangebot wirksam.

Aus Tierschutzsicht ist eine Übergangszeit von 3 Jahren für die Ahndung von schweren Verstößen gegen die in dieser Verordnung aufgestellten Rechtsnormen zu lang. Ebenso ist die Übergangsfrist von 5 Jahren hinsichtlich aller genannten Punkte als zu lang einzuschätzen.

Kapitel XII - Übergangs- und Schlussbestimmungen

Mit diesem Kapitel wird die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates über Kontrollstellen dahingehend geändert, dass diese für die betreffenden Tierarten und -kategorien angemessen ausgestattet sein müssen und den Organisatoren ein Buchungssystem zur Verfügung stehen muss.

Anhänge

Anhang I – Technische Vorschriften

Kap. I - Transportfähigkeit

Die Liste der Gründe, die definiert, wann Tiere nicht mehr transportfähig sind, wurde um folgende Aspekte erweitert:

- Kachexie und Dehydratation als Gründe für eine Transportunfähigkeit;
- trächtige weibliche Tiere, bei denen 80 % oder mehr der erwarteten Trächtigkeitsdauer bereits verstrichen ist;
- Kälber < 5 Wochen und < 50 kg (Ausnahme < als 100 km);
- Lämmer und Zicklein weniger als 3 Wochen alt (Ausnahme < als 100 km);
- Hunde und Katzen < 12 Wochen und Kaninchen < 48 Stunden.

Wie bisher, ist im Zweifel, ob ein Tier „leicht verletzt oder krank“ ist, ein Tierarzt zu konsultieren.

Folgende Tiere gelten nicht als transportfähig, es sei denn, sie werden von ihrem Muttertier begleitet:

- Equiden, wenn sie jünger als 4 Monate sind;
- Ferkel, wenn ihr Körpergewicht weniger als 10 kg beträgt.

Dieser Entwurf ist **als Verbesserung** zu sehen und umfasst strengere Regeln als zuvor. Insbesondere ist zu begrüßen, dass nun Kälber erst ab einem Alter von über 5 Wochen und über 50 Kilogramm Lebendgewicht transportiert werden dürfen. Da, wie eingangs erläutert, aber ein gravierender **Formulierungsfehler in Anhang I Kapitel I Nr. 1 lit. (h)** zu finden ist, muss der Text hier folgendermaßen lauten:

„(h) they are calves of less than 5 weeks of age or weigh less than 50 kg, piglets, lambs or kids of less than 3 weeks, unless they are transported less than 100 km;“

Da die im vorliegenden Entwurf verwendete Formulierung durch das „und“ zwischen der Wochen- und der Gewichtsangabe zu Missverständnissen führt, muss an dieser Stelle das „und“ bzw. das „and“ durch ein „oder“ bzw. „or“ ersetzt werden, um zu verdeutlichen, dass Kälber, die jünger als 5 Wochen alt sind oder aber Kälber, die weniger als 50 Kilogramm wiegen, nicht transportfähig sind, um den Ausführungen in der Erläuterung des vorliegenden Entwurfs zu entsprechen. Dies weicht deutlich von der bisherigen Gesetzgebung ab, die einen Transport von Kälbern ab einem Alter von 10 Tagen erlaubt, wobei auf langen Transporten das minimale Alter bei 14 Tagen liegt. Dennoch sollten nicht abgesetzte Tiere als generell nicht transportfähig gelten, da die

Versorgung dieser Tiere nach derzeitigem Kenntnisstand nicht praktikabel erscheint. Auch wenn hier strengere Regelungen hinsichtlich der Fütterungssysteme auf den Straßentransportfahrzeugen erlassen werden, ist zu befürchten, dass diese durch Verkeimung zu Krankheiten mit Durchfall bei den Kälbern führen. Zusätzlich kann durch die niedrige Deckenhöhe innerhalb der Transportfahrzeuge nicht sichergestellt werden, dass alle Kälber während der einstündigen Versorgungspause adäquat mit der Milchtränke beziehungsweise dem Milchaustauscher versorgt werden. Den Fahrern kann in der Versorgungspause die Versorgung aller Kälber nicht aufgelastet werden und ist praktisch nicht möglich, es sei denn, die Kälber würden in einstöckigen Transportfahrzeugen befördert werden. Für Kaninchen sollte ein Transport erst ab einem Alter von mindestens 3 Wochen gestattet sein.

Bezugnehmend auf **Anhang I Kapitel I Nr. 1 lit. (i)** sollten Hunde und Katzen erst mit frühestens 15 Wochen transportiert werden dürfen. Da sie frühestens im Alter von 12 Wochen gegen Tollwut geimpft werden, steht der Impfschutz erst, wenn die Tiere 15 Wochen alt sind (21 Tage nach Impfung). Aus tierseuchenrechtlichen Gründen ist ein Transport ohnehin erst ab dem Alter von 15 Wochen sinnvoll, dann sollten die tierschutzrechtlichen Anforderungen nicht dahinter zurückbleiben. Es widerspricht in der derzeitigen Form auch **Anh. I Kap. I Nr. 10**.

Hinsichtlich **Anh. I Kap. I Nr. 2 lit. (a)** wird nicht ersichtlich, warum Fohlen anders behandelt werden als Jungtiere anderer Tierarten. Dieser Passus sollte für alle Transporte gelten, nicht nur für lange. Fohlen dürften sonst ab dem Abheilen des Nabels auf kurzen Strecken transportiert werden, auch ohne Muttertier.

Zusätzlich sollte bezüglich **Anh. I Kap. I Nr. 7** ergänzt werden, dass verletzte oder kranke Tiere, die von ihren Artgenossen separiert werden, weiterhin Sicht-, Geruchs-, Hörkontakt zu diesen haben sollten.

Kap. II – Transportmittel

Dieses Kapitel bleibt weitestgehend unverändert, jedoch finden sich an einigen Stellen Aspekte die nachgebessert und mit aufgenommen werden sollten.

Beispielsweise sollten für Ro-Ro-Fähren die gleichen Vorschriften gelten, wie für Transportschiffe inkl. der Pflicht einer weißen oder grauen Flagge, wobei der internationale Tiertransport auf Schiffen und Ro-Ro-Fähren aus Tierschutzsicht generell abzulehnen ist. Zudem sollte ergänzt werden, dass für Kälber ab sofort nur noch maximal zweistöckige Transportfahrzeuge eingesetzt werden können. Dies wird in der Erläuterung zum vorliegenden Entwurf auf der Seite 11 wie folgt begründet: „Aufgrund des höheren Alters der Kälber müssen die derzeitigen dreistöckigen LKWs in zweistöckige LKWs umgewandelt werden, was für die Transporteure mit begrenzten Kosten verbunden ist.“ Jedoch bleibt die Versorgung durch den Zugang auf die Ladefläche auch bei nur zweistöckiger Verladung für einen durchschnittlichen Erwachsenen (1,70 m) nicht praktikabel, sodass hier aus technischen Gründen eine

einstöckige Verladung zu fordern wäre. Da derzeit immer mehr geschlossene Transportfahrzeuge, insbesondere für Schweine, auf den Markt drängen, muss **unter Nr. 1.1. f)** beschrieben werden, wie eine Tierkontrolle und Versorgung beziehungsweise nötigenfalls die Tötung eines Tieres in diesen Fahrzeugen zu gestaltet ist. Bezüglich der geschlossenen Fahrzeuge sollte die Pflicht zu einer Videoüberwachung der Tiere auf der Ladefläche ergänzt werden. Das **Nr. 2.4.** benannte und geforderte Equipment zur Nottötung muss bei jeder Beförderung unabhängig des Transportmittels und der Beförderungsdauer vorhanden sein. Hinsichtlich **Nr. 3.1.** sollte der "Master" ebenfalls sachkundig sein (vgl. Art. 10 und 37). Weiterhin, wie unter **Nr. 3.1 a.)** aufgeführt, muss hier nachträglich festgelegt werden, für welche Dauer die zweite Energiequelle funktionieren muss. Bezüglich **Nr. 3.3 b)** sollte mehr Platz für die Tierkontrolle zwischen den LKW gefordert sein, da bei nur 1 Meter seitlichem Platz keine Person das obere Deck erreichen kann, um die Tiere zu kontrollieren. Da in den Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf darauf verwiesen wird, dass insbesondere offene Normen im vorliegenden Entwurf durch konkrete Vorgaben ersetzt werden, sollte innerhalb dieses Artikels nicht nur, wie unter Nummer **1.1 Buchstabe e)** auf eine ausreichende Luftqualität und Luftmenge für die beförderte Tierart verwiesen werden, sondern spezifische Werte hinsichtlich der Luftaustauschrate gefordert werden.

Darüber hinaus sollte bezüglich **Anh. I Kap. II Nr. 1.1 lit. (i)** ergänzt werden, dass **Licht** nicht nur für die Inaugenscheinnahme, sondern generell auch für die Tiere selbst während des Transports vorhanden und an die Bedürfnisse der jeweiligen Tierart (z.B. **flackerfrei für Geflügel**) angepasst sein muss.

Geeignetes Einstreumaterial, wie es gemäß **Anh. I Kap. II Nr. 1.5** für Jungtiere gefordert wird, sollte auch entsprechend den Witterungsverhältnissen für adulte Tiere gefordert werden.

Kap. III – Transportpraxis

Kapitel III ist weitgehend unverändert geblieben, jedoch fallen einige Aspekte ins Auge die zu einer Verschlechterung oder Verbesserung der bisherigen Vorschriften geführt haben:

Nr. 1.1 Es ist zu berücksichtigen, dass sich bestimmte Tierkategorien, wie z. B. Wildtiere, vor der geplanten Beförderung an das Transportmittel bzw. die Art des Transports gewöhnen müssen.

Diese Bestimmung sollte nicht nur für Wildtiere gelten. Besser wäre es, diesen Absatz für alle Tiere zu formulieren und dann nochmal gesondert darauf einzugehen, dass dies bei Wildtieren eine besondere Herausforderung ist o. ä.

Nr. 2.5 Während des Be- und Entladens ist für eine angemessene Beleuchtung zu sorgen, damit die Tiere nicht ausweichen und die Betreuer mögliche Tierschutzprobleme wie

Lahmheit, Verletzungen, ausrutschende oder fallende Tiere oder defekte Ausrüstungsteile erkennen können.

Hier sollte noch ergänzt werden, dass die Beleuchtung an die spezifischen physiologischen Anforderungen der jeweiligen Tierart angepasst werden muss.

Nr. 3.1. „Es ist verboten: (d) die Tiere an den Beinen (ausgenommen Geflügel und Kaninchen), am Kopf, an den Ohren, an den Hörnern, am Schwanz oder am Fell anzuheben oder zu ziehen;“

Hinsichtlich des Handlings von Geflügel und Kaninchen muss nachgebessert werden. Das Tragen von Geflügel und Kaninchen an den Beinen muss verboten werden. Dies stellt einen tierschutzrechtlichen Rückschritt in der Gesetzgebung dar und ist nach geltendem Recht nicht zulässig. Zudem hat das EFSA-Gutachten aus 2022 das Greifen an den Beinen und das Tragen über Kopf als **Hauptstressbelastung für das Geflügel** bei allen transportassoziierten Vorgängen identifiziert.

Gemäß Nr. 3.2. Die Verwendung von Geräten, die Elektroschocks verabreichen, ist verboten, wenn die Tiere in Gruppen bewegt werden. Sie ist nur zulässig

- bei Rindern oder Schweinen mit einem Lebendgewicht von mehr als 80 kg und
- wenn sich ein Tier ohne erkennbaren Grund weigert, sich zu bewegen.

Die Schocks dürfen nicht mehr als zweimal angewendet werden, dürfen nicht länger als eine Sekunde dauern und dürfen nur auf die Muskeln der Hinterhand angewendet werden.

Hinsichtlich Nummer **3.2.** Ist eine Verbesserung festzustellen, da ein Elektrotreiber nun nur noch bei Tieren eingesetzt werden darf, die nicht in einer Gruppe laufen. Hierbei sollte jedoch der Einsatz eines Elektrotreibers bei einzeln laufenden, ausgewachsenen beziehungsweise adulten Rindern und Schweinen erlaubt werden. Zusätzlich erwähnt werden muss, dass die Tiere dabei Freiraum zur Vorwärtsbewegung haben müssen.

Gemäß **Nr. 3.6.** Beim Be- und Entladen von Vögeln sind Vorkehrungen zu treffen, um die Dauer der Handhabung von Vögeln in Rückenlage zu verkürzen.

Gemäß **Nr. 3.7.** Vögel und Kaninchen sind an zwei Beinen zu fangen, anzuheben und zu tragen, wobei Brustschlitten in den Käfigen oder das Bein des Fängers als Stütze für die Brust des Vogels zu verwenden sind. Es dürfen höchstens 3 Vögel pro Hand getragen werden.

Diese Ausformulierungen sind als positiv zu beurteilen, wenn Tiere an den Beinen gegriffen werden. Jedoch ist das Greifen der Tiere an den Beinen aus Tierschutzsicht zwingend zu verbieten.

Gemäß **Nr. 4.1. lit. d)**: Getrennt gehandhabt und transportiert werden müssen geschlechtsreife männliche und weibliche Tiere

Die unter **Nr. 4.1. Buchstabe d)** gemachten Angaben sind beispielsweise für Mastschweine nicht umsetzbar, daher muss der Satz: „Points 4.1 (a), (b), (c) and (e) shall not apply where the animals have been raised in compatible groups, are accustomed to each other, where separation will cause distress or where females are accompanied by dependent young.“ um Nr. d) **ergänzt werden**.

Gemäß **Nr. 6**. Bezüglich der Anforderungen zur Rückenfreiheit der Tiere während der Beförderung orientiert sich der Entwurf an der Formel des EFSA-Gutachtens. Somit gilt nun für alle Rinder, inklusive nicht abgesetzter Kälber: **$H = W \times 1.17 + 20$ (H=minimale vertikale Höhe, W=Widerristhöhe des größten Tieres)**. Für Geflügel muss die Höhe des Behälters so bemessen sein, dass der Kamm oder der Kopf nicht die Decke berührt, wenn die Vögel mit Kopf und Hals in natürlicher Haltung sitzen oder wenn sie die Position wechseln. Bei Schlachtkaninchen muss die Höhe des Behälters so bemessen sein, dass die Kaninchen mit aufgestellten Ohren sitzen können.

Dass beim vorliegenden Entwurf die Ausführungen der EFSA berücksichtigt wurden, ist als **positiv zu bewerten**, dennoch sollten ebenfalls Angaben zur Deckenhöhe bei Schweinen und Ziegen erfolgen und dadurch ergänzt werden, dass die Tiere sich frei bewegen und ihre natürlichen Bewegungsabläufe ausführen können. Bei langen Transporten sollten die Deckenhöhen höher sein, um den Tieren mehr Komfort und ein bessere Luftzirkulation zu bieten. Bezüglich der Vorschriften zur Deckenhöhe bei **Geflügel sollten die konkreten Werte des EFSA-Gutachtens mit aufgeführt werden: min. 25 cm LH, 40 cm Puten (-13 kg), 45 cm Puten (- 19 kg)**.

Kap. IV – Zusätzliche Bestimmungen für Tiertransportschiffe und Containerschiffe

Dieses Kapitel ist weitgehend unverändert, wobei jedoch neuerdings Schiffe mit einer Vorrichtung zum Töten der transportieren Tiere im Notfall ausgestattet sein müssen. Darüber hinaus ist eine schriftliche, in der Sprache des Begleitpersonals verfasste (technische) Bedienungsanleitung mitzuführen. Einstreu, Futter und Wasser müssen für sieben Tage, statt bisher nur für drei Tage, zusätzlich zur geplanten Fahrtzeit mitgeführt werden. Als tägliche Mindestwasserration ist eine Frischwassermenge von 10 % des Lebendgewichtes aller Tiere mitzuführen.

Ergänzend zu diesen Angaben sollten Ro-Ro-Fähren hinsichtlich der Ventilation, des Licht, und Alarmsystems Berücksichtigung finden.

Kap. V – Zeitabstände für das Füttern und Tränken sowie Beförderungsdauer und Ruhezeiten

Gemäß **Nr. 1.1.** müssen die Betreuer oder Fahrer den Pferden Futter und Wasser ad libitum zur Verfügung stellen oder zumindest in regelmäßigen Abständen von nicht mehr

als 4,5 Stunden für einen Zeitraum von 30 Minuten während des Stillstands des Fahrzeugs. Das gleiche Tränk- und Fütterungsregime ist während des Seetransports beizubehalten.

Gemäß **Nr. 1.2.** müssen die Begleitpersonen oder Fahrer Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen während der Beförderung oder während der Ruhezeiten laut **Artikel 27** ad libitum mit Wasser versorgen. Während der Ruhezeiten ist den Tieren Futter anzubieten, wenn das Fahrzeug stillsteht und beim Entladen der Tiere. Das gleiche Tränk- und Fütterungssystem wird während des Seetransports beibehalten.

Gemäß Nr. 2. müssen Geflügel (Hühner, Legehennen, Truthühner usw. [vgl. Erwägungsgrund (6)]) und Kaninchen mit Futter und Wasser in adäquater Menge versorgt werden. Sie dürfen maximal inklusive Ver- und Entladezeiten 12 Stunden befördert werden. Eintagsküken dürfen über 24 Stunden befördert werden, wenn dies innerhalb der ersten 48 Stunden nach dem Schlupf stattfindet. Für Zuchtkaninchen gilt eine Beförderungsdauer von 24 Stunden, wenn für die Tiere permanenter Zugang zu Futter und Wasser besteht.

Die Beförderungsdauer für Legehennen am Ende ihrer Legeperiode wird vorliegenden Entwurf auf 10 Stunden (inkl. Ver- und Entladezeit) begrenzt.

Gemäß Nr. 2. ist der Wärmekomfort wie folgt zu gewährleisten:

- Liegt die vorhergesagte Temperatur am Versand- und am Bestimmungsort zu dem Zeitpunkt, zu dem sich die Tiere voraussichtlich an diesen Orten befinden, unter 10 °C, so dürfen Kaninchen und andere Hausvögel als Legehennen nur in Fahrzeugen mit „Windchill-Schutz“ transportiert werden.
- Legehennen dürfen nicht transportiert werden, wenn im Fahrzeuginneren eine Temperatur von mindestens 15 °C nicht gewährleistet werden kann.

Dieses stellt einen konkreteren Schutz der ausgezehrten und oftmals wenig befiederten Legehennen dar.

Gemäß **Nr. 3** müssen adulte Hunde und Katzen während der Beförderung in Abständen von maximal 24 Stunden gefüttert werden. Hunde- und Katzenwelpen bis zum Alter von 6 Monaten sind in Abständen von maximal 8 Stunden zu füttern. Wasser muss für alle ad libitum oder in Abständen von maximal 4 Stunden zur Verfügung stehen. Schriftliche Anweisungen über das Fütterungs- und Tränke Regime müssen mitgeführt werden.

Diese Ausführungen zu Ruhepausen und zur Versorgung der Tiere während der Beförderung sind als positiv zu bewerten. Trotz dessen sind die angegebenen Abstände noch zu lang, was durch einen Blick in die EFSA-Gutachten deutlich wird. Bekannt ist, dass Wiederkäuer und Schweine in der einstündigen Pause während einer Beförderung kaum trinken und fressen. Um insbesondere Wiederkäuer den Bedürfnissen entsprechend versorgen zu können, muss die Ruhepause das Hinlegen der Tiere

ermöglichen, damit den Wiederkäuern das Wiederkauen ermöglicht werden kann. Zusätzlich ist anzumerken, dass eine **Transportzeit** von 24 Stunden **für Zuchtkaninchen** als zu lang anzusehen ist. Hier muss entsprechend des EFSA-Gutachtens nachgebessert werden und eine Transportdauer von **maximal 12 Stunden** in den Kisten festgeschrieben werden. Besser wären maximal 4 Stunden. Hinsichtlich der Transportdauer für Geflügel sollten ebenfalls entsprechend des EFSA-Gutachtens die Beförderungsdauer auf maximal 6 Stunden (die Zeit in den Kisten) und somit die Transportzeit auf maximal 4 Stunden begrenzt werden.

Zusätzlich muss angemerkt werden, dass es nicht ausreicht, die Wettervorhersagen für den Versand- und Bestimmungsort abzurufen, sondern es müssen die Temperaturen beziehungsweise Wettervorhersagen für die gesamte Route bekannt gemacht werden, um Transporte in extremen Wetterbedingungen ausschließen zu können. Darüber hinaus ist es wichtig, die Temperatur im Inneren des Transportfahrzeugs zu messen. Hierzu sollte auch die Luftfeuchte im Inneren des Fahrzeugs gemessen werden, da diese einen entscheidenden Einfluss auf die Entstehung von Hitze- und Kältestress hat. Diesbezüglich fehlen hier Angaben zu zulässigen Höchsttemperaturen, bzw. Temperatur und Luftfeuchtigkeit Index oder Enthalpie.

Gemäß der EFSA gilt für Geflügel: „Wenn der ECI-Index unter 48,0 kJ/kg bleibt, wird das Geflügel mit 90-100 %iger Sicherheit keinen Hitzestress während des Transports erleiden (Komfortzone). Übersteigt der ECI diesen Schwellenwert, besteht ein zunehmendes Risiko von Hitzestress (Warnbereich). Bei einem ECI von über 57,6 kJ/kg werden die Mechanismen der Vögel zur Bewältigung des Hitzestresses weniger wirksam, und die Vögel geraten in Hitzestress (kritische Zone).“ Es sollte daher nicht bei Temperaturen von mehr als 25 °C und 70 % Luftfeuchtigkeit transportiert werden sowie nicht bei weniger als 5 °C im Inneren des Fahrzeugs. Weiter muss die Ladedichte an die Temperaturen angepasst werden. In den Kisten, die außen platziert sind, ist es immer kälter als in Kisten im Inneren des Fahrzeugs. Laut der EFSA reicht die thermoneutrale Zone bei Kaninchen bis 27,8 °C, sodass bei höheren Temperaturen kein Transport erfolgen darf. Die Anzahl der transporttoten Tiere beziehungsweise der sogenannten „Federtoten“ muss dokumentiert und der Behörde beziehungsweise in TRACES bekannt gemacht werden. Um den thermischen Anforderungen nachkommen zu können, sollten in den Containern an verschiedenen Stellen Luftfeuchte- und Temperaturfühler installiert sein.

Weiterhin sollten bei kürzeren Fahrten ebenfalls geeignete Tränken und Wasser ad libitum den Tieren zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der Vorschriften zur Versorgung von Geflügel sollten nähere Quantifizierungen vorgenommen werden.

Die Angaben zur maximalen Transportdauer von Geflügel von 12 bzw. 10 Stunden sind zu begrüßen. Jedoch sind diese aus Tierschutzsicht immer noch zu lang. Es muss sichergestellt werden, dass die neue Regelung nicht dazu führt, dass Geflügel unter noch

größerem Zeitdruck gefangen und verladen wird als bereits jetzt. Die Angaben zu den Be- und Entladezeiten müssen plausibel sein und daraufhin geprüft werden.

Bei der Beförderung von brachycephalen Rassen oder Rassetypen sowie von Hunden und Katzen mit starkem Unterfell und Tieren ganz ohne Fell, müssen die Temperaturen entsprechend angepasst werden.

Kap. VI – Zusätzliche Bedingungen für lange Beförderungen von Hausequiden, Hausrindern, Hausschafen, Hausziegen und Hausschweinen

Gemäß **Nr. 3.1.** muss das Transportmittel eine ausreichende Menge geeigneter Futtermittel mitführen, damit die Tiere keine Anzeichen von Hunger oder Ermüdung zeigen. Die Futtermittel müssen vor Witterungseinflüssen und Verunreinigungen wie Staub, Kraftstoff, Abgasen sowie tierischem Urin und Mist geschützt sein.

Gemäß **Nr. 6.1.** müssen Lüftungsanlagen in Straßentransportmitteln so ausgelegt, gebaut und instandgehalten werden, dass sie zu jedem Zeitpunkt der Fahrt, unabhängig davon, ob das Transportmittel steht oder fährt, mindestens 6 Stunden lang in Betrieb sein können.

Gemäß **Nr. 6.2.** muss das Belüftungssystem eine gleichmäßige Verteilung im gesamten Fahrzeug gewährleisten können.

Hier wurde unter Nr. 3.1 die Forderung aufgenommen, dass Tiere keine Anzeichen von Hunger oder Ermüdung zeigen dürfen. Ohne konkrete Indikatoren, die Hinweise bezüglich des Hungers und der Ermüdung liefern, was erfahrungsgemäß sehr schwer sein wird, sowie ohne konkrete Sanktionen erscheint diese Vorgabe hier eher wirkungslos. Darüber hinaus werden keine Handlungsanweisungen für den Fall gemacht, dass diese Situation, die sehr wahrscheinlich ist, eintritt.

Bezüglich der Anforderungen an die Lüftung wurde der Verordnungstextes im vorliegenden Entwurf deutlich verkürzt. **Positiv** daran ist, dass Lüftungssysteme, unabhängig ob das Fahrzeug steht oder fährt, nun mindestens sechs Stunden lang funktionieren müssen. Dabei ist eine weitere offene Norm hinzugekommen, was aus Tierschutzsicht und hinsichtlich der amtlichen Tierschutzkontrolle vermutlich zu Problemen führen wird. Gefordert wird nun, ohne konkrete Angaben zur Luftwechselrate, dass das Belüftungssystem eine gleichmäßige Verteilung der Luft im gesamten Fahrzeug gewährleisten muss. Zukünftig wird nur noch die Außentemperatur am Versand- und Bestimmungsort herangezogen, um Transporte hinsichtlich des thermischen Stresses, der bei der Fahrt entstehen kann, besser zu planen. Dabei werden die Temperaturen im Inneren des Fahrzeugs, die zuvor für lange Transporte klar geregelt waren, außer Acht gelassen. Fraglich ist an dieser Stelle, inwieweit sich Außentemperaturen, die nur durch Wettervorhersagen am Bestimmungsort und Versandort abgefragt werden müssen, eignen, um Tiere vor thermischen Stress während des Transports zu schützen und die Einhaltung der Vorgaben zu kontrollieren. Dazu

müssen die erhobenen Tierschutzindikatoren klar definiert und die erhebenden Personen für diese Indikatoren fachkundig geschult werden. Zusätzlich muss die Dokumentation der erhobenen Indikatoren verifizierbar gemacht werden.

Kap. VII – Raumangebot

In dem vorliegenden Entwurf werden für Schweine Pferde Rinder Schafe Ziegen und Geflügel sowie für Kaninchen detaillierte Raumangebotsforderungen festgelegt, die sich an einer allometrischen Formel gemäß der EFSA-Gutachten orientieren: $A = k \times W^{(2/3)}$.

Diese Herangehensweise stellt eine konkrete und kontrollierbare **Verbesserung** des Verordnungstextes dar. Nachgebessert werden sollte für Geflügel über 5 Kilogramm, in dem die Angaben entsprechend des EFSA-Gutachtens übernommen werden. Ebenso sollte für geschorene Schafe der folgende Wert übernommen werden: k Wert 0,044 (bei 40 kg 0,53 m²) (SCAHAW Studie). Die Fläche, die für Kaninchen bei langen Transporten und hohen Temperaturen veranschlagt wird, ist aus Tierschutzsicht als zu niedrig einzuschätzen. Ebenfalls könnten hinsichtlich der Abtrennung von Tiergruppen, die Angaben aus der TierSchTrV Anl. 2 übernommen werden.

Anhang II

Hier wurden Vorgaben zur tierschutzgerechteren Beförderung von im Wasser lebenden Tieren in diesem Entwurf aufgenommen.

Anhang III

Ein Fahrtenbuch ist gemäß der vorliegenden Fassung auch für kurze Beförderungen in ein Drittland erforderlich.

Fahrtenbuch für lange Beförderungen:

Abschnitt 1 - Planung

Das Fahrtenbuch wurde umfassend ergänzt (2.1 - 2.4). Für alle Transportarten (Straße, See, Schiene, Luft) sind die verantwortlichen Personen mit Telefonnummer, E-Mail-Adresse usw. anzugeben. Zusätzlich zur Tierart sind für bestimmte Tierkategorien Informationen wie Gewicht, Alter, Trächtigkeitsstatus usw. anzugeben (3.9). Sammelstellen, Kontrollstellen, Grenzkontrollstelle (GKS) sind mit Anschrift und voraussichtlicher Aufenthaltsdauer sowie bei im Wasser lebenden Tieren mit Wasserwechsel anzugeben (3.14). Die abfertigende Behörde unterzeichnet auf Seite 1 des Fahrtenbuchs (5.1).

Generell sind Dokumente wie das Fahrtenbuch sowie die Genehmigungen fest im TRACES-System integriert. Das Mitführen von Fahrtenbüchern in Papierform erübrigt sich damit. Transporteure aus anderen Mitgliedstaaten sind bereits papierlos unterwegs.

Für eine Kontrolltätigkeit im laufenden Verkehr muss hier zeitnah eine Aufrüstung auf digitaler Ebene erfolgen.

Abschnitt 2 - Versandort

Neben Namen und Anschrift des Tierhalters werden auch Telefonnummer, E-Mail-Adresse und verantwortliche Person erfasst. Bei der Anzahl der zu transportierenden Tiere, wird neben der Tierart auch nach verschiedenen Tierkategorien (nicht abgesetzte Kälber, tragende Tiere, Trächtigkeitsstadium) unterschieden. Unter Punkt 4. erklärt und bestätigt der Fahrer mit seiner Unterschrift, dass er bei der Verladung anwesend war, dass die Tiere transportfähig sind und dass der Umgang mit den Tieren den Vorgaben der VO entspricht. Diese Erklärung ermöglicht eine vereinfachte Sanktionierung bei Verstößen gegen die gesetzlichen Bestimmungen. Der Druck auf den Fahrer wird dadurch massiv erhöht.

Abschnitt 3 – Bestimmungsort

Indikatoren wie Hitze- oder Kältestress, Hunger oder Durst der Tiere werden zum ersten Mal bei der Ankunft abgefragt. Damit rückt der tatsächliche Zustand, in dem die Tiere am Bestimmungsort ankommen, stärker in den Fokus. Dies ist aussagekräftiger als die Erfassung der Anzahl verletzter, kranker oder während des Transports verendeter Tiere. Außerdem muss der Fahrer erneut eine Erklärung unterzeichnen, in der er seine Anwesenheit während des Entladens und die Richtigkeit der Angaben in Abschnitt 3 (7.) bestätigt.

Abschnitt 4 – Erklärung des Transportunternehmers

Keine Änderung

Abschnitt 5 – Mitteilung von Unregelmäßigkeiten

In diesem Dokument wird eine detaillierte Abfrage zu insgesamt elf Gründen für die Transportunfähigkeit sowie zum Transportmittel und zur Transportpraxis durchgeführt. Der ursprüngliche Abschnitt 5 wurde - wenn überhaupt - eher rudimentär ausgefüllt. Um den Problemen während des Transports auf den Grund zu gehen, bietet die aktuelle Version mehr Möglichkeiten.

2. Fahrtenbuch für kurze Beförderungen:

Das Fahrtenbuch für kurze Beförderungen entspricht dem Fahrtenbuch für lange Beförderungen bis auf wenige Änderungen. Auflistung der GKS, Transferzeiten sowie Abzeichnung, Kontrolle durch die zuständige Behörde sind nicht erforderlich. Wenn die Planung nicht durch die Behörde geprüft wird, stellt sich die Frage der Validierung und Sinnhaftigkeit. Es ergeben sich nur geringfügige Änderungen bei den Zulassungsdokumenten und dem Formular für den Befähigungsnachweis.

Fazit zum Entwurf der neuen EU-Transportverordnung

Bedauerlicherweise enthält der Verordnungsentwurf keinen Hinweis auf die Möglichkeit des Re-Imports von Tieren, die entweder per Schiff oder per Straßenfahrzeug in ein Drittland exportiert werden sollen und bisher keinen Kontakt zum Land oder zu anderen Tieren des Drittlandes hatten (Zurückweisung von Rindern auf dem Seeweg oder per LKW durch die Türkei). Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass in dem Maße, in dem die tierseuchenrechtlichen Bestimmungen eine Rückführung in die EU in Ausnahmefällen zulassen würden, die Tötung von z. T. großen Zahlen von Tieren vermieden werden könnte. Es wäre wünschenswert, hier eine entsprechende Klausel in den Verordnungsentwurf aufzunehmen. Eine verpflichtende Dokumentenprüfung und Einreisegenehmigung der Tiersendung durch die zuständigen Behörden des Drittlandes vor der Ausfuhr der Tiere aus dem Gebiet der Europäischen Union (Entfernung zwischen Kapitaan Andreewo, BG und Kapikule, TR < als 1 km) wäre sinnvoll und wünschenswert, um mögliche Szenarien sicher zu vermeiden.

Nicht mehr berücksichtigt wurde auch die konkrete Anforderung an die Belüftungskapazität eines Straßentransportmittels. Zwar müssen die Belüftungssysteme jetzt - unabhängig davon, ob das Fahrzeug steht oder fährt - mindestens sechs Stunden lang funktionieren und eine gleichmäßige Luftverteilung im gesamten Fahrzeug gewährleisten, aber die Belüftungseffizienz muss nicht zwingend überprüft werden bzw. die Kapazität muss nicht zwingend nachgewiesen werden.

Darüber hinaus werden im vorliegenden Entwurf drei deutliche Rückschritte gegenüber der derzeitigen EU-Transportverordnung deutlich. Einerseits wird die grundsätzliche Beförderungsdauer von 8 Stunden für einen kurzen Transport auf nun 9 Stunden heraufgesetzt. Zum anderen wird das Fangen von Geflügel an den Beinen gefordert, was strengstens abzulehnen wäre. Drittens sind nun auch lange Transporte bei über 30 °C möglich, wenn bestimmte Vorgaben eingehalten werden. Rückschritte im Tierschutzrecht lassen sich nicht mit geltendem Recht vereinbaren.

Laut den „Objectives“ auf S. 2, erster Absatz soll das Schlachten von Tieren vor Ort gestärkt werden, was sehr begrüßenswert ist. Jedoch stellt sich die Frage welche Maßnahmen die EU konkret plant bzw. umsetzen möchte, um diese lokale Schlachtung zu stärken und der fortlaufenden Konzentrierung auf wenige große Schlachthöfe entgegenzuwirken. Diese Aspekte werden in dem vorliegenden Entwurf bisher leider nicht berücksichtigt.

Die TVT e. V. positioniert sich jedoch deutlich gegen Langstreckentransporte, insbesondere in Drittstaaten. Daher fordert die TVT e. V. ein generelles Verbot von Transporten von Tieren über 9 Stunden und somit zumindest eine Untersagung von Transporten in „problematische“ Drittländer (wie bspw. Libyen, Ägypten, Marokko). Die dort häufig beobachteten massiv tierschutzwidrigen Umstände sind nicht akzeptabel und

werden auch von der Gesellschaft nicht (mehr) akzeptiert. Dem sollte die EU in der neuen Tierschutztransportverordnung Rechnung tragen. Zudem ist auch der Transport von Zuchttieren aus wissenschaftlicher Sicht nicht mehr notwendig. Es ist sehr viel nachhaltiger, Sperma / Eizellen oder Embryonen zu transportieren als lebende Tiere. Die EU sollte also auch hier mutiger sein und Exporte von Zuchttieren nur noch für eine bestimmte Zeit genehmigen, in welcher sich die Länder eigene funktionierende Zuchtherden aufbauen können. Dies entspräche auch den auf S. 2, zweiter Absatz des Entwurfes genannten „Objectives“. Diese sind im vorliegenden Entwurf nicht adressiert.

Generell ist das Ziel der Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport in diesem Verordnungsentwurf erkennbar und erscheint zum Teil umsetzbar. Allerdings sollten die Abschwächungen, die sich in vielen Aspekten des vorliegenden Entwurfs wiederfinden, zurückgenommen werden. Weitere Ergänzungen, die in dem vorliegenden Text aufgeführt werden, sollten Berücksichtigung finden, um einem noch höheren Anspruch an den Schutz der Tiere während des Transports mit einer neuen EU-Verordnung gerecht zu werden.

Belm, den 14. Januar 2024



Dr. Andreas Franzky,
Vorsitzender der TVT

Dr.