



Europäisches Parlament

Verfahren : [2012/2031\(INI\)](#)
[Werdegang im Plenum](#)
Entwicklungsstadium in Bezug auf das Dokument : [A7-0331/2012](#)

Eingereichte Texte :

[A7-0331/2012](#)

Aussprachen :

[PV 11/12/2012 - 15](#)
[CRE 11/12/2012 - 15](#)

Abstimmungen :

[PV 12/12/2012 - 7.17](#)

Angenommene Texte :

[P7_TA\(2012\)0499](#)

BERICHT

248k 146k

16. Oktober 2012

[PE 480.640v02-00](#) [A7-0331/2012](#)
**über den Schutz von Tieren beim Transport
(2012/2031(INI))**

Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung

Berichterstatter: Janusz Wojciechowski

ÄND. 001-001



- ▶ [ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS](#)
- ▶ [BEGRÜNDUNG](#)
- ▶ [STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT](#)
- ▶ [STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR](#)
- ▶ [ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS](#)

▶ ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zum Schutz von Tieren beim Transport

(2012/2031(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 10. November 2011 über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport ([COM\(2011\)0700](#)),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss vom 15. Februar 2012 über die Strategie der Europäischen Union für den Schutz und das Wohlergehen von Tieren 2012-2015 ([COM\(2012\)0006](#)),
- gestützt auf Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, demzufolge die Union und ihre Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung tragen,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Oktober 2006 zum Aktionsplan der Gemeinschaft für den Schutz und das Wohlbefinden von Tieren 2006-2010⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 22. Mai 2008 zu einer neuen Tiergesundheitsstrategie für die Europäische Union (2007-2013)⁽²⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Mai 2010 zur Bewertung und Beurteilung des Aktionsplans für Tierschutz 2006-2010⁽³⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. November 1996 zur Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 30. März 2004 zum Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97, in der eine Beförderungsdauer von höchstens 9 Stunden oder 500 km für den Transport von Tieren zu Schlachtzwecken vorgeschlagen

wurde⁽⁵⁾,

- in Kenntnis der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97⁽⁶⁾,
 - unter Hinweis auf seine Schriftliche Erklärung Nr. 54/2009 vom 25. Februar 2010 zum Transport von Schlachtpferden in der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf seine Schriftliche Erklärung Nr. 49/2011 vom 30. November 2011 zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachtieren in der Europäischen Union,
 - in Kenntnis des wissenschaftlichen Gutachtens der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) vom Januar 2011 über den Schutz von Tieren beim Transport⁽⁷⁾,
 - unter Hinweis auf die von mehr als einer Million EU-Bürgern unterzeichnete Petition 8hours.eu, in der die Festsetzung einer Beförderungsdauer von höchstens acht Stunden für Schlachttiere gefordert wird,
 - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0331/2012),
- A. in der Erwägung, dass Tierschutz im 21. Jahrhundert ein Ausdruck von Menschlichkeit und eine Herausforderung für die europäische Zivilisation und Kultur ist; in der Erwägung, dass jede Maßnahme zum Schutz und zum Wohlergehen von Tieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie auf dem in Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegten Grundsatz beruhen sollte, dass Tiere fühlende Wesen sind, deren spezifischen Bedürfnissen Rechnung zu tragen ist;
- B. in der Erwägung, dass Tiertransporte aus wirtschaftlichen und logistischen Faktoren resultieren, gleichzeitig aber auch zusätzliche gesellschaftliche und umweltbezogene Kosten verursachen können (erhöhter Kraftfahrverkehr, zusätzliche CO₂-Emissionen);
- C. in der Erwägung, dass Tiertransporte sowohl in ihrer innergemeinschaftlichen als auch in ihrer außergemeinschaftlichen Dimension behandelt und Tiere aus Drittstaaten eingehend kontrolliert und überwacht werden müssen, um sowohl eine ausgewogenere Wettbewerbssituation für europäische Erzeuger als auch einen Anreiz für eine Verbesserung der Standards bei Tiertransporten in Drittländern zu gewährleisten;
- D. in der Erwägung, dass die Tierschutzbestimmungen der EU weder zu Verzerrungen beim freien Warenhandel noch zu einem überproportionalen Anstieg der wirtschaftlichen Kosten führen dürfen, und ferner unter Hinweis auf die besonderen geografischen Nachteile der Regionen in Randlage und in äußerster Randlage;
- E. in der Erwägung, dass der Transport von Fleisch und anderen tierischen Erzeugnissen technisch einfacher und ethisch vertretbarer ist als die Beförderung lebender Tiere zu reinen Schlachtzwecken;
- F. in der Erwägung, dass Tiertransporte auf langen Transportwegen bei unhygienischen und ungünstigen Bedingungen das Risiko der Übertragung und Verbreitung von Krankheiten erhöhen können;
- G. in der Erwägung, dass die Einhaltung der Grundsätze zum Wohlbefinden der Tiere Auswirkungen auf die Qualität der tierischen Erzeugnisse haben kann;
- H. in der Erwägung, dass die möglichst nah am Ort der Tierzucht ausgeführte Tierschlachtung und Fleischverarbeitung dazu beitragen können, ländliche Gebiete und ihre nachhaltige Entwicklung zu fördern; in der Erwägung, dass anerkannt werden sollte, dass sich nicht immer eine Auswahl geeigneter Schlachthöfe in ausreichender Nähe befindet und dass die Unterhaltung kleiner lokaler Schlachthöfe eine große wirtschaftliche Herausforderung darstellt; in der Erwägung, dass hohe Hygienestandards und sonstige, gemäß den Rechtsvorschriften der EU für diese Art von Anlagen vorgeschriebene Anforderungen zu einer Umstrukturierung der Schlachthöfe und zu einem Rückgang ihrer Zahl geführt haben; in der Erwägung, dass es somit notwendig ist, nach Wegen zu suchen, um lokale Schlachthöfe rentabel zu machen;
- I. in der Erwägung, dass es innerhalb des Hoheitsgebiets der EU Länder und Regionen in Randlage gibt, in denen eine Begrenzung der Transportzeit und zu restriktive Bedingungen die regelmäßige Versorgung des Marktes beeinträchtigen könnten, was zur Folge hätte, dass einige Betriebe nicht mehr rentabel wären, mit allen aus diesem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit resultierenden Konsequenzen;
- J. in der Erwägung, dass die Bedingungen, unter denen Tiere transportiert werden, für alle von Interesse sind;

Allgemeine Beurteilung des Berichts der Kommission

1. nimmt den Bericht der Kommission über den Stand der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates zur Kenntnis, der die Schlussfolgerung umfasst, dass sich diese Verordnung positiv auf das Wohlergehen von Tieren beim Transport auswirkt, stellt jedoch fest, dass nach wie vor schwerwiegende Probleme während Tiertransporten auftreten, die in erster Linie auf eine ungenügende Umsetzung und Durchführung in den Mitgliedstaaten zurückzuführen sind;
2. fordert die Kommission auf, eine wirksame und einheitliche Anwendung der bestehenden Gemeinschaftsvorschriften für Tiertransporte in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen; ist der Auffassung, dass eine bessere Durchsetzung wesentlich ist, um die Wirksamkeit und Durchführbarkeit der bestehenden Rechtsvorschriften sicherzustellen und somit die Transportbedingungen zu verbessern und Wettbewerbsverzerrungen in den Mitgliedstaaten der EU zu verhindern;

3. verurteilt nachdrücklich die unzureichenden wissenschaftlichen Grundlagen und Daten, auf denen der Bericht der Kommission beruht, etwa eine Studie eines externen Auftragnehmers, die hauptsächlich auf Erhebungen beruht, die von unmittelbar Betroffenen oder von Personen, die ein unmittelbares Interesse am Transport von Tieren haben, auszufüllen waren;
4. äußert die Befürchtung, dass die Gefahr besteht, dass aufgrund der unterschiedlichen Kontrollverfahren und -instrumente in den einzelnen Mitgliedstaaten in einigen Fällen die von den Mitgliedstaaten stammenden Daten in dem Bericht – ohne dass es möglich ist, dies genau zu überprüfen – die tatsächliche Sachlage im Hinblick auf Tiertransporte möglicherweise nur unvollständig widerspiegeln;
5. bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die Vorschriften zu den Tiertransporten in den einzelnen Mitgliedstaaten in sehr unterschiedlichem Maße umgesetzt werden; ersucht deshalb die Kommission, Maßnahmen zur Gewährleistung einer vollständigen, einheitlichen Kontrolle der Einhaltung der Transportbedingungen zu ergreifen;
6. fordert die Kommission nachdrücklich auf, Maßnahmen zu ergreifen, um die Zusammenarbeit und die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten zu verstärken;
7. weist darauf hin, dass der Bericht der Kommission keine vollständige Abschätzung aller Kosten von Tiertransporten enthält, sondern sich auf die Auswirkungen auf den Binnenhandel der EU, auf regionale und sozioökonomische Auswirkungen, auf die Folgen für den Tierschutz, auf die wissenschaftlichen Grundlagen und Kontrollen sowie auf die Einhaltung und Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 beschränkt; fordert die Kommission daher auf, eine vollständige Abschätzung aller beim Tiertransport entstehenden wirtschaftlichen, umweltbezogenen und gesellschaftlichen Kosten und Nutzen, einschließlich eines Vergleichs zwischen dem Transport von Schlachttieren und dem Transport von Tierkörpern und tierischen Lebensmitteln, sowie des Einflusses des Transports auf den Preis von Fleischerzeugnissen vorzulegen und dabei den Regionen in äußerster Randlage besonderes Augenmerk zu widmen und alle Akteure einzubeziehen;
8. fordert die Kommission auf, eine breit angelegte Informationskampagne für Verbraucher über die europäischen Tierschutzbestimmungen durchzuführen und dabei laufend über die den europäischen Erzeugern abverlangten Änderungen zu informieren, um deren Arbeit sichtbarer zu machen und den Mehrwert ihrer Produktion zu steigern;
9. weist darauf hin, dass im Berichtszeitraum 2005–2009 die Zahl der transportierten Tiere deutlich angestiegen ist: bei Rindern um 8 %, bei Schweinen um 70 % und bei Schafen um 3 %, und dass es nur bei Pferden einen Rückgang von 17 % gab; unterstreicht, dass zwei Drittel der Ladungen Transporte von weniger als 8 Stunden darstellen, während 4 % der Transporte die maximale Beförderungsdauer überschreiten und daher ein Abladen und eine Ruhepause erfordern, bevor der Transport fortgesetzt werden kann; bedauert, dass für nahezu 2 % der Ladungen keine Angaben zur Transportdauer verfügbar waren, was im Vergleich zu 2005 eine Erhöhung um mehr als das Fünffache darstellt;
10. ist der Ansicht, dass Tiere grundsätzlich so nah wie möglich am Ort ihrer Aufzucht geschlachtet werden sollten; stellt in diesem Zusammenhang fest, dass der Verbraucher sich für kürzere Transportzeiten von Schlachttieren ausspricht, gleichzeitig jedoch eine Kaufpräferenz für frisches Fleisch hat; fordert die Kommission daher auf, darzulegen, welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind; räumt ein, dass die Verordnung das Ziel, den Transport lebender Schlachttiere zu beschränken, aufgrund ihrer mangelhaften Durchsetzung nicht erfüllt hat, dass sie jedoch einen Beitrag zur Verbesserung des Wohlergehens der Tiere während des Transports geleistet hat; fordert die Mitgliedstaaten auf, die bestehenden Rechtsvorschriften zum Tiertransport ordnungsgemäß umzusetzen, und fordert die Kommission auf, die Verarbeitung vor Ort zu fördern, wo dies möglich ist; ist der Auffassung, dass die Politik der EU darauf abzielen sollte, die Schaffung kurzer, transparenter Versorgungsketten zu unterstützen und gleichzeitig die Versorgung des Marktes in allen Mitgliedstaaten und in den Regionen in äußerster Randlage zu gewährleisten; betont, dass die Rechtsvorschriften der EU im Bereich der Hygiene den Verbrauchern zwar ein Höchstmaß an Schutz bieten, dass sie jedoch die Entwicklung mobiler oder kleiner regionaler Schlacht- und Verarbeitungsbetriebe nicht unnötig behindern sollten;
11. fordert die Kommission auf, eindeutig festzulegen, was unter lokalen Schlachthöfen zu verstehen ist;
12. erinnert daran, dass der Bericht der Kommission nach Artikel 32 der oben genannten Verordnung „die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Bedürfnisse der Tiere“ berücksichtigen muss und dass dem Bericht, falls erforderlich, geeignete legislative Vorschläge bezüglich langer Beförderungen beizufügen sind;
13. nimmt die Schriftliche Erklärung Nr. 49/2011 des Europäischen Parlaments zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachttieren zur Kenntnis, erkennt jedoch an, dass eine solche Forderung allein jeglicher wissenschaftlichen Grundlage entbehrt; ist der Auffassung, dass das Wohlergehen von Tieren auf Transporten zum Teil mehr von der Fahrzeugausstattung und dem richtigen Umgang mit den Tieren abhängt, wie im Gutachten der EFSA vom Dezember 2010 dokumentiert ist; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dennoch auf, Leitlinien für bewährte Verfahren festzulegen, um zur Gewährleistung des Wohlergehens der Tiere die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zu verbessern und die Kontrollmechanismen zu verstärken;
14. besteht darauf, dass die Frage der Begrenzung der Transportzeit von Schlachttieren auf acht Stunden unter Berücksichtigung der Ladezeit erneut geprüft wird, ungeachtet dessen, ob der Transport auf dem Land- oder dem Wasserweg erfolgt, mit Ausnahmen aufgrund der geografischen Bedingungen in den Regionen in äußerster Randlage, eines dünnen Verkehrsnetzes, abgelegener Orte oder der durch wissenschaftliche Untersuchungen bestätigten Möglichkeit zum längeren Transport einiger Tierarten, sofern die Grundsätze des Tierschutzes eingehalten werden; weist darauf hin, dass bei unvorhersehbaren Transportverzögerungen (Stau, Panne, Unfall, Umleitung, höhere Gewalt, etc.) die Transportzeiten im Sinne des Tierschutzes und unter Berücksichtigung aller gegebenen Möglichkeiten verlängerbar sein sollten;
15. betont, dass es im Fazit des Berichts der Kommission ausdrücklich heißt: „Laut dem Gutachten der EFSA entsprechen Teile der Verordnung nicht vollständig den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen.“; ist daher der Ansicht, dass es wichtig ist, die Notwendigkeit einer Berücksichtigung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse bei der Ausarbeitung von Vorschriften zum Tierschutz zu unterstreichen; betont, dass im Gutachten der EFSA⁽⁸⁾ darauf hingewiesen wird, dass das Wohlbefinden von Tieren über die Dauer der Fahrt hinaus noch von anderen Faktoren bestimmt wird, wie beispielsweise dem richtigem Be- und Entladen

sowie der Bauart und Ausstattung der Fahrzeuge;

Wirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene Transportkosten sowie gleiche Wettbewerbsbedingungen

16. ist sich der beträchtlichen Investitionen bewusst, die zahlreiche Transportunternehmen unter schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen getätigt haben, und begrüßt die Verbesserungen in Bezug auf die Schulung der Fahrer, verbesserte Fahrzeugspezifikationen und die Qualität der Tiertransporte, die im Bericht der Kommission festgestellt wurden; bedauert jedoch, dass die Erkenntnisse der Kommission keine ausreichenden, zuverlässigen Daten aufweisen; nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der erforderlichen beträchtlichen Investitionen zahlreiche, in erster Linie kleine Erzeuger und Schlachtbetriebe ihre Tätigkeit eingestellt haben, vor allem in isolierten Gegenden und in Randgebieten Europas;
17. weist auf die erheblichen Unterschiede hin, die bei den Kosten für die Aufrüstung von Fahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten bestehen (so liegt die Preisspanne für den Einbau eines Satellitennavigationssystems bei 250 EUR bis 6000 EUR), was eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Binnenmarkt bedeutet, und kritisiert die Kommission, da sie die Ursachen für diese Unterschiede nicht untersucht hat;
18. ersucht die Kommission angesichts dieses Sachverhalts, eine umfassende Abschätzung aller beim Tiertransport entstehenden wirtschaftlichen, umweltbezogenen und gesellschaftlichen Kosten vorzulegen;
19. ist der Auffassung, dass tierschutzrechtliche Bestimmungen grundsätzlich auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen sollten; fordert die Kommission daher auf, die Bestimmungen für Tiertransporte hinsichtlich der von der EFSA aufgezeigten fehlenden Übereinstimmung der Rechtsvorschriften mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zu aktualisieren;
20. begrüßt, dass die Kommission die wissenschaftlichen Untersuchungen der EFSA in ihren Bericht einbezieht, denen zufolge die Dauer des Transports von Pferden wesentlich reduziert werden sollte, was im Einklang mit den Vorschlägen des Europäischen Parlaments in seiner Schriftlichen Erklärung vom 25. Februar 2010 steht;
21. bedauert, dass trotz der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Transportzeit von Pferden, die die EFSA vorgelegt hat, der Bericht der Kommission keine Empfehlungen für Änderungen von Rechtsvorschriften enthält; fordert die Kommission auf, im Einklang mit der Richtlinie 2009/156/EG des Rates eine wesentlich kürzere Höchstbeförderungsdauer für alle Beförderungen von Pferden zu Schlachtzwecken vorzuschlagen; besteht ferner auf einer gründlichen, auf wissenschaftlichen Methoden basierenden Überprüfung der Schutznormen für Pferde, die gegebenenfalls mit legislativen Vorschlägen einhergeht und auch eine Überprüfung der Normen für die Fahrzeuggestaltung, des Raumangebots und der Versorgung mit Wasser umfasst;
22. weist darauf hin, dass gemäß Erwägung 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates für Geflügel geeignete Sonderbestimmungen vorgeschlagen werden, sobald die diesbezüglichen Gutachten der EFSA vorliegen; bedauert daher, dass im Bericht der Kommission der Transport von Geflügel nicht berücksichtigt wird, obgleich Geflügel in Europa am häufigsten transportiert wird; fordert die Kommission dementsprechend auf, die bestehenden Rechtsvorschriften der EU für den Transport von Geflügel anhand der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse einer Überprüfung zu unterziehen;
23. fordert die Kommission und den Rat auf, die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates anhand der von der EFSA veröffentlichten neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu überarbeiten und Verbesserungen vorzunehmen, die sich insbesondere auf das Raumangebot beziehen, wie etwa die Verwendung einer Berechnung nach kg/m^2 für Pferde und einer algometrischen Gleichung aus Größe und Körpergewicht für Rinder und Schafe, und die höchste Besatzdichte von Masthühnern in Containern mit den Temperaturbedingungen verknüpfen;
24. fordert die Kommission auf, bei bilateralen Verhandlungen mit Drittländern über Handelsabkommen die Anwendung der Tierschutzvorschriften der Europäischen Union zu verlangen und im Rahmen der Welthandelsorganisation für die Internationalisierung der einschlägigen gemeinschaftlichen Bestimmungen einzutreten;

Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften

25. begrüßt die Nachricht über die Einführung eines Navigationssystems zur Überwachung von Tiertransporten, äußert jedoch sein Bedauern darüber, dass große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen, was die Umsetzung betrifft, und dass dieses System insgesamt nur in geringem Umfang zur Kontrolle von Tiertransporten genutzt wird; ersucht die Kommission, spätestens zum 1. Januar 2014 Legislativvorschläge zu unterbreiten, deren Ziel ein EU-weiter gemeinsamer Rahmen zur Erhebung und Kontrolle von Daten mittels Satellitennavigation ist, die auf der Übertragung der Daten in Echtzeit basieren;
26. äußert sich enttäuscht darüber, dass aufkommende Technologien, die in diesem Bereich hilfreich wären und langfristig Kosten senken würden, nicht besser genutzt werden;
27. fordert den Umstieg auf elektronische Technologien, sodass die Mitgliedstaaten Unternehmen durch leichtere Speicherung und Übermittlung der Daten für die Verwaltungen entlasten können;
28. fordert die Kommission auf, wissenschaftlich zu untersuchen, in welcher Weise neue und bestehende Technologien in Viehtransportfahrzeugen eingesetzt werden können, um Temperatur und Feuchtigkeit zu regulieren, zu überwachen und aufzuzeichnen, da diese in Anlehnung an die Empfehlungen der EFSA entscheidende Elemente zur Überwachung und zum Schutz des Wohlergehens bestimmter Tierarten während des Transports darstellen;
29. betont, dass in der gesamten Union einheitlich und in angemessenem Verhältnis zu der Zahl der jedes Jahr in den einzelnen Mitgliedstaaten transportierten Tiere Kontrollen durchgeführt werden müssen, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU zu verhindern; fordert die Kommission ferner auf, die Anzahl der unangekündigten Vor-Ort-Kontrollen durch das LVA mit Schwerpunkt auf dem Wohlergehen der Tiere und ihrer Beförderung zu erhöhen; ist der Ansicht, dass die unterschiedlichen Kontrollmechanismen und Methoden der Datenerhebung es erschweren, von der Einhaltung der Vorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten ein genaues Bild zu zeichnen; fordert die Kommission daher auf, eine stärker harmonisierte Berichtsstruktur vorzugeben und die Daten aus den Inspektionsberichten des LVA und aus den Angaben der Mitgliedstaaten im mehrjährigen nationalen Kontrollplan ausführlicheren

Analysen zu unterziehen;

30. fordert die Kommission eindringlich auf, zu gewährleisten, dass Transporttiere am Ende ihres Transports tierärztlich untersucht werden;
31. ist besorgt darüber, dass bei der Auslegung der Verordnung in den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bestehen, da dies den Absichten der Verordnung zuwiderläuft und den Wettbewerb verzerrt; ersucht deshalb die Kommission, entsprechende Klarstellungen und Leitlinien zu der Verordnung zu veröffentlichen, um zu verhindern, dass deren Bestimmungen willkürlich ausgelegt werden können;
32. stellt fest, dass etwaige Mängel bei der Umsetzung häufig auf rechtliche Vorgaben zurückzuführen sind, die in der Praxis nicht umsetzbar oder mit nationalem Recht nicht vereinbar sind; fordert die Kommission auf, die bestehende Verordnung auf derartige Unvereinbarkeiten hin zu überprüfen;
33. ist besorgt darüber, dass einige Mitgliedstaaten bereit sind, offensichtliche Verstöße gegen die Verordnung, wie z. B. die Zustimmung zu Transportterminen, deren Einhaltung unmöglich ist, überladene Fahrzeuge und unzureichendes Raumangebot, zu dulden;
34. fordert auch die Grenzbehörden aller Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit und Weitergabe von Informationen über den grenzüberschreitenden Transport von Tieren auf;
35. fordert die Mitgliedstaaten auf, gemäß Artikel 25 der Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung einzuführen; weist auf den unterschiedlichen Umfang der Strafen und Sanktionen für dieselben Verstöße in den einzelnen Mitgliedstaaten hin und fordert ein größeres Ausmaß an Harmonisierung der Sanktionen in der gesamten EU, um eine bessere Durchsetzung der Verordnung zu gewährleisten; ersucht die Kommission, spätestens zum 1. Juli 2013 einen Bericht vorzulegen, in dem die Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gegen den Tierschutz bei Transporten auf der Straße in allen Mitgliedstaaten analysiert werden, vergleichbar ihrem Bericht über Sanktionen für Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁽⁹⁾;
36. weist auf die Bestimmungen zu den Zuständigkeiten hin, bei denen die Zuständigkeit für die Beförderung transportunfähiger Tiere nicht ausreichend klar ist, um sicherzustellen, dass Tiere, die nicht transportfähig sind, auch nicht befördert werden, wohingegen die von den Strafen betroffenen Personen nicht unbedingt befugt sind, den Transport zu verhindern;
37. fordert die Kommission auf, rechtliche Schritte gegen jene Mitgliedstaaten einzuleiten, welche die Verordnung nicht ordnungsgemäß anwenden, und ihnen auch Sanktionen aufzuerlegen;
38. fordert die Mitgliedstaaten zu verstärkten Kontrollen der gesamten Branche auf, damit Praktiken, die gegen die Verordnung verstoßen und die Bedingungen von Tiertransporten verschlechtern – wie etwa überladene Fahrzeuge die Weiterfahrt zu gestatten oder den Betrieb von Kontrollstellen weiter zu genehmigen, die nur über unzureichende Einrichtungen für Ruhepausen, die Fütterung und das Tränken der Tiere verfügen –, nicht weiter geduldet werden;
39. ist der Auffassung, dass eine angemessene Schulung und Ausbildung der Frachtunternehmer und der Transporteure unabdingbar für eine ordnungsgemäße Behandlung der Tiere und damit Grundlage für deren Schutz und Wohlergehen ist; fordert alle Mitgliedstaaten auf, ihre im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgeschriebenen Schulungs- und Ausbildungsprogramme zu verbessern oder zu erweitern; stellt fest, dass hinsichtlich der Dauer und der Anforderungen von Weiterbildungsangeboten große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen; fordert daher die Ausarbeitung klarer Leitlinien der EU im Hinblick auf die Entwicklung besserer und einheitlicherer Weiterbildungsangebote für Fahrer und die für die Betreuung der Tiere zuständigen Personen;
40. unterstreicht, dass Einzelhändlern sowie Lebensmittellieferanten und -herstellern eine Schlüsselrolle dabei zukommt, dafür zu sorgen, dass Fleisch nach ihren privaten Qualitätsstandards von Tieren stammt, die lokal aufgezogen und geschlachtet und unter artgerechten Bedingungen transportiert wurden;
41. bringt seine Sorge aufgrund zahlreicher Berichte zum Ausdruck, die auf die Verwendung ungeeigneter Fahrzeuge für den Transport lebender Tiere sowohl auf dem Land- als auch auf dem Wasserweg hinweisen, und fordert eine verstärkte Überwachung derartiger Praktiken;
42. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

(1) ABl. C 308E vom 16.12.2006, S. 170.

(2) ABl. C 279E vom 19.11.2009, S. 89.

(3) ABl. C 81E vom 15.3.2011, S. 25.

(4) ABl. C 362/05 vom 2.12.1996, S. 331.

(5) ABl. C 103E vom 29.4.2004, S. 36.

(6) ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1.

(7) EFSA Journal 2011;9(1):1966 (125 Seiten).

(8) EFSA Journal 2011;9(1):1966 (125 Seiten).

(9) COM(2009)0225.

In der Europäischen Union gibt es seit 1977 Vorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport, die darauf abzielen, technische Hindernisse für den Handel mit lebenden Tieren zu beseitigen und gleichzeitig einen hochgradigen Schutz der Tiere zu gewährleisten. Die Rechtsvorschriften der EU zum Schutz von Tieren beim Transport wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen aktualisiert, die am 5. Januar 2007 in Kraft trat.

Artikel 32 der Verordnung erlegt der Kommission die Verpflichtung auf, dem Europäischen Parlament innerhalb von vier Jahren ab Inkrafttreten der Verordnung (bis zum 5. Januar 2011) Bericht über „die Auswirkungen dieser Verordnung auf das Wohlbefinden transportierter Tiere und auf die Handelsströme mit lebenden Tieren in der erweiterten Gemeinschaft zu erstatten. Insbesondere sind in dem Bericht die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Bedürfnisse der Tiere und der Bericht über die Anwendung des Navigationssystems sowie die sozioökonomischen Auswirkungen dieser Verordnung, einschließlich regionaler Aspekte, zu berücksichtigen. Diesem Bericht sind, falls erforderlich, geeignete legislative Vorschläge über lange Beförderungen, insbesondere die Beförderungsdauer, Ruhezeiten und das Raumangebot beizufügen“. Die Kommission hat diesen Bericht am 10. November 2011 vorgelegt.

Der Berichterstatter bewertet den Bericht der Kommission über den Stand der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 positiv, obwohl anzumerken ist, dass der Bericht keine vollständige Beurteilung aller wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Kosten des Tiertransports enthält. Außerdem ist der Berichterstatter darüber beunruhigt, dass die im Bericht angeführten Daten, die aus den Mitgliedstaaten stammen und nicht verifizierbar sind, den tatsächlichen Sachstand unter Umständen nicht vollständig widerspiegeln, da in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedliche Kontrollmethoden und -mechanismen angewendet werden.

Im Bericht wird angeführt, dass die Gesamtzahl transportierter lebender Tiere im Berichtszeitraum 2005–2009 wesentlich angestiegen ist: Rinder um 8 %, Schweine um 70 %, Schafe um 3 %, lediglich bei Pferden gab es einen Rückgang von 17 %. Daher wurde das unter Punkt 5 der Einleitung der Verordnung (EG) 1/2005 formulierte Ziel, dass „aus Tierschutzgründen ... lange Beförderungen von Tieren – auch von Schlachtieren – auf ein Mindestmaß begrenzt werden“ sollten, nicht erreicht. Da das Ziel der Verordnung, Tiertransporte zu beschränken, nicht erreicht wurde, ist die EU-Politik in diesem Bereich auf den Prüfstand zu stellen.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass der Transport von Fleisch und anderen tierischen Produkten technisch einfacher und wirtschaftlich rationeller zu handhaben ist als der Transport lebender Tiere. Daher sollten Maßnahmen zur Förderung des Verkaufs vor Ort und zur Verkürzung der Lieferketten bei Lebensmitteln ergriffen werden. Die diesbezügliche EU-Politik sollte überprüft und auf die Unterstützung örtlicher Verarbeitungsbetriebe und kleiner Schlachthöfe sowie auf die Verarbeitung von Schlachtieren aus regional naheliegenden Lieferungen ausgerichtet werden.

Insbesondere ist der Berichterstatter der Ansicht, dass die von über einer Million EU-Bürgern unterzeichnete Petition, in der eine Beschränkung der Transportdauer von Schlachtieren auf maximal acht Stunden gefordert wird, berücksichtigt werden muss.

In dem Bericht wird angeführt, dass ein Großteil der erheblich gestiegenen Kosten zur Einhaltung der Tierschutzverordnung auf die Transportunternehmen entfällt, insbesondere aufgrund der notwendigen Aufrüstung der Fahrzeuge. Sie müssen mit isolierten Dach- und Tränkevorrichtungen, Systemen zur Erwärmung des Trinkwassers, Satelliten-Navigationssystemen und Lüftungssystemen ausgestattet werden. Auch die Arbeits- und Kraftstoffkosten sind gestiegen. Die Kosten haben sich nicht in den Marktpreisen für den Transport lebender Tiere niedergeschlagen, denn diese sind unverändert geblieben oder gesunken. Nach Ansicht des Berichterstatters sollten diese Kosten auch von anderen an der Tierproduktion Beteiligten getragen werden.

Eine einheitliche Einführung und Durchsetzung der Tierschutzvorschriften ist das Schlüsselement zur Einhaltung der hohen Tierschutznormen und zur Vermeidung von Marktverzerrungen in der EU. In dem Bericht wird festgestellt, dass in einigen Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Vorschriften erhebliche Mängel bestehen. Daher ist der Berichterstatter der Ansicht, dass weitere Maßnahmen für eine bessere Harmonisierung bei der Einführung und Durchsetzung der Vorschriften in der gesamten EU notwendig sind. Insbesondere hält der Berichterstatter die Ergreifung von Maßnahmen zur detaillierten Festlegung von Kontrollmechanismen wie auch einheitliche Sanktionen für angebracht.

Der Berichterstatter unterbreitet der Kommission folgende wichtige Vorschläge:

- umfassende Schätzung aller wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Kosten von Tiertransporten sowie Untersuchung des Einflusses von Tiertransporten auf die Preise von Fleischerzeugnissen in der EU,
- Ausarbeitung eines objektiven und zuverlässigen Bewertungssystems für das Wohlbefinden von Tieren bei Transporten,
- Erwägung einer Legislativinitiative mit dem Ziel, die Transportdauer für Schlachttiere auf acht Stunden zu beschränken, wobei Ausnahmeregelungen aufgrund geografischer Gegebenheiten und wissenschaftlich begründeter längerer Transportmöglichkeiten einiger Tierarten bei Einhaltung der Tierschutzbestimmungen vorgesehen werden können,
- Ergreifung von Maßnahmen gegenüber Mitgliedstaaten, mit denen eine vollständige und einheitliche Kontrolle der Einhaltung von Tierkontrollvorgaben sichergestellt werden soll.

Von den Mitgliedstaaten fordert der Berichterstatter, die Einrichtung spezieller Kontrollinstitutionen in Erwägung zu ziehen, die sich der Kontrolle der Einhaltung von Bestimmungen in Bezug auf den Schutz und das Wohlbefinden von Tieren, z. B. bei Tiertransporten, widmen. Er ruft zur Unterbindung von Praktiken auf, die gegen die Verordnung verstoßen und die Bedingungen bei Tiertransporten verschlechtern.

► **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT (9.5.2012)**



für den Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung

zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Kartika Tamara Liotard

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. begrüßt den Bericht der Kommission zur Verordnung (EG) Nr. 1/2005, der zu dem Schluss kommt, dass die Verordnung positive Auswirkungen auf das Wohlergehen von Tieren beim Transport hat, dass jedoch weiterhin gravierende Probleme hinsichtlich des Wohlergehens der Tiere bestehen;⁽¹⁾ bedauert, dass die Kommission nicht beabsichtigt, Änderungen an den EU-Rechtsvorschriften zum Transport von Tieren vorzuschlagen; bedauert, dass dieser Bericht Absatz 5 der Präambel der Verordnung außer Acht lässt, in dem gefordert wird, dass „aus Tierschutzgründen lange Beförderungen von Tieren auf ein Mindestmaß begrenzt werden“ sollen;
2. bedauert, dass der Bericht die Empfehlung der EBLs nicht berücksichtigt, wonach Strategien zur Reduzierung des Umfangs der Transporte und der Transporte von Schlachttieren über lange Strecken und zur Verkürzung der Beförderungszeiten erarbeitet werden sollten, um das Risiko des Ausbruchs von Krankheiten während des Transports zu verringern;⁽²⁾
3. bedauert, dass der Bericht der Kommission eine der Empfehlungen aus dem wissenschaftlichen Gutachten der EBLs, wonach einem Direkttransport ohne Zwischenstationen (z. B. Viehmärkte), bei denen das Risiko eines direkten oder indirekten Kontakts mit Tieren aus anderen Betrieben besteht, Vorrang eingeräumt werden sollte, unerwähnt lässt;⁽³⁾
4. fordert die Kommission auf zu prüfen, unter welchen Bedingungen der Transport von Tierkörpern anstelle von lebenden Tieren eine Reduzierung der Menge von Transporten ermöglicht, was wiederum positive Auswirkungen auf die Umwelt hätte, nämlich die Umweltverschmutzung reduzieren und den CO₂-Fußabdruck im Transportsektor verbessern sowie die lokale Produktion und den lokalen Verbrauch begünstigen würde; weist zudem darauf hin, dass der Transport von Tierkörpern oder Fleisch nachhaltiger ist als der Transport von lebenden Tieren; vertritt daher die Auffassung, dass grundsätzlich nur noch Tierkörper oder Fleisch über lange Strecken transportiert werden sollten;
5. fordert den Rat und die Kommission auf, eine Strategie zugunsten eines stärker regional ausgerichteten Modells der tierischen Erzeugung zu entwickeln, bei dem Tiere, soweit möglich, in ein und derselben Region geboren, gemästet und geschlachtet werden, anstatt sie über sehr lange Strecken zu transportieren;
6. vertritt die Auffassung, dass es auch im Hinblick auf die Verringerung des Risikos eines transportbedingten Ausbruchs von Krankheiten, die Lebensmittelqualität und die Lebensmittelsicherheit sinnvoll wäre, Anreize für Zucht, Handel und Schlachtung von Tieren auf regionaler Ebene zu schaffen, um unnötig lange Tiertransportzeiten zu vermeiden;
7. fordert die Kommission auf, die Ausfuhrerstattungen für Tiere abzuschaffen, um unnötig lange Tiertransportzeiten zu vermeiden oder zu verringern;
8. weist darauf hin, dass sich die Bestimmungen der Verordnung zu Beförderungs- und Ruhezeiten sowie zum Raumangebot nicht auf die wissenschaftliche Stellungnahme des SCAHAW oder der EBLs stützen, sondern von der vorherigen Verordnung übernommen wurden;⁽⁴⁾ weist mit Bedauern darauf hin, dass die Verordnung trotz eindeutiger Schlussfolgerungen der EBLs teilweise nicht dem derzeitigen Stand der Wissenschaft entspricht, insbesondere in Bezug auf die Beförderung von Pferden, Geflügel und Kaninchen, das Raumangebot und die Innenhöhe von Laderäumen, und dass dem Bericht keinerlei Vorschlag beigefügt ist;
9. weist darauf hin, dass Erwägungsgrund 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vorsieht, dass für Geflügel geeignete Sonderbestimmungen vorgeschlagen werden, sobald die diesbezüglichen Gutachten der EBLs vorliegen; bedauert daher, dass trotz neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und Empfehlungen der EBLs⁽⁵⁾ dem Bericht der Kommission keine legislativen Vorschläge bezüglich des Transports von Geflügel beigefügt wurden, obwohl Geflügel die am häufigsten transportierte Tierart in Europa darstellt;
10. fordert entsprechend dem Bericht der EBLs⁽⁶⁾ eine Neueinstufung der Pferde, bei der diese entsprechend ihren besonderen physischen, physiologischen und verhaltenstypischen Merkmalen von anderen Nutztieren getrennt werden; fordert mit sofortiger Wirkung eine besondere Transportzeitbegrenzung für (zur Schlachtung bestimmter) Pferde;
11. fordert die Kommission auf, die (derzeit auf 4 Meter) festgesetzte Maximalhöhe für Nutzfahrzeuge zu prüfen und diese gegebenenfalls für Tiertransportfahrzeuge zu erhöhen, um Tierschutzproblemen, die durch zu niedrige Innenhöhe von Laderäumen entstehen, entgegenzuwirken;
12. erinnert daran, dass der Bericht der Kommission nach Artikel 32 der Verordnung „wissenschaftliche Erkenntnisse über die Bedürfnisse der Tiere“ berücksichtigen muss und dass dem Bericht, falls erforderlich, geeignete Legislativvorschläge bezüglich langer Beförderungsstrecken beizufügen sind; erinnert zudem an die von der Mehrheit des Europäischen Parlaments unterzeichnete schriftliche Erklärung 49/2011, die eine Begrenzung von Schlachtiertransporten auf eine Höchstdauer von 8 Stunden fordert, und an die 8-Stunden-Initiative, die von mehr als einer Million europäischer Bürger unterstützt wird; fordert die Kommission und den Rat dazu auf, die Verordnung 1/2005 zu prüfen, um die Beförderung von Tieren, die zu Schlachtzwecken transportiert werden, auf eine Höchstdauer von 8 Stunden zu begrenzen; fordert die Kommission und den Rat dazu auf, die Verordnung 1/2005 zu prüfen, um die Beförderung von Tieren, die zu Schlachtzwecken transportiert werden, auf deutlich unter 8 Stunden zu begrenzen;
13. fordert die Kommission und den Rat dazu auf, die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates zu überprüfen und Verbesserungen in Bezug auf die folgenden Aspekte einzuarbeiten:
 - Fahrzeugspezifikationen;

- Bedingungen während des Transports, etwa die Abteilungen, Versorgung mit Trinkwasser, Temperatur und Feuchtigkeit;
 - spezielle Schulung der Fahrer, angemessene Geschwindigkeit und sorgfältiges Be- und Entladen, um die Fahrer dazu zu befähigen, mit den von ihnen transportierten Tieren umzugehen;
 - Erhöhung der verfügbaren Mindestfläche und Verschärfung der Vorschriften für den Transport trächtiger und/oder verletzter Tiere;
fordert die Kommission ebenfalls dazu auf, geeignete Schritte zu unternehmen, um mobile Schlachthöfe und die Wiedereinrichtung örtlicher Schlachthöfe und damit die Schlachtung in der Nähe der Produktion und der Vermarktung zu fördern;
14. vertritt die Auffassung, dass die jährlichen Berichte der Mitgliedstaaten von großer Bedeutung sind, um die Auswirkungen der Rechtsvorschriften zu verstehen und geeignete Korrekturmaßnahmen einzuleiten; fordert die Kommission dazu auf, der verbesserten Durchsetzung der Verordnung hohe Priorität einzuräumen; fordert die Kommission dazu auf, zum 1. Januar 2013 Kontrollmaßnahmen und eine stärker harmonisierte Berichtsstruktur vorzugeben sowie einen Bericht über die in den Mitgliedstaaten erreichten Fortschritte zu erstellen;
 15. vertritt die Auffassung, dass einige Bestimmungen der Transportverordnung den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einen allzu großen Interpretationsspielraum lassen und damit zu Unstimmigkeiten bei der Durchsetzung führen; fordert die Kommission auf, im Bedarfsfall technische Änderungen zu den geltenden Rechtsvorschriften vorzuschlagen;
 16. fordert die Kommission auf, in allen EU-Mitgliedstaaten eine wirksame und einheitliche Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften für Tiertransporte sicherzustellen; ist der Ansicht, dass dies in Verbindung mit ausreichenden Kontrollen auf nationaler Ebene ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten sollte, sodass Wettbewerbsverzerrungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten vermieden werden;
 17. fordert die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Schritte einzuleiten, um die Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten, wobei sie insbesondere prüfen sollten, ob die eingereichten Fahrtenbücher realistisch sind und den Rechtsvorschriften entsprechen;
 18. ruft die Kommission nachdrücklich dazu auf, Maßnahmen zu ergreifen, um die Zusammenarbeit und die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten zu verstärken; fordert die Kommission dazu auf, die Anzahl der LVA-Kontrollen mit Schwerpunkt auf dem Wohlergehen der Tiere und ihrer Beförderung zu erhöhen; hebt hervor, dass die Kontrollen an einer angemessenen Zahl der jedes Jahr in den einzelnen Mitgliedstaaten transportierten Tiere durchzuführen sind;
 19. fordert die Mitgliedstaaten auf, aktiv ein System von Kontrollen durchzusetzen, das die Tierschutzbedingungen vor, während und nach dem Transport überprüft und von einem soliden System effektiver und abschreckender Sanktionen untermauert wird;
 20. weist darauf hin, dass in einigen Mitgliedstaaten Kontrollstationen unzureichend vorhanden sind und daher die Durchführung von Kontrollen von Tiertransporten sowie das Abladen von Tieren in Notsituationen nicht oder nur eingeschränkt möglich ist; begrüßt daher, dass im Bericht der Kommission mehr Kontrollen von Tiertransporten angekündigt werden; fordert zudem eine zunehmende Effizienz dieser Kontrollen;
 21. fordert die Kommission eindringlich auf zu gewährleisten, dass die tierärztlichen Kontrollen der Transportiere am Ende ihres Transports stattfinden;
 22. fordert die Kommission dazu auf zu erforschen, in welcher Weise neue und bestehende Technologien in Viehtransportfahrzeugen eingesetzt werden können, um Temperatur und Feuchtigkeit zu regulieren, zu überwachen und aufzuzeichnen, da diese in Anlehnung an die Empfehlungen der EBLs entscheidende Elemente zur Überwachung und zum Schutz des Wohlergehens bestimmter Tierarten während des Transports darstellen; betont, dass der Einsatz neuer Technologien nicht zu einer Verlängerung der Tiertransportzeiten führen darf;
 23. fordert die Kommission nachdrücklich auf, die Einführung einer Rechtsgrundlage zu erwägen, die im Fahrzeug eingebaute Navigationssysteme vorschreibt, mit deren Hilfe Positionsdaten und andere Indikatoren zum Tierschutz in Echtzeit an die zuständigen Behörden übermittelt werden können;
 24. begrüßt, dass die Kommission zugegeben hat, dass die Navigationssysteme ihr Potenzial, was die erwarteten positiven Auswirkungen auf die Durchsetzung der Verordnung betrifft, noch nicht voll entfaltet haben; fordert die Kommission auf vorzuschreiben, dass diese Systeme in der Lage sein müssen, Daten in Echtzeit an eine EU-Datenbank zu übermitteln;
 25. betont, dass ein besserer Einsatz von Satellitennavigationssystemen dazu beitragen wird, den Verwaltungsaufwand für Transportunternehmen zu verringern, und den zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten die qualitative Verbesserung der Kontrollen insbesondere hinsichtlich Beförderungs- und Ruhezeiten erleichtern wird; ist der Auffassung, dass neue und effektivere Kontrollsysteme, beispielsweise eine Überwachung der Transporte mithilfe von Satellitenpositionierungssystemen, die Situation verbessern und eine transparentere Umsetzung der Bestimmungen ermöglichen würden; ist der Ansicht, dass die Anwendung dieser neuen Technologien auch dazu beitragen würde, die administrative Belastung der zwischenstaatlichen Behörden und Organisationen zu verringern;
 26. fordert die Kommission auf, bei bilateralen Verhandlungen mit Drittländern über Handelsabkommen die Anwendung der Tierschutzvorschriften der Europäischen Union zu verlangen und im Rahmen der Welthandelsorganisation für die Internationalisierung der einschlägigen gemeinschaftlichen Bestimmungen einzutreten;
 27. erinnert daran, dass zwei ehemalige für den Tierschutz zuständige Kommissare, Herr Kyprianou und Frau Vassiliou, im Europäischen Parlament versprochen hatten, eine Rechtsetzungsinitiative mit dem Ziel einer Begrenzung der Tiertransportzeiten voranzutreiben; bedauert zutiefst, dass die Kommission dieses dem Europäischen Parlament gegebene Versprechen bisher nicht erfüllt hat;
 28. fordert die Kommission auf, die Rechtsvorschriften für die Zulassung von Transportunternehmen zu überprüfen; ruft die Kommission

nachdrücklich dazu auf vorzuschlagen, dass in Fällen, in denen eine zuständige Behörde feststellt, dass ein Transportunternehmen gegen die Transportverordnung verstoßen hat, seine Zulassung in allen Mitgliedstaaten, nicht nur in dem betroffenen Land, ausgesetzt oder entzogen werden könnte;

29. fordert die Kommission auf, die Rechtsvorschriften zu den Zulassungsnachweisen für Transportmittel zu überprüfen; ruft die Kommission nachdrücklich dazu auf vorzuschlagen, dass in Fällen, in denen eine zuständige Behörde feststellt, dass ein Transportmittel der Transportverordnung nicht entspricht, der entsprechende Zulassungsnachweis in allen Mitgliedstaaten, nicht nur in dem betroffenen Land, widerrufen oder entzogen werden könnte;

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	8.5.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 51 -: 1 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Lajos Bokros, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Támara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Antonyia Parvanova, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Nikos Chrysogelos, João Ferreira, Filip Kaczmarek, Judith A. Merkies, James Nicholson, Alojz Peterle, Michèle Rivasi, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Andrea Zannoni

- (1) Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport, COM(2011) 700, S. 9
- (2) EFSA Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Journal 2011, 9(1), 1966, S. 86.
- (3) EFSA Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Journal 2011, 9(1), 1966, S. 86.
- (4) Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG, ABl. L 340 vom 11.12.1991, S. 17.
- (5) EFSA Journal 2011, 9(1):1966
- (6) EFSA Report on the Welfare of Animals during Transport (2011) S. 86.

▶ STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR (10.5.2012)



für den Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung

zum Schutz von Tieren beim Transport
(2012/2031(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Luis de Grandes Pascual

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. unterstützt die Ziele der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zum Schutz von Tieren während des Transports und die damit verbundenen Vorgänge⁽¹⁾, und stellt fest, dass ihre Einführung zu gestiegenen Kosten für die Transportunternehmen geführt hat, hauptsächlich aufgrund der neuen Anforderungen wie Fahrzeugeinrichtungen; bekundet Enttäuschung darüber, dass neue Technologien nicht besser genutzt werden, die in diesem Bereich von Nutzen wären und die Kosten langfristig senken würden;

2. hebt hervor, dass die EU-Rechtsvorschriften das Wohlergehen der Tiere garantieren müssen und betont die Wichtigkeit einer Berücksichtigung wirtschaftlicher Kosten bei gleichzeitiger Vermeidung einer Verletzung oder Belastung von Tieren. Hebt hervor, dass die vollständige Einhaltung innerhalb der Union nicht zu Beeinträchtigung oder Verlust der Wettbewerbsfähigkeit im freien Warenhandel führen sollte und auch nicht dazu, EU-Regionen in abgelegenen und Randlagen sowie Inseln zu benachteiligen. Fordert die Kommission zur Überwachung der Situation auf, um dies weiterhin zu gewährleisten;
3. hebt hervor, dass alle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Schutz und Wohlergehen von Tieren auf dem Prinzip basieren müssen, dass Tiere fühlende Wesen sind, deren besondere Bedürfnisse in den Entwürfen der EU-Rechtsvorschriften berücksichtigt werden müssen; stellt fest, dass Probleme hinsichtlich des Wohlergehens der Tiere weiterhin bestehen und erinnert daran, dass es in der Erwägung 5 der zuvor genannten Verordnung heißt „Aus Tierschutzgründen sollten Beförderungen von Tieren über lange Strecken [...] auf ein Mindestmaß begrenzt werden“; fordert die Kommission zu einer Einschätzung der Frage auf, ob eine Minderung des Transportvolumens lebender Tiere und ein vermehrter Transport von Schlachtkörpern durch die Verbesserung der Kohlenstoffbilanz positive Auswirkungen auf die Umwelt hätte und daneben auch die regionale Entwicklung fördern würde;
4. verweist darauf, dass der europäische Tierärzterverband Federation of Veterinarians of Europe empfiehlt, Tiere so nah am Geburtsort wie möglich zu halten und so nah am Produktionsort wie möglich zu schlachten;
5. erinnert daran, dass es in Artikel 32 der zuvor genannten Verordnung heißt, dass der Kommissionsbericht „wissenschaftliche Erkenntnisse über die Schutzanforderungen der Tiere“ berücksichtigen muss und gegebenenfalls durch geeignete Gesetzesvorschläge hinsichtlich langer Strecken ergänzt werden muss; fordert die Kommission und den Rat daher zur Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 auf, um eine maximale Reisedauer für den Transport von Schlachtvieh festzulegen. Dies wird auch in der schriftlichen Erklärung 49/2011 gefordert, die am 15. März 2012 vom Parlament angenommen wurde; schlägt vor, dass diese Höchstreisedauer von acht Stunden effektiv umgesetzt werden könnte, indem sie unter anderem in den digitalen Fahrtenschreiber integriert wird;
6. fordert die Kommission auf, vor der Annahme neuer Rechtsvorschriften hinsichtlich der Ruhezeiten von Tieren die wirtschaftlichen Folgen einer Anpassung der Infrastruktur an den Verkehrswegen (Be- und Entladezonen für Tiere, Ruhe- und Erholungsbereiche, Bereitstellung von Tränken) zu prüfen;
7. stellt fest, dass, laut Verordnung (EG) Nr. 1/2005, beim Tiertransport auf langen Strecken ein Satellitennavigationssystem zur Unterstützung eingesetzt werden muss, ist der Auffassung, dass diese Systeme die Umsetzung besser förderten, wenn den zuständigen Behörden dadurch Daten über Fahrt- und Ruhezeiten in Echtzeit übermittelt würden;
8. bekundet Enttäuschung darüber, dass bestehende Satellitennavigationssysteme nicht umfassend genug in den Mitgliedstaaten genutzt werden, da es an Harmonisierung auf technischer Ebene mangelt; ruft zu einem gleichwertigen Einsatz in allen Mitgliedstaaten auf, um effektive Überwachung und Kontrolle des Tiertransports zu gewährleisten;
9. fordert die Kommission dazu auf, zu untersuchen, wie neue und bestehende Technologien in Viehtransportfahrzeugen eingesetzt werden können, um Temperatur und Feuchtigkeit zu regulieren, zu überwachen und aufzuzeichnen, da diese entsprechend den Empfehlungen der EBLIS entscheidende Elemente zur Überwachung und zum Schutz des Wohlergehens bestimmter Tierarten während des Transports darstellen;
10. fordert den Umstieg auf elektronische Technologien, sodass die Mitgliedstaaten Unternehmen durch leichtere Speicherung und Übermittlung der Daten für die Verwaltungen entlasten können;
11. fordert die Kommission auf, eine Harmonisierung der Überwachungstools zu erwägen, um eine standardisierte Datenerhebung zu ermöglichen und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand und den notwendigen Einsatz mehrerer Instrumente im Fahrzeug zu reduzieren; zeigt sich besorgt über die Anzahl der Meldungen über ungeeignete Fahrzeuge für den Transport lebender Tiere an Land und auf See und fordert eine intensivere Überwachung solcher Praktiken;
12. ist der Auffassung, dass eine angemessene Schulung der Frachtunternehmer, vor allem aber die Ausbildung der Transporteure unabdingbar für eine ordnungsgemäße Behandlung der Tiere ist und fordert daher die Mitgliedstaaten auf, gegebenenfalls ihre Schulungs- und Ausbildungsprogramme zu erweitern;
13. stimmt mit dem Ansatz der Europäischen Kommission überein, Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung der Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten zu treffen, wie z. B. die Verteilung von allgemeinen Leitfäden zur richtigen Auslegung der Verordnung und die Erstellung von Leitfäden über vorbildliche Praktiken, betont jedoch, dass allgemeine Leitfäden und Leitfäden über vorbildliche Praktiken allein keine Gewähr für die Einhaltung der Regeln bieten werden, und unterstreicht daher die Notwendigkeit häufiger und gewissenhafter, sowohl an den Land- als auch an den Seegrenzen, routinemäßig durchgeführter Kontrollen;
14. bedauert dass die Durchsetzung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten oft unzureichend ist und ihre einheitliche Anwendung zu wünschen übrig lässt, fordert die Kommission auf, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um die Vereinheitlichung der Anwendung voran zu treiben und zu überwachen;
15. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Umsetzung des geltenden Mindeststandards für die Inspektion von Tiertransporten zu gewährleisten und Sanktionen aufzuerlegen, die effektiv und angemessen sind und als Abschreckung dienen; hebt die Tatsache hervor, dass besondere Aufmerksamkeit auf folgende Aspekte gelegt werden muss: die Dauer der Fahrten und die Ruhezeiten, die Pausen für Fütterung und Tränkung, der verfügbare Platz für die Tiere, die Fahrzeugbelüftung und das reibungslose Funktionieren der Tränksysteme; fordert daneben die Grenzbehörden aller Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit und Weitergabe von Informationen über diesen grenzüberschreitenden Tiertransport auf;
16. fordert die Kommission dazu auf, eine notwendige Standardisierung von Sanktionen in den verschiedenen Mitgliedstaaten hinsichtlich des Tiertransports auszuwerten;
17. vertritt die Auffassung, dass die jährlichen Berichte der Mitgliedstaaten von großer Bedeutung sind, um die Auswirkungen der Rechtsvorschriften zu verstehen und geeignete Korrekturmaßnahmen einzuleiten; fordert die Kommission dazu auf, zum 1. Januar

2013 Kontrollmaßnahmen und eine stärker harmonisierte Berichtsstruktur vorzugeben;

18. fordert die Kommission dazu auf, rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten einzuleiten, welche die Vorschriften nicht ordnungsgemäß einhalten und ihnen auch Sanktionen aufzuerlegen.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	8.5.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 38 -: 1 0: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Spyros Danellis, Michel Dantin, Eider Gardiazábal Rubial, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Janusz Wojciechowski

(1) ABl. L 3 vom 5.1.2005, S.1.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS



Datum der Annahme	11.10.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 31 -: 4 0: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	John Stuart Agnew, Eric Andrieu, José Bové, Luis Manuel Capoulas Santos, Vasilica Viorica Dăncilă, Michel Dantin, Paolo De Castro, Albert Deß, Diane Dodds, Herbert Dorfmann, Robert Dušek, Mariya Gabriel, Iratxe García Pérez, Julie Girling, Béla Glattfelder, Martin Häusling, Esther Herranz García, Peter Jahr, Elisabeth Jeggle, Jarosław Kalinowski, Elisabeth Köstinger, Agnès Le Brun, George Lyon, Gabriel Mato Adrover, Mairead McGuinness, James Nicholson, Rareș-Lucian Niculescu, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Papastamkos, Marit Paulsen, Britta Reimers, Alfreds Rubiks, Czesław Adam Siekierski, Sergio Paolo Francesco Silvestris, Alyn Smith, Janusz Wojciechowski
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Alejandro Cercas, Ismail Ertug, Petri Sarvamaa



Letzte Aktualisierung: 8. November 2012

Rechtlicher Hinweis