

# Stellungnahme

zum

## Proposal for a

### **Regulation of the European Parliament and of the Council on the protection of animals during transport and related operations [07.12.2023]**

Berlin, 15. Januar 2024

3,8 Millionen Tiere werden pro Tag durch die EU transportiert. Für diese Tiere hätte sich Animal Equality ein stärkeres Transportproposal gewünscht, welches weniger Raum für Hintertüren lässt. Viele Empfehlungen der EFSA wurden ignoriert, häufig wurde klar zugunsten finanzieller Interessen entschieden.

Positiv zu bewerten ist, dass die Tiere mehr Platz haben und dass das Be- und Entladen als Transportzeit berechnet wird. Außerdem soll es real-time Tracking für Straßentransporte geben. Schiffe, die gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle unter schwarzer Flagge fahren (als unsicher deklariert), welche momentan 55 % der von der EU genehmigten Transportschiffe ausmachen (Eurogroup for Animals, 2023), dürfen nicht länger eingesetzt werden. Auch werden zum ersten Mal Meerestiere behandelt sowie der Transport von Tierprodukten als Alternative zu Lebendtransporten. Bzgl. dem Umgang mit Meerestieren empfehlen wir das [Whitepaper der Eurogroup for Animals](#).

Dramatisch anzusehen ist jedoch, dass die Seereisen nicht als Transportzeit gelten und kein Zeitlimit haben. Für die betroffenen Tiere, die in der Regel vor den Transporten über See bereits lange Fahrten über Land hinter sich haben und dementsprechend geschwächt sind, bringt dies zusätzliche Belastungen und unabsehbare Strapazen mit sich. Schiffstransporte in Länder außerhalb der EU sollten komplett verboten werden. Bei Transporten innerhalb der EU müsste die Zeit auf dem Transportschiff der Transportzeit angerechnet werden. Inklusive Be- und Entladen. Die im Proposal angedachte Regelung bzgl. Seereisen ignoriert die [Ergebnisse der ANIT](#) und das [EuGH-Urteil C-424/13](#).

Auch sind die maximalen Transportzeiten zu lang. Über acht Stunden Transportzeit sind für erwachsene Tiere abzulehnen. Für Kaninchen und Geflügel sollten vier Stunden Transportzeit nicht überschritten werden. Extreme Wetterbedingungen werden nicht ausreichend geregelt, Transporte sollten nur bei Transport-Innentemperaturen zwischen 5 bis 25 °C genehmigt werden

dürfen. Dass Transporte in Drittstaaten weiterhin erlaubt bleiben, ist eine der größten Enttäuschungen des Proposals. Zwar sollen die Tiere während des Transportes nun auch im Drittland geschützt werden, es ist jedoch rechtlich gar nicht möglich, die Vorgaben im Proposal im Drittland umzusetzen.

Besonders verletzte Tiere wie nicht abgesetzte Kälber, Lämmer und schwangere Tiere werden gar nicht oder nicht ausreichend geschützt. Der Transport nicht abgesetzter Tiere hätte verboten werden müssen. Weiterhin ist es erlaubt, Tiere in weit fortgeschrittenem Stadium der Schwangerschaft zu transportieren und Tiere, die noch zu jung sind, um sich selbst mit ausreichend Nahrung zu versorgen, auf lange Transporte zu senden.

Eine nicht nachzuvollziehende Verschlechterung ergibt sich für Geflügel und Kaninchen, welche nun explizit an den Beinen hochgehoben werden dürfen. Damit widerspricht die Kommission der EFSA, welche ein aufrechtes Fangen empfiehlt. Dieser Zusatz aus Anhang 1 Kapitel III Nr. 3.1 d muss unbedingt gestrichen werden.

#### Quelle(n):

- Eurogroup for Animals, 2023. *Animal transport proposal fails to make significant improvements for animal welfare*. Abrufbar unter:  
<https://www.eurogroupforanimals.org/news/animal-transport-proposal-fails-make-significant-improvements-animal-welfare>

Im Nachfolgenden soll auf einige der tierschutzrelevanten Punkte aus dem Transportproposal detaillierter eingegangen werden.

#### **Journey Times**

*maximum journey times of 9h for animals for slaughter, and 21h (with a minimum 1h rest after 10h) + 24h rest with unloading + 21h (with a minimum 1h rest after 10h) for other animals, and revision of rules on space allowance in line with EFSA (Chapter VII).*

Grundsätzlich ist die Kürzung der Transportzeiten zu befürworten, sie geht aber nicht weit genug. Der neue Entwurf verlängert zudem die Definition von Kurzstreckentransporten: Statt acht Stunden sind es jetzt neun Stunden (Art. 27). Je länger eine Reise dauert, desto größer ist das Leid der Tiere. Diese Definition sollte nicht akzeptiert werden.

Animal Equality befürwortet keine Lebetiertransporte. Der Großteil des Handels in der EU findet bereits mit tierischen Produkten ohne lebendige Tiere statt. Es wäre also ein relativ kleiner Schritt, die Lebetiertransporte komplett aufzugeben. Auch die [EFSA](#) gibt an, dass

Tiertransporte grundsätzlich vermieden werden sollten und wenn unbedingt nötig, so kurz gehalten werden sollten wie möglich. Dementsprechend sollte die Unerlässlichkeit des Transportes belegt werden, sowie die jeweils am kürzesten mögliche Transportzeit für das nötige Ziel eine Vorgabe sein. Bei Reisezeiten von 21 Stunden ist es sehr wahrscheinlich, dass die Notwendigkeit infrage gestellt werden kann. Exporte in Drittländer sollten grundsätzlich verboten werden. Dazu mehr unter der entsprechenden Rubrik.

Die angegebenen Transportzeiten sind zu lang. Das Europäische Parlament hat für Tiere, die zur Schlachtung transportiert werden, eine maximale Reisezeit von acht Stunden empfohlen. Diese Empfehlung hätte mindestens eingehalten werden sollen. Auch sollte sie für alle Tiere, egal wofür sie bestimmt sind, gelten. Denn der Transport selbst ist für die Tiere nicht zwangsweise einfacher, nur weil sie nicht zur Schlachtung gesendet werden. Tiere, die zur Mast und Zucht gesendet werden, dürfen laut dem Proposal für 42 Stunden über drei Tage transportiert werden. Diese Transportzeiten sind nicht im Einklang mit den [Empfehlungen der EFSA](#).

Die Federation of Veterinarians of Europe gibt ebenfalls an: „*Animals should be reared as close as possible to the premises on which they are born and slaughtered as close as possible to the point of production.*“

Die Tiere sind dicht gedrängt, da sie sich nicht bewegen können, müssen sie in ihren Exkrementen stehen und liegen (wenn sie es aufgrund der beengten Verhältnisse können). Das Ausbalancieren der Bewegungen der Fahrzeuge ist stressig. Auch Trinken und Essen können die Tiere nicht ausreichend während eines Transportes. Durch all diese Faktoren sind die Tiere schnell erschöpft, sie sollten diesem Stress daher nicht länger als acht Stunden ausgesetzt werden. Tiere, die es nicht gewohnt sind, transportiert zu werden, was auf die meisten landwirtschaftlich genutzten Tiere zutrifft, sind sehr viel aktiver und verbrauchen dadurch deutlich mehr Energie als ein Tier, das nicht transportiert wird. Als Ergebnis sind sie schneller ermüdet, schneller durstig, schneller hungrig, anfälliger bei unvorhersehbaren Verkehrseignissen, ihr Immunsystem ist geschwächt und sie sind anfälliger für Krankheiten. Es herrscht breiter Konsens darüber, dass mit einer längeren Transportzeit die negativen Auswirkungen für die Tiere steigen. Das ist auch über verschiedene physiologische Parameter wie Körpergewicht, Proteinwerte, Ceratin-Kinase, unveresterte Fettsäuren und Betahydroxybutyrat nachweisbar (Chupin *et al.*, 2000).

Es gibt Untersuchungen an Schweinen, die gezeigt haben, dass die Tiere bereits nach einem acht Stunden Transport alle zuerst tranken und aßen, bevor sie sich ausruhten. Dies ist ein deutlicher Indikator dafür, dass die Schweine bereits nach acht Stunden unter Hunger und Durst leiden (Brown *et al.*, 1999).

Quelle(n)

- Brown, S.N., Knowles, T.G., Edwards, J.E. und Warriss, P.D. (1999) *Behavioural and physiological responses of pigs being transported for up to 24 hours followed by six hours recovery in lairage. Veterinary Record* 145, 421-426.
- Chupin, J.M., Savignac, C., Aupiais, A. und Lupert, J. (2000) *Influence d'un jeûne hydrique et alimentaire prolongé sur le comportement, la dénutrition, la déshydratation et le confort des bovins. Rencontres Recherches Ruminants* 7, 79

**Domestic birds and rabbits transported in containers (Annex I Chapter V 2.2)**

- (a) 12 hours including loading and unloading time for journeys including those to a slaughterhouse;  
or
- (b) 24 hours for chicks of all domestic bird species, if it is completed within 48 hours after hatching;
- (c) 24 hours for adult breeding rabbits if they have permanent access to feed and hydration;
- (d) 10 hours for end-of-lay hens including the loading and unloading time.

Positiv ist, dass im Gegensatz zur aktuellen Transportverordnung EU 1/2005, das Be- und Entladen mit in die Transportzeit fallen soll. Es erklärt sich aus dem Proposal nicht, wieso Geflügel grundsätzlich länger als neun Stunden wie bei den Säugetieren transportiert werden darf. Die Transportzeiten sind besonders für Tierarten, die in Transportboxen transportiert werden, zu lang gefasst. Diese Tiere können während des Transportes nicht ausreichend mit Futter und Wasser versorgt werden, daher müssen die Transportzeiten deutlich kürzer sein. Die Sterblichkeitsrate erhöht sich zunehmend mit einer längeren Transportzeit (Warriss *et al.* 1992). Auf Transporten länger als vier Stunden ist die Sterblichkeit im Schnitt 80 % höher als wenn die Transportzeiten kürzer als diese vier Stunden sind. Gerade Geflügel leidet häufig unter traumatischen Verletzungen wie gebrochenen Knochen und Verrenkungen. Die langen Transportzeiten führen zu Ermüdung. Leberglykogen, welches ein Treibstoff für den Stoffwechsel in Form von Glukose ist, ist sehr schnell erschöpft, wenn kein Futter mehr zur Verfügung steht. Masthühner, die sechs Stunden transportiert werden, haben nur noch 43 % des Glykogens in ihrer Leber, wie Masthühner, die nicht transportiert werden (Warriss *et al.*, 1993). Auch Pausen stellen für Tiere in Transportboxen keine geeignete Lösung dar. Realistisch können die Tiere niemals alle ausreichend mit Futter und Wasser versorgt werden, auch eine tierärztliche Untersuchung ist effektiv nicht möglich, da sie in ihren Transportbehältern viel zu eng eingesperrt sind.

Das Parlament erkennt die Verletzlichkeit von Tieren während des Transportes an und empfiehlt daher, Geflügel, Kaninchen und Tiere, die am Ende ihres Produktionszykluses angekommen sind, nur zum nächstgelegenen Schlachthof transportieren zu dürfen. Transportzeiten von über vier Stunden werden auch vom Parlament abgelehnt (Recommendations 111 und 114).

Besonders dramatisch ist die angedachte Regelung für Kaninchen. Nach aktueller Verordnung dürfen diese höchstens 12 Stunden transportiert werden. Im vorliegenden Proposal wird nun ein Transport von bis zu 24 Stunden vorgeschlagen. Verschlechterungen für Tiere, die sich zudem jeglicher wissenschaftlicher Basis entziehen, sollten in einer aktualisierten Transportverordnung nicht auftauchen. Auch die [EFSA empfiehlt keine Transporte über 12 Stunden](#) für Tiere in Transportboxen.

Für ausgediente Legehennen sieht das Proposal eine Verbesserung vor. In der aktuellen Transportverordnung dürfen sie 12 Stunden ohne das Be- und Entladen transportiert werden. Im Proposal werden 10 Stunden inklusive Be- und Entladen vorgeschlagen. Doch auch die vorgeschlagenen 10 Stunden ignorieren die [Ergebnisse der ANIT](#) und die [EFSA](#), welche darauf verweist, dass bereits nach sechs Stunden anhaltender Durst entsteht. Die EFSA empfiehlt daher keinen Entzug von Futter und Wasser, der sechs Stunden übersteigt und bei extremen Temperaturen eine Kürzung der Transportzeit auf vier Stunden.

Für die Eintagsküken wird ebenfalls eine Verbesserung vorgeschlagen. Aktuell dürfen sie bis zu 24 Stunden transportiert werden, wenn dieser Transport innerhalb von 72 Stunden nach dem Schlüpfen durchgeführt wird. Im Proposal wird dieser 24 Stunden Transport nur noch innerhalb von 48 Stunden nach dem Schlüpfen erlaubt. Diese kleine Verbesserung ignoriert die [Empfehlung der EFSA](#), nur noch befruchtete Eier zu transportieren. Außerdem ist unverständlich, wieso den Küken weniger Schutz als den Säugetieren zugestanden wird. Für dieses heißt es im Proposal: „Unfit for travel if they are new-born mammals in which the navel has not completely healed“ (Annex I Chapter V 2.2.b).

Auch Küken haben in diesem Alter noch keinen abgeheilten Nabel, sie haben eine eingeschränkte Thermoregulation und auch ihre Haut ist noch nicht ausgereift. Küken benötigen den gleichen Schutz wie Säugetiere.

Führende Geflügelexpert\*innen verweisen außerdem darauf, dass Studien nahelegen, dass der Transport innerhalb von 24 Stunden nach dem Schlupf abgeschlossen sein sollte. Die Sterblichkeitsrate steigt nach diesem Bereich bereits, wenn kein ausreichender Zugang zu Futter und Wasser sichergestellt ist. In der Natur gehen die Küken auch bereits nach dem Schlupf mit der Henne auf Futtersuche, da der Dottersack zwar unterstützt, aber kein Ersatz für Nahrung und Wasser darstellt.

#### Quelle(n)

- Warriss, P.D., Bevis, E.A., Brown, S.N. und Edwards, J.E. (1992) Longer journeys to processing plants are associated with higher mortality in broiler chickens. *British Poultry Science* 33, 201-206.

- Warriss, P.D., Kestin, S.C., Brown, S.N., Knowles, T.G., Wilkins, L.J., Edwards, J.E., Austin, S.D. und Nicol, C.J. (1993) *The depletion of glycogen stores and indices of dehydration in transported broilers. British Veterinary Journal* 149, 391-398.
- European Parliament recommendation of 20 January 2022 to the Council and the Commission following the investigation of alleged contraventions and maladministration in the application of Union law in relation to the protection of animals during transport within and outside the Union ([2021/2736\(RSP\)](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0015_EN.html)) Abrufbar unter:  
[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0015\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0015_EN.html)

### **Export of live animals**

The options assessed in the impact assessment are:

1. a ban on exports of ruminants; or
2. new reinforced rules on import, including rules to ensure that measures on journey times and space allowance are applied until the place of destination, an animal welfare officer on board of vessels, and requiring that vessels are flying a white or grey flag under maritime safety rules.

The impact assessment concludes that the second option is preferred. This proposal reflects this preferred option, and provides for a 5 years' transition period for these measures.

The obligation of Union operators to protect animals during transport does not end at the external borders of the Union. Organisers of transport of animals from the Union to a place of destination in a third country must ensure compliance with Union rules on the protection of animals during transport also during the stages of the journey that take place outside the Union, and until the animals arrive at the final place of destination in the third country. This is coherent with the case law of the Court of Justice of the EU in Case C-424/13. This Regulation should therefore apply to the transport of animals for which the place of departure is in the territory of the Union and regardless of whether the place of destination is in the territory of the Union or in a third country.

Bei dieser Frage wurde zugunsten der Wirtschaft und gegen das Tierwohl entschieden. Ganz klar hätten Tiertransporte in Drittländer untersagt werden müssen. Die erste Option wäre eine große Chance in die richtige Richtung gewesen. Der EuGH hat in der Rechtssache C-424/13 (Zuchtvieh-Fall) entschieden, dass die EU-Vorgaben auch in Drittstaaten eingehalten werden müssen, bis zum endgültigen Bestimmungsort. Dieses Urteil wird trotz der im Proposal vorgesehenen Vorgaben ignoriert. Um dem [EuGH-Urteil](#) nachweislich nachzukommen, sollten Vor-Ort-Prüfungen von unabhängigen Kontrollstellen aus der EU unerlässlich sein. Diese sind rechtlich nicht möglich. Eine Kontrolle in einem Drittland durch eine zuständige Behörde eines Mitgliedstaats der EU ist aufgrund fehlender Rechte nicht möglich (dies steht im Proposal). Die Rechtsgrundlage, auf der derzeit Exporte in Drittländer genehmigt werden, besteht daher nach rein rechtlichen und formalen Begriffen nicht. Das Ignorieren des EuGH-Urteils wird nur deshalb toleriert, weil es noch nicht als Begründung für die Verweigerung von Tiertransporten

herangezogen wurde und noch nicht gerichtlich in Form einer Feststellungsverfügung geklärt wurde. Der Entwurf sieht bestimmte Anforderungen für den Transport in Drittstaaten vor, die nicht kontrollierbar sind. Das ist ein formaler Fehler und sollte nicht akzeptiert werden. Statt "Drittlandexporte zu verbessern", ist ein Verbot die einzige rechtliche Konsequenz. Darüber hinaus sieht der Entwurf Kontrollstellen vor, diese sollen vom Transporteur ernannt werden (Art. 33). Das bedeutet, dass die Kontrollstelle keine unabhängige Kontrollstelle ist, sondern eine Person, die vom Transporteur abhängig ist. Es liegt auf der Hand, dass eine Person, die in einer Beziehung mit dem Transporteur, dem Begünstigten, steht, keine zuverlässige Institution ist, um Missstände neutral zu dokumentieren. Die Kontrollstelle soll auch für die Bescheinigung zuständig sein, dass alle Anforderungen (Platz, Reisedauer, Zulassung des Fahrzeugs und der Schiffe, Dauer des Aufenthalts im Drittland usw.) erfüllt sind. Da die zuständigen Behörden der EU nicht befugt sind, Kontrollen in Drittländern durchzuführen, schlägt der Entwurf vor, dass es sich dabei um eine Kontrollstelle handelt, die vom Betreiber/Transporteur benannt wird.

Im Entwurf wird gefordert, dass eine Kontrollstelle, die vom Betreiber benannt wird, die Einhaltung der Rechtsvorschriften nur bei 2 Transporten in 5 Jahren überprüft (Art. 33 Punkt 7). Insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die Kontrollstelle keine unabhängige Person ist, ist dieses Kontrollintervall viel zu gering. Dies steht nicht im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs 424/13.

Die Tiere leiden bei diesen langen Transporten unweigerlich. Die meisten EU-Exporte in den Nahen Osten und nach Nordafrika bedeuten lange Seereisen. Die Dauer der Fahrten ist sehr unterschiedlich und kann sich für dieselbe Route von Tagen bis zu mehreren Wochen erstrecken. Die im Proposal angedachte Regelung ignoriert die Empfehlungen der [ANIT](#) und das [EuGH- Urteil C-424/13](#). Bei Schafen gibt es zusätzlich das Problem, dass diese nicht sofort aus unbekanntem Wasserquellen trinken, selbst wenn sie langem Wasserentzug ausgesetzt waren (Knowles et al., 1993). Kurze Pausen, wie sie mit einer Stunde auch nach neuen Regeln weiterhin möglich sind, reichen bei diesen Tieren also nicht aus, um den Wasserverlust sicher ausgleichen zu können. Häufig wird nur Futter aufgenommen, was den Durst zusätzlich verstärken kann (Hall et al., 1997). Es ist daher besonders wichtig, dass es genug Vorrichtungen und Platz gibt, sodass alle Schafe gleichzeitig trinken und essen können und die Pausen so lange abgehalten werden, bis alle Tiere Wasser aufgenommen haben. Durch diese Komplexität und die Gefahr von erheblichem Tierleid, das daraus entsteht, wäre es besonders wünschenswert gewesen, die Kommission hätte sich für die erste Option entschieden.

Die neuen Regeln sollen die Tiere nur während des Transportes schützen. Ist dieser beendet, werden die Tiere ihrem Schicksal überlassen. Dabei ist bekannt, dass in den Zielländern schlechtere Tierschutzstandards gelten, unter denen die Tiere nach ihrer Ankunft leiden werden. Das betäubungslose Schlachten ist üblich, ebenso wie die Anwendung von Gewalt, um die Tiere

gefügig zu machen. In einigen Ländern gibt es überhaupt keine Tierschutzgesetze. Die EU muss die europäischen Tiere vor einem solchen Schicksal schützen, daher müssen Tiertransporte in Drittländer verboten werden.

Bis ein solches Verbot verhängt wurde, sollten im Rahmen von Handelsabkommen strenge Auflagen erstellt werden, die denen von Tierschutzverordnungen der EU gleichwertig sind, die von den Empfängerländern zwingend erfüllt werden müssen. Außerdem sollte die EU Tierschutzorganisationen in den jeweiligen Ländern stärken, sodass sich die Tierschutzgesetze in den Ländern positiv entwickeln und auch entsprechend überwacht werden.

Auch Spermien und Eizellen sollten aus ethischen Gründen nicht in Länder exportiert werden, die niedrigere Tierschutzstandards als die EU haben.

Aktuell ist aus Deutschland der Transport trächtiger Rinder sehr beliebt. Angeblich soll in den Zielländern (meist Drittländer) eine Milchwirtschaft aufgebaut werden. Erst im Dezember 2023 wurde wieder ein Transport von trächtigen Rindern nach Marokko genehmigt. In Marokko hat sich die Zahl der Milchkühe zwischen 2010 und 2021 nicht erhöht, obwohl allein aus Deutschland in dieser Zeit mehr als 70.000 Rinder in das Land verkauft wurden. Die erwachsenen Tiere sowie ihre Kälber werden mit hoher Wahrscheinlichkeit unter nach EU-Maßstäben tierschutzwidrigen Bedingungen geschlachtet. Dank Tierschutzorganisationen sind die Aufnahmen von deutschen Kälbern, die auf Viehmärkten in Drittländern nach ihren Müttern rufen, für jeden zugänglich. Sie werden an beliebige Personen verkauft und in den häufig direkt neben dem Markt liegenden Schlachthöfen meist ohne jede Betäubung geschlachtet. Vor solch einem Schicksal muss die deutsche Regierung die Tiere aus dem eigenen Land schützen. Die Unterstützung der Reproduktion von Tieren, die nicht für den deutschen oder zumindest europäischen Markt bestimmt sind, ist unter Tierwohl- und Umweltgesichtspunkten sowieso nicht tragbar. Daher sollten Tiertransporte in Drittländer grundsätzlich verboten werden. Muss man diese Länder mit Produkten aus Tieren versorgen, sollte dies nicht in Form von Lebendtiertransporten geschehen, sondern mit den Produkten selbst. Grundsätzlich sehen wir angesichts der drastischen negativen Auswirkungen der landwirtschaftlichen Tierhaltung auf unseren Planeten zudem die Förderung der Nutzung von pflanzlichen Proteinen in Drittländern als erstrebenswert und zeitgemäß an.

**Es soll an dieser Stelle darauf verwiesen werden, dass ein solches Verbot auch von Deutschland erlassen werden könnte. Das OVG hat zum wiederholten Mal bestätigt, dass für die Abwehr „abstrakter Gefahren dieser Art“ (gemeint ist die betäubungslose und damit nach unseren Standards tierschutzwidrige Schlachtung, die im Zielland allen Milchkühen und auch deren Kälbern widerfährt) durch nationale Rechtsverordnung möglich ist. Diese Rechtsverordnung kann nur der Bundeslandwirtschaftsminister erlassen. Das OVG ist damit seiner Argumentation**



treu geblieben. Schon im Beschluss vom 26.05.2021 hat das OVG ausgeführt, dass gegen abstrakte Gefahren in der Regel nicht durch individuelle behördliche Maßnahmen im Einzelfall, sondern nur durch abstrakt-generelle Mittel wie Rechtsverordnungen vorzugehen sei. Und diese hätte das Bundesministerium bereits 2021 erlassen können und aus Sicht des Tierschutzes auch erlassen müssen.

#### Quelle(n)

- Hall, S.J.G., Schmidt, B. und Broom, D.M. (1997) *Feeding behaviour and the intake of food and water by sheep after a period of deprivation lasting 14 h. Animal Science* 67, 105-110.
- Knowles, T.G., Warriss, P.D., Brown, S.N., Kestin, S.C., Rhind, S.M., Edwards, J.E., Anil, M.H. und Dolan, S.K. (1993) *Long distance transport of lambs and the time needed for subsequent recovery. Veterinary Record* 133, 286-293.

#### **Fitness for transport (Annex I Chapter I)**

*Terrestrial animals shall not be considered fit for transport if:*

- *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*
- *they are rabbits of less than 48 hours of age*

Das Proposal sieht eine Verbesserung für alle genannten Tierarten vor, allerdings sind die angedachten Altersgrenzen noch immer zu kurz gefasst. Gerade für Kaninchen, die in Transportboxen transportiert werden, sollte die Altersgrenze bei mindestens sechs Wochen liegen. Es erklärt sich nicht, wieso Kaninchen anders als die anderen Säugetiere, trotz nicht verheiltem Nabel, transportiert werden dürfen. Bei Ferkeln sind mindestens 30 Tage angebracht und bei Rindern und Schafen 12 Wochen. Durch ihr Alter sind diese noch sehr jungen Tiere anfälliger für Stress, ihr Immunsystem ist noch nicht voll entwickelt und sie können ihre Körpertemperatur noch nicht so gut regulieren. Noch wünschenswerter wäre ein Verbot für den Transport nicht abgesetzter Tiere, oder zumindest ein Verbot von Langstreckentransporten (Art. 29).

#### **Journey times, rest periods, feeding and watering of unweaned calves, lambs, kids, piglets and foals**

*The journey time for the transport by road of unweaned calves, lambs, kids, piglets and foals shall not exceed 8 hours.*

*By way of derogation from paragraph 1, provided the means of transport is equipped with a feeding system approved in accordance with paragraph 5, unweaned calves, lambs, kids, piglets and foals may be transported for a maximum of 9 hours, after which a rest period of at least an hour without unloading shall take place before resuming the journey for a maximum of another 9 hours.*

Das Proposal schlägt zwar eine Verbesserung zum aktuellen Status vor (9h +1h Pause +9h), doch der Transport nicht abgesetzter Tiere hätte insgesamt verboten werden müssen. Die aktuell gültige Regelung von neun Stunden Transport, einer Stunde Pause und weiteren neun Stunden Transport soll nach dem Proposal nur noch mit Fütterungseinrichtungen innerhalb des Transporters erlaubt sein. Diese Hintertür widerspricht den Empfehlungen der [EFSA](#), die für nicht abgesetzte Tiere einen Transport von höchstens acht Stunden empfiehlt.

Selbst wenn es ein Fahrzeug mit Fütterungs- und Tränkevorrichtungen für Jungtiere gäbe, sind nicht abgesetzte Tiere kaum an die Tränke gewöhnt und können diese voraussichtlich nicht nutzen. Außerdem hat sich in der Praxis gezeigt, dass es unmöglich ist, sicherzustellen, dass alle Tiere die Tränken erreichen.

Die im Proposal vorgesehene Änderung ignoriert die [Dokumentationen](#), die belegen, dass nicht abgesetzte Tiere auf den Transporten leiden.

Ein Verbot des Transportes nicht abgesetzter Tiere wäre die einzig konsequente Lösung gewesen, um diesen empfindlichen Tieren ein Mindestmaß an Schutz zu bieten.

### **Transport of unweaned calves**

*The option examined in the impact assessment consists of two measures for unweaned calves:*

- 1. maximum journey times of 19h for unweaned calves (9h + 1h rest + 9 h), provided that an efficient feeding system exists (transition period of 5 years); and*
- 2. a minimum age of 5 weeks and minimum weight 50kg for transporting unweaned calves (transition period of 2 years).*

Die Kommission hat sich für Option zwei entschieden.

Auch wenn es positiv ist, dass das Alter und Gewicht der Tiere hochgesetzt wurde, bleibt die Gefahr für Leid bei diesen immer noch sehr jungen Tieren, die normalerweise bis zu einem Jahr von ihren Müttern gesäugt werden und auch entsprechend emotional abhängig sind. Der Stress eines Transportes ohne die Mutter ist für diese Tiere nicht zumutbar.

Es ist zudem sehr fraglich, ob es praktisch umgesetzt werden kann, dass alle Kälber während des Transportes ausreichend Zugang zu Milchersatz haben und ob dies während der Fahrt von den Kälbern überhaupt angenommen wird. Außerdem brauchen Kälber nach der Futteraufnahme drei Stunden für die Verdauung, innerhalb derer es keine Bewegung durch den Transporter geben sollte. Auch das ist während des Transportes unrealistisch. Die Kommission hatte angegeben, dass Kälber bis zu einem Alter von unter zwei Monaten als nicht abgesetzt gelten. Der Transport nicht abgesetzter Kälber sollte verboten werden.

## Temperatures

The option examined in the impact assessment consists in an approval of transport for long journeys subject to weather forecasts. If the weather forecast is between 25°C and 30°C, only short journeys (max 9 hours) would be allowed during daytime, with access to water for the animals. If weather forecast is higher than 30°C, only animal transport at night (i.e. between 21h00 and 10h00) would be allowed.

- when the temperature forecast at the place of departure and at the place of destination at the time animals are expected to be at those places is below 10°C, rabbits and domestic birds other than end-of-lay hens shall only be transported in vehicles with protection against windchill. (Annex I Chapter V 2.3.a)
- end-of-lay hens shall not be transported if temperatures inside vehicles of at least 15°C cannot be ensured. (Annex I Chapter V 2.3.b)

Transporte bei extremen (kalten und heißen) Temperaturen sind neben der Dauer der Reise einer der Schlüsselfaktoren, die zu immensum Leid der Tiere führen. Die Temperaturgrenzwerte im Entwurf verschlechtern die derzeitige Gesetzgebung, da es keine Begrenzung für kalte Temperaturen gibt (vorher waren es 5 °C). Die Obergrenze liegt bei 30 °C Außentemperatur, was ebenfalls eine Verschlechterung darstellt, da es zuvor 30 °C im Inneren des Fahrzeugs waren. Da es im Inneren immer wärmer ist, wenn Tiere an Bord sind, ist dies eine Verschlechterung. Wenn es zu kalt ist, frieren die Trinkvorrichtungen zu, und die Tiere können an Kälte sterben, insbesondere Geflügel. Wenn es zu heiß ist, können die Tiere an Überhitzung sterben. Temperaturen über 25 °C führen bei Geflügel zu Hitzestress und ab 30 °C versagen in Verbindung mit Luftfeuchtigkeit Kompensationsmechanismen. Klimaanlage sind auf den meisten Transporten mit Containersystem nicht vorhanden. Und auch der Fahrtwind bietet keine artgerechte Abkühlung. Container, die außen transportiert werden, können durch die Zugluft zu kalt werden, während es bei Containern im Inneren zu warm wird und kein ausreichender Luftaustausch stattfindet. Durch Sonneneinstrahlung können sich die Fahrzeuge stark aufheizen. Daher bedarf es genauso wie in Art. 31 Abs. 2 auch für Geflügel und Kaninchen entsprechenden Regelungen bzgl. Tageszeiten, nötigen Kühlmaßnahmen beim Be- und Entladen sowie über eine Reduzierung der Besatzdichte und technische Voraussetzungen darüber, mit welchen Kühlsystemen das Fahrzeug ausgestattet sein muss.

Die EFSA hat obere Grenzwerte der thermischen Komfortzonen wie folgt festgelegt: 25 °C für Rinder, 20-22 °C für Sauen, 22-25 °C für Mastschweine, 25-30 °C für abgesetzte Ferkel, 28 °C für ungeschorene Schafe und 32 °C für geschorene Schafe. Dass alle Tiere während des Transportes ausreichend trinken können, ist nicht realistisch. Besonders kleine Tiere leiden bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt. Laut Proposal wäre es erlaubt, Tiere für neun Stunden bei -20 °C zu transportieren. Das ist für Geflügel nicht akzeptabel, da es oft friert (siehe hierzu die [EFSA](#), die sagt, dass sich die Sterblichkeit bei Geflügel bei niedriger Temperatur erhöht). Höhere Temperaturen belasten vor allem Geflügel, Kaninchen und Schweine. Bereits bei Temperaturen ab

20 °C zeigt sich bei Hühnern eine erhöhte Sterblichkeit. Kaninchen haben bei Transporten in Sommertemperaturen erhöhte Cortisol-Konzentrationen im Plasma, erhöhte Laktatwerte, erhöhte Glukosewerte, erhöhte Creatin-Kinase, erhöhte Laktatdehydrogenase und erhöhte Osmolarität, im Vergleich zum gleichen Transport bei Wintertemperaturen (De la Fuente *et al.*, 2004).

Das Parlament hat aufgrund der Tierwohlprobleme bei zu hohen oder zu niedrigen Temperaturen empfohlen, Transporte nur zu genehmigen, wenn die vorhergesagte Temperatur zwischen 5 und 30 °C liegt (Recommendation 94). Diese empfohlene Untergrenze hätte aufgenommen werden müssen. Besonders dramatisch ist, dass die Untergrenze von 5 °C in der aktuellen Transportverordnung enthalten ist und im Proposal wegfällt. Verschlechterungen für die Tiere sollten bei einer Überarbeitung, die auch darauf abzielt, das Tierwohl zu verbessern, nicht akzeptiert werden.

Die EFSA hat eine einfache [Übersicht für empfohlene Temperaturen](#) je nach Tierart erstellt, welche im Proposal ignoriert werden. Die EFSA reflektiert in ihrem Bericht über Tiertransporte auch die Bedeutung von Hitzestress bei Tieren und empfiehlt, Grenzwerte für die obere kritische Temperatur (UCT) in Fahrzeugen festzulegen. Die EFSA empfiehlt eine UCT von 25 °C für Rinder und Kälber im Fahrzeug. Es ist sehr wichtig, die Innentemperaturen in den Fahrzeugen zu ermitteln, um zu wissen, wie warm oder kalt es während des Transports ist und war. Dies ist wichtig für nachträgliche Kontrollen, für Sanktionen, für Rechtsbeschwerden und zum Nachweis von Tierleid. Die Temperatur, die die Tiere wahrnehmen, ist die, die im Inneren des Fahrzeugs herrscht und immer wärmer ist als die Außentemperatur. Bis heute wurden im Fahrzeug Temperaturdaten gemessen. Diese Maßnahme sollte nicht gestrichen werden.

Es ist gut, Werte für eine Außentemperatur festzulegen, da diese leicht zu kontrollieren sind und Verstöße schnell auffallen. Weiterhin muss aber bedacht werden, dass es in den Transportern schon allein durch die Besatzdichte deutlich wärmer ist. Animal Equality hält die 30 °C Außentemperatur für zu hoch gesetzt.

Das Proposal sieht vor, Transporte bei über 30 °C in der Nacht zu erlauben, wenn die Besatzdichte um 20 % reduziert wird. Das ist viel zu heiß für die Tiere und verschlechtert den derzeitigen Status quo, der Transporte bei Temperaturen über 30 °C im Fahrzeug grundsätzlich untersagt. Die Temperatur im Fahrzeug ist immer höher als die Umgebungstemperatur aufgrund der Körperwärme der Tiere.

Zusammenfassend sind auf Basis der Studienlage und der Empfehlungen der EFSA die folgenden Vorgaben das Minimum:

Kein Transport unter 5 °C und über 25 °C Innentemperatur.

Zusätzlich sollten zur leichten Kontrolle Werte für die Außentemperatur festgelegt werden. Allgemein kann man erwarten, dass es im Fahrzeuginneren etwa 5-10 °C wärmer ist. Entsprechend müssen die jeweiligen Außentemperaturen definiert werden.

Tierartsspezifische Grenzwerte die von der allgemeinen Definition abweichen:

Geflügel: Kein Transport unter 15 °C und über 20 °C.

Kaninchen: Kein Transport über 20 °C.

Kühe während der Laktation: Kein Transport über 15 °C

Sauen: Kein Transport über 22 °C

Alle Fahrzeuge sollten ein Innen- und Außenthermometer haben, sowie ein Hygrometer.

Es sollte zwischen geschorenen und ungeschorenen Schafen unterschieden werden (wie in der aktuellen Transportverordnung).

Die Vorgaben bzgl. dem Fahrtwind wurden im Prosal nicht übernommen oder anderweitig behandelt. Bisher gültige Vorgabe: airflow of nominal capacity of 60 m<sup>3</sup>/h/KN.

Vorgaben, die bereits in der Transportverordnung existieren, sollten nicht einfach komplett gestrichen werden, ohne dass es dafür eine umfängliche Begründung gibt. Beim aktuellen Fahrtwind muss die Luftfeuchtigkeit berücksichtigt werden. 30-70 % bis zu einer max. Temperatur von 25 °C scheinen hierfür eine angemessene Grenze zu setzen.

Es sollte Vorgaben zur Vermeidung von Hitzestress für Kaninchen und Geflügel geben, da Art. 31 Pkt. 2 nicht für sie gilt. Die EFSA hat dazu klare Empfehlungen abgegeben: Vögel hinsichtlich der Enthalpie (57,6 kJ/kg) und für Kaninchen der THI (27.8).

#### Quelle(n)

- De La Fuente, J., Salazar, M.I., Ibanez, M. und Gonzales de Chavarri, E. (2004) Effects of season and stocking density during transport on live-weight and biochemical measurements of stress, dehydration and injury of rabbits at time of slaughter. *Animal Science* 78, 285-292.
- European Parliament recommendation of 20 January 2022 to the Council and the Commission following the investigation of alleged contraventions and maladministration in the application of Union law in relation to the protection of animals during transport within and outside the Union (2021/2736(RSP)) Abrufbar unter:

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0015\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0015_EN.html)

#### **New technologies**

Two options have been assessed in the impact assessment. The first option is composed of these 2 measures:

1. Real-time positioning of trucks; and
2. A central database and digital application.

The second option consisted of retrospective checks based on tachographs, combined with the central database and digital application referred to above.

The impact assessment concludes that the first option is the preferred option, which is reflected in this proposal. It provides that GPS data of trucks will be communicating with an automated system (the EU central database), itself connected to TRACES so that competent authority can access information about the timing when the truck reached certain points (place of departure, control post, border crossings between Member States, place of destination) so that the competent authorities can carry out official controls based on such information.

Animal Equality befürwortet die Wahl der ersten Option. Es ist essentiell, dass die sowieso schon zu langen Transportzeiten nicht noch überzogen werden und Pausenzeiten eingehalten werden. Wichtig ist, dass entsprechende Verstöße auch verfolgt werden und mit nennenswerten Strafen belegt werden. Außerdem sollte es eine Echtzeitverfolgung für den ganzen Transport geben und nicht wie geplant nur bei einzelnen Abschnitten der Reise. Ansonsten ist es wahrscheinlicher, dass die Transporteure in Echtzeit nur dann Zugang gewähren, wenn es für sie geeignet ist und die wirklichen Problemsituationen nicht kontrolliert werden können.

Es sollte klargestellt werden, dass Echtzeit-Tracking und Navigation für alle Transporte (auch für Kurztransporte) verpflichtend ist. Im Proposal wird nicht eindeutig klar, ob dies der Fall ist.

### **Definitions**

*'place of departure' means: the place where an animal has been accommodated for at least a week prior to departure and where it is first loaded onto a means of transport (Art. 3 Pkt. 2.a);*

*'place of destination' means a slaughterhouse or any other place where an animal is unloaded from a means of transport and accommodated for at least a week prior to the time of any subsequent departure (Art. 3 Pkt. 3);*

*'journey' means the movement of animals effected by one or more means of transport starting with the loading of the first animal onto the first means of transport at the place of departure and ending with the unloading of the last animal at the place of destination, and the related operations including rest periods and transfer from one means of transport to another;*

Die vorgeschlagene Definition stellt eine Verbesserung zur aktuellen Transportverordnung dar, in welcher 48 Stunden ausgereicht haben, um den Anfang oder das Ziel eines Transportes zu definieren. Dies hat zu Sammlungscentren geführt, in welchen die Tiere 48 Stunden bewahrt wurden und dann in einem neuen Transport weiter transportiert wurden. Auch eine Woche ist noch relativ kurz gefasst und stellt die Gefahr dar, dass die Tiere nur zeitweise untergebracht

werden und dann weiter auf lange Transporte gesendet werden. Für die Definition von einem Ziel wäre ein Aufenthalt von mindestens vier Wochen eine wünschenswerte Definition, um Hintertüren zu vermeiden.

Die vorgesehene spezifische Definition, dass auch das Be- und Entladen zur Transportzeit zählt, sollte auf jeden Fall übernommen werden.

### **Training of drivers, attendants and animal welfare officers**

*The transporter shall arrange for drivers, attendants, and the animal welfare officers referred to in Article 21, to follow one of the approved animal welfare training courses referred to in Article 37(1)(b). Such training shall be relevant to their tasks, the species, the categories of animals they handle, and the means of transport used.*

Das Training von allen Personengruppen, die Umgang mit den Tieren haben, ist zu befürworten. Das Fahrverhalten ist für Tiere, die die meiste Zeit des Transportes im Stehen verbringen, ein essentieller Faktor, um Leid zu mindern. Rinder vermeiden Körperkontakt zu anderen Rindern und fühlen sich von diesem gestresst, daher ist neben der Besatzdichte auch ein ruhiger Fahrstil von Bedeutung. Ein 500 km Transport auf einer gut ausgebauten Autobahn kann für die Tiere einfacher zu verkraften sein, als ein 100 km Transport auf einer unebenen Landstraße. Gerade Erschütterungen und unruhiges Fahren sind für die Tiere auf mehreren Ebenen anstrengend. Das Be- und Entladen gehört zu den stressigsten Ereignissen bei einem Transport. Die Tiere sind ängstlich, kennen die neue Umgebung nicht und sind meist keinen engen Kontakt zu Menschen gewöhnt. Gerade hier kommt es häufig zu Misshandlungen, um die Tiere anzutreiben. Pieksen mit Gegenständen, Schlagen, der Einsatz von Elektroschockern oder auch das Packen der Wolle von Schafen sind Methoden, die in dieser Phase immer wieder zum Einsatz kommen. Gut ausgebildetes Personal ist wichtig, so kann man zum Beispiel Rinder ohne Gewalt bewegen, indem man ihre Fluchtzone nutzt.

Grundsätzlich ist das Wissen um den Umgang und die Bedürfnisse verschiedener Tierarten die Basis, damit es auf den Transporten nicht zu unnötigem Leid kommt.

### **Journey log for all long journeys and short journeys to third countries**

*For long journeys and short journeys to third countries, organisers shall complete in TRACES section 1 of the journey log prior to the journey, as set out in point 1 of Annex III.*

*The journey log shall include confirmation of a reservation at a control post when, according to journey planning, the journey time is likely to exceed 21 hours.*

Es ist zu befürworten, dass die Reservierungen an Kontrollposten vorab getätigt werden müssen, um eventuelle Abweisungen oder lange Wartezeiten zu vermeiden.

### **Obligations for organisers, transporters, drivers and attendants during transport by road or rail**

*The transporter shall be responsible for any animal that becomes unfit for transport during the journey due to the inappropriate performance by the attendant or driver of his or her tasks.*

Studien aus anderen Ländern haben gezeigt, dass es sich positiv auf den Umgang mit den Tieren auswirken kann, wenn Transporteure finanziell für Verletzungen von Tieren haften. Dies könnte generell eingeführt werden und müsste nicht nur bei „unfit for travel“ gelten. In Brasilien konnten sichtbare Prellungen bei Rindern so von 20 % auf 1 % gesenkt werden. Es gibt auch Modelle bei denen pro Tier, dass nicht mehr alleine vom Transporter laufen kann oder allgemein zu ermüdet ist, um sich zu bewegen, eine Strafe gezahlt werden muss. All dies soll den Umgang mit den Tieren verbessern, sodass der Transporteur selbst daran interessiert ist, dass es den Tieren während des Transportes so gut wie möglich geht (Grandin und Gallo, 2007).

### **Quelle(n)**

- Grandin, T. und Gallo, C. (2007) Cattle transport. In: Grandin, T. (ed.) Livestock Handling and Transport. CAB International, Wallingford, UK, pp. 134-154.

### **Pregnant animals (Annex I Chapter I f)**

*Terrestrial animals shall not be considered fit for transport if they are pregnant females for whom 80 % or more of the expected gestation period has already passed, or females who have given birth in the previous 7 days*

Auch wenn die neue Regelung eine Verbesserung zur aktuellen Transportverordnung EU 1/2005 darstellt, in welcher Transporte bis zu 90 % der Schwangerschaftsdauer erlaubt waren, sind auch die vorgeschlagenen 80 % zu lang gefasst. Die [Anhörung der ANIT](#) hätte für ein Verbot von Transporten ab Überschreiten einer Schwangerschaftsdauer von 40 % gesprochen. Durch die Tierwohlprobleme, die schon der Transport an sich darstellt, steigt das Risiko für Fehlgeburten.

### **Space allowance for transports by road, rail or sea (Annex I Chapter VII)**

Insgesamt stellt das Proposal im Vergleich zur jetzigen Transportverordnung eine Verbesserung dar. In der aktuellen Verordnung gibt es keine Vorgaben für Kaninchen.

Es gibt keine Unterscheidung zwischen geschorenen und ungeschorenen Schafen wie in der aktuellen Verordnung (EG) Nr. 1/2005 und es wird nicht mehr zwischen der Transportart unterschieden. Für Schweine auf dem Seeweg ergibt sich dadurch eine Verschlechterung (der



vorgeschriebene Platz auf dem Schiff ist in der aktuellen Transportverordnung 0,85 qm). Diese bereits existierende Regelung sollte auch in eine neue Transportverordnung übernommen werden.

### **Minimum vertical height (Annex I Chapter III 6)**

*6.1 Cattle of 1,50 m wither height must have only 21 cm space between back and the ceiling of the vehicle*

*6.2. For sheep the space above the highest point of the tallest animal shall be at least 15 cm in vehicles with mechanical ventilation and 30 cm in naturally ventilated vehicles.*

*6.3. For equine animals the minimum internal height of a compartment shall be at least 75 cm from the withers of the tallest animal.*

*6.4 For domestic birds the height of the container shall be such that the comb or head does not touch the ceiling when birds sit with their head and neck in a natural posture or when they change position.*

*6.5. For slaughter rabbits the height of the container shall be sufficient to ensure rabbits can sit with their ears extended.*

Die vertikale Höhe zwischen Rückgrat und Dach des Transportfahrzeugs ist wichtig, um eine ausreichende Luftzirkulation sicherzustellen und zur Vorbeugung von Verletzungen. In der aktuellen Transportverordnung gibt es nur eine Regelung für Pferde (75 cm).

Im [Whitepaper](#) der Eurogroup for Animals finden sich unter Punkt 7 auf Seite 21 genaue Ausführungen: Die vertikale Höhe sollte bei Färsen mindestens 50 cm über der Wirbelsäule jedes Tieres betragen, bei Bullen 30-50 cm und mindestens 30 cm bei ungehörnten Rindern, 20-30 cm bei Schweinen, Schafen und Jungrindern. Diese Mindestabstände müssten für jede der Ebenen, auf denen die Tiere transportiert werden, eingehalten werden.

Wenn es so bleibt, wie es jetzt im Proposal steht, bedeutet das, dass Rinder mit einer Widerristhöhe von 1,50 m nur 21 cm Platz zwischen dem Rücken und der Fahrzeugdecke haben müssen. Das ist zu wenig.

Auch die Regelungen für Geflügel reichen nicht aus. Bei der vorgegebenen Höhe können sie zwar hocken, aber ihre Position nicht richtig verändern. Vögel sollten aufrecht stehen und ihre Flügel ausbreiten können. Normalerweise sitzen Vögel auf Sitzstangen, der Greifreflex ist wichtig für ihre Entspannung und um sicheren Halt zu geben.

Kaninchen sollten nicht nur in sitzender Position nicht mit den Ohren an die Containerdecke stoßen, sondern auch in aufgerichteter Haltung ihre Ohren aufstellen können, ohne an die Containerdecke zu stoßen.

### **Control posts (Art. 34)**

*The Commission shall approve, by means of implementing acts in accordance with Article 49, a list of control posts meeting standards that are equivalent to those laid down in Regulation (EC) No 1255/97. This list shall be made available in TRACES.*

Es ist gut, dass Vorgaben für Kontrollstellen im Proposal angedacht sind. Der Entwurf sieht jedoch vor, dass Transporteure Kontrollstellen selbst benennen und zertifizieren können. Dabei handelt es sich nicht um eine unabhängige Person. Das Proposal ignoriert nach wie vor das EuGH-Urteil 424-13, wonach die Vorgaben der EU auch in Drittstaaten eingehalten werden müssen. Solange es keine unabhängige Kontrolle der EU-Einrichtungen für Kontrollstellen gibt und auch keine unabhängigen Kontrollen, unter welchen Bedingungen die Tiere die Kontrollstellen und ihren endgültigen Bestimmungsort erreichen, wird das EuGH-Urteil weiterhin ignoriert.

### **Serious infringements (Art. 44)**

- *the vertical height provided to animals transported is less than 80% of the requirements for vertical height set out in point 6 of Chapter III of Annex I;*
- *the space allowance for animals transported is less than 80% of the requirements for space allowances set out in Chapter VII of Annex I;*
- *the journey time exceeds the maximum journey time by 30%, excluding rest periods*

Wenn die vertikale Höhe um 20 % geringer sein kann, bedeutet dies, dass es in Ordnung wäre, nur 17 cm Höhe zwischen dem Rücken eines Rindes und der Decke zu haben, anstatt 20 cm (wie im Moment bei nationalen Rechtsvorschriften in Deutschland).

Wenn der zulässige Platz um 20 % unter den Vorgaben liegen darf, bedeutet dies, dass 0,46 m<sup>2</sup> pro Schwein (100 kg) statt 0,58 m<sup>2</sup>, 1,6 m<sup>2</sup> statt 2 m<sup>2</sup> für Rind (450 kg) und 0,25 m<sup>2</sup> statt 0,32 m<sup>2</sup> für Lämmer (25 kg) und 0,4 m<sup>2</sup> statt 0,5 m<sup>2</sup> für Schafe (50 kg) toleriert werden. Diese Platzvorgaben entsprechen fast der aktuellen Transportverordnung und stellen eine große Hintertür dar, um die Erhöhung des Platzbedarfs zu umgehen.

Wenn die Fahrzeit um 30 % überschritten werden kann, bedeutet dies bei einer Fahrzeit von 42 h (21 h+24 h+21 h) - (Ruhezeit ist ausgeschlossen), dass sie um 12,6 h überschritten werden kann, d. h. die Tiere können bis zu 54,6 h transportiert werden. Das ist inakzeptabel. Wenn die Überschreitung nur für einen Teil der Reisezeit berechnet wird, bedeutet dies, dass 30 % von 21 h (6,3 h) verlängert werden können. Dies ist auch nicht akzeptabel, da es 27 h statt 21 h Transportzeit bedeutet. Auch hier sind die Werte damit ähnlich wie in der aktuellen Transportverordnung (29 h für Rinder, 24 h für Schweine).

Derartige Hintertüren sollte es nicht geben. Schwerwiegende Verstöße sollten bereits vorliegen, wenn der Platz oder/und die vertikale Höhe weniger als 100 % betragen, da diese Werte vor Antritt der Fahrt einfach zu überprüfen sind. Bei Fahrzeiten kann für eventuell unvorhersehbare Geschehnisse eine Toleranz von 1 % eingebaut werden.

### Handling (Annex I Chapter III)

*It shall be prohibited to:*

- *lift or drag the animals by legs (except for poultry and rabbits), head, ears, horns, tail or fleece*

*The use of instruments which administer electric shocks shall be prohibited when animals move in group.*

*It shall only be permitted:*

- (a) *on bovine animals or pigs over 80 kg live weight, and*
- (b) *when an animal refuses to move without any visible reasons*

*When loading or unloading birds, arrangements shall be made to reduce the duration of handling birds inverted.*

*3.6 When loading or unloading birds, arrangements shall be made to reduce the duration of handling birds inverted.*

*3.7. Birds and rabbits shall be caught, lifted and carried by two legs, using breast slides in cages or operator's leg as support for bird's breast. A maximum of 3 birds per hand may be carried.*

Die Ausnahmeregelung für Kaninchen und Geflügel stellt eine Verschlechterung zur aktuellen Transportverordnung dar, in welcher es für alle Tierarten verboten ist, diese an den Beinen hochzuheben. Das Fangen von Geflügel und Kaninchen an den Beinen führt zu Verletzungen, Stress und Angst. Geflügel leidet oft unter gebrochenen Beinen, da es häufig nur an einem Bein hochgehoben wird. Außerdem ist der Halte- und Bewegungsapparat dieser Tiere nicht für eine hängende Haltung gemacht. Durch das hohe Gewicht der Masttiere wird die Zugwirkung noch verstärkt. Geflügel und Kaninchen sollten in einer aufrechten Position getragen und hochgehoben werden. Da es in der aktuellen Transportverordnung 1/2005 nicht zulässig ist, Tiere an den Beinen hochzuheben, sollte dies nicht geändert werden. Die Zulassung dieser Handhabungsmethode würde die derzeitige Gesetzgebung verschlechtern. Auch die EFSA hat zu dieser Handhabung klar Stellung bezogen: „*Inversion and carrying birds by the legs will increase the severity of handling stress with 90–100% certainty and the risk of injuries (dislocated joints, fractures in legs or wings and bruises) with 66–100% certainty compared to handling birds in an upright position.*“

Da Vögel kein Zwerchfell haben, komprimieren in einer Kopfüberhaltung die Eingeweide die Lunge und die vorderen Luftsäcke, es kommt zu einer Dyspnoe. Es besteht auch die Gefahr, dass die Tiere durch Regurgitieren und Aspirieren ersticken. Es kann zu einer Sepsis kommen, wenn

durch das Aspirieren Erreger aus dem Magen-Darm-Trakt über die Lunge ins Blut kommen. Dies kann auch für Verbraucher\*innen zu einer Gefahr werden.

Zudem soll es laut Proposal erlaubt sein, bis zu drei Tiere pro Hand kopfüber zu tragen. Das führt zu Druck auf die empfindlichen Beine und ermöglicht keinerlei Unterstützung der Tiere. Für Kaninchen verweist die [EFSA](#) darauf, dass es bei Kontraktionen der Muskulatur der Hintergliedmaßen zu schweren Lendenwirbelfrakturen kommen kann.

Es sollte nicht nur darauf verwiesen werden, dass die Dauer des Be- und Entladens möglichst gering zu halten ist, sondern auch, dass die Tiere dabei nicht in Rückenlage gebracht werden dürfen.

Der Einsatz von Elektroschockern und anderen Gegenständen wie Stöcken sollte verboten sein. Ausnahmen, die den Einsatz von Elektroschockern erlauben, wie aktuell im Entwurf enthalten, sollte es nicht geben. Elektrische Stöße verursachen starke Schmerzen, Stress und Angst.

Die derzeitige Gesetzgebung erlaubt die Verwendung von Elektroschockern und die Praxis zeigt, dass, obwohl es Anforderungen gibt, wie und wie oft sie verwendet werden dürfen, diese Vorgaben oft ignoriert werden. Die Anwendung solcher Handhabungsmethoden sollte verboten werden. Dies würde das Wohlergehen der Tiere verbessern und eine rechtliche Verfolgung bei Verstößen erleichtern.

### **Transport by sea (Art. 30 and other)**

Es hat sich gezeigt, dass auf Langstreckentransporten auf dem Seeweg nie das Wohlergehen der Tiere gewährleistet werden kann. Bei den [Anhörungen des Untersuchungsausschusses für Tiertransporte \(ANIT\)](#) haben zahlreiche Sachverständige ihre Besorgnis zum Ausdruck gebracht und forderten ein Verbot als einzige Lösung, um diese Grausamkeit zu beenden. Regelmäßige Katastrophen zeigen: Tiere sitzen im Meer fest, wenn Drittstaaten aus welchen Gründen auch immer das Anlegen verbieten. Ein Re-Import in die EU ist dann verboten. Zahlreiche Katastrophen haben sich in der Vergangenheit ereignet (nicht nur Elbeik, Karim Alah, auch ähnliche Katastrophen kommen regelmäßig vor, weil Drittländer das Anlegen nicht akzeptieren). Katastrophen wie [Queen Hind](#) zeigen, dass das Wohlergehen der Tiere bei Langstreckentransporten auf dem Seeweg niemals gewährleistet werden kann: Diese müssen daher verboten werden.

**Solange Transporte in Drittstaaten auf dem Seeweg nicht verboten werden, müssen Re-Importe in die EU erlaubt werden.** Für den Fall, dass ein Transport vom Drittland abgelehnt wird, muss verhindert werden, dass Tiere auf dem Schiff auf unbestimmte Zeit gefangen werden, wie es in der Vergangenheit geschehen ist (Katastrophen wie bei den Schiffen Elbeik und Karim Allah zeigten,

dass die Tiere drei Monate lang gelitten haben, über hundert sind in dieser Zeit gestorben, der Rest der 2600 Bullen wurde nach der qualvollen Reise getötet).

**Solange Transporte auf dem Seeweg nicht verboten werden, sollten sie auf die Transportzeit angerechnet werden.**

Es ist inakzeptabel, dass Seetransporte nicht als Reisezeit angerechnet werden. Ein Seetransport ist keine Pause für die Tiere. Auf den Schiffen ist kein Rückzug und keine tierärztliche Behandlung möglich, da die Tiere auf riesigen Flächen eingesperrt sind, die für Personen nicht zugänglich sind. An Bord eines Schiffes können sich etwa 2000 Rinder oder 15.000 Schafe befinden. Das macht deutlich, dass keine individuelle Behandlung möglich ist. In der Regel befindet sich zudem kein Tierarzt an Bord. Tiere, die sterben, werden nicht eingeschläfert, sie sterben qualvoll und werden dann von Bord geworfen. Die Tiere liegen in ihren Exkrementen, da ein Ausmisten während einer Seereise nicht möglich ist.

Es ist inakzeptabel, dass nicht abgesetzte Kälber auf Ro-Ro-Fähren zeitlich unbegrenzt transportiert werden, da Seetransporte nicht zu den Reisezeiten zählen.

### **Loading and unloading**

*When containers loaded with animals are placed one on top of the other on the means of transport, the necessary precautions shall be taken:*

*(a) to avoid, or in the case of poultry, rabbits and fur animals, to limit urine and faeces falling on the animals placed underneath (Annex I Chapter III 2.6)*

Die Einschränkung, wieso hier bei Geflügel, Pelztieren und Kaninchen gewährt wird, dass Kot und Urin aus Ebenen über den Tieren nur limitiert werden müssen, erschließt sich nicht. Klar müssen die Container so gebaut sein, dass Tiere gar keinen Kot und Urin aus höheren Ebenen abbekommen.

### **During transport (Annex Chapter III)**

*5.4. Sufficient ventilation shall be provided to ensure that the needs of the animals are fully met taking into account in particular the number and type of the animals to be transported and the expected weather conditions during the journey. Containers shall be positioned in a way that does not impede their ventilation.*

*5.5. Animals shall be offered water, feed and the opportunity to rest as appropriate to their species and age, at suitable intervals and in particular as referred to in Chapter V.*

Bei Transporten mit Containern ist eine Ventilation in der Regel nicht möglich, daher brauchen Tiere, die so transportiert werden, besonders enge Vorschriften. Der Punkt 5.5 muss dringend je nach Tierart konkretisiert werden, damit hier keine Hintertüren entstehen.