



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 6.12.2000
KOM(2000) 809 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND
DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie
95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von
Tieren beim Transport gesammelt wurden**

INHALTSVERZEICHNIS

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport gesammelt wurden.....		1
ZUSAMMENFASSUNG		4
1.	HINTERGRUND	6
2.	WICHTIGSTE ERGEBNISSE	8
2.1	Geringer Stellenwert der Umsetzung der Richtlinie in bestimmten Mitgliedstaaten.....	8
2.2	Schwierigkeiten bei der Einholung der Kontrollberichte der Mitgliedstaaten ...	9
2.3	Transport von Pferden	9
2.4	Ungeeignete Straßenfahrzeuge	10
2.5	Nichteinhaltung von Transportplänen und Fahrtzeitbeschränkungen.....	10
2.6	Fahrlässigkeit und unsachgemäßer Umgang mit Tieren	11
2.7	Nicht transportfähige Tiere	11
2.8	Unzureichende Belüftung in für Ferntransporte verwendeten Straßenfahrzeugen.....	11
2.9	Überladung.....	11
2.10	Zulassung der Transportunternehmer	12
2.11	Probleme bei der Auslegung der Richtlinie	12
2.12	Neue Forschungsarbeiten im Bereich des Tiertransports.....	13
3.	MASSNAHMEN	13
Allgemeines		13
3.1	Mitgliedstaaten.....	13
3.2	Registrierung und Bescheinigung für Transportunternehmer	13
3.3	Informationsaustausch und gegenseitiger Beistand	14
3.4	Anwendung gemeinschaftlicher Vorschriften auf Tiere aus Drittländern	14
3.5	Verhandlungsauftrag für ein überarbeitetes Europäisches Übereinkommen ...	15
3.6	Transport von Pferden	16
Technische Fragen.....		17

3.7	Änderung des Transportplans	17
3.8	Definition nichttransportfähiger Tiere.....	17
3.9	Gesundheitsbescheinigungen.....	17
3.10	Belüftung	17
3.11	Kontrollberichte der Mitgliedstaaten.....	18
	Längerfristige Initiativen	18
	ANHANG.....	19

ZUSAMMENFASSUNG

Der Schutz von Tieren beim Transport ist immer ein besonderes Anliegen im Tierschutzbereich gewesen. Die erste diesbezügliche Richtlinie der Gemeinschaft wurde 1977 erlassen. Seither ist die Richtlinie zweimal geändert worden, das letzte Mal 1995 durch die Richtlinie 95/29/EG des Rates. Mit letzterer Richtlinie wurden verschiedene Änderungen eingeführt, dazu gehörten folgende:

- Die Tiertransportunternehmer wurden für die Einhaltung der wichtigsten Bestimmungen der Richtlinie verantwortlich gemacht und mussten von den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats zugelassen werden,
- für landwirtschaftliche Nutztiere wurden Ladedichten festgelegt,
- Transporte, die länger als acht Stunden dauern, müssen in Bezug auf Fahrzeuge und Fahrzeiten bestimmte Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Ein spezifisches Verfahren, der „Transportplan“, wurde eingeführt, damit eine sachgemäße Planung erfolgen und die korrekte Durchführung der Ferntransporte überprüft werden kann.

Die Richtlinie enthielt auch die Verpflichtung der Kommission, dem Rat über die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie gesammelten Erfahrungen einen Bericht zu unterbreiten. Bei der Erstellung des vorliegenden Berichts wurden drei Informationsquellen verwendet:

- die Kontrollberichte der Mitgliedstaaten;
- die Kontrollberichte des Lebensmittel- und Veterinäramts (LVA);
- die Beschwerden der Nichtregierungsorganisationen (NRO).

Die Hauptergebnisse des Berichts sind folgende:

Die Mitgliedstaaten haben Schwierigkeiten, die Richtlinie vollständig anzuwenden. In den Berichten des LVA wird auf die geringe Priorität verwiesen, die die Mitgliedstaaten dem Vollzug der Richtlinie einräumen.

Schwierigkeiten bei der Einholung der Kontrollberichte der Mitgliedstaaten und eine unzureichende Harmonisierung der übermittelten Daten führten dazu, dass die Daten nur beschränkt verwendet werden konnten.

Der Transport von Pferden aus mittel- und osteuropäischen Ländern in die Europäische Union gibt besonderen Anlass zur Sorge. Es sind nur geringe langfristige Verbesserungen erreicht worden.

Aus technischer Sicht weist der Bericht die folgenden Hauptergebnisse aus:

- Ungeeignete Fahrzeuge für den Tiertransport auf der Straße;
- unzulässige Transportpläne und Nichteinhaltung der Fahrzeitbeschränkungen;
- fahrlässiger und unsachgemäßer Umgang mit Tieren;

- Verbringung nicht transportfähiger Tiere;
- unzureichende Belüftung von Straßenfahrzeugen;
- Überladung;
- Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Zulassungen für Tiertransportunternehmer.

Angesichts dieser Ergebnisse müssen insbesondere in folgenden Bereichen Verbesserungen erzielt werden:

In erster Linie sind die Mitgliedstaaten für den täglichen Vollzug der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft verantwortlich. Sie müssen rasch angemessene Mittel bereitstellen, damit die von der Richtlinie gesetzten Ziele erreicht werden können.

Es muss eine harmonisierte Bescheinigung für die zugelassenen Transportunternehmer eingeführt werden, damit rasche Kontrollen möglich werden.

Es sind außerdem bestimmte Verfahren einzuführen, damit die Kontrollen durch die zuständigen Behörden insbesondere in Bezug auf die Umsetzung der Transportpläne und eine geeignete Vorgangsweise bei Verstößen erleichtert werden.

Die Gemeinschaftsvorschriften finden Anwendung, sobald die Tiere das Hoheitsgebiet der Union erreicht haben. Die Behörden in den mittel- und osteuropäischen Ländern müssen aufgefordert werden, sicherzustellen, dass sich ihre Transportunternehmer der Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften der Gemeinschaft bei Überschreiten der Grenze zur Union bewusst sind. Diese Rolle obliegt der Kommission, die auch die in den Erweiterungsprozess einbezogenen Länder auffordern wird, Regelungen einzuführen, die mit dem gegenwärtigen Gemeinschaftsrecht vereinbar sind.

Die Gemeinschaft sollte dem Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport beitreten.

Was das spezifische Problem der Pferdetransporte betrifft, so sollten die Bestimmungen über das Entladen und bestimmte Ruhezeiten für Pferde, die die Grenze der Union überschreiten, verbindlichen Charakter erhalten.

Technische Änderungen der Richtlinie sind notwendig, insbesondere in Bezug auf den Transportplan, die Definition nicht transportfähiger Tiere, Gesundheitsbescheinigungen, Belüftungsstandards für Straßentransportfahrzeuge und die Kontrollberichte der Mitgliedstaaten.

Längerfristige Initiativen werden vor allem im Hinblick auf eine notwendige Aktualisierung der der Kommission zur Zeit vorliegenden wissenschaftlichen Daten erwogen. Verschiedene Grundlagen der Richtlinie sollten aus wissenschaftlicher Sicht beurteilt werden; dies gilt vor allem für die Daten im Hinblick auf Fahrtzeiten und Ladedichten. Ferner sollten Überlegungen zur Verbesserung der Qualifikationen des mit dem Tiertransport befassten Personals angestellt werden. Maßnahmen, die eine näher am Ort der Tierhaltung vorzunehmende Schlachtung ermöglichen sollen, sind ebenfalls prüfenswert.

1. HINTERGRUND

Der Tiertransport zählt zu den umstrittensten Bereichen des Tierschutzes, er wird von der Öffentlichkeit seit jeher kritisch beobachtet. Der ersten Richtlinie über den Schutz von Tieren beim Transport, die 1977¹ erlassen wurde, ging die erste Richtlinie über den Schutz von Tieren aus dem Jahre 1974² voraus. Neue Rechtsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport wurden 1991 und 1995 angenommen.

Gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 91/628/EWG des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport, in der Fassung der Richtlinie 95/29/EG des Rates, muss die Kommission dem Rat einen Bericht über die Erfahrungen der Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Änderungsrichtlinie sowie gegebenenfalls Änderungsvorschläge unterbreiten. Das Ziel des vorliegenden Berichts besteht in einer Analyse des Grads der Umsetzung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport durch die Mitgliedstaaten sowie in der Unterbreitung von Vorschlägen für zukünftige Maßnahmen. Der Bericht wird sich auf kritische Bereiche konzentrieren, in denen vor allem durch Änderung des bestehenden gemeinschaftlichen Rechtsrahmens Verbesserungen erzielt werden könnten.

Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 95/29/EG des Rates mussten die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich waren, um den Bestimmungen der Richtlinie (mit Ausnahme von Kapitel VII Nummer 3) nachzukommen, vor dem 31. Dezember 1996 in Kraft setzen.

Die Richtlinie 95/29/EG brachte auch wichtige Neuerungen in Bezug auf die Kontrolle des Wohlbefindens der Tiere beim Transport. Es ist daher wichtig, die praktische Umsetzung dieser Änderungen zu überwachen.

Ein wichtiger Teil der Änderungsrichtlinie betraf die Übertragung von Verantwortlichkeiten auf den Transportunternehmer und die Verpflichtung, bei der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats eine Zulassung einzuholen. Tierschutzorganisationen betrachten die Zulassungspflicht für die Transportunternehmer als einen der positivsten Schritte, da dadurch die Transportunternehmer für mögliche Verstöße zur Verantwortung gezogen werden können und die Verantwortung der Mitgliedstaaten klargestellt wird, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

¹ Richtlinie 77/489/EWG des Rates vom 18. Juli 1977 – ABl. L 200 vom 8.8.1977, S. 10.

² Richtlinie 74/577/EWG des Rates vom 18. November 1974 über die Betäubung von Tieren vor dem Schlachten – ABl. L 316 vom 26.11. 1974, S. 10.

In der Richtlinie 91/628/EG sind die Ladedichten für die am häufigsten transportierten Tierarten (Pferde, Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine und Geflügel) festgelegt. Für den Transport von Nutztieren wurde als allgemeine Regel ein maximaler Zeitraum von acht Stunden eingeführt. Verlängerungen sind unter der Voraussetzung möglich, dass die Tiere in besonders ausgestatteten Fahrzeugen unter bestimmten Bedingungen in Bezug auf die Tränkungs- und Fütterungsintervalle sowie die Ruhezeiten befördert werden. Auf der Grundlage der Richtlinie 91/628/EG sind zwei Verordnungen erlassen worden, die die Anforderungen an Straßenfahrzeuge sowie an die Aufenthaltsorte³ spezifizieren.

Vor der Abfahrt muss der Transportunternehmer dem amtlichen Tierarzt einen „Transportplan“ vorlegen, in dem alle „Schritte“ der Fahrt dargelegt sind (Abreise- und Ankunftszeit, Fütterungs- und Tränkungsintervalle, Fahrtunterbrechungen an Aufenthaltsorten, Wechseln des Transportmittels).

Zur Erstellung dieses Berichts wurden hauptsächlich drei Informationsquellen verwendet:

1. Die Berichte der Mitgliedstaaten: Gemäß Artikel 8 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten der Kommission einen jährlichen Bericht vorlegen, in dem die Anzahl der durchgeführten Kontrollen, die Einzelheiten der festgestellten Zuwiderhandlungen und die von der zuständigen Behörde daraufhin getroffenen Maßnahmen angegeben sind. Artikel 2 der Richtlinie 95/29/EG setzt für die Umsetzung eine Frist bis zum 31. Dezember 1996. Die im Bericht verwendeten Daten aus den Mitgliedstaaten beziehen sich daher auf die Jahre 1997 und 1998 (siehe Tabelle 2). Diese Daten wurden durch wertvolle Informationen einer mit den Tiertransporten befassten Arbeitsgruppe des Ständigen Veterinärausschusses ergänzt.
2. Die Kontrollberichte des Lebensmittel- und Veterinäramts: Dem LVA obliegt die Kontrolle der sachgemäßen Durchsetzung der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften. Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 95/29/EG sind mehrere Kontrollen in Bezug auf den Schutz von Tieren beim Transport in Mitgliedstaaten durchgeführt worden (siehe Tabelle 3).

³ Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Aufenthaltsorte und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EG vorgesehenen Transportplans - ABl. L 174 vom 2.7.1997, S. 1-6.
Verordnung (EG) Nr. 411/98 des Rates vom 16. Februar 1998 mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden - ABl. L 52 vom 21.2.1998, S. 8-11.

3. Die förmlichen Beschwerden von Nichtregierungsorganisationen (NRO): Die Kommission erhält regelmäßig Beschwerden von Tierschutz-NRO. Zu den wichtigsten NRO, die mit der Kommission in dieser Angelegenheit in Verbindung traten, zählen: Die „EUROGROUP for Animal Welfare“, die Königliche Gesellschaft zur Verhinderung von Tierquälerei (Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA)), die Niederländische Tierschutzgesellschaft (Dutch Animal Welfare Society (NVBD)), die Internationale Liga für den Schutz von Pferden (International League for the Protection of Horses (ILPH)), die Organisation „Animals‘ Angels“, die Organisation „Compassion In World Farming“ (CIWF) und der Deutsche Tierschutzbund e.V. Das Europäische Parlament und die breite Öffentlichkeit haben auch wiederholt die Frage des Wohlbefindens der Tiere beim Transport angesprochen.

Darüber hinaus ist die Kommission immer daran interessiert, unter Zugrundelegung solider wissenschaftlicher Grundlagen Rechtsvorschriften zu entwickeln. Der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz hat einen Bericht über die Belüftung von Straßenfahrzeugen erstellt, der am 8. Dezember 1999 angenommen⁴ wurde.

2. WICHTIGSTE ERGEBNISSE⁵

2.1. Geringer Stellenwert der Umsetzung der Richtlinie in bestimmten Mitgliedstaaten

In den Berichten des LVA und der NRO wird häufig auf die geringe Priorität hingewiesen, die der Durchsetzung der Richtlinie von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eingeräumt wird.

Es finden sich zahlreiche Berichte, wonach die Mitgliedstaaten nichts gegen die Missstände in Bezug auf den ordnungsgemäßen Vollzug der Richtlinie unternehmen. Diese Feststellung bezieht sich auf verschiedene, nachstehend aufgeführte technische Mängel, wie z.B. Genehmigung von Transportplänen, die von den Vorschriften abweichen, kein rasches Vorgehen im Falle des Transports nicht transportfähiger Tiere oder unsachgemäßen Umgangs mit Tieren. Die Transportunternehmer sind in verschiedenen Mitgliedstaaten innerhalb einer komplexen Transportkette tätig, so dass ihre Verantwortlichkeiten häufig miteinander verwechselt werden. Diese Situation führt bei Verstößen, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten festgestellt werden, zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Anwendung von Strafen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass Verstoßverfahren gegen Mitgliedstaaten betreffend die Nichtanwendung der Gemeinschaftsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport eingeleitet worden sind.

⁴ Standards für das Mikroklima in Straßenfahrzeugen zur Beförderung von Tieren – Bericht des Wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz (angenommen am 8. Dezember 1999) SANCO/B3/AW/R13/1999.

⁵ Einzelheiten finden sich in den Tabellen 1 bis 6 des Anhangs.

2.2. Schwierigkeiten bei der Einholung der Kontrollberichte der Mitgliedstaaten

Obwohl die Kommission die Mitgliedstaaten wiederholt an ihre Pflicht betreffend die Unterbreitung eines Berichts für 1997 und 1998 erinnert hat, haben nicht alle Mitgliedstaaten Berichte an die Kommission übermittelt (24 Berichte statt 30). Einige Mitgliedstaaten haben die Informationen sehr spät übermittelt, zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts waren nur 19 Berichte verfügbar. Aus Griechenland kamen keinerlei Informationen, obwohl 1997 nationale Umsetzungsmaßnahmen eingeführt worden waren.

Verzögerungen bei der Umsetzung der Richtlinie könnten das Ausbleiben einiger Berichte für 1997 erklären. Trotzdem waren mehrere Mitgliedstaaten in der Lage, Kontrolldaten für 1997 zu übermitteln, ohne die Richtlinie bis zum 1. Januar 1997 vollständig umgesetzt zu haben (Belgien, Deutschland, Spanien, Dänemark, Luxemburg, Portugal, Finnland, Vereinigtes Königreich).

Die Berichte sind häufig unvollständig und nicht harmonisiert, so dass die Kommission nicht in der Lage ist, einen umfassenden Überblick über die Vollzugsbemühungen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu geben. Die unzureichende Harmonisierung der vorgelegten Daten schränkt deren Vergleich- und Verwendbarkeit in einigen Fällen ein. Die übermittelten Daten sind nicht einheitlich und können daher nicht für gültige statistische Vergleiche herangezogen werden.

2.3. Transport von Pferden

Der Transport von Pferden, die aus Mittel- und Osteuropa zur Schlachtung in einige Mitgliedstaaten verbracht werden, gibt besonderen Anlass zur Sorge. Die Tiere sind in Ferntransporten lange unterwegs, bevor sie das Hoheitsgebiet der Europäischen Union erreichen.

Seit der Öffnung Osteuropas in den frühen neunziger Jahren sind jährlich etwa 140 000 lebende Pferde zur Schlachtung in die Europäische Union eingeführt worden, hauptsächlich auf dem Straßenwege. Zu den wichtigsten Exporteuren zählen Polen, die Baltischen Staaten, Ungarn und Rumänien, während Italien Hauptimporteure (über 80 %) ist.

NRO berichten⁶ und die Kommission bestätigt, dass die Gesetze in den Ausfuhrländern oder Transitländern nicht ausreichen, um den Schutz dieser Pferde beim Transport zu gewährleisten. Wenn die Pferde daher die Grenze der Union erreichen, sind sie erschöpft, schlecht getränkt und nicht gefüttert. Die Fahrzeuge sind für den Ferntransport oft nicht geeignet, es kommt zu Überladungen und Mindestanforderungen werden nicht eingehalten.

NRO klagen auch darüber, dass die Kontrollen, die an den mit dem Pferdetransit befassten Grenzkontrollstellen der Union (insbesondere in Italien) durchgeführt werden, unzureichend sind und die Tiere noch mehrere Stunden ohne entsprechende Ruhepausen, Tränkung, Fütterung oder tierärztliche Behandlung bis zum endgültigen Bestimmungsort weiterbefördert werden.

⁶ Siehe „Dead on arrival, the transport of live horses in Europe“, veröffentlicht von der Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals und der International League for the Protection of Horses.

Auch dies scheint die geringe Priorität widerzuspiegeln, die die Zuständigen den Tierschutzfragen einräumen.

Das LVA hat den Behörden der Mitgliedstaaten verschiedene Empfehlungen unterbreitet, es sind jedoch wenige langfristige Verbesserungen erreicht worden. Insbesondere hat es die mangelnde aktive Umsetzung durch die italienischen Grenzveterinärbehörden kritisiert⁷.

2.4. Ungeeignete Straßenfahrzeuge

Die Mitgliedstaaten und das LVA berichten häufig von schlecht ausgerüsteten, schlecht gewarteten und schmutzigen Fahrzeugen. Oft wird auch ein Mangel an Sauberkeit von den Mitgliedstaaten gemeldet, ein Umstand, der im Zusammenhang mit der Tiergesundheit Anlass zu erheblicher Sorge gibt. Weitere Missstände betreffen das Dach und die Wände der Fahrzeuge, die sich in schlechtem Zustand befinden, scharfe Kanten aufweisen und über schlecht platzierte Halteringe verfügen. In den Berichten des LVA wird betont, dass sowohl die schlechte Ausstattung als auch die mangelnde Wartung der Fahrzeuge eine mögliche Gefahr für die beförderten Tiere darstellt (vorstehende Gegenstände, rutschige Flächen, fehlende Dächer, Löcher und Vertiefungen im Boden usw.).

2.5. Nichteinhaltung von Transportplänen und Fahrtzeitbeschränkungen

In den Berichten der Mitgliedstaaten rangieren von den Vorschriften abweichende Transportpläne und unzureichende Ruhepausen nicht unter den häufigen Missständen. Dagegen werden sie in den Berichten über die Inspektionsbesuche des LVA als die zwei technischen Hauptmissstände bezeichnet. Aus den Berichten des LVA geht hervor, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten regelmäßig Transportpläne genehmigen, die den Anforderungen der Richtlinie nicht entsprechen (Deutschland, Niederlande, Frankreich und Spanien). Die Mitgliedstaaten berichten über Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der richtigen Anwendung der Transportpläne. Dies bestätigen einige Inspektionsberichte des LVA, wonach die gegenwärtige Gestaltung des Transportplans für Transporte, die in mehrere Abschnitte gegliedert sind, im innergemeinschaftlichen Handel als nicht zweckmäßig gilt. Genaue Berechnungen der Verbringungsdauer, die notwendig sind, um festzustellen, ob der Transportplan mit den Anforderungen der Richtlinie im Einklang steht, stellen, wie aus den Berichten hervorgeht, für die zuständigen Behörden ein Problem dar. Insbesondere werden Auslegungsprobleme in Bezug auf die Anwendung des Transportplans genannt, wenn der Transport in verschiedenen Abschnitten und mit verschiedenen Transportmitteln erfolgt.

Weil die Kontrollen der Transportpläne bei der Abreise, die sicherstellen sollten, dass diese mit den in der Richtlinie vorgesehenen Einschränkungen im Einklang stehen, ungenügend waren, konnten Tiere über extrem lange Zeiträume hin befördert und nur unzureichend getränkt und gefüttert werden. Auch die Ruhepausen wurden nicht eingehalten.

⁷ Siehe den Bericht des Lebensmittel- und Veterinärrechts GD(SANCO)/1067/1999-MR endg. über die Inspektion der Grenzkontrollstellen vom 5. – 9. Juli 1999 und insbesondere Abschnitt 6.2.5 über die Grenzkontrollstelle Gorizia.

2.6. Fahrlässigkeit und unsachgemäßer Umgang mit Tieren

In den Berichten der Mitgliedstaaten, des LVA und der NRO ist von unsachgemäßem Umgang mit den Tieren und schlechter Betreuung während des Transports die Rede. Es wurde ein Mangel an ausreichenden Tränkeinrichtungen für Schweine gemeldet. Außerdem wurde auf Futtermangel und zu geringe Einstreu hingewiesen. Verschiedene Länder melden die allzu häufige Verwendung elektrischer Viehtreiber. In Bezug auf Rinder wurde gemeldet, dass Jungtiere nicht von den ausgewachsenen Tieren getrennt transportiert wurden. Von einigen Märkten werden besonders schlimme Fälle von unsachgemäßem Umgang und sogar Grausamkeit gemeldet.

Der Umgang mit den Tieren muss verbessert werden. Personen, die direkt mit den Tieren zu tun haben, und auch amtliche Inspektoren, die für die Kontrolle der Maßnahmen verantwortlich sind, müssen sich des Leidens der Tiere und ihrer eigenen gesetzlichen Verantwortung zur Verhinderung solchen Leidens bewusst werden.

2.7. Nicht transportfähige Tiere

Die Beförderung nicht transportfähiger Tiere ist eine wesentliche Feststellung, auf die sowohl in den Berichten der Mitgliedstaaten als auch in den Berichten des LVA hingewiesen wird. Zu den Hauptursachen, die festgestellt wurden, zählen verschiedene Grade des Lahmens (Arthritis, alter oder neuer Bruch von Gliedmaßen), insbesondere bei Schweinen, andere Verletzungen, Trächtigkeit im fortgeschrittenen Stadium (Pferde, Rinder) sowie Pferde „in einem schlechten Gesundheitszustand“. Das LVA betont die Notwendigkeit, zu einer präziseren Begriffsbestimmung transportfähiger trächtiger und sehr junger Tiere zu kommen.

2.8. Unzureichende Belüftung in für Ferntransporte verwendeten Straßenfahrzeugen

Die unzureichende Belüftung in Lastkraftwagen ist zu bemängeln, vor allem, da die meisten der Transporte von landwirtschaftlichen Nutztieren (Pferde, Rinder, Schafe, Schweine) in Europa von Nordeuropa nach Südeuropa führen. Laut den Berichten des LVA stellt die unzureichende Belüftung bei Ferntransporten ein ernstes Problem dar, während die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht keine Probleme melden. NRO haben ebenfalls ernste Tierschutzprobleme im Zusammenhang mit der Belüftung gemeldet.

Wie frühere Vorfälle bewiesen haben, ist die Überhitzung im Sommer einer wesentlichen Faktoren, insbesondere bei Ferntransporten, die die Tiere leiden lassen oder zu deren Tod führen. Eine effiziente Belüftung und ausreichende Trängung sind kritische Punkte, die das Wohlergehen der Tiere während des Transports gewährleisten. Dasselbe gilt auch für entsprechende Ladedichten.

2.9. Überladung

Überladungen kommen häufig vor, es sind aber nur wenige Daten über die einzelnen Tierarten verfügbar. Sowohl in den Berichten des LVA als auch in denjenigen der NRO werden insbesondere bei Schweinen Überladungen gemeldet.

Die Überladung, die schon für sich genommen eine wichtige Ursache für den Stress bei Tieren darstellt, ist u.a. ein kritischer Faktor, der zu erhöhter Temperatur und Feuchtigkeit im Transportfahrzeug beiträgt und zu Überhitzung führen kann. Jedenfalls weist sie auf unzureichende Kontrollen zum Zeitpunkt der Abfahrt hin.

2.10. Zulassung der Transportunternehmer

Zur Zeit sind die Transportunternehmer nicht verpflichtet, ein Dokument, das ihre Zulassung nachweist, während des Transports mitzuführen und auf Ersuchen der zuständigen Behörden jederzeit vorzuweisen. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten stehen daher unnötigen Schwierigkeiten gegenüber, wenn sie ordnungsgemäß und effizient überprüfen wollen, ob die Transportunternehmer im Einklang mit der Richtlinie 91/628/EWG über eine Zulassung verfügen.

Aus den übermittelten Daten geht auch hervor, dass bei der Meldung von Verstößen durch einen zugelassenen Transportunternehmer an den Mitgliedstaat der Zulassung diese Verstöße nicht unbedingt verfolgt werden, so dass die zuständige Behörde, die die Kontrolle durchgeführt hat, kein Feedback darüber erhält, wie weit der Sache nachgegangen wurde.

Die Schwachstellen in den Vorschriften der Gemeinschaft über die Zulassung von Transportunternehmern und der unzureichende Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten verringern die Wirksamkeit der Kontrollen und die Abschreckungswirkung der Strafen. Die Behörden der Mitgliedstaaten, aus denen die Transportunternehmer stammen, sind über alle begangenen Verstöße vielleicht gar nicht informiert. Die Transportunternehmer, die den Tierschutz zu missachten versucht sind, gehen wahrscheinlich das Risiko ein und verstoßen regelmäßig gegen die Gemeinschaftsbestimmungen. Dies führt auch zu Wettbewerbsverzerrungen bei den „guten“ Transportunternehmern, die so gegenüber ihren weniger verantwortungsbewussten Konkurrenten im Nachteil sind.

2.11. Probleme bei der Auslegung der Richtlinie

Die Mitgliedstaaten, das LVA und die NRO haben auf die folgenden Auslegungsprobleme in Bezug auf bestimmte Vorschriften von Kapitel VII des Anhangs der Richtlinie hingewiesen:

- Nummer 4 Buchstabe a) betreffend die Definition abgesetzter Tiere⁸,
- Nummer 4 Buchstabe c) betreffend die Anwendbarkeit des Transportplans auf registrierte Pferde,
- Nummer 7 Buchstabe b) betreffend die zwölfstündige Ruhezeit nach einem Transport auf Trailertransportschiffen.

Diese Bestimmungen werden innerhalb der Gemeinschaft nicht einheitlich angewendet, so dass sich diese Diskrepanzen auf den Gesundheitszustand der Tiere oft negativ auswirken. Diese Anforderungen werden daher in vielen Mitgliedstaaten nicht wirksam vollzogen.

⁸ Laut Richtlinie unterscheidet sich die Höchsttransportdauer für abgesetzte und nicht abgesetzte Tiere.

2.12. Neue Forschungsarbeiten im Bereich des Tiertransports

Die die Transportdauer betreffenden Anforderungen von Kapitel VII des Anhangs der Richtlinie müssen überarbeitet werden, da es in diesem Bereich neue wissenschaftliche Erkenntnisse, z.B. betreffend die Ladedichten und den durch das Auf- und Entladen hervorgerufenen Stress, gibt.

Die Ladedichten sind unter Berücksichtigung einer möglichen Revision dieser Daten in den technischen Protokollen des überarbeiteten Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (ETS 65) unter Umständen ebenfalls neu zu beurteilen.

3. MASSNAHMEN⁹

Die Kommission will in naher Zukunft, möglichst vor Jahresende Vorschläge zur Verbesserung der Tiertransporte vorlegen. Außerdem werden längerfristige Initiativen erwogen.

ALLGEMEINES

3.1. Mitgliedstaaten

Die Berichtigung einiger wichtiger Missstände, die gemeldet wurden, hängt vor allem von der Haltung und der Einsatzbereitschaft der Inspektoren und der mit den Tieren befassten Personen ab. Dies betrifft vor allem den brutalen und unsachgemäßen Umgang mit Tieren. Die Kontrolle der vorschriftsmäßigen Ausstattung der Fahrzeuge aus der Sicht der Tiergesundheit und die Überprüfung der Ladedichten sind zwei weitere Bereiche, die die aktive und professionelle Überwachung unter der Verantwortung der Mitgliedstaaten erfordern.

In naher Zukunft müssen die Mitgliedstaaten angemessene Mittel für die Information, Ausbildung und Koordinierung der Maßnahmen ihrer Inspektoren bereitstellen, damit die bestehenden Rechtsvorschriften wirksamer angewendet werden. In der gesamten Gemeinschaft muss den Fragen des Tierschutzes hohe Priorität durch die Fachkräfte eingeräumt werden.

3.2. Registrierung und Bescheinigung für Transportunternehmer

Die Richtlinie sieht kein harmonisiertes Verfahren für die Registrierung und Bescheinigung für zugelassene Transportunternehmer vor.

⁹ Siehe Tabelle 7 des Anhangs, die den Zusammenhang zwischen den wichtigsten Ergebnissen und den von der Kommission zu ergreifenden Maßnahmen herstellt.

Die Bescheinigung für zugelassene Transportunternehmer muss in der gesamten Union in einem harmonisierten Format erfolgen, damit rasche Kontrollen vor allem in jenen Fällen möglich werden, in denen Missstände in einem Mitgliedstaat beobachtet werden, der Transportunternehmer jedoch in einem anderen Mitgliedstaat registriert ist. Die Bescheinigung sollte alle relevanten Daten in Bezug auf die Transportunternehmer, die Bedingungen für ihre Zulassung (Umfang und Dauer der Gültigkeit) sowie Angaben über die für die Ausstellung der Zulassung verantwortliche Behörde enthalten.

3.3. Informationsaustausch und gegenseitiger Beistand

Ein ordnungsgemäßer Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ist für die Durchsetzung der Richtlinie 91/628/EWG unerlässlich.

Die Richtlinie weist auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten hin, damit vor allem eine ordnungsgemäße Kontrolle der Registrierung der zugelassenen Transportunternehmer und der Verwendung des Transportplans erleichtert wird. Da die heikelsten Situationen im Laufe von Ferntransporten eintreten, an denen verschiedene Mitgliedstaaten beteiligt sind, müssen Verfahren festgelegt werden, um die Kontrollen durch die zuständigen Behörden im Ursprungsland in Bezug auf die ordnungsgemäße Durchführung des Transports gemäß dem Transportplan sowie ein entsprechendes Follow-up der Verstöße, insbesondere durch Wiederholungstäter, erleichtern.

3.4. Anwendung gemeinschaftlicher Vorschriften auf Tiere aus Drittländern

Ferntransporte beginnen häufig in Mittel- und Osteuropa, so dass Tiere, die die Grenze der Union erreichen, oft lange Fahrtzeiten hinter sich haben.

In solchen Fällen scheint der Vollzug oft wegen Zweifeln an den rechtlichen Möglichkeiten, die den zuständigen Behörden bei Bestehen auf Einhaltung der gemeinschaftlichen Vorschriften zur Verfügung stehen, mit zu wenig Nachdruck betrieben zu werden. Es ist jedoch klar, dass die Vorschriften der Gemeinschaft anwendbar sind, sobald die Tiere auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingetroffen sind. Die Mitgliedstaaten müssen Transporte verbieten, die den Anforderungen der Richtlinie nicht entsprechen. Die Richtlinie wurde mit der Absicht erlassen, das Leiden der Tiere während des gesamten Transports zu verhindern, aber natürlich müssen die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, um das Leiden der Tiere in ihrem Hoheitsgebiet zu beenden, auch wenn es teilweise in Ereignissen ihren Ursprung findet, die in Drittländern stattfanden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verfügen normalerweise über die Mittel, die zur Feststellung der Transportbedingungen vor Eintreffen an den Gemeinschaftsgrenzen erforderlich sind, einschließlich der Begleitpapiere der Sendung, insbesondere der veterinärmedizinischen Papiere und Zolldokumente, sowie der Fahrtschreiber der Fahrzeuge. Diese Belege können für die Feststellung des Wohlbefindens der Tiere von großer Bedeutung sein.

Die Gemeinschaftsvorschriften sollten in Bezug auf Faktoren angewendet werden, die ihren Ursprung in Ereignissen während des Transports in das Hoheitsgebiet der Union haben, sofern diese Faktoren weiterhin anwesend sind. Unter diesen Umständen können Übertretungen auf dem Hoheitsgebiet der Union begangen und festgestellt werden. Ein Transportunternehmer wird nicht für die vorher in einem Drittland erfolgte Beförderung zur Verantwortung gezogen, sondern dafür, dass er Tiere auf dem Hoheitsgebiet der Union unter Nichteinhaltung der Bedingungen und deshalb unter Hinzufügung von Leid transportiert hat. Die Richtlinie stellt zudem sicher, dass Einführer und Ausführer die gemeinschaftlichen Anforderungen in dieser Hinsicht kennen müssen, indem spezifiziert wird, dass die Einfuhr, die Durchfuhr und der Transport in und durch das Gebiet der Gemeinschaft nur zulässig ist, wenn eine schriftliche Verpflichtung darüber vorliegt, dass die Anforderungen eingehalten und entsprechende Vorkehrungen getroffen werden (Artikel 11 Absatz 2).

Um die Bedingungen für die Tiere zu verbessern, die an den Außengrenzen der Union eintreffen, will die Kommission mit den Behörden in den mittel- und osteuropäischen Ländern zusammenarbeiten und sie davon überzeugen, Anforderungen einzuführen, die denjenigen der Gemeinschaft entsprechen. Die Frage der Ferntransporte von Tieren, insbesondere Pferden, ist mit den Leitern der Veterinärdienste derjenigen mittel- und osteuropäischen Länder erörtert worden, die derzeit in Beitrittsverhandlungen mit der Union stehen. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Verhandlungen wurde ein Protokoll zum Schutz von Pferden beim Transport vereinbart. In diesem Rahmen hat das TAIEX (Amt für den Informationsaustausch über technische Hilfe) Programme zur Sensibilisierung der breiten Öffentlichkeit, aber auch der amtlichen Tierärzte dieser Länder hinsichtlich des Tierschutzes ausgearbeitet. Dabei wurde dem Schutz der Tiere beim Transport besondere Bedeutung eingeräumt. Das TAIEX beabsichtigt, diese Programme fortzusetzen.

Im Zusammenhang mit den Diskussionen, die nun im Zuge der Erweiterung zum Thema Veterinärangelegenheiten intensiver werden, wird die Kommission die betreffenden Länder auch zur Einführung und Anwendung von Regelungen auffordern, die mit den gegenwärtigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vereinbar sind. Somit soll gewährleistet werden, dass die Transportunternehmer und die zuständigen Behörden so bald wie möglich und schon vor dem formellen Beitrittsdatum in einem kohärenten Rechtsrahmen agieren können. Dies wird sowohl die Beförderung erleichtern als auch dafür sorgen, dass die dem Tierschutzvorschriften innerhalb der Union und auf dem Hoheitsgebiet ihrer Nachbarn eingehalten werden.

3.5. Verhandlungsauftrag für ein überarbeitetes Europäisches Übereinkommen

Aus diesem Grund sollte die Gemeinschaft auch dem Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport (ETS-65) beitreten. Mit den Verhandlungen über eine Teilnahme sollte das Ziel verfolgt werden, den Grundsätzen der Gemeinschaft in Bezug auf den Schutz von Tieren während des Transports mehr Anerkennung zu verschaffen.

Die Kommission hat dem Rat bereits einen Empfehlungsentwurf vorgelegt, mit dem die Kommission ermächtigt wird, im Namen der Europäischen Gemeinschaft das überarbeitete Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport auszuhandeln (Unterlagen SEK(2000) 649 und 764). Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, der Verabschiedung dieser Empfehlung so bald wie möglich zuzustimmen.

3.6. Transport von Pferden

Zusätzliche Maßnahmen zum Schutz von Pferden beim Transport

Wegen der häufig auftretenden schweren Probleme (s. Nummer 2.3) werden zusätzliche Maßnahmen ergriffen, um die Bedingungen für die zur Schlachtung beförderten Pferde zu verbessern.

Um den Schutz lebender Pferde zu gewährleisten, sollten diese nur getrennt in Verschlägen oder Boxen befördert werden, die sie vor Stößen schützen sollen.

Die Höchstzahl Pferde, die pro Straßenfahrzeug befördert werden darf, sollte ebenfalls aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse festgelegt werden.

Gemäß den allgemeinen Grundsätzen in dem Bericht des Wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz über „Standards für das Mikroklima in Straßenfahrzeugen zur Beförderung von Tieren“, der am 8. Dezember 1999 verabschiedet wurde, dürfen ausgewachsene Pferde nur bei einer Temperatur von 0° bis 30°C und einer Feuchtigkeit von <80 % befördert werden.

In Bezug auf Einhufer, die die Außengrenze der Union passieren, müssen ein obligatorisches Entladen und eine bestimmte Ruhezeit (mindestens 24 Stunden) an der Grenzkontrollstelle eingeführt werden, wenn dies gerechtfertigt ist, um zu gewährleisten, dass die Tiere transportfähig sind.

Von dieser Vorschrift darf nur abgewichen werden, wenn die Transportunternehmer der zuständigen Behörde der betreffenden Grenzkontrollstelle zufriedenstellend nachweisen können, dass

- die Tiere unter Bedingungen von ihrem Ausgangsort bis zu der Grenzkontrollstelle befördert worden sind, die denjenigen der Richtlinie 91/628/EG gleichwertig sind, und
- es unter Berücksichtigung der gesamten Beförderung nicht erforderlich ist, die Tiere auszuladen, um den Vorschriften der Richtlinie zu entsprechen.

TECHNISCHE FRAGEN

3.7. Änderung des Transportplans

Der Transportplan sollte die komplexe Transportkette berücksichtigen und so klar abgefasst sein, dass eine Genehmigung von nicht vorschriftsgemäßen Dokumenten verhindert wird. Ferner sollte der Plan so angelegt werden, dass die Verantwortlichkeiten für jeden Transportabschnitt und die Ruhezeiten leicht festgestellt werden können. Die Verfahren zur Kontrolle dieses Dokuments nach Beendigung des Transports sollten verbessert werden, damit die am Ausgangsort zuständige Behörde in Kenntnis gesetzt werden kann.

Die Möglichkeit der Änderung des Transportplans durch die Kommission im Verfahren des Ständigen Veterinärausschusses würde dazu beitragen, dass er in Zukunft in Anbetracht der gemachten Erfahrungen leichter geändert werden kann.

3.8. Definition nicht transportfähiger Tiere

Da bestimmte Tierarten bei der Beförderung einem höheren Leidensrisiko ausgesetzt sind, muss für nicht transportfähige Tiere eine genauere Begriffsbestimmung festgelegt werden. Trächtige Tiere sollten während eines Zeitraums vor dem vorgesehenen Geburtstermin, dessen Dauer mindestens 10 % der Tragezeit entspricht, nicht befördert werden. Auch bis mindestens eine Woche nach der Geburt sollte der Transport untersagt werden.

Da die Richtlinie strengere maximale Fahrtzeiten für nicht abgesetzte Tiere vorsieht, sollten solche Tiere nach Arten näher definiert werden.

3.9. Gesundheitsbescheinigungen

Die Gesundheitsbescheinigungen, die im innergemeinschaftlichen Handel verwendet werden, müssen geändert werden, damit die für die Bescheinigungen zuständigen Tierärzte ihren Pflichten im Hinblick auf den Schutz von Tieren während des Transports¹⁰ mehr Aufmerksamkeit schenken.

3.10. Belüftung

Um dem Problem extremer klimatischer Bedingungen zu begegnen, denen die Tiere in Ferntransporten (insbesondere von Nord- nach Südeuropa) ausgesetzt sind, müssen die Lastkraftwagen mit einer Einrichtung zur Überwachung der Temperatur und Feuchtigkeit in den Transportabteilen ausgestattet werden. Die Kommission wird dem Rat in dieser Angelegenheit auf der Grundlage des Berichts, der im Dezember 1999 vom Wissenschaftlichen Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz angenommen wurde, einen Vorschlag unterbreiten¹¹.

¹⁰ Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie schreibt bereits Folgendes vor: „Die in Artikel 3 der Richtlinie 90/425/EWG bezeichneten Bescheinigungen und Dokumente werden zur Berücksichtigung der Anforderungen der vorliegenden Richtlinie nach dem Verfahren des Artikels 17 ergänzt.“

¹¹ Änderung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr 411/98 des Rates mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden (ABl. L 52 vom 21.2.1998, S. 8-11).

3.11. Kontrollberichte der Mitgliedstaaten

Die in Artikel 8 der Richtlinie vorgeschriebenen Kontrollberichte werden harmonisiert, damit die Qualität der verfügbaren Informationen verbessert wird. Sie müssen auch zusätzliche Angaben umfassen (wie den Entzug der Zulassung von Transportunternehmern aufgrund von Verstößen).

LÄNGERFRISTIGE INITIATIVEN

Die Bestimmungen der Richtlinie in Bezug auf Fahrt- und Ruhezeiten bei Beförderungen mit Trailertransportschiffen haben zu Schwierigkeiten bei der Durchführung geführt, so dass spezifische Maßnahmen ergriffen werden müssen, damit diesem Problem abgeholfen werden kann. Auf lange Sicht wird für die Festlegung künftiger Regeln eine wissenschaftliche Beratung notwendig sein.

Ähnlich wird auch bei der Klärung der Schwierigkeiten mit der Auslegung von Kapitel VII des Anhangs der Richtlinie hinsichtlich der Transportdauer wissenschaftlicher Rat zu berücksichtigen sein. Darüber hinaus sind in letzter Zeit eine Reihe von Forschungsprojekten über Ladedichten und Stress im Zusammenhang mit dem Auf- und Entladen von Tieren durchgeführt worden. In all diesen Fragen wird die Meinung des Wissenschaftlichen Ausschusses für Tiergesundheit und Tierschutz eingeholt werden. Außerdem wird festzustellen sein, ob weitere Verbesserungen der Rechtsvorschriften erforderlich sind, z.B. zur Verbesserung der Ausbildung und Qualifikation verschiedener Personengruppen, die mit der Beförderung von Tieren zu tun haben. Maßnahmen zur Ermöglichung der Schlachtung in größerer Nähe zum Ort der Tierhaltung sind ebenfalls prüfenswert. Die Kommission beabsichtigt, diese und andere Verbesserungsmöglichkeiten mit Experten aus den Mitgliedstaaten und den beteiligten Sektoren eingehend zu behandeln.

ANHANG

TABELLE 1 – VERZEICHNIS DER EINZELSTAATLICHEN DURCHFÜHRUNGSMAßNAHMEN

Mitgliedstaat	Verzeichnis der einzelstaatlichen Durchführungsmaßnahmen	Jüngstes Datum
Schweden	Statens jordbruksverks föreskrifter om transport av levande djur, Statens jordbruksverks författningssamling (SJVFS) 1996:105	1996
Niederlande	Regeling van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van 23/12/1996 (Wijziging Regeling dierenvervoer, Regeling vaststelling bescheiden dierenvervoer en Regeling handel levende dieren en levende producten, Staatscourant van 30/12/1996, nr. 250, bl. 19 1. Besluit van 08/11/1996 houdende wijziging van het besluit dierenvervoer 1994 van 08/11/1996, Staatsblad 1996, nr. 561	Dezember 1996
Irland	1. The Diseases of Animals (Protection of Animals during Transport) Order, 1995, Statutory Instruments number 98 of 1995 2. The Diseases of Animals (Protection of Animals during Transport) (Amendment) Order, 1997, Statutory Instruments number 326 of 1997	Juli 1997
Vereinigtes Königreich	1. The Welfare of Animals (Transport) Order 1997, Statutory Instruments number 1480 of 1997 2. The Welfare of Animals (Transport) Order (Northern Ireland) 1997, Statutory Rules of Northern Ireland number 346 of 1997	1997
Belgien	Arrêté royal du 20/12/1996 relatif à la protection des animaux pendant le transport - Koninklijk besluit van 20/12/1996 betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer, Moniteur belge du 13/03/1997, Page 5910 Remplacé par l'Arrêté royal du 9/7/99 relatif aux conditions d'enregistrement des transporteurs et d'agrément des négociants, des points d'arrêts et des centres de rassemblements (Moniteur belge du 2/9/1999)	März 1997
Spanien	Real Decreto número 1041/97 de 27/06/1997, por el que se establecen las normas relativas a la protección de los animales durante su transporte, Boletín Oficial del Estado número 163 de 09/07/1997, Página 21093 (Marginal 15192)	Juli 1997
Dänemark	Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr inder transport som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 29. Oktober 1997	Oktober 1997
Griechenland	Präsidialerlass Nr. 344 vom 11.11.1997, FEK A Nummer 233 vom 25.11.1997, Seite 8161	November 1997
Österreich	1. Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst über die Ausstattung und Beschaffenheit von Tiertransportfahrzeugen und -behältnissen (Tiertransportmittelverordnung- TG-TV), Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 679/1996, ausgegeben am 06.12.1996 2. Veterinärbehördliche Einfuhr- und Binnenmarktverordnung 1996, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 647/1996 3. Tiertransportgesetz-Luft, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 152/1996 4. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Eisenbahn (Tiertransportgesetz-Eisenbahn - TGEisb), Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 43/1998 ausgegeben am 27.02.1998 5. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße - TGSt), BGBl. Nr. 411/1994, in der Fassung BGBl. I Nr. 134/1999	Februar 1998
Luxemburg	Règlement grand-ducal du 22/06/1998 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Mémorial A Numéro 59 du 29/07/1998, Page 1020	Juli 1998
Portugal	Decreto-lei n.º 294/98 de 28/09/1998. Estabelece as normas relativas à protecção dos animais durante o transporte e revoga o Decreto n.º 153/94, de 28 de maio, e a Portaria n.º 160/95, de 27 de Fevereiro, Diário da República I Série A n.º 216 de 18/09/1998, Página 4838	September 1998
Finnland	1. Eläinsuojelulaki (247/1996) 2. Asetus eläinten kuljetuksesta (491/1996) 3. Maa- ja metsätalousministeriön päätös eläinten kuljetukselle asetettavista eläinsuojeluvaatimuksista (27/EEO/1996) 4. Djurtransportsförordning (97/98) 29/09/1998, Ålands författningssamling Djurskyddslag (95/98) 29/09/1998, Ålands författningssamling	September 1998
Italien	Decreto legislativo del 20/10/1998 n. 388, attuazione della direttiva 95/29/CE in materia di protezione degli animali durante il trasporto, Gazzetta Ufficiale – Serie generale - del 09/11/1998 n. 262, pag. 4	November 1998
Deutschland	1. Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV) vom 25.02.1997, Bundesgesetzblatt Teil I vom 28.02.1997, Seite 348 2. Erste Verordnung zur Änderung der Tierschutztransportverordnung vom 23.02.1999, Bundesgesetzblatt Teil I vom 26.02.1999 3. Bekanntmachung der Neufassung des Tierschutzgesetzes vom 17.02.1993, Bundesgesetzblatt Teil I vom 23.02.1993, Seite 254 4. Bekanntmachung vom 02.12.1996, Bundesanzeiger Nr. 81a vom 30.04.1997 5. Bekanntmachung vom 02.12.1996, Bundesanzeiger Nr. 80a vom 2.09.1997 Verordnung vom 25/02/1997, Bundesgesetzblatt Nr. 12 vom 28.02.1997	Februar 1999
Frankreich	1. Arrêté ministériel du 05/11/1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Journal Officiel du 23/11/1996, Page 17098 2. Décret Numéro 95-1285 du 13/12/1995 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Journal Officiel du 15/12/1995, Page 18237 3. Loi numéro 99/5 du 06/01/1999 relative aux animaux dangereux et errants et à la protection des animaux, Journal Officiel du 07/01/1999, Page 327 4. Décret 99-961 et arrêté ministériel du 24 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport (JORF du 25 novembre 1999, p17495-17500)	November 1999

TABELLE 2 – VERZEICHNIS DER KONTROLLBERICHTE¹ DER MITGLIEDSTAATEN¹

Mitgliedstaat	Berichtsjahr	
	1997	1998
A Österreich	+	+
B Belgien	+	-
D Deutschland	+	+
DK Dänemark	+	+
E Spanien	+	+
EL Griechenland	-	-
F Frankreich	-	+
FIN Finnland	+	+
I Italien	-	+
IRL Irland	+	+
L Luxemburg	+	+
NL Niederlande	+	+
P Portugal	+	-
S Schweden	+	+
UK Vereinigtes Königreich	+	+
Insgesamt	12	12

¹ Die Berichte aus Österreich (1997 und 1998), den Niederlanden (1998) und Irland (1997 und 1998) wurden so spät übermittelt, dass sie im vorliegenden Bericht nicht mehr zur Gänze berücksichtigt werden konnten (Eingang im März 2000).

TABELLE 3 – VERZEICHNIS DER KONTROLLBERICHTE DES LVA

Ab 1. Januar 1997

Vom LVA kontrollierte Mitgliedstaaten	Datum der Kontrollbesuche des LVA
A Österreich	Kein Kontrollbesuch
B Belgien	13. – 18. September 1998
D Deutschland	21. – 23. März 1999 (Bericht auf Englisch nicht verfügbar) 5. – 8. Oktober 1999 (Aufenthaltsorte)
DK Dänemark	Kein Kontrollbesuch
E Spanien	8. – 12. Dezember 1997
EL Griechenland	12. – 16. Oktober 1998
F Frankreich	26. April – 1. Mai 1998 2. – 5. November 1999 (Aufenthaltsorte)
FIN Finnland	Kein Kontrollbesuch
I Italien	5. – 9. Juli 1999
IRL Irland	10. – 11. November 1998, 16. – 19. Februar- sowie 7. und 16. März 1999
L Luxemburg	Kein Kontrollbesuch
NL Niederlande	Kein Kontrollbesuch
P Portugal	November 1999
S Schweden	Kein Kontrollbesuch
UK Vereinigtes Königreich	Kein Kontrollbesuch
Insgesamt	9 Kontrollbesuche / 8 Länder

TABLE 4 – ERGEBNISSE DER BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN

MITGLIEDSTAAT	B DK D E L NL P FIN S UK	DK D E F L F I FIN S	19
JAHR	1997	1998	INSGESAMT
Nichteinhaltung der Vorschriften in folgenden Punkten			
<u>Transportfähigkeit der Tiere (Artikel 3 Buchstaben b) und c), Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 1)</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>10</u>
<u>Ladedichten (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe aa), Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe a), Kapitel VI)</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>12</u>
Belüftung (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe b))	2	2	4
Ausstattung und Wartung der Transportmittel (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe c) und Abschnitt A Nummer 5)	3	6	9 (2)
Trennung der Tiere (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe g) und Abschnitt A Nummer 3)	3	5	8
Fehlender oder abweichender Transportplan (Artikel 5A Absatz 2 Buchstaben b), c), d) und e))	3	4	7
Transportdauer und Ruhezeit (Artikel 5A Absatz 2 Buchstaben f), g) und h) sowie Anhang Kapitel VII)	1	3	4
Verladen –Ausladen (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 4)	2	1	3
<u>Betreuung und Umgang mit den Tieren (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummern 6, 7, 8)</u>	<u>5</u>	<u>8</u>	<u>13</u>
Sonstige	1	2	3 (3)
BEMERKUNGEN			
(2) Die Fahrzeuge bedurften der Reinigung.			
(3) Transportunternehmer ohne Zulassung, mangelnde Ausbildung.			

TABELLE 5 – ERGEBNISSE DER BERICHTE DES LVA

MITGLIEDSTAATEN	B , F, E, EL, I, IRL, P, D	
Gesamtanzahl der geprüften Berichte	9	
Nichteinhaltung der Vorschriften in folgenden Punkten		Betroffene Mitgliedstaaten
Transportfähigkeit der Tiere (Artikel 3 Buchstaben b) und c), Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 1)	vier Mal erwähnt	B, I, E (1), F (2)
Ladedichten (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe aa), Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe a), Kapitel VI)	erwähnt (9)	P
Belüftung (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe b))	fünf Mal erwähnt (3)	E, I, IRL, F, P
<u>Ausstattung und Wartung der Transportmittel (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe c) und Abschnitt A Nummer 5)</u>	<u>sieben Mal erwähnt (4)</u>	<u>B, E, EL, IRL, F, P</u>
Trennung der Tiere (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe g) und Abschnitt A Nummer 3)		
<u>Fehlender oder abweichender Transportplan (Artikel 5A Absatz 2 Buchstaben b), c), d) und e))</u>	<u>sechs Mal erwähnt (5)</u>	<u>B, IRL, E, EL, F</u>
<u>Transportdauer und Ruhezeit (Artikel 5A Absatz 2 Buchstaben f), g) und h) sowie Anhang Kapitel VII)</u>	<u>sechs Mal erwähnt</u>	<u>I, E, EL, F, D</u>
Verladen –Ausladen (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 4)	vier Mal erwähnt	B, IRL, F, P
Betreuung und Umgang mit den Tieren (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummern 6, 7, 8)	fünf Mal erwähnt (6)	B, E, I, F, P
Sonstige	fünf Mal erwähnt (7)	I, IRL, F, P, D
<u>Fehler der zuständigen Behörde</u>	<u>sieben Mal erwähnt (8)</u>	<u>B, E, EL, F, I, IRL</u>
BEMERKUNGEN		
<p>(1) Dieses Problem wurde in Spanien festgestellt, betraf jedoch Tiere aus Frankreich und den Niederlanden.</p> <p>(2) Dieses Problem wurde in Frankreich gemeldet, betraf jedoch Tiere aus Deutschland und den Niederlanden.</p> <p>(3) Fehlende künstliche Belüftung in Lastkraftwagen, die für den Ferntransport im Sommer verwendet werden.</p> <p>(4) Straßenfahrzeuge, die für die beförderten Tiere möglicherweise eine Gefahr darstellen und schlecht gereinigt sind.</p> <p>(5) Mängel in den Transportplänen, die auch Deutschland, die Niederlande, Spanien und Frankreich als Ausgangsländer betreffen.</p> <p>(6) Am häufigsten fehlende Tränkung und Fütterung, in einem Fall jedoch auch Schlagen der Tiere und übermäßiger Einsatz elektrischer Viehtreibstäbe, Mangel an Einstreu.</p> <p>(7) Insbesondere Transportunternehmer ohne Genehmigung (I, P), unsachgemäße Kontrolle der Dokumente an den Aufenthaltsorten und schlechte Führung der Unterlagen.</p> <p>(8) Mangelnder Einsatz der zuständigen Behörden, Mangel an Ressourcen und bei Nichteinhaltung der Richtlinie häufig mangelnde Bereitschaft zur Verhängung von Strafen. In Fällen, in denen bereits Kontrollen durchgeführt worden waren, wurden nur geringe Fortschritte beobachtet.</p> <p>(9) Schweine.</p>		

TABELLE 6 – ERGEBNISSE DER NRO-BERICHTE UND -BESCHWERDEN²

Nichteinhaltung der Vorschriften in den folgenden Punkten		betroffene Mitgliedstaaten
Transportfähigkeit der Tiere (Artikel 3 Buchstaben b) und c), Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 1)		
Ladedichten (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe aa), Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe a), Kapitel VI)	drei Mal erwähnt(2)	NL, I, L
Belüftung (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe b))	Erwähnt (2)	NL, I
Ausstattung und Wartung der Transportmittel (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe c) und Abschnitt A Nummer 5)		
Trennung der Tiere (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 2 Buchstabe g) und Abschnitt A Nummer 3)		
Fehlender oder abweichender Transportplan (Artikel 5A Absatz 2 Buchstaben b), c), d) und e))	drei Mal erwähnt (2) (3)	NL, I, L, F, UK
<u>Transportdauer und Ruhezeit (Artikel 5A Absatz 2 Buchstaben f), g) und h) sowie Anhang Kapitel VII)</u>	<u>sieben Mal erwähnt (1) (3) (4)</u>	<u>I, F, UK, E, EL</u>
Verladen –Ausladen (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummer 4)		
<u>Betreuung und Umgang mit den Tieren (Anhang Kapitel I Abschnitt A Nummern 6, 7, 8)</u>	<u>sieben Mal erwähnt (1) (2)</u>	<u>I, NL, E, I</u>
Sonstige		
<p>BEMERKUNGEN</p> <p>(1) Pferde</p> <p>(2) Schweine</p> <p>(3) Truthühner</p> <p>(4) Schafe</p>		

² Beruhend auf elf Untersuchungen, die im Dokument der Eurogroup for Animal Welfare „A Summary of Suffering. An investigation into the poor enforcement of Directive 95/29 on the welfare of animals in transport“ beschrieben sind.

TABELLE 7 – GEGENÜBERSTELLUNG DER ERGEBNISSE UND MASSNAHMEN

Nr.	WICHTIGSTE ERGEBNISSE	MASSNAHMEN DER KOMMISSION
1	Beförderung von Pferden	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Anforderungen an die Beförderung aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse und bisheriger Erfahrungen, wie z. B.: Einzelboxen, Höchstzahl von Tieren pro Fahrzeug, Mindest- und Höchsttemperatur beim Transport. • Ausladen, Ruhezeit, Füttern und Tränken der Tiere an den Grenzkontrollstellen der Union verpflichtend
2	<ul style="list-style-type: none"> • Nichteinhaltung der Transportpläne • Nichteinhaltung der Fahrzeitbeschränkungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung des Transportplans – Verfahren des Ständigen Veterinärausschusses zur Einführung weiterer Änderungen • Gegenseitige Unterstützung – harmonisierte Umsetzung
3	Fahrlässigkeit und unsachgemäßer Umgang mit Tieren	Harmonisierte Genehmigung für den Transportunternehmer
4	Nicht transportfähige Tiere	Genauer Definition nicht transportfähiger Tiere Gesundheitsbescheinigungen
5	Unzureichende Transportfahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisierte Genehmigung für den Transportunternehmer • gegenseitige Unterstützung
6	Unzureichende Belüftung der Straßenfahrzeuge für Ferntransporte	Neue Standards für Belüftung und Temperatur in Fahrzeugen
7	Überladung	<ul style="list-style-type: none"> • Gegenseitige Unterstützung – harmonisierte Umsetzung • Harmonisierte Genehmigung für den Transportunternehmer
8	Zulassung des Transportunternehmers	Harmonisierte Genehmigung für den Transportunternehmer
9	Schwierigkeiten bei der Auslegung der Angaben in den Kontrollberichten aus den Mitgliedstaaten	Harmonisierte Tabellen zur jährlichen Übermittlung der aus den Kontrollen abgeleiteten Daten an die Kommission