

Gesetzliche Regelung von Tiertransporten in der EU

Referat von Dr. Michael Marahrens, Institut für Tierschutz und Tierhaltung des Bundesforschungsinstitutes für Tiergesundheit (FLI) in DE-Celle, anlässlich der 12. STS-Nutztiertagung „Brennpunkt Tiertransporte“ vom 17.09.2009 in Olten

Seit dem 5.1.2007 ist die **„Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22.12.2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97“** in Kraft und entfaltet im Gegensatz zur vorhergehenden Richtlinie direkte Wirksamkeit in den Mitgliedstaaten der EU. Einige Regelungsbereiche, wie z.B. zum Befähigungsnachweis für die Fahrer und zur Einführung des Navigationssystems (eigentlich ein Nachverfolgungssystem) kamen jedoch erst später zur Anwendung.

Die Geschichte der Regulationen zum Tierschutz beim Transport auf EU-Ebene beginnt mit der Richtlinie 91/628/EWG, die durch die Richtlinie 95/29/EG spezifiziert und erweitert wurde. Erst 1997 wurden somit einheitliche Vorgaben z. B. zu Besatzdichten und Transportdauern gegeben, die in das jeweils nationale Recht der Mitgliedstaaten zu übernehmen waren. Das erfolgte sowohl zeitlich als auch inhaltlich in höchst unterschiedlichem Maße. Die Kommission (als bisher einzige vorschlagsberechtigte Institution der EU im Gesetzgebungsverfahren) erkannte die Richtlinie als untaugliches Werkzeug für einen einheitlichen Tierschutz beim Transport in Praxis und Vollzug. Nach etwa 2-jähriger intensiver Diskussion in Kommission und vor allem dem Rat erfolgte die Verabschiedung der Verordnung EG Nr. 1/2005, die gegenüber der Richtlinie Änderungen hinsichtlich der Verantwortlichkeiten (Organisator), der Zulassung von Unternehmen und Fahrzeugen, der Temperaturüberwachung und Nachverfolgung etc. brachte, nicht jedoch hinsichtlich der Besatzdichten (insbesondere für Schweine) und der maximalen Transportdauer.

Da die Verordnung viel mehr einen Diskussionsstand als eine in sich geschlossene Gesetzesvorgabe darstellt, hat sich hauptsächlich durch unterschiedliche Auslegung der Regelungen zum Tierschutz beim Transport nicht viel geändert. Trotz erheblich größeren administrativen und bürokratischen Aufwandes für die Transportbeteiligten ist sowohl die Transportpraxis als auch der Vollzug der gesetzlichen Vorgaben nicht nur europaweit sehr heterogen, sondern auch innerhalb föderaler Staaten wie der Bundesrepublik Deutschland. Hier hat die Einführung und ständige Erweiterung des „Handbuches Tiertransport“ dieser Entwicklung nicht Einhalt gebieten können. Grundsätzlich sind neben unzulänglicher Regelungen auf verschiedenen Feldern in vier Bereichen „systemimmanente Fehler“ in der Verordnung auszumachen, die zu dieser uneinheitlichen Entwicklung beigetragen haben:

- Bereitstellung wesentlicher und umfangreicher Dokumente durch die Wirtschaftsbeteiligten, die den Vollzug erschweren (Zulassungen, Fahrtenbücher, TRACES),
- mangelhafte Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse (Transportdauer, Besatzdichten, Temperaturregelungen etc. insbesondere hinsichtlich ihrer Interaktionen),

- mangelhafte Abstimmung verschiedener Rechtsbereiche (Transportzeiten, Fahrerregelungen) und
- höchst unterschiedliche Maßregelungen von Verstößen in den Mitgliedstaaten (nicht justiziable und fehlerhafte Formulierungen in den Übersetzungen, unterschiedliche Überwachung und Rechtspraxis).

All dies hat „die EU“ (und hier hauptsächlich die Kommission) erkannt. Auf wissenschaftlichem Gebiet hat sie über die Gemeinschaftliche Forschungsstelle (Joint Research Centre) in Ispra Untersuchungen zu den Temperaturverhältnissen und zur Rückverfolgbarkeit auf den wesentlichen Transportrouten in Europa anstellen lassen (ähnliche Untersuchungen unter Einbezug der Tierantwort von Rindern und Schweinen erfolgen auch im FLI unter Beteiligung der Tierärztlichen Hochschule Hannover). Die Europäische Lebensmittelbehörde (EFSA) hat jeweils zwei wissenschaftliche Berichte zum Tierschutz beim Transport (2002, 2004) und zum Mikroklima in Transportfahrzeugen (1999, 2004) herausgegeben und derzeit läuft unter Beteiligung des FLI ein Projekt zur Erstellung eines „Leitfadens für die Risikobewertung beim Tiertransport“. Ein ähnliches Projekt zur Risikobewertung bei der Betäubung von Schlachtvieh ist abgeschlossen und eines zum Tierschutz bei der Haltung ist ausgeschrieben.

Am 20. August 2009 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Novellierung der Verordnung EG Nr. 1/2005 (Proposal for a Council Regulation amending (EC) No 1/2005 on travelling times, space allowances and navigation system). Im Folgenden sind einige wichtige Neuerungen aufgezählt:

- Berücksichtigung der Temperatur in Kombination mit der Luftfeuchte, Sensoren in jedem Ladedeck.
- Definition Beförderung: Beginn mit Beladung des ersten Tieres, Ende mit Entladung des letzten, genauere Definition der Sammelstelle und des Abgangsortes.
- Einteilung in „Beförderung“, „lange Beförderung“ (> 10 h) und „ausgedehnte Beförderung“ (> 20 h) zur Harmonisierung mit den Sozialregeln für Fahrer.
- Der Transport ist im Grundsatz nur bis zu 10 h erlaubt. Längere Zeiten sind nur zulässig, wenn Tiere den Gesundheitsstatus von Zuchttieren auf- und nachweisen oder nicht mehr als 3 Schlachthöfe im Umkreis von 10 Stunden Transportzeit vorhanden sind.
- Ausgedehnte Transporte erfolgen im Rhythmus 20 h Fahrt, 9 h Ruhepause in Kontrollstelle (mit Abladen), weitere 20 h Fahrt, 24 h Ruhe in Kontrollstelle ...
- Ladedichten werden nach den 3 Transportdauern differenziert, wobei für lange und insbesondere ausgedehnte Transporte erheblich mehr Raum als bisher zugestanden wird (außer für Schweine).
- Ausgedehnte Beförderung: Überwachungskameras in Laderäumen und grundsätzliche Ausstattung mit Gummimatten

- Ausgedehnte Beförderung: Laderaumhöhe bei Rindern > 20 cm über Widerist, bei Schweinen, Schafen und Ziegen > 30 cm (bei Zwangsventilation > 15 cm).
- Zeitabstände für Fütterung und Tränke bei Säugetieren < 20 h, bei Vögeln < 10 h.
- Verweis auf TRACES-System, in dem alle während des Transportes anfallende Daten übertragen und den Behörden zugänglich werden (Fahrtenbuch, Temperaturen, Navigation).

Wohlweislich hat die Kommission diesen Text als Vorschlag und nicht als Entwurf für eine Novellierung der EG 1/2005 veröffentlicht. Es bleibt also der zukünftigen fachlichen und vor allem der politischen Diskussion vorbehalten, in welchem Umfang die Verordnung geändert wird.