

**26.04.24****Beschluss**  
des Bundesrates

---

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates**  
**COM(2023) 770 final; Ratsdok. 16405/23**

Der Bundesrat hat in seiner 1043. Sitzung am 26. April 2024 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zur Vorlage allgemein

1. Der Bundesrat begrüßt das Vorhaben der Kommission, durch Ablösung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 und Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 den Tierschutz beim Transport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit unter Berücksichtigung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse und technischer Entwicklungen zu verbessern und Regelungen klarer zu formulieren, um eine einheitliche Durchsetzung und Einhaltung der Vorschriften unter fairen Wettbewerbsbedingungen in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten.
2. Der Verordnungsvorschlag enthält vielversprechende Ansätze, die der Erreichung dieses Zieles dienen können. Im Detail ergeben sich allerdings zahlreiche Fragen im Hinblick auf die Praktikabilität und Durchführbarkeit. Die Länder sind mit der Durchführung des Tierschutzrechts beauftragt und insoweit direkt von den Regelungen betroffen.

3. Der Bundesrat sieht den Verordnungsvorschlag grundsätzlich als geeignet an, die Tierschutzstandards beim Tiertransport, insbesondere beim Transport in Drittstaaten, zu verbessern, was durch die Einführung einer Begrenzung der Gesamtbeförderungszeit, eine Verkürzung der einzelnen Beförderungsintervalle bei langen Transporten von Säugetieren, die Zertifizierung von Kontrollstellen in Drittstaaten und die Begrenzung der Beförderungszeit bei Schlachttiertransporten erreicht werden soll.
4. Der Bundesrat begrüßt den Verordnungsvorschlag als Fortschritt im Gebiet der Tiertransporte, sieht aber noch Verbesserungsbedarf in grundlegenden Bereichen. Er weist dabei darauf hin, dass der Verordnungsvorschlag keinen Hinweis auf eine Möglichkeit eines Re-Importes von Tieren enthält, die entweder auf einem Schiff oder per Straßentransportmittel in ein Drittland exportiert werden sollten und bislang keinen Kontakt zum Land oder anderen Tieren des Drittlandes hatten. Er bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene für entsprechende Regelungen einzusetzen.
5. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die geplanten Anforderungen an die Transportbedingungen, wie die Erhöhung des Raumbedarfs und der Mindestdeckenhöhe, die Kosten für Tiertransporte deutlich erhöhen und deren Effizienz verringern könnte. Dies sollte bei der Folgenabschätzung und im weiteren Verfahren ausreichend berücksichtigt werden.
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Verordnungsinhalte so gestaltet werden, dass eine praktikable Umsetzung ohne vermeidbare bürokratische Belastungen möglich ist. In diesem Zusammenhang ist zum Beispiel die Ausweitung der verpflichtenden TRACES-Nutzung auf den großen Personenkreis der Tierhalter, der bisher nicht in das System eingebunden war, zu nennen.
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die bisher bestehende Möglichkeit, bei nicht planbaren Verzögerungen die Transportzeit im Interesse der Tiere und unter Berücksichtigung der Nähe zum Bestimmungsort um zwei Stunden zu verlängern, beibehalten wird (Verordnung (EG) Nr. 1/2005 Anhang I Kapitel V Nummer 1.8).

### Zu Artikel 2 – Überprüfung der Ausnahmen im Geltungsbereich

8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Ausnahmen vom Geltungsbereich in Artikel 2 des Verordnungsvorschlags auch vor dem Hintergrund des nationalen Rechts zu prüfen und sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene insbesondere für Folgendes einzusetzen:
- a) Für die Ausnahmen nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstaben c bis f sollte zumindest eine Geltung der allgemeinen Vorgaben des Artikels 4 vorgesehen werden. Dabei ist nach Auffassung des Bundesrates auch der Geltungsbereich der Verordnung (EG) 2017/625 zu beachten (Artikel 1 Buchstabe f = Anforderungen im Bereich Tierschutz; Artikel 3 Nummer 9 „Tiere“ = Wirbeltiere und wirbellose Tiere gemäß Definition in Artikel 4 der Verordnung (EG) 2016/429).
  - b) Für die Vorgabe in Artikel 2 Absatz 4 (Versuchstiere) wird gebeten, sich bei der Kommission für eine Überprüfung der Ausnahme, gegebenenfalls in Abstimmung mit der Generaldirektion Umwelt, einzusetzen. Die vorgeschlagene Regelung, Tiere im Regelungsbereich der Richtlinie 2010/63/EU auszunehmen, sofern eine „Genehmigung eines Projektes“ vorliegt, erscheint nicht praxisgerecht. Es würde im Umkehrschluss bedeuten, dass Transporte von „Versuchstieren“ ohne Projektgenehmigung unter die Regelungen der Verordnung fallen. Das Vorliegen von Genehmigungen müsste dann gegebenenfalls vor einem Transport geprüft werden. Die Richtlinie 2010/63/EU enthält selbst keine Vorgaben zum Transport von Versuchstieren. Einige Empfehlungen dazu sind enthalten in der Empfehlung der Kommission vom 18. Juni 2007 mit Leitlinien für die Unterbringung und Pflege von Tieren, die für Versuche und andere wissenschaftliche Zwecke verwendet werden (2007/526/EG). Die Richtlinie 2010/63/EU ist gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b der Verordnung (EG) 2017/625 von deren Geltungsbereich ausgeschlossen.

### Zu Artikel 3 – Ergänzung von Definitionen für Tierkategorien/Begriffsbestimmungen

9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die im Verordnungstext genutzten Be-

grifflichkeiten in Artikel 3 eindeutig definiert werden, insbesondere die Definition der im weiteren Verlauf vielfach genannten Tierkategorie „Großtiere“ oder die Abgrenzung zwischen Hausvögeln und Geflügel könnten zu einem besseren Verständnis der Verordnung beitragen. Auch eine Definition von „nicht abgesetzten Tieren“ wäre im Sinne einer EU weit einheitlichen Auslegung der Verordnung hilfreich.

10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher darauf hinzuwirken, dass weitere Begriffsbestimmungen aufgeführt werden sollten. Insbesondere hält es der Bundesrat für erforderlich, dass die Begriffsbestimmungen „Transport zur Schlachtstätte“, „andere Gründe“, „wirtschaftliche Tätigkeit“, „kulturelle Veranstaltung“, „nicht abgesetzte Kälber, Lämmer, Zicklein, Ferkel und Fohlen“, „ausgewachsene Landtiere“, „Hausvögel“, „Geflügel“ und „Tierkategorie“ aufgenommen werden. Bei der Definition „Landtiere“ sind Hunde und Katzen zu ergänzen, um sicherzustellen, dass auch diese Tiere von den Bestimmungen erfasst werden.

Zu Artikel 3 Nummern 2 und 3 im Verbindung mit Artikel 22 Absatz 3 – Prüfung der Praktikabilität der neuen Definitionen für Versandort und Bestimmungsort: Auswirkungen auf Beförderungen über Sammelstellen

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für eine Prüfung der Praktikabilität der neuen Definitionen zum Versandort (Artikel 3 Nummer 2) und Bestimmungsort (Artikel 3 Nummer 3) hinsichtlich des Transportes über Sammelstellen einzusetzen. Grundsätzlich ist die Anhebung der Zeit, die die Tiere am Versandort und Bestimmungsort untergebracht sein müssen, auf eine Woche zu begrüßen.

Jedoch wird erheblicher Prüfbedarf hinsichtlich der aktuell etablierten Vorgehensweise beim Transport von größeren Tiersendungen über Sammelstellen zu unterschiedlichen Bestimmungsorten gesehen. Gemäß Verordnungsvorschlag können Sammelstellen nicht mehr als Bestimmungsort genutzt werden (Artikel 22 Absatz 3). Teilweise stehen hier praktikablen Lösungen auch restriktive Vorgaben der Verordnung (EU) 2016/429 zur Tiergesundheit entgegen. Insbesondere sieht hier Artikel 126 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/429 vor, dass die Tiere auf direktem Weg an ihren Bestimmungsort versandt werden

müssen. Dadurch wird das Anfahren von verschiedenen Bestimmungsorten mit einem Transport ausgeschlossen.

Zu Artikel 3 Nummern 2 und 3 – Begriffsbestimmung „Versand- und Bestimmungsort“ in Verbindung mit Artikel 14 Absatz 3 – Pflichten der Organisatoren sowie Artikel 33 Absätze 2, 7 und 8 – Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer

12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass Sammelstellen (gemäß Verordnung (EU) 2016/429 zur Tiergesundheit „zum Auftrieb von Huftieren zugelassene Betriebe“) einmalig während eines Transports als Versandort fungieren dürfen, sofern die zwischen dem ersten Verladeort und der Sammelstelle zurückgelegte Entfernung weniger als 100 Kilometer beträgt oder die Tiere während mindestens sechs Stunden vor ihrem Versand von der Sammelstelle mit ausreichend Einstreu und Frischwasser unangebunden untergebracht waren.
13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass eine tierschutzrechtliche Zulassungspflicht für Sammelstellen eingeführt wird.

Hinweise zur Mitführung von Unterlagen durch den Transporteur

14. Der Bundesrat stellt fest, dass der vorgelegte Verordnungsvorschlag im direkten Vergleich mit der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 keine zusammengefassten Hinweise zu Unterlagen enthält, welche vom Transporteur in jedem Falle mitzuführen wären und von der zuständigen Behörde im Vorfeld oder während des Transportes eingesehen werden könnten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass insbesondere für lange Transporte eine solche Übersicht als Arbeitserleichterung für Transporteur und Vollzug aufgenommen wird.

Zu Artikel 12 – Zulassungsnachweis für Straßen- oder Schienentransportmittel und Transportbehälter für Großtiere

(siehe auch zu Artikel 31)

15. Der Bundesrat weist darauf hin, dass im vorliegenden Verordnungsvorschlag keine Verpflichtung mehr besteht, Transportmittel mit Temperatursensoren sowie einem Warnsystem auszustatten, um die Fahrzeugführenden bei Erreichen für die Tiere kritischer Temperaturen im Innenraum zu warnen. Hierin wird eine erhebliche Verschlechterung gegenüber gegenwärtigen Anforderungen gesehen. Ferner sind mit der vorgeschlagenen Regelung Temperaturverläufe und damit auch Über- oder Unterschreitungen der Grenzwerte während der gesamten Transportdauer nicht mehr nachvollziehbar. Auch konkrete Vorgaben unter anderem zur Lüftungskapazität eines Straßentransportmittels werden nicht mehr berücksichtigt.
16. Zusätzlich ist ein System zur Erfassung des Öffnens der Ladeklappe beziehungsweise zur Erfassung des Abladens der Tiere (zum Beispiel über die Achslast der Fahrzeuge) erforderlich, wobei diese Daten über das Ortungssystem gemäß Artikel 24 in TRACES abgebildet werden müssen. Dies ist notwendig, damit die zuständigen Vollzugsbehörden überprüfen können, ob die vorgeschriebenen Ruhezeiten eingehalten und die Tiere entladen wurden und wie hoch die Temperaturen im Fahrzeuginneren sind, da die Tiere durch ihre eigene Körperwärme das Fahrzeug zusätzlich aufheizen. Das Fehlen dieser Regelungen stellt eine Verschlechterung der bisherigen Rechtslage dar.
17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, sich im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass das Öffnen und Schließen der Ladebordwand wie in der aktuell geltenden Regelung bei langen Transporten aufzuzeichnen und zu speichern ist, da nur so die Entlade-, Fütterungs- und Tränkzeiten tatsächlich nachvollziehbar plausibilisiert werden können.

Zu Artikel 18 – Allgemeine Pflichten der Transportunternehmer

18. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Aussage zur Verantwortlichkeit des Transportunternehmers vom Verladen der Tiere bis zum Entladen offenlässt, ob

die Vorgänge des Verladens und Entladens inbegriffen sind. Er bittet die Bundesregierung, eine Klarstellung dahingehend zu erwirken, dass die Verantwortlichkeit des Transportunternehmers das Verladen und Entladen mit umfasst.

#### Zu Artikel 23 – Transportverzögerungen

19. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass in Artikel 23 Absatz 1 des Verordnungsvorschlags neben Organisatoren und gegebenenfalls der zuständigen Behörde auch der Transportunternehmer Maßnahmen zu ergreifen hat, um Verzögerungen während des Transports zu verhindern beziehungsweise zu reduzieren, da dieser der Vor-Ort-Handelnde ist.

#### Zu Artikel 24 – Ortungssysteme für Transportmittel

20. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für die Übermittlung der vollständigen Daten des Ortungssystems der Transportfahrzeuge an die zuständigen Behörden einzusetzen. Die Auswertung der Ortungssysteme von Tiertransporten im Verordnungsvorschlag umfasst weniger Daten, als derzeit überwacht werden. Die gefahrene Route lässt sich anhand der vorgesehenen Messpunkte nicht überprüfen und Standzeiten durch Staus oder Umfahrungen lassen sich nicht nachvollziehen. Es wird nur die Ankunftszeit, nicht aber die Abfahrtszeit an den genannten Orten dokumentiert, so lassen sich auch die Pausenzeiten nicht nachvollziehen. Auch können Behörden die Angaben von Transporteuren zu Unregelmäßigkeiten nicht anhand der Route prüfen.
21. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass nur Straßentransportmittel mit einer Zulassung für lange Beförderungen mit einem Ortungssystem auszustatten sind.
22. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass in Artikel 24 Absatz 3 eine Frist eingeführt wird, innerhalb derer die Aufzeichnungen aus den Ortungssystemen der Transportmittel in TRACES zu hinterlegen ist.

23. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass klargestellt wird, dass die im Informationssystem nach Artikel 24 Absatz 3 gespeicherten Aufzeichnungen aus den Ortungssystemen der Transportmittel den zuständigen Überwachungsbehörden in den Mitgliedstaaten für die Zwecke der amtlichen Kontrollen zur Verfügung gestellt werden beziehungsweise diese auf diese Daten in TRACES zugreifen können. Artikel 51 Absatz 3 regelt nur das Zugriffsrecht der Kommission, nicht das der Überwachungsbehörden selbst.

Zu Artikel 27 – Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterungs- und Tränkzeiten beim Straßen- oder Schienentransport ausgewachsener Landtiere für lange Beförderungen

24. Der Bundesrat begrüßt, dass im Verordnungsvorschlag eine maximale Beförderungsdauer für lange Beförderungen ausgewachsener Landtiere aufgenommen wurde, stellt aber fest, dass die Transportintervalle mit einer kurzen Versorgungspause noch zu lang sind. Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass die Regelungen zur Beförderungsdauer – unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse (EFSA, 2022) – nachgebessert werden. Ferner sollten tierartspezifische Regelungen aufgenommen sowie ergänzt werden, dass lange Beförderungen von zwei Fahrzeugführenden begleitet werden müssen. Die Transportzeiten auf Ro-Ro-Fähren sollten in die Bestimmungen miteinbezogen werden.

Zu Artikel 28 – Beförderungsdauer und Ruhezeiten für den Straßen- oder Schienentransport von Landtieren zur Schlachtung

25. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass auch Hausgeflügel und Kaninchen zum Zweck der Schlachtung nur in kurzen Beförderungen transportiert werden dürfen, wie es auch für die anderen Landtiere vorgesehen ist.

Artikel 29 Absatz 2 – Limitierung der Anzahl von Transportintervallen für nicht abgesetzte Tiere

26. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen der weiteren Beratungen für eine eindeutige Limitierung auf maximal zwei Transportintervalle zu



jeweils maximal neun Stunden einzusetzen. In der aktuellen Fassung fordert Artikel 29 Absatz 2 bei der Beförderung nicht abgesetzter Tiere nach maximal neun Stunden Transport eine einstündige Pause, bevor ein weiterer Transportabschnitt von maximal neun Stunden folgen kann. Der Folgenabschätzung ist zu entnehmen, dass der Verordnungsgeber eine maximale Beförderungszeit von 19 Stunden für nicht abgesetzte Tiere anstrebt. Dies erscheint im aktuellen Verordnungsvorschlag jedoch nicht ausreichend bestimmt formuliert. Im Vergleich dazu regelt Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a für adulte Tiere eindeutig eine Begrenzung auf maximal zwei aufeinanderfolgende Transportabschnitte von 21 Stunden, bevor der Bestimmungsort erreicht wird. Eine analoge Formulierung für nicht abgesetzte Tiere sollte in Artikel 29 Absatz 2 ergänzt werden.

Zu Artikel 29 Absatz 2 – Überprüfung der Pausenzeit zwischen Beförderungsabschnitten für nicht abgesetzte Tiere

27. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen der kommenden Beratungen darauf hinzuwirken, die vorgesehene einstündige Versorgungspause auf dem Transportmittel zu überprüfen. Eine adäquate Fütterung im Rahmen dieser Pause ist essentiell für einen tiergerechten Transport von Jungtieren. Die Erfahrungen mit den vereinzelt vorhandenen Transportmitteln, die mit einem entsprechenden Fütterungssystem gemäß Artikel 29 Absatz 5 ausgestattet sind, haben gezeigt, dass eine einstündige Pause nicht ausreicht, um alle Kälber eines Transportes zu füttern. Im Interesse einer gewissenhaften Versorgung aller Tiere sollte die Verordnung auch eine längere Versorgungspause ermöglichen. Die Anrechnung einer verlängerten Pause auf den nachfolgenden Beförderungsabschnitt würde jedoch dazu führen, dass die Tiere unter Zeitdruck versorgt werden, was wiederum zu Lasten einer artgemäßen Versorgung der Tiere geht.

Zu Artikel 29 Absatz 3 – Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterung und Tränken von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen in Verbindung mit Artikel 30 Absatz 1 – Beförderungen auf der Straße zu und von Tiertransportschiffen und Ro-Ro-Schiffen für den Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen

28. Die vorgegebenen Transportzeiten in Artikel 27 sollen, nach derzeitiger Lesart, nicht für den Transport von Tieren auf See gelten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren für eine Ergänzung

maximaler Transportzeiten für den Transport auf See sowie die Streichung von Artikel 29 Absatz 3, wonach Transportzeiten von nicht abgesetzten Jungtieren auf See ebenfalls nicht auf die Gesamttransportzeit angerechnet werden, einzusetzen.

Zu Artikel 29 Absätze 4 bis 6 –Prüfung von Alternativen zur Fütterung nicht abgesetzter Tiere auf den Fahrzeugen

29. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für alternative Möglichkeiten zur Versorgung nicht abgesetzter Tiere, insbesondere Kälber, auf langen Beförderungen einzusetzen. Dabei sollte als Alternative, zumindest bis zum Ablauf der fünfjährigen Übergangszeit nach Artikel 59 Absatz 4, des Verordnungsvorschlags auch eine Versorgung zwischen den Transportabschnitten außerhalb des Fahrzeugs, beispielsweise auf Kontrollstellen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1255/97, ermöglicht werden. In der Übergangszeit sollte dann auch die Praxistauglichkeit der Versorgung von Kälbern mit Milchaustauschertränke auf Straßenfahrzeugen (Artikel 29 Absätze 4 bis 6) näher untersucht und entsprechende Systeme zugelassen werden.

Zu Artikel 31 – Beförderungsdauer und Bedingungen für den Straßen- und Schienentransport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, bei extremen Temperaturen/Ergänzung von Regelungen für Transporte in klimatisierten Fahrzeugen

(siehe auch zu Artikel 12)

30. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene für Regelungen hinsichtlich der Nutzung von klimatisierten Transportfahrzeugen einzusetzen. Artikel 31 regelt den Schutz vor hohen und niedrigen Temperaturen, Ausnahmen und Vorgaben für Beförderungen in klimatisierten Fahrzeugen sollten hier ergänzt werden.

31. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Temperaturvorgaben um Temperaturvorhersagen entlang der Route ergänzt werden. Gemäß Artikel 31 des Verordnungsvorschlags sollen in die Bewertung der Außentemperatur lediglich Messungen an Versandort, Bestimmungsort und Versorgungsstellen, gegebenenfalls Grenzkontrollstellen einbezogen werden. Je nach Dauer des

Transportes kann es sich hierbei um unterschiedliche Klimazonen und deutliche Temperaturdiskrepanzen handeln.

32. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass beim Transport von Tieren eine Abstellung auf die Fahrzeuginnentemperatur als maßgeblicher Parameter beibehalten wird. Dazu sollten einheitliche Anforderungen an die Temperaturmessung auf den Ladedecks sowie das bisher verpflichtende Vorhandensein eines Temperaturüberwachungssystems, eines Warnsystems und von Lüftungsanlagen mit einer definierten Belüftungskapazität auf bestimmten langen Transporten aufrechterhalten und mit sinnvoll gewählten Fahrtzeiträumen kombiniert werden.
33. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, sich im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Temperaturregelungen wie im bisherigen Recht auf die Innentemperatur und nicht auf die Außentemperatur abstellen, um eine Schlechterstellung für die transportierten Tiere zu vermeiden, da die Transportunternehmer sich bereits innerhalb der bisherigen Geltungsdauer der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 hinsichtlich ihrer Ausrüstung darauf eingestellt hatten.
34. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass in Anhang I Kapitel VI geregelt wird, dass Transportfahrzeuge für lange Beförderungen mit Temperaturfühlern sowie einem Alarmsystem auszurüsten sind, das den Fahrer über die aktuelle Temperatur im Aufenthaltsbereich der Tiere informiert und bei Über- oder Unterschreitung der Temperatur Alarm schlägt.
35. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass bei den Beförderungszeiten und -bedingungen bei Extremtemperaturen keine Verschlechterungen gegenüber den derzeit geltenden Regelungen erfolgen. Insbesondere werden die Regelungen in Bezug auf niedrige Temperaturen als unzureichend angesehen. Er bedauert das Fehlen einer Untergrenze für niedrige Temperaturen. Ferner stellt der Bundesrat fest, dass die Möglichkeit der Beförderung bei Temperaturen über 30 Grad Celsius ein Rückschritt zu den bisherigen Regelungen darstellt. Der Bundesrat hält es daher für erforderlich, die Regelungen für extreme Temperaturen – auch unter Berücksichtigung der Ausführungen des Gutachtens der EFSA im Jahr 2022 – nachzubessern.

36. In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung gebeten, sich für die Festlegung von konkreten (gegebenenfalls tierartunterschiedlichen) Temperaturgrenzwerten einzusetzen, bei denen ein Transport von Tieren in nicht klimatisierten Fahrzeugen nicht mehr erfolgen darf.

#### Zu Artikel 32 – Pflichten zum Transport von Tieren in Drittländern

37. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass als Pflichten in Bezug auf Transporte von Tieren in Drittländer nach Artikel 32 die Dokumentation der Indikatoren nach Artikel 26 zusätzlich durch mit Zeitstempel versehenen Videos oder Fotos erfolgt, auf denen die Ohrmarken zumindest einiger Tiere der Sendung gut lesbar abgebildet sind. Dies ist erforderlich, da im Drittland keine Vor-Ort-Kontrolle durch die zuständige Überwachungsbehörde möglich ist.

#### Zu Artikel 33 – Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer

38. Der Bundesrat sieht mit Bedenken, dass durch die Vorgabe, dass die Tiere mindestens sieben Tage an dem Bestimmungsort im Drittland bleiben oder dort geschlachtet werden müssen, die Zulässigkeit von Schlachtiertransporten in Drittländer ausdrücklich ermöglicht wird. Die Bundesregierung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass Schlachtiertransporte in Drittländer nicht zulässig sind.

#### Zu Artikel 34 – Kontrollstellen in Drittländern

39. Der Bundesrat begrüßt, dass die Ruhezeiten für Tiere in Drittländern nur an Kontrollstellen erfolgen dürfen, die die Anforderungen erfüllen, die denen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 mindestens gleichwertig sind und die nach einer Bescheinigung einer Zertifizierungsstelle in ein entsprechendes Verzeichnis aufgeführt sind. Es fehlt jedoch weiterhin ein Regelungsvorschlag für einen unabhängigen Zertifizierungs- und Kontrollprozess. Nach Auffassung des Bundesrates ist zumindest eine Akkreditierung der Kontrollorgane erforderlich.

#### Zu Artikel 38 – Befähigungsnachweis

40. Die jeweils erneute Anwendung von Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe a des Verordnungsvorschlags nach Ablauf der Befristung wird als gänzlich unverhält-

nismäßig angesehen. Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene für konkrete Regelungen zu der Frage einzusetzen, wie mit bestehenden Befähigungsnachweisen nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 und einer Weitergeltung nach Ablauf der Befristung von fünf Jahren verfahren werden soll, ohne vermeidbaren bürokratischen Aufwand zu erzeugen.

Zu Artikel 44 – Schwere Verstöße/Prüfung der Plausibilität von Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung

41. Der Bundesrat stellt fest, dass das Regelwerk zu den schweren Verstößen unzureichend ist und insbesondere die Toleranzangaben zum Beispiel zu Deckenhöhe, Raumangebot und Beförderungsdauer problematisch sind. Es wird ferner um Klarstellung gebeten, dass die Liste der schweren Verstöße nicht abschließend ist.

42. Der Bundesrat bittet im Hinblick auf die Regelung in Artikel 44 Buchstabe c (schwererer Verstoß bei Mindesthöhe unter 80 Prozent), die Vorgabe auf Plausibilität überprüfen zu lassen. Bei Fahrzeugen mit mechanischer Belüftung liegt hier die sanktionsbewehrte Höhe gegebenenfalls deutlich unter der Widerristhöhe (Wh) der Tiere - bei 100 cm Wh zum Beispiel bei 92 cm).

In Anhang I Kapitel III Nummer 6.2 ist außerdem zu den Mindesthöhen „H“ und „W“ jeweils die Angabe „in cm“ erforderlich.

Zu den Anhängen

Zu Anhang I Kapitel I Nummer 1 Buchstabe h in Verbindung mit Artikel 18 Absätze 1 und 2 – Transportfähigkeit von Kälbern

43. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die Kriterien für die Transportfähigkeit von Kälbern im EU-Recht an diejenigen im nationalen Recht angeglichen werden.

Zu Anhang I Kapitel I Nummer 3

44. Gemäß Anhang I Kapitel I Nummer 3 sind Tiere, welche „nur leicht verletzt oder leicht krank“ sind, allerdings der geplante Transport kein zusätzliches Leiden verursachen würde, dennoch transportfähig. Im Zweifelsfalle kann hier ein Tierarzt hinzugezogen werden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, diese Möglichkeit auf alle Zweifelsfälle hinsichtlich der Transportfähigkeit auszuweiten und nicht nur auf diesen umrissenen Einzelfall zu beschränken.

Zu Anhang I Kapitel I Nummer 10

45. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass eine Konkretisierung zu Anhang I Kapitel I Nummer 10 erfolgt. Hunde und Katzen sind zusätzlich zu den allgemein dargelegten Einschränkungen, welche für alle Tierarten gelten, erst dann als transportfähig zu betrachten, „wenn sie die erforderlichen vorbeugenden tierärztlichen Behandlungen abgeschlossen haben, um stressbedingten und art-spezifischen Krankheiten vorzubeugen“. Diese Formulierung lässt offen, welche Art von Behandlungen vorgenommen werden müssen und ob es sich bei der Stressprävention zwangsweise um eine Sedation handelt.

Zu Anhang I Kapitel III Nummer 3.1 - Transportpraxis

46. Der Bundesrat stellt fest, dass in manchen Bereichen des Verordnungsvorschlags Abschwächungen gegenüber geltendem Recht vorgenommen werden. So werden zum Beispiel bei Anhang I Kapitel III Nummer 3.1 Buchstabe d Geflügel und Kaninchen von dem Verbot, Tiere an den Beinen hochzuheben, ausgenommen. Dies stellt eine gravierende Verschlechterung der geltenden Rechtslage dar und wird abgelehnt. Der Bundesrat hält es ferner für erforderlich, dass insbesondere die Regelungen zum Umgang mit Tieren – unter anderem bezüglich der Nutzung von Elektrotreibern – nachgebessert werden.
47. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Ausnahme vom Verbot des Hochziehens oder Hochzerrens an den Beinen in Anhang I Kapitel III Num-

mer 3.1 Buchstabe d für Kaninchen und Geflügel gestrichen wird. Ein solches Vorgehen widerspricht Artikel 17 Absatz 4 der Europaratsempfehlungen in Bezug auf Haushühner der Art Gallus gallus, der vorschreibt, dass die Tiere nicht mit dem Kopf nach unten getragen werden dürfen und in jedem Fall an beiden Beinen gehalten werden müssen. Die Regelung steht auch im Widerspruch zu den Feststellungen des EFSA Gutachtens zum Wohlergehen von Hausgeflügel und Kaninchen beim Transport in Containern (2022) und stellt daher eine Verschlechterung dar, die nicht tierschutzgerecht ist.

Zu Anhang I Kapitel III Nummer 3.2 Buchstabe a – Einsatz von elektrischen Viehtreibern bei Jungtieren

48. Der Verordnungsvorschlag sieht vor, dass der Einsatz von elektrischen Viehtreibern bei Rindern und Schweinen bereits ab 80 kg möglich sein soll. Da dies eine deutliche Verschlechterung des Tierschutzniveaus darstellen würde, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass der Einsatz wie bisher auf adulte Tiere beschränkt bleibt.

Zu Anhang I Kapitel III Nummer 3.7

49. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Vorgabe in Anhang I Kapitel III Nummer 3.7 dahingehend gefasst wird, dass Vögel und Kaninchen, sofern diese an Beinen gefangen werden, an zwei Beinen gegriffen werden müssen, wobei Brustschienen über Futtertrögen in Käfigen zu verwenden und die Vögel und Kaninchen mit dem Kopf nach oben beim Tragen an den Körper des Betreuers anzulegen sind. Mit der vorgeschlagenen Formulierung soll klargestellt werden, dass ein Kopfübertragen nicht im Einklang mit dem vorgesehenen Verordnungsvorschlag steht. Weiterhin wäre durch die bisherige Fassung jedwede andere tierschutzkonforme Fang- und Fixiermethode nicht möglich, wie beispielsweise die Nutzung einer Fangmaschine oder das komplette Umgreifen von Küken.

Zu Anhang I Kapitel III Nummer 6.4

50. Zudem wird die Bundesregierung gebeten, sich für die Konkretisierung von Vorschriften für den Transport von Hausgeflügel und die Gleichbehandlung

von Legehennen einzusetzen. Insbesondere bedarf es einer Konkretisierung in Anhang I Kapitel III Nummer 6.4 bezüglich der Formulierung „wenn sie die Position wechseln“ sowie in Anhang I Kapitel V Nummer 2.1 bezüglich der Formulierung „mit geeignetem Futter und Wasser in angemessenen Mengen versorgt werden“.

51. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass als Konkretisierung für die Vorgabe in Anhang I Kapitel III Nummer 6.4, wonach Transportmittel für Hausvögel so hoch sein müssen, dass der Kamm oder Kopf die Decke nicht berührt, wenn die Vögel mit Kopf und Hals in natürlicher Haltung sitzen oder wenn sie die Position wechseln, für Transportbehälter von den weit verbreiteten Geflügelarten (Hühner, Puten, Enten, Gänse) und deren Küken Maße vorgegeben werden.

Zu Anhang I Kapitel VI Nummer 5 – Wasserversorgung bei Transport auf dem Straßen- oder Schienenweg oder in Transportbehältern für Großtiere

52. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die Verordnung schlüssige und nachvollziehbare Regelungen hinsichtlich der Wasserversorgung auf Straßenfahrzeugen, insbesondere auch während kurzen Beförderungen, enthält.

Regelungen zur Ausstattung von Fahrzeugen mit Wasserversorgungssystemen für lange Beförderungen von Großtieren finden sich im Verordnungsvorschlag in Anhang I Kapitel VI Nummer 5. Hinsichtlich der Versorgung mit Wasser finden sich Vorgaben in Anhang I Kapitel V sowie für nicht abgesetzte Tiere in Artikel 29 Absatz 4. Ob die Versorgung „ad libitum“ während der Fahrt oder während der Pausen stattfinden muss, bedarf eines einheitlichen Sprachgebrauchs. Im Weiteren wäre der Geltungsbereich der Regelung für kurze Beförderungen und unterschiedliche Altersgruppen zu konkretisieren, sowie die Umsetzbarkeit zu überprüfen.



Zu Anhang II Nummer 3.2 in Verbindung mit Artikel 18 Absatz 1 – Monitoring von Gaskonzentrationen im Wasser von Fischtransporten/Besondere Bedingungen für den Transport von Wassertieren in Verbindung mit Artikel 44 Buchstabe f – Schwere Verstöße

53. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Hinblick auf die angedachten Vorschriften zum begleitenden Monitoring von Fischtransporten hinsichtlich der Gaskonzentrationen im Transportwasser für praxisgerechte Regelungen und insbesondere bei kurzen Beförderungen für schlanke Lösungen mit vertretbarem technischem Aufwand einzusetzen.
54. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene für eine Klarstellung einzusetzen, dass die Ausnahmeregelung für den Landwirt in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b auch auf den Fischwirt (Fischerei und Teichwirtschaft) anzuwenden ist. Sie wird ferner gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die Anforderungen der Überwachung und Aufrechterhaltung der genannten Wasserparameter ausschließlich im Rahmen langer Beförderungen zu erfüllen und nur die relevanten Wasserparameter Sauerstoff und Temperatur zu überwachen und aufrechtzuerhalten sind. Für die Messung von Kohlendioxid und Ammoniak existiert keine Messtechnik, die bei mobilen Fischtransporten zuverlässig anwendbar wäre.

Zu Versuchstieren

55. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene dafür einzusetzen, Versuchstiere im Regelungsbereich der Richtlinie 2010/63/EU in Bezug auf Transportbedingungen und Transportfähigkeit nur dann auszunehmen, wenn andernfalls die zweckmäßige Durchführung des genehmigten Projekts maßgeblich beeinflusst würde. Die Vorgaben in Bezug auf Klimabedingungen für Hunde und Katzen (Artikel 31 Nummer 3) sollten auch für sogenannte „biologisch sichere Transporte“ von Züchtern gelten.

Zu Inkonsistenzen mit dem nationalen Recht

56. Der Bundesrat weist darauf hin, dass durch den Verordnungsvorschlag in der vorliegenden Form Inkonsistenzen mit dem nationalen Recht (Tierschutztransportverordnung) entstehen, sodass eine entsprechende Anpassung notwendig wird.