

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der verschiedenen Belüftungssysteme für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 411/98 hinsichtlich der Belüftung von Straßenfahrzeugen für den Langstreckentransport von Tieren

KOM(2001) 197 endg.; Ratsdok. 7969/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 27. April 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 09. April 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Hinweis: vgl. Drucksache 472/97 = AE-Nr. 971963,
AE-Nr. 010198
und AE-Nr. 010994

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

über die Anwendung der verschiedenen Belüftungssysteme für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden

1. HINTERGRUND

Gemäß Kapitel VII des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG des Rates¹ dürfen die Fahrtzeiten für als Haustiere gehaltene Einhufer sowie Hausrinder, -schafe, -ziegen und -schweine acht Stunden nicht überschreiten. Insbesondere hinsichtlich des Transportmittels kann diese Höchstfahrtzeit jedoch unter bestimmten Bedingungen verlängert werden.

Auf der Grundlage von Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 91/628/EWG des Rates wurde am 16. Februar 1998 die Verordnung (EG) Nr. 411/98 des Rates mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden² erlassen.

Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 411/98 unterbreitet die Kommission dem Rat auf der Grundlage einer Stellungnahme des Wissenschaftlichen Veterinärausschusses einen Bericht über die Durchführung der Verordnung und insbesondere die Anwendung der verschiedenen Belüftungssysteme.

Entsprechend ist der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz der Generaldirektion für Gesundheits- und Verbraucherschutz beauftragt worden, die Belüftungsfrage zu prüfen. Der Ausschuss hat am 8. Dezember 1999 eine Stellungnahme zu den "Standards für das Mikroklima in Straßenfahrzeugen zur Beförderung von Tieren" abgegeben.

In dieser Stellungnahme gelangte der Ausschuss zu dem Schluss, dass die Kommission Maßnahmen ergreifen muss, um die Transportbedingungen von Tieren noch weiter zu verbessern.

Im Dezember 2000 hat die Kommission einen Bericht³ über 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 gesammelten Erfahrungen angenommen.

¹ Richtlinie 91/628/EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG (ABl. L 340 vom 11.12.1991, S. 17), zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/29/EG (ABl. L 148 vom 30.6.1995, S. 52 – 63).

² ABl. L 52 vom 21.2.1998, S. 8.

³ 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 (KOM(2000) 809 endg.).

2. HAUPTSCHLUSSFOLGERUNGEN DER STELLUNGNAHME DES WISSENSCHAFTLICHEN AUSSCHUSSES

Hitze wird als einer wichtigsten Stressfaktoren beim Tiertransport anerkannt und ist für die Tiere gesundheitsgefährdend.

Bei Langstreckentransporten ist davon auszugehen, dass die Tiere innerhalb relativ kurzer Zeit mehrere Klimazonen passieren. Darüber hinaus bewirkt das Zusammendrängen von Tieren in einem geschlossenen oder teilweise geschlossenen Laderaum während mehrerer Stunden Veränderungen der Temperatur, Luftfeuchtigkeit und bestimmter Luftgase (z.B. CO₂) in der unmittelbaren Umgebung. Ein anpassungsfähiges Belüftungssystem für Transportmittel ist daher für das Wohlbefinden der Tiere unerlässlich.

Jede Tierart toleriert innerhalb einer bestimmten Spanne Temperaturen, bei deren Einhaltung keine besonderen Anpassungen erforderlich sind. Die entsprechenden Temperaturwerte, die nach Prüfung der dem Wissenschaftlichen Ausschuss vorliegenden Daten festgesetzt wurden, sind in Tabelle 1 angegeben. Die Tabelle enthält jedoch keine Angaben für Einhufer.

Die vorliegenden Daten bestätigen, dass die diesbezüglichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 411/98 nicht ausreichen, um Tiere beim Transport angemessen zu schützen.

Hohe Luftfeuchtigkeit wird für die Tiere zum Problem, wenn die Temperatur ebenfalls hoch ist. Die Tiere produzieren während der Beförderung selbst Feuchtigkeit; sie entsteht aber auch aufgrund der Verdunstung von Urin, Kot und Reinigungswasser. Die bei hoher Luftfeuchtigkeit vertretbaren Höchsttemperaturen sind in Tabelle 1 angegeben.

In Ermangelung eines Zwangslüftungssystems wird die Temperatur durch Öffnen/Schließen der Laderaumöffnungen und die Fahrzeuggeschwindigkeit geregelt. Besonders bei heißem Wetter und stehendem Fahrzeug ist die Temperaturregelung schwierig.

Bei der Zwangslüftung wird die Luft mechanisch, beispielsweise durch Ventilatoren, zugeführt, die je nach Ventilatorenleistung und Regeleinrichtung eine bestimmte Frischlufrate gewährleisten. Hauptvorteil der Zwangslüftung ist der unabhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit regelbare Luftdurchsatz.

Normalerweise werden unter praktischen Ladebedingungen für die Sommerlüftung Lüfraten von 63 bis 106 m³/h/100 kg Lebendgewicht empfohlen. Die Ventilationsraten bei Winterlüftung sollten auf keinen Fall unter 10 m³/h/100 kg Lebendgewicht liegen.

In seiner Stellungnahme empfiehlt der Wissenschaftliche Ausschuss, dass Lüftungssysteme ungeachtet ihrer Art und unter allen Beförderungsbedingungen in der Lage sein sollten, Temperatur und Luftfeuchte im Laderaum im Rahmen der in Tabelle 1 angegebenen akzeptablen Temperatur- und Luftfeuchtezone zu halten.

Der Wissenschaftliche Ausschuss empfiehlt ferner, dass Lüftungssysteme auch unabhängig vom Fahrzeugmotor funktionsfähig sein sollten.

Der Ausschuss schlägt vor, alle Fahrzeuge mit einem Überwachungs- und Warnsystem zur Messung von Temperatur- und Luftfeuchtedifferenzen und entsprechenden Aufzeichnungsgeräten auszustatten. Das Überwachungssystem gestattet es dem Fahrer, in bedenklichen Situationen zu intervenieren, und das Aufzeichnungsgerät erleichtert den zuständigen Behörden die Überprüfung der Einhaltung der vorgegebenen Werte.

3. HAUPTSCHLUSSFOLGERUNG DES KOMMISSIONSBERICHTS IN BEZUG AUF DIE FAHRZEUGBELÜFTUNG

Lebendtiertransporte innerhalb der Gemeinschaft führen in der Regel und bei nahezu allen Nutztierarten (Pferde, Rinder, Schafe, Schweine) von Nord- nach Südeuropa. In ihrem Bericht gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass das Fehlen eines angemessenen Lüftungssystems in Straßenfahrzeugen, die für Langstreckentransporte eingesetzt werden, ein ernsthaftes Problem darstellt.

Wie bereits erwähnt, ist Überhitzung im Sommer einer der Hauptgründe, weshalb Tiere auf Langstreckentransporten zu Schaden kommen und mitunter auch sterben. Ein wirksames Lüftungssystem sowie ausreichend Trinkwasser und angemessene Ladedichten sind kritische Faktoren für einen angemessenen Schutz von Tieren während des Transports.

Um die mit Klimaextremen, denen Tiere bei Langstreckentransporten ausgesetzt sind, verbundenen Probleme zu lösen, sollte die Ausstattung von Transportfahrzeugen mit Geräten zur Überwachung von Temperatur und Luftfeuchte innerhalb des Laderaums zur Auflage gemacht werden sollte.

Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass auch die Beförderung von Pferden ein ernsthaftes und dringliches Tierschutzproblem darstellt. Sie hält es für prioritär, dass weitere Initiativen zum Schutz von Pferden ergriffen werden, und schlägt daher auch eine akzeptable Temperaturzone für Einhufer vor, obgleich Pferde in der Stellungnahme des wissenschaftlichen Ausschusses nicht berücksichtigt werden.

4. SOZIO-ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN

Verschiedene Kreise wurden konsultiert, um die etwaigen Kostenauswirkungen für die Transportindustrie abzuschätzen. Obgleich die anfallenden Mehrkosten veranschlagt werden können, lassen sich die finanziellen Vorteile der vorgeschlagenen Maßnahmen nur schwer abschätzen. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass, obgleich dem Vorschlag keine wirtschaftlichen Erwägungen zugrunde liegen, kein Zweifel daran besteht, dass die Verbesserung der Lüftungssysteme von Straßenfahrzeugen, die für Langstreckentransporte eingesetzt werden, auch wirtschaftlich rentabel ist, weil weniger Tiere zu Schaden kommen und die Sterblichkeitsrate zurückgeht.

So haben beispielsweise Expertenkonsultationen ergeben, dass Transportunternehmen, die Tiere in Fahrzeugen mit Zwangslüftungssystem befördern, angesichts der mit diesem System einhergehenden wirtschaftlichen Vorteile durchaus zufrieden sind (insbesondere, weil die meisten Schlachttiere bei Ankunft am Bestimmungsort weniger Gewicht verloren haben).

4.1. Geschätzte Mehrkosten insgesamt

Die folgende Berechnung beruht auf der Ausstattung eines LKWs (mit 20 Tonnen Nutzlast) mit einem Lüftungssystem, das eine Minimallufterate von 12 000 m³/h (d.h. 60 m³/h/KN bzw. ungefähr 100 kg Nutzlast) gewährleistet.

Die Mehrkosten für die Umrüstung eines Fahrzeugs, einschließlich Ventilatoren und Überwachungsgeräte, im Sinne des Kommissionsvorschlags werden auf insgesamt 6100 € bis 7930 € geschätzt.

Mehrkosten bei Anschaffung eines kompletten Lebendviehtransporters:

Die Gesamtkosten eines kompletten Fahrzeugs (Schlepper und Anhänger) mit einer Nutzlast von 20 Tonnen belaufen sich auf 165.000 € bis 190.000 €.

Die Kosten für Lüftung und Überwachungsgeräte machen 3,21% (6100/190.000 €) bis 4,8% (7930/165.000 €) der Gesamtfahrzeugkosten aus.

5. VORSCHLAG

Der Kommissionsvorschlag sieht folgendes vor:

- ein obligatorisches Lüftungssystem für Straßenfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 411/98, das so konzipiert, beschaffen und gewartet sein muss, dass die in der Stellungnahme des Wissenschaftlichen Ausschusses empfohlenen Temperaturwerte jederzeit eingehalten werden können;
- ein obligatorisches Überwachungs-, Warn- und Aufzeichnungssystem zur Messung von Temperatur und Luftfeuchte in allen Straßenfahrzeugen, die Tiere während mehr als acht Stunden transportieren.

TABELLE 1

TIERART	TYP/ GEWICHT/ ALTER	MINDEST- TEMPERATUR °C	HÖCHST- TEMPERATUR °C	JE NACH LUFTFEUCHTE VERTRETbare HÖCHST- TEMPERATUR
Relative Feuchtigkeit			<95%	>95%
SCHWEINE	10 - 30 kg	14	32	29
	30 + kg	12	32	29
Relative Feuchtigkeit			<80%	>80%
RINDER	0 – 2 Wochen	10	30	27
	2 – 26 Wochen	5	30	27
	26 + Wochen	0	30	27
Relative Feuchtigkeit			<80%	>80%
SCHAFE	ungeschoren	0	28	25
	geschoren	10	32	29
Relative Feuchtigkeit			<80%	>80%
ZIEGEN		10	30	27

BEGRÜNDUNG

Der Schutz von Tieren beim Transport ist in der Richtlinie 91/628/EWG des Rates, zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/29/EG, geregelt.

Gemäß Kapitel VII des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG des Rates darf die Fahrtzeit für als Haustiere gehaltene Einhufer sowie Hausrinder, -schafe, -ziegen und -schweine acht Stunden nicht überschreiten. Insbesondere hinsichtlich des Transportmittels kann diese Höchstfahrtzeit jedoch unter bestimmten Bedingungen verlängert werden.

In Anwendung von Artikel 5 Abschnitt A Absatz 1 und Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 91/628/EG wurde die Verordnung (EG) Nr. 411/98 des Rates erlassen, um für Straßenfahrzeuge, die Tiere während mehr als acht Stunden transportieren, zusätzliche Tierschutzvorschriften zur Auflage zu machen.

Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 411/98 unterbreitet die Kommission dem Rat auf der Grundlage einer Stellungnahme des Wissenschaftlichen Veterinärausschusses einen Bericht über die Durchführung der Verordnung und insbesondere die Anwendung der verschiedenen Belüftungssysteme.

Der Bericht der Kommission¹ über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 91/628/EWG gesammelt wurden, hat bestätigt, dass die Frage der Belüftung von Tiertransportmitteln geklärt werden muss.

Belüftung ist eines der wichtigsten technischen Kriterien für den Schutz von Tieren beim Langstreckentransport. Tiere können in oder durch Regionen befördert werden, in denen völlig andere Klimaverhältnisse herrschen als am Herkunftsort. Tod durch Überhitzung während der Beförderung, vor allem jedoch infolge des Temperaturanstiegs im stehenden Fahrzeugs in der Warteschlange vor dem Verladen auf Fähren, ist alles andere als eine Seltenheit. Meldungen dieser Art schaden nicht nur dem Image der Tiertransportindustrie, sie führen letztendlich auch dazu, dass die Öffentlichkeit den Langstreckentransport von Tieren prinzipiell ablehnt.

Der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz hat am 8. Dezember 1999 einen Bericht über die "Standards für das Mikroklima in Straßenfahrzeugen zur Beförderung von Tieren" erarbeitet und mehrere Empfehlungen abgegeben. Insbesondere wird vorgeschlagen, alle Fahrzeuge mit Überwachungs-, Warn- und Aufzeichnungssystemen zur Messung von Temperatur und Luftfeuchte im Laderaum auszustatten, und es werden Mindest- und Höchsttemperaturen empfohlen.

Der Bericht enthält keinerlei Empfehlungen für Einhufer, obgleich die Transportbedingungen für diese Tiere ebenfalls in vielen Punkten bedenklich sind. Bis ausreichende wissenschaftliche Daten vorliegen, muss daher umgehend Abhilfe geschaffen werden.

Eine Änderung der Durchführungsvorschrift zur Basisrichtlinie 91/628/EWG ist der einfachste Weg, dieses Ziel zu erreichen.

¹ KOM (2000) 809 endg.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 411/98 hinsichtlich der Belüftung von Straßenfahrzeugen für den Langstreckentransport von Tieren

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 91/628/ EWG des Rates vom 19. November 1991 über den Schutz von Tieren beim Transport sowie zur Änderung der Richtlinien 90/425/EWG und 91/496/EWG², zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/29/EG³,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 411/98 des Rates vom 16. Februar 1998 mit zusätzlichen Tierschutzvorschriften zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden⁴, insbesondere auf Artikel 2,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 411/98 sind für Straßenfahrzeuge, die nach Maßgabe von Kapitel VII Nummer 3 des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG Tiere für mehr als acht Stunden transportieren, zusätzliche Tierschutzvorschriften festgelegt worden.
- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 411/98 regelt ferner, dass die Kommission dem Rat auf der Grundlage einer Stellungnahme des Wissenschaftlichen Veterinärausschusses einen Bericht über die Durchführung der Verordnung und insbesondere die Anwendung der verschiedenen Belüftungssysteme unterbreitet.
- (3) Der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz hat am 8. Dezember 1999 eine Stellungnahme über die "Standards für das Mikroklima in Straßenfahrzeugen zur Beförderung von Tieren" abgegeben und darin insbesondere empfohlen, alle Fahrzeuge mit einem System zur Überwachung von Temperatur und Luftfeuchte sowie einem Warngerät und einem Gerät zur Aufzeichnung der genannten Parameter auszustatten. Das Lüftungssystem sollte in der Lage sein, Temperatur und Luftfeuchte im Laderaum im Rahmen einer bestimmten Temperaturspanne zu halten. Das System sollte außerdem auch unabhängig vom Fahrzeugmotor funktionsfähig sein.
- (4) In Anwendung der Richtlinie 91/628/EWG hat die Kommission am 6. Dezember 2000 einen Bericht über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung

² ABl. L 340 vom 11.12.1991, S. 17.

³ ABl. L 148 vom 30.6.1995, S. 52.

⁴ ABl. L 52 vom 21.2.1998, S. 8.

der Richtlinie 95/29/EG gesammelt wurden⁵ angenommen, in dem sie zu dem Schluss gelangt ist, dass Tiere insbesondere bei Langstreckentransporten unter extremen Klimabedingungen gesundheitlich zu Schaden kommen könnten. Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, um dieses Problem zu lösen.

- (5) Beim Transport von als Haustiere gehaltenen Einhufern stellen sich ähnliche Probleme, die nach demselben Verfahren gelöst werden sollten.
- (6) Die dabei zu berücksichtigenden Kriterien - Tierschutz, Tiergesundheit, sozio-ökonomische Gesichtspunkte und Umweltauswirkungen - müssen in ausgewogenem Verhältnis zueinander stehen. Insbesondere ist es angezeigt, für Tiertransportmittel, die vor dem 1. Januar 2002 zugelassen wurden, eine Übergangszeit vorzusehen.
- (7) Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist es zur Verwirklichung des grundlegenden Ziels, Tiere beim Transport zu schützen, notwendig und angemessen, für Transportmittel, die für die Beförderung lebender Tiere über lange Strecken eingesetzt werden, ein Lüftungssystem zur Auflage zu machen. Diese Verordnung beschränkt sich auf Maßnahmen, die zur Verwirklichung der in Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags festgeschriebenen Ziele erforderlich sind.
- (8) Die wissenschaftlichen Informationen über die Auswirkungen der Transportbedingungen auf das Wohlbefinden der beförderten Tiere und über die Transportmethoden werden ständig vertieft. Daher sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, dass die technischen Vorschriften des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 411/98 von der Kommission nach dem Verfahren des Regelungsausschusses geändert werden, um diesem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen.
- (9) Die Verordnung (EG) Nr. 411/98 sollte entsprechend geändert werden -

⁵

KOM (2000) 809.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 411/98 erhält folgende Fassung:

"Artikel 2

Der Anhang dieser Verordnung wird nach dem Verfahren von Artikel 17 der Richtlinie 91/628/EWG geändert, um insbesondere dem wissenschaftlich-technischen Fortschritt Rechnung zu tragen."

Artikel 2

Kapitel 4 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 411/98 wird durch den Anhang dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab 1. Januar 2002 für alle Fahrzeuge, die ihre Erstzulassung an oder nach diesem Tag erhalten haben, sowie ab 1. Januar 2004 für alle Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2002 zum ersten Mal zugelassen wurden.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel, am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

Kapitel 4 des Anhangs der Verordnung 411/98 erhält folgende Fassung:

"4. LÜFTUNG

4.1 Zu berücksichtigende Kriterien

Das Fahrzeug muß über ein angemessenes Lüftungssystem verfügen, das so konzipiert ist, daß unter Berücksichtigung der nachstehenden Kriterien die Voraussetzungen für das Wohlbefinden der beförderten Tiere jederzeit erfüllt sind:

- a) Transportplan und Transportdauer;
- b) Ausführung des verwendeten Fahrzeugs (offen oder geschlossen);
- c) Innen- und die Aussentemperatur als Ergebnis der Witterungsbedingungen, die während des geplanten Transports auftreten können;
- d) spezifische physiologische Bedürfnisse der jeweils beförderten Tierarten;
- e) Ladedichten und verfügbarer Überkopfraum im Sinne des Kapitels VI des Anhangs der Richtlinie 91/628/EWG.

4.2 Lüftungssysteme müssen folgende Anforderungen erfüllen:

4.2.1. Sie müssen eine effiziente Frischluftzirkulation gewährleisten.

4.2.2. Belüftungssysteme in Tiertransportmitteln müssen so konzipiert, beschaffen und gewartet sein, dass sie zu jedem Zeitpunkt während des Transports, und zwar unabhängig davon, ob sich das Fahrzeug in Bewegung befindet oder nicht, in der Lage sind, die je nach Luftfeuchte vertretbare Temperatur im Laderaum im Rahmen der in nachstehender Tabelle gegebenen Temperaturwerte zu halten.

TIERART	TYP/GEWICHT /ALTER	MINDEST- TEMPERATUR IN °C	HÖCHSTTEMPERATUR	
Relative Feuchtigkeit			< 95%	= oder >95%
SCHWEINE	10 - 30 kg	14	32	29
	30 + kg	12	32	29
Relative Feuchtigkeit			< 80%	= oder >80%
RINDER EINHUFER	bis 2 Wochen	10	30	27
	2 - 26 Wochen	5	30	27
	26+ Wochen	0	30	27
SCHAFE	ungeschoren	0	28	25
	geschoren	10	32	29
ZIEGEN		6	30	27

4.2.3. Die Lüftungssysteme müssen innerhalb des Laderaums eine gleichmäßige Luftzirkulation mit einer Minimalluft rate von 60 m³/h/KN Nutzlast gewährleisten;

4.2.4. sie müssen unabhängig vom Fahrzeugmotor während mindestens 12 Stunden voll leistungsfähig sein.

4.3 Kontrollmethoden

4.3.1. Die Fahrzeuge müssen mit einem System zur Überwachung von Temperatur und Luftfeuchte ausgestattet sein. Sensoren sollten je nach Fahrzeugdesign dort im LKW angebracht sein, wo mit den extremsten Klimaauswirkungen zu rechnen ist.

4.3.2. Die Fahrzeuge müssen mit einem Warnsystem ausgestattet sein, das den Fahrer alarmiert, wenn die Temperatur in den Laderäumen, in denen Tiere befördert werden, ihren zulässigen Höchst- bzw. Mindestwert erreicht.

4.3.3. Die Fahrzeuge müssen mit einem Gerät zur Aufzeichnung der Temperatur- und Luftfeuchtwerte ausgestattet sein. Die Aufzeichnungen sind den zuständigen Behörden gemäß der Richtlinie 91/628/EWG vom Zeitpunkt der Abfahrt bis 30 Tage nach Ankunft am Bestimmungsort zur Verfügung zu halten."

22.06.01**Beschluss**
des Bundesrates

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der verschiedenen Belüftungssysteme für Straßenfahrzeuge zur Beförderung von Tieren während mehr als acht Stunden

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 411/98 hinsichtlich der Belüftung von Straßenfahrzeugen für den Langstreckentransport von Tieren

KOM(2001) 197 endg.; Ratsdok. 7969/01

Der Bundesrat hat in seiner 765. Sitzung am 22. Juni 2001 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat stellt fest, dass es der Europäischen Union bisher nicht gelungen ist, den Langstreckentransport von Schlachttieren wirksam einzudämmen. Immer wieder werden Fälle bekannt, in denen Tiere auf dem Transport unerträglich leiden müssen. Vor diesem Hintergrund stellt der Vorschlag einer Veränderung der Verordnung hinsichtlich der Belüftung beim Langstreckentransport lediglich eine punktuelle Verbesserung in Aussicht, zumal sie nur für Straßenfahrzeuge gilt und für Altfahrzeuge erst ab dem 1. Januar 2004 in Kraft treten soll.
2. Angesichts der seit Jahren bekannten und im Bericht der Kommission an den Rat und das Parlament vom 6. Dezember 2000 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, dargelegten Missstände bei Tiertransporten bekräftigt der Bundesrat seine Beschlüsse vom 10. März 1995 und vom 19. Dezem-

...

ber 1996, BR-Drucksachen 131/95 (Beschluss) und 838/96 (Beschluss), und fordert die Bundesregierung erneut auf, mit Nachdruck auf eine umgehende Abschaffung der EU-Exporterstattungen für lebende Schlachttiere hinzuwirken.

3. Der Bundesrat spricht sich dafür aus, den Ausbau von regionalen Schlachtkapazitäten sowie den Aufbau geschlossener Kühlketten zum Transport von Schlachtwaren zu fördern.

4. Nach Auffassung des Bundesrates sollte der Transport von Schlachttieren über längere Strecken vermieden werden.

Notwendig ist auf jeden Fall eine deutliche Verkürzung der erlaubten Transportzeiten auf vier Stunden (ohne Sammelzeiten, Ausnahmen für die Belieferung von Spezial-Schlachtstätten), eine Verbesserung der Vorschriften für Versorgung und Pflegebedingungen und eine Erhöhung des Platzangebotes. Darüber hinaus sind transparente Zulassungsverfahren für Tiertransporte einzuführen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, hierzu bei der EU erneut initiativ zu werden.

5. Des Weiteren wird die Bundesregierung gebeten, sich bei den Beratungen in Brüssel dafür einzusetzen, dass der Vorschlag hinsichtlich der Einführung verbesserter Kontrollmöglichkeiten für vorgeschriebene Belüftungssysteme bei Langstreckentransporten auf alle zum gewerblichen Transport genutzten Tiertransportfahrzeuge ausgedehnt wird. Auch die kürzeren Transporte zu regionalen Schlachthöfen können immer wieder Anlass zu Beanstandungen geben, da es auch hier bei hohen Außentemperaturen in Verbindung mit Verkehrsstauungen oder Stauungen an der Schlachthoframpe zu erheblichen Kreislaufbelastungen bei den betroffenen Tieren kommen kann und einzelne Schlachttiere bereits auf dem Transportfahrzeug verenden können.
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den Beratungen des Verordnungsvorschlags dafür einzusetzen, dass maximale Grenzwerte für den Geräuschpegel von Klimageräten und Lüftungssystemen in die Verordnung aufgenommen werden.
7. Solange die Forderung zur Begrenzung der Transportzeit auf weniger als vier Stunden auf EU-Ebene nicht mehrheitsfähig ist, bittet der Bundesrat die Bun-

desregierung, bei der weiteren Behandlung dieses Themas dafür Sorge zu tragen, dass in den Straßenfahrzeugen zur Beförderung von Tieren während mehr als 8 Stunden ein Nachweis mitgeführt wird, aus dem hervorgeht, für welche Außenklimabereiche bei welcher Besatzdichte und Tierart ein der Verordnung genügender Luftaustausch im Tierbereich gegeben ist.

Allein aus dem Vorhandensein einer Lüftungsanlage ist nicht abzuleiten, für welche Klimazonen, die möglicherweise durchfahren werden, ein ausreichender Luftaustausch im Tierbereich sichergestellt werden kann. Insofern ist es erforderlich und zumutbar, z. B. im Rahmen der Typenzulassung des Fahrzeugs die Wirkungsweise der Lüftung mit dafür geeigneten Geräten zu prüfen und das Prüfergebnis als Nachweis mitzuführen.