

English Text follows German

Pressemitteilung des EU Parlamentes

Bessere Transportbedingungen für Tiere, schärfere Strafen bei Verstößen

Plenartagung Landwirtschaft – 12-12-2012 - 14:59

Immer mehr Tiere in der EU werden unter Missachtung der geltenden Vorschriften transportiert. Deshalb müssen bestehende Regeln besser durchgesetzt, Kontrollen vermehrt und schärfere Strafen bei Verstößen eingeführt werden, fordert das Parlament in einer am Dienstag angenommenen Entschließung. Zur Vermeidung übermäßig langer Fahrten zum Schlachthof sollte die EU die Nutzung lokaler Schlachthöfe unterstützen und eine Höchsttransportdauer von acht Stunden erwägen, so die Abgeordneten.

"Mahatma Gandhi hat gesagt, dass man die Größe und den moralischen Fortschritt einer Nation daran messen kann, wie sie die Tiere behandelt. Wir sollten alles in unserer Macht Stehende tun, um ihr Leiden zu mindern. Unsere Forderung nach Maßnahmen zur Begrenzung von Transportzeiten inklusive eines konkreten Vorschlags für eine Obergrenze von acht Stunden für Schlachtiertransporte beweist, dass wir den Tierschutz ernst nehmen", erklärte der Berichterstatter Janusz Wojciechowski (ECR, PL). Die Entschließung wurde mit 555 Stimmen verabschiedet, bei 56 Gegenstimmen und 34 Enthaltungen.

Die Anzahl der in der EU transportierten Tiere ist zwischen 2005 und 2009 deutlich angestiegen, beispielsweise um 70% bei Schweinen. Ein Drittel dieser Transporte dauerte acht Stunden oder länger.

Mehr Kontrollen und schärfere Strafen

Um den andauernden Tierschutzproblemen beim Transport entgegenzuwirken, sollten die bestehenden Gemeinschaftsvorschriften wirksam und einheitlich durchgesetzt werden, fordern die Abgeordneten. Sie verlangen mehr Vor-Ort-Kontrollen, und dass die in den einzelnen Mitgliedstaaten vorgesehenen Sanktionen für Verstöße in der gesamten EU harmonisiert und abschreckender gestaltet werden sollten.

Acht-Stunden-Limit für den Transport nicht ausreichend

Maßnahmen zur Begrenzung der Transportzeit für Schlachttiere auf acht Stunden sollten geprüft werden. Allerdings müssten Ausnahmen wegen geografischer Bedingungen oder nach Bestätigung durch wissenschaftliche Untersuchungen möglich sein, so der Text der Resolution.

Die Abgeordneten erkennen jedoch an, dass eine Höchsttransportdauer von acht Stunden alleine nicht ausreicht, um den Tierschutz zu verbessern, da das Wohlergehen von Tieren beim Transport zum Teil mehr von der Fahrzeugausstattung und dem richtigen Umgang mit ihnen abhängt.

Deshalb besteht das Parlament auf einer Verbesserung der Transportbedingungen auf der Grundlage wissenschaftlicher Methoden, auch beim Raumangebot und bei der Versorgung mit Wasser.

Unterstützung für lokale Schlachthöfe

Um Transporte über unnötig große Entfernungen zu vermeiden, sollte die EU darauf abzielen, die Schaffung kurzer, transparenter Versorgungsketten zu unterstützen und Maßnahmen zu ergreifen, um den Rückgang der

Zahl kleiner lokaler Schlachthöfe aufzuhalten und die Verarbeitung vor Ort zu fördern, verlangen die Abgeordneten.

Better transport conditions for animals, stricter sanctions for rule-breakers

Ever more animals are being transported in the EU in persistently sub-standard conditions. The remedy is to enforce existing rules properly, step up inspections and impose more dissuasive penalties on offenders, say MEPs in a resolution passed on Wednesday 12 December. To avoid long journeys to abattoirs, the EU should promote the use of local ones and consider an eight-hour cap on journey times, they add.

"Mahatma Gandhi said that the greatness of a nation and its moral progress can be judged by the way it treats its animals. We should do everything in our power to reduce their suffering. Our call for measures to cut transport times for animals, including a concrete step towards setting an eight-hour limit for transport of animals for slaughter proves that we do care for their well-being", said rapporteur Janusz Wojciechowski (ECR, PL). The resolution was adopted with 555 votes in favour, 56 against, and 34 abstentions.

The numbers of animals transported within the EU rose substantially in 2005-2009, e.g. by 70%, in the case of pigs. One-third of these journeys took eight hours or more.

More inspections and stricter sanctions

To remedy persistent animal welfare problems in transport, existing legislation in all EU member states must be properly and uniformly enforced, MEPs insist. More on-the spot inspections should be carried out and national sanctions against rule-breakers should be harmonised and made far more dissuasive, they say.

Eight-hour limit would not suffice

Measures to restrict the time taken to transport animals to slaughter to eight hours should be considered, but geographical and science-based exceptions for certain species must be allowed, says the text.

However, an eight-hour journey limit would not by itself suffice to improve animal welfare, which often depends more on proper vehicle equipment and on the good handling of animals, MEPs note.

Parliament therefore calls for science-based improvements in transport conditions, including space and water allowances.

Support for local slaughterhouses

To avoid unnecessarily long-distance transport of animals, the EU should help to create short and transparent food supply chains and take measures to halt the decline of small, local abattoirs and promote local processing, MEPs add.

Procedure: Non-legislative resolution

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2012 zum Schutz von Tieren beim Transport (2012/2031(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 10. November 2011 über die Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport (**COM(2011)0700**),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss vom 15. Februar 2012 über die Strategie der Europäischen Union für den Schutz und das Wohlergehen von Tieren 2012-2015 (**COM(2012)0006**),
 - gestützt auf Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, demzufolge die Union und ihre Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere als fühlende Wesen in vollem Umfang Rechnung tragen,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Oktober 2006 zum Aktionsplan der Gemeinschaft für den Schutz und das Wohlbefinden von Tieren 2006-2010⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 22. Mai 2008 zu einer neuen Tiergesundheitsstrategie für die Europäische Union (2007-2013)⁽²⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Mai 2010 zur Bewertung und Beurteilung des Aktionsplans für Tierschutz 2006-2010⁽³⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. November 1996 zur Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport⁽⁴⁾,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt vom 30. März 2004⁽⁵⁾ zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates zum 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 der eine Beförderungsdauer von höchstens 9 Stunden oder 500 km für den Transport von Tieren zu Schlachtzwecken vorgeschlagen wurde,
 - in Kenntnis der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 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⁽⁶⁾,
 - unter Hinweis auf seine Erklärung Nr. 54/2009 vom 25. Februar 2010 zum Transport von Schlachtpferden in der Europäischen Union⁽⁷⁾,
 - unter Hinweis auf seine Erklärung Nr. 49/2011 vom 30. November 2011 zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachttieren in der Europäischen Union⁽⁸⁾,
 - in Kenntnis des wissenschaftlichen Gutachtens der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) vom Januar 2011 über den Schutz von Tieren beim Transport⁽⁹⁾,
 - unter Hinweis auf die von mehr als einer Million EU-Bürgern unterzeichnete Petition 8hours.eu, in der die Festsetzung einer Beförderungsdauer von höchstens acht Stunden für Schlachttiere gefordert wird,
 - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (**A7-0331/2012**),
- A. in der Erwägung, dass Tierschutz im 21. Jahrhundert ein Ausdruck von Menschlichkeit und eine Herausforderung für die europäische Zivilisation und Kultur ist; in der Erwägung, dass jede Maßnahme zum Schutz und zum Wohlergehen von Tieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie auf dem in Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegten Grundsatz beruhen sollte, dass Tiere fühlende Wesen sind, deren spezifischen Bedürfnissen Rechnung zu tragen ist;

B. in der Erwägung, dass Tiertransporte aus wirtschaftlichen und logistischen Faktoren resultieren, gleichzeitig aber auch zusätzliche gesellschaftliche und umweltbezogene Kosten verursachen können (erhöhter Kraftfahrverkehr, zusätzliche CO₂-Emissionen);

C. in der Erwägung, dass Tiertransporte sowohl in ihrer innergemeinschaftlichen als auch in ihrer außergemeinschaftlichen Dimension behandelt und Tiere aus Drittstaaten eingehend kontrolliert und überwacht werden müssen, um sowohl eine ausgewogenere Wettbewerbssituation für europäische Erzeuger als auch einen Anreiz für eine Verbesserung der Standards bei Tiertransporten in Drittländern zu gewährleisten;

D. in der Erwägung, dass die Tierschutzbestimmungen der EU weder zu Verzerrungen beim freien Warenhandel noch zu einem überproportionalen Anstieg der wirtschaftlichen Kosten führen dürfen, und ferner unter Hinweis auf die besonderen geografischen Nachteile der Regionen in Randlage und in äußerster Randlage;

E. in der Erwägung, dass der Transport von Fleisch und anderen tierischen Erzeugnissen technisch einfacher und ethisch vertretbarer ist als die Beförderung lebender Tiere zu reinen Schlachtzwecken;

F. in der Erwägung, dass Tiertransporte auf langen Transportwegen bei unhygienischen und ungünstigen Bedingungen das Risiko der Übertragung und Verbreitung von Krankheiten erhöhen können;

G. in der Erwägung, dass die Einhaltung der Grundsätze zum Wohlbefinden der Tiere Auswirkungen auf die Qualität der tierischen Erzeugnisse haben kann;

H. in der Erwägung, dass die möglichst nah am Ort der Tierzucht ausgeführte Tierschlachtung und Fleischverarbeitung dazu beitragen können, ländliche Gebiete und ihre nachhaltige Entwicklung zu fördern; in der Erwägung, dass anerkannt werden sollte, dass sich nicht immer eine Auswahl geeigneter Schlachthöfe in ausreichender Nähe befindet und dass die Unterhaltung kleiner lokaler Schlachthöfe eine große wirtschaftliche Herausforderung darstellt; in der Erwägung, dass hohe Hygienestandards und sonstige, gemäß den Rechtsvorschriften der EU für diese Art von Anlagen vorgeschriebene Anforderungen zu einer Umstrukturierung der Schlachthöfe und zu einem Rückgang ihrer Zahl geführt haben; in der Erwägung, dass es somit notwendig ist, nach Wegen zu suchen, um lokale Schlachthöfe rentabel zu machen;

I. in der Erwägung, dass es innerhalb des Hoheitsgebiets der EU Länder und Regionen in Randlage gibt, in denen eine Begrenzung der Transportzeit und zu restriktive Bedingungen die regelmäßige Versorgung des Marktes beeinträchtigen könnten, was zur Folge hätte, dass einige Betriebe nicht mehr rentabel wären, mit allen aus diesem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit resultierenden Konsequenzen;

J. in der Erwägung, dass die Bedingungen, unter denen Tiere transportiert werden, für alle von Interesse sind;

Allgemeine Beurteilung des Berichts der Kommission

1. nimmt den Bericht der Kommission über den Stand der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates zur Kenntnis, der die Schlussfolgerung umfasst, dass sich diese Verordnung positiv auf das Wohlergehen von Tieren beim Transport auswirkt, stellt jedoch fest, dass nach wie vor schwerwiegende Probleme während Tiertransporten auftreten, die in erster Linie auf eine ungenügende Umsetzung und Durchführung in den Mitgliedstaaten zurückzuführen sind;

2. fordert die Kommission auf, eine wirksame und einheitliche Anwendung der bestehenden Gemeinschaftsvorschriften für Tiertransporte in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen; ist der Auffassung, dass eine bessere Durchsetzung wesentlich ist, um die Wirksamkeit und Durchführbarkeit der bestehenden Rechtsvorschriften sicherzustellen und somit die Transportbedingungen zu verbessern und Wettbewerbsverzerrungen in den Mitgliedstaaten der EU zu verhindern;

3. verurteilt nachdrücklich die unzureichenden wissenschaftlichen Grundlagen und Daten, auf denen der Bericht der Kommission beruht, etwa eine Studie eines externen Auftragnehmers, die hauptsächlich auf Erhebungen beruht, die von unmittelbar Betroffenen oder von Personen, die ein unmittelbares Interesse am Transport von Tieren haben, auszufüllen waren;

4. äußert die Befürchtung, dass die Gefahr besteht, dass aufgrund der unterschiedlichen Kontrollverfahren und -instrumente in den einzelnen Mitgliedstaaten in einigen Fällen die von den Mitgliedstaaten stammenden Daten in dem Bericht – ohne dass es möglich ist, dies genau zu überprüfen – die tatsächliche Sachlage im Hinblick auf Tiertransporte möglicherweise nur unvollständig widerspiegeln;

5. bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die Vorschriften zu den Tiertransporten in den einzelnen Mitgliedstaaten in sehr unterschiedlichem Maße umgesetzt werden; ersucht deshalb die Kommission, Maßnahmen zur Gewährleistung einer vollständigen, einheitlichen Kontrolle der Einhaltung der Transportbedingungen zu ergreifen;

6. fordert die Kommission nachdrücklich auf, Maßnahmen zu ergreifen, um die Zusammenarbeit und die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten zu verstärken;

7. weist darauf hin, dass der Bericht der Kommission keine vollständige Abschätzung aller Kosten von Tiertransporten enthält, sondern sich auf die Auswirkungen auf den Binnenhandel der EU, auf regionale und sozioökonomische Auswirkungen, auf die Folgen für den Tierschutz, auf die wissenschaftlichen Grundlagen und Kontrollen sowie auf die Einhaltung und Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 beschränkt; fordert die Kommission daher auf, eine vollständige Abschätzung aller beim Tiertransport entstehenden wirtschaftlichen, umweltbezogenen und gesellschaftlichen Kosten und Nutzen, einschließlich eines Vergleichs zwischen dem Transport von Schlachttieren und dem Transport von Tierkörpern und tierischen Lebensmitteln, sowie des Einflusses des Transports auf den Preis von Fleischerzeugnissen vorzulegen und dabei den Regionen in äußerster Randlage besonderes Augenmerk zu widmen und alle Akteure einzubeziehen;

8. fordert die Kommission auf, eine breit angelegte Informationskampagne für Verbraucher über die europäischen Tierschutzbestimmungen durchzuführen und dabei laufend über die den europäischen Erzeugern abverlangten Änderungen zu informieren, um deren Arbeit sichtbarer zu machen und den Mehrwert ihrer Produktion zu steigern;

9. weist darauf hin, dass im Berichtszeitraum 2005–2009 die Zahl der transportierten Tiere deutlich angestiegen ist: bei Rindern um 8 %, bei Schweinen um 70 % und bei Schafen um 3 %, und dass es nur bei Pferden einen Rückgang von 17 % gab; unterstreicht, dass zwei Drittel der Ladungen Transporte von weniger als 8 Stunden darstellen, während 4 % der Transporte die maximale Beförderungsdauer überschreiten und daher ein Abladen und eine Ruhepause erfordern, bevor der Transport fortgesetzt werden kann; bedauert, dass für nahezu 2 % der Ladungen keine Angaben zur Transportdauer verfügbar waren, was im Vergleich zu 2005 eine Erhöhung um mehr als das Fünffache darstellt;

10. ist der Ansicht, dass Tiere grundsätzlich so nah wie möglich am Ort ihrer Aufzucht geschlachtet werden sollten; stellt in diesem Zusammenhang fest, dass der Verbraucher sich für kürzere Transportzeiten von Schlachttieren ausspricht, gleichzeitig jedoch eine Kaufpräferenz für frisches Fleisch hat; fordert die Kommission daher auf, darzulegen, welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind; räumt ein, dass die Verordnung das Ziel, den Transport lebender Schlachttiere zu beschränken, aufgrund ihrer mangelhaften Durchsetzung nicht erfüllt hat, dass sie jedoch einen Beitrag zur Verbesserung des Wohlergehens der Tiere während des Transports geleistet hat; fordert die Mitgliedstaaten auf, die bestehenden Rechtsvorschriften zum Tiertransport ordnungsgemäß umzusetzen, und fordert die Kommission auf, die Verarbeitung vor Ort zu fördern, wo dies möglich ist; ist der Auffassung, dass die Politik der EU darauf abzielen sollte, die Schaffung kurzer, transparenter Versorgungsketten zu unterstützen und gleichzeitig die Versorgung des Marktes in allen Mitgliedstaaten und in den Regionen in äußerster Randlage zu gewährleisten; betont, dass die Rechtsvorschriften der EU im Bereich der Hygiene den Verbrauchern zwar ein Höchstmaß an Schutz bieten, dass sie jedoch die Entwicklung mobiler oder kleiner regionaler Schlacht- und Verarbeitungsbetriebe nicht unnötig behindern sollten;

11. fordert die Kommission auf, eindeutig festzulegen, was unter lokalen Schlachthöfen zu verstehen ist;

12. erinnert daran, dass der Bericht der Kommission nach Artikel 32 der oben genannten Verordnung „die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Bedürfnisse der Tiere“ berücksichtigen muss und dass dem Bericht, falls erforderlich, geeignete legislative Vorschläge bezüglich langer Beförderungen beizufügen sind;

13. nimmt die Schriftliche Erklärung Nr. 49/2011 des Europäischen Parlaments zur Festsetzung einer Obergrenze von acht Stunden für die Beförderung von Schlachttieren zur Kenntnis, erkennt jedoch an, dass eine solche Forderung allein jeglicher wissenschaftlichen Grundlage entbehrt; ist der Auffassung, dass das Wohlergehen von Tieren auf Transporten zum Teil mehr von der Fahrzeugausstattung und dem richtigen Umgang mit den Tieren abhängt, wie im Gutachten der EFSA vom Dezember 2010 dokumentiert ist; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dennoch auf, Leitlinien für bewährte Verfahren festzulegen, um zur Gewährleistung des Wohlergehens der Tiere die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zu verbessern und die Kontrollmechanismen zu verstärken;

14. besteht darauf, dass die Frage der Begrenzung der Transportzeit von Schlachttieren auf acht Stunden unter Berücksichtigung der Ladezeit erneut geprüft wird, ungeachtet dessen, ob der Transport auf dem Land- oder dem Wasserweg erfolgt, mit Ausnahmen aufgrund der geografischen Bedingungen in den Regionen in äußerster Randlage, eines dünnen Verkehrswegenetzes, abgelegener Orte oder der durch wissenschaftliche Untersuchungen bestätigten Möglichkeit zum längeren Transport einiger Tierarten, sofern die Grundsätze des Tierschutzes eingehalten werden; weist darauf hin, dass bei unvorhersehbaren Transportverzögerungen (Stau, Panne, Unfall, Umleitung, höhere Gewalt, etc.) die Transportzeiten im Sinne des Tierschutzes und unter Berücksichtigung aller gegebenen Möglichkeiten verlängerbar sein sollten;

15. betont, dass es im Fazit des Berichts der Kommission ausdrücklich heißt: „Laut dem Gutachten der EFSA entsprechen Teile der Verordnung nicht vollständig den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen.“; ist daher der Ansicht, dass es wichtig ist, die Notwendigkeit einer Berücksichtigung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse bei der Ausarbeitung von Vorschriften zum Tierschutz zu unterstreichen; betont, dass im Gutachten der EFSA darauf hingewiesen wird, dass das Wohlbefinden von Tieren über die Dauer der Fahrt hinaus noch von anderen Faktoren bestimmt wird, wie beispielsweise

dem richtigem Be- und Entladen sowie der Bauart und Ausstattung der Fahrzeuge;

Wirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene Transportkosten sowie gleiche Wettbewerbsbedingungen

16. ist sich der beträchtlichen Investitionen bewusst, die zahlreiche Transportunternehmen unter schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen getätigt haben, und begrüßt die Verbesserungen in Bezug auf die Schulung der Fahrer, verbesserte Fahrzeugspezifikationen und die Qualität der Tiertransporte, die im Bericht der Kommission festgestellt wurden; bedauert jedoch, dass die Erkenntnisse der Kommission keine ausreichenden, zuverlässigen Daten aufweisen; nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der erforderlichen beträchtlichen Investitionen zahlreiche, in erster Linie kleine Erzeuger und Schlachtbetriebe ihre Tätigkeit eingestellt haben, vor allem in isolierten Gegenden und in Randgebieten Europas;

17. weist auf die erheblichen Unterschiede hin, die bei den Kosten für die Aufrüstung von Fahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten bestehen (so liegt die Preisspanne für den Einbau eines Satellitennavigationssystems bei 250 EUR bis 6000 EUR), was eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Binnenmarkt bedeutet, und kritisiert die Kommission, da sie die Ursachen für diese Unterschiede nicht untersucht hat;

18. ersucht die Kommission angesichts dieses Sachverhalts, eine umfassende Abschätzung aller beim Tiertransport entstehenden wirtschaftlichen, umweltbezogenen und gesellschaftlichen Kosten vorzulegen;

19. ist der Auffassung, dass tierschutzrechtliche Bestimmungen grundsätzlich auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen sollten; fordert die Kommission daher auf, die Bestimmungen für Tiertransporte hinsichtlich der von der EFSA aufgezeigten fehlenden Übereinstimmung der Rechtsvorschriften mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zu aktualisieren;

20. begrüßt, dass die Kommission die wissenschaftlichen Untersuchungen der EFSA in ihren Bericht einbezieht, denen zufolge die Dauer des Transports von Pferden wesentlich reduziert werden sollte, was im Einklang mit den Vorschlägen des Europäischen Parlaments in seiner Schriftlichen Erklärung vom 25. Februar 2010 steht;

21. bedauert, dass trotz der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Transportzeit von Pferden, die die EFSA vorgelegt hat, der Bericht der Kommission keine Empfehlungen für Änderungen von Rechtsvorschriften enthält; fordert die Kommission auf, im Einklang mit der Richtlinie 2009/156/EG des Rates eine wesentlich kürzere Höchstbeförderungsdauer für alle Beförderungen von Pferden zu Schlachtzwecken vorzuschlagen; besteht ferner auf einer gründlichen, auf wissenschaftlichen Methoden basierenden Überprüfung der Schutznormen für Pferde, die gegebenenfalls mit legislativen Vorschlägen einhergeht und auch eine Überprüfung der Normen für die Fahrzeuggestaltung, des Raumangebots und der Versorgung mit Wasser umfasst;

22. weist darauf hin, dass gemäß Erwägung 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates für Geflügel geeignete Sonderbestimmungen vorgeschlagen werden, sobald die diesbezüglichen Gutachten der EFSA vorliegen; bedauert daher, dass im Bericht der Kommission der Transport von Geflügel nicht berücksichtigt wird, obgleich Geflügel in Europa am häufigsten transportiert wird; fordert die Kommission dementsprechend auf, die bestehenden Rechtsvorschriften der EU für den Transport von Geflügel anhand der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse einer Überprüfung zu unterziehen;

23. fordert die Kommission und den Rat auf, die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates anhand der von der EFSA veröffentlichten neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu überarbeiten und Verbesserungen vorzunehmen, die sich insbesondere auf das Raumangebot beziehen, wie etwa die Verwendung einer Berechnung nach kg/m^2 für Pferde und einer algometrischen Gleichung aus Größe und Körpergewicht für Rinder und Schafe, und die höchste Besatzdichte von Masthühnern in Containern mit den Temperaturbedingungen verknüpfen;

24. fordert die Kommission auf, bei bilateralen Verhandlungen mit Drittländern über Handelsabkommen die Anwendung der Tierschutzvorschriften der Europäischen Union zu verlangen und im Rahmen der Welthandelsorganisation für die Internationalisierung der einschlägigen gemeinschaftlichen Bestimmungen einzutreten;

Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften

25. begrüßt die Nachricht über die Einführung eines Navigationssystems zur Überwachung von Tiertransporten, äußert jedoch sein Bedauern darüber, dass große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen, was die Umsetzung betrifft, und dass dieses System insgesamt nur in geringem Umfang zur Kontrolle von Tiertransporten genutzt wird; ersucht die Kommission, spätestens zum 1. Januar 2014 Legislativvorschläge zu unterbreiten, deren Ziel ein EU-weiter gemeinsamer Rahmen zur Erhebung und Kontrolle von Daten mittels Satellitennavigation ist, die auf der Übertragung der Daten in Echtzeit basieren;

26. äußert sich enttäuscht darüber, dass aufkommende Technologien, die in diesem Bereich hilfreich wären und langfristig Kosten senken würden, nicht besser genutzt werden;

27. fordert den Umstieg auf elektronische Technologien, sodass die Mitgliedstaaten Unternehmen durch leichtere Speicherung und Übermittlung der Daten für die Verwaltungen entlasten können;
28. fordert die Kommission auf, wissenschaftlich zu untersuchen, in welcher Weise neue und bestehende Technologien in Viehtransportfahrzeugen eingesetzt werden können, um Temperatur und Feuchtigkeit zu regulieren, zu überwachen und aufzuzeichnen, da diese in Anlehnung an die Empfehlungen der EFSA entscheidende Elemente zur Überwachung und zum Schutz des Wohlergehens bestimmter Tierarten während des Transports darstellen;
29. betont, dass in der gesamten Union einheitlich und in angemessenem Verhältnis zu der Zahl der jedes Jahr in den einzelnen Mitgliedstaaten transportierten Tiere Kontrollen durchgeführt werden müssen, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU zu verhindern; fordert die Kommission ferner auf, die Anzahl der unangekündigten Vor-Ort-Kontrollen durch das LVA mit Schwerpunkt auf dem Wohlergehen der Tiere und ihrer Beförderung zu erhöhen; ist der Ansicht, dass die unterschiedlichen Kontrollmechanismen und Methoden der Datenerhebung es erschweren, von der Einhaltung der Vorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten ein genaues Bild zu zeichnen; fordert die Kommission daher auf, eine stärker harmonisierte Berichtsstruktur vorzugeben und die Daten aus den Inspektionsberichten des LVA und aus den Angaben der Mitgliedstaaten im mehrjährigen nationalen Kontrollplan ausführlicheren Analysen zu unterziehen;
30. fordert die Kommission eindringlich auf, zu gewährleisten, dass Transporttiere am Ende ihres Transports tierärztlich untersucht werden;
31. ist besorgt darüber, dass bei der Auslegung der Verordnung in den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bestehen, da dies den Absichten der Verordnung zuwiderläuft und den Wettbewerb verzerrt; ersucht deshalb die Kommission, entsprechende Klarstellungen und Leitlinien zu der Verordnung zu veröffentlichen, um zu verhindern, dass deren Bestimmungen willkürlich ausgelegt werden können;
32. stellt fest, dass etwaige Mängel bei der Umsetzung häufig auf rechtliche Vorgaben zurückzuführen sind, die in der Praxis nicht umsetzbar oder mit nationalem Recht nicht vereinbar sind; fordert die Kommission auf, die bestehende Verordnung auf derartige Unvereinbarkeiten hin zu überprüfen;
33. ist besorgt darüber, dass einige Mitgliedstaaten bereit sind, offensichtliche Verstöße gegen die Verordnung, wie z. B. die Zustimmung zu Transportterminen, deren Einhaltung unmöglich ist, überladene Fahrzeuge und unzureichendes Raumangebot, zu dulden;
34. fordert auch die Grenzbehörden aller Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit und Weitergabe von Informationen über den grenzüberschreitenden Transport von Tieren auf;
35. fordert die Mitgliedstaaten auf, gemäß Artikel 25 der Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung einzuführen; weist auf den unterschiedlichen Umfang der Strafen und Sanktionen für dieselben Verstöße in den einzelnen Mitgliedstaaten hin und fordert ein größeres Ausmaß an Harmonisierung der Sanktionen in der gesamten EU, um eine bessere Durchsetzung der Verordnung zu gewährleisten; ersucht die Kommission, spätestens zum 1. Juli 2013 einen Bericht vorzulegen, in dem die Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gegen den Tierschutz bei Transporten auf der Straße in allen Mitgliedstaaten analysiert werden, vergleichbar ihrem Bericht über Sanktionen für Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁽¹⁰⁾ ;
36. weist auf die Bestimmungen zu den Zuständigkeiten hin, bei denen die Zuständigkeit für die Beförderung transportunfähiger Tiere nicht ausreichend klar ist, um sicherzustellen, dass Tiere, die nicht transportfähig sind, auch nicht befördert werden, wohingegen die von den Strafen betroffenen Personen nicht unbedingt befugt sind, den Transport zu verhindern;
37. fordert die Kommission auf, rechtliche Schritte gegen jene Mitgliedstaaten einzuleiten, welche die Verordnung nicht ordnungsgemäß anwenden, und ihnen auch Sanktionen aufzuerlegen;
38. fordert die Mitgliedstaaten zu verstärkten Kontrollen der gesamten Branche auf, damit Praktiken, die gegen die Verordnung verstoßen und die Bedingungen von Tiertransporten verschlechtern – wie etwa überladene Fahrzeuge die Weiterfahrt zu gestatten oder den Betrieb von Kontrollstellen weiter zu genehmigen, die nur über unzureichende Einrichtungen für Ruhepausen, die Fütterung und das Tränken der Tiere verfügen –, nicht weiter geduldet werden;
39. ist der Auffassung, dass eine angemessene Schulung und Ausbildung der Frachtunternehmer und der Transporteure unabdingbar für eine ordnungsgemäße Behandlung der Tiere und damit Grundlage für deren Schutz und Wohlergehen ist; fordert alle Mitgliedstaaten auf, ihre im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 vorgeschriebenen Schulungs- und Ausbildungsprogramme zu verbessern oder zu erweitern; stellt fest, dass hinsichtlich der Dauer und der Anforderungen von Weiterbildungsangeboten große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen; fordert daher die Ausarbeitung klarer Leitlinien der EU im Hinblick auf die Entwicklung besserer und einheitlicherer Weiterbildungsangebote für Fahrer und die

für die Betreuung der Tiere zuständigen Personen;

40. unterstreicht, dass Einzelhändlern sowie Lebensmittellieferanten und -herstellern eine Schlüsselrolle dabei zukommt, dafür zu sorgen, dass Fleisch nach ihren privaten Qualitätsstandards von Tieren stammt, die lokal aufgezogen und geschlachtet und unter artgerechten Bedingungen transportiert wurden;

41. bringt seine Sorge aufgrund zahlreicher Berichte zum Ausdruck, die auf die Verwendung ungeeigneter Fahrzeuge für den Transport lebender Tiere sowohl auf dem Land- als auch auf dem Wasserweg hinweisen, und fordert eine verstärkte Überwachung derartiger Praktiken;

o
o o

42. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

(1) ABl. C 308 E vom 16.12.2006, S. 170.

(2) ABl. C 279 E vom 19.11.2009, S. 89.

(3) ABl. C 81 E vom 15.3.2011, S. 25.

(4) ABl. C 362 vom 2.12.1996, S. 331.

(5) ABl. C 103 E vom 29.4.2004, S. 412.

(6) ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1.

(7) ABl. C 348 E, 21.12.2010, S. 37.

(8) Angenommene Texte, **P7_TA(2012)0096**.

(9) EFSA Journal 2011;9(1):1966 (125 Seiten).

(10) **COM(2009)0225**.

Texts adopted

Wednesday, 12 December 2012 - Strasbourg

Provisional edition

Protection of animals during transport

P7_TA-PROV(2012)0499

[A7-0331/2012](#)

► **European Parliament resolution of 12 December 2012 on the protection of animals during transport (2012/2031(INI))**

The European Parliament,

- having regard to the report from the Commission to the European Parliament and the Council of 10 November 2011 on the impact of Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport ([COM\(2011\)0700](#)),
 - having regard to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee of 15 February 2012 on the European Union Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015 ([COM\(2012\)0006](#)),
 - having regard to Article 13 of the Treaty on the Functioning of the European Union, which stipulates that in formulating and implementing the EU's policies, the EU and its Member States shall, since animals are sentient beings, always pay full regard to the welfare requirements of animals,
 - having regard to its resolution of 12 October 2006 on a Community Action Plan on the Protection and Welfare of Animals 2006-2010⁽⁴⁾,
 - having regard to its resolution of 22 May 2008 on a new animal health strategy for the European Union 2007-2013⁽⁵⁾,
 - having regard to its resolution of 5 May 2010 on the evaluation and assessment of the Community Animal Welfare Action Plan 2006-2010⁽⁶⁾,
 - having regard to its resolution of 15 November 1996 on the implementation of Council Directive 95/29/EC amending Directive 91/628/EEC concerning the protection of animals during transport⁽⁴⁾,
 - having regard to its position of 30 March 2004⁽⁵⁾ on the proposal for a Council Regulation on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97, which suggested a maximum journey time of 9 hours or 500 km for animals transported for the purpose of being slaughtered,
 - having regard to Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97⁽⁶⁾,
 - having regard to its Declaration No 54/2009 of 25 February 2010 on the transportation of horses to slaughter in the European Union⁽⁷⁾,
 - having regard to its Declaration No 49/2011 of 30 November 2010 on the establishment of a maximum 8-hour journey limit for animals transported in the European Union for the purpose of being slaughtered⁽⁸⁾,
 - having regard to the scientific opinion of the European Food Safety Authority (EFSA) concerning the welfare of animals during transport, published in January 2011⁽⁹⁾,
 - having regard to the 8hours.eu petition signed by over one million EU citizens calling for the maximum transport time for animals destined for slaughter to be limited to eight hours,
 - having regard to Rule 48 of its Rules of Procedure,
 - having regard to the Report of the Committee on Agriculture and Rural Development and the opinions of the Committee on the Environment, Public Health and Food Safety and of the Committee on Transport and Tourism ([A7-0331/2012](#)),
- A. whereas the protection of animals in the 21st century is an expression of humanity and a challenge facing European civilisation and culture; whereas all action designed to ensure the protection and welfare of animals should be based on

scientific findings, as well as on the principle that animals are sentient beings whose specific needs should be taken into account, as laid down in Article 13 of the Treaty on the Functioning of the European Union;

B. whereas the transport of animals is a result of economic and logistical factors, while at the same time it can give rise to additional social and environmental costs (increased road traffic, additional CO₂ emissions);

C. whereas the transport of animals needs to be dealt with from both within and outside the EU, and animals coming from third countries must be thoroughly controlled and monitored, thus ensuring both a more balanced competitive situation for European producers and an incentive for improving standards of animal transport in third countries;

D. whereas EU rules on animal welfare must not give rise to distortions in free trade in goods or result in disproportionate financial costs, and it is necessary to bear in mind the particular disadvantageous geographical situation of the peripheral and outermost regions;

E. whereas the transport of meat and other animal products is technically easier and ethically more rational than the transport of live animals for the sole purpose of being slaughtered;

F. whereas the transport of animals over significant distances in unhygienic and unfavourable conditions may increase the risk of transmission and spread of diseases;

G. whereas maintaining the principles of animal welfare can influence the quality of animal products;

H. whereas animal slaughter and meat processing at the closest possible proximity to the breeding location can help stimulate rural areas and their sustainable development; whereas it should be recognised that there is not always a variety of appropriate slaughterhouses available in sufficient proximity and there are serious economic challenges involved in sustaining small local slaughterhouses; whereas high standards of hygiene and other requirements under EU legislation on this type of installation have brought about a restructuring of slaughterhouses and a decline in their numbers; whereas, therefore, it is necessary to investigate ways of making local slaughterhouses economically viable;

I. whereas limitations on transport time and overly restrictive conditions may compromise regular market supply in certain countries and peripheral regions in EU territory, resulting in some companies ceasing to be economically viable, with all the consequences associated with that loss of competitiveness,

J. whereas the conditions under which animals are transported are a matter of interest to all;

Overall assessment of the Commission report

1. Takes note of the Commission report presenting the state of implementation of Council Regulation (EC) No 1/2005, which contains the conclusion that the Regulation has had a positive impact on the welfare of animals during transport, but notes that severe problems during animal transport persist, due mainly to poor compliance and implementation in the Member States;

2. Calls on the Commission to ensure an effective and uniform enforcement of existing EU legislation on animal transport across all Member States; considers that better enforcement is central to ensuring the effectiveness and workability of the existing legislation in order to improve transport conditions and avoid distortion of competition across EU Member States;

3. Strongly condemns the weak scientific basis and data on which the Commission report is based, such as a study from an external contractor based mainly on a survey to be completed by parties directly involved in or having a direct interest in the transport of animals;

4. Expresses concern that there is a risk that in some instances the data from the Member States contained in the report, without any possibility of exact verification, may not fully reflect the actual state of affairs with regard to the transport of animals because of the differing methods and control mechanisms used in individual Member States;

5. Is concerned that the degree of implementation of the rules governing the transport of animals varies significantly between individual Member States, and therefore calls on the Commission to adopt measures to secure full and uniform monitoring of adherence to the transport conditions;

6. Urges the Commission to take measures to increase cooperation and communication between the competent authorities in different Member States;

7. Points out that the Commission report does not contain a full evaluation of all the costs of animal transport, limiting itself

to the impact on intra-EU trade, regional and socioeconomic implications, effects on animal welfare, scientific underpinning and control, and compliance with and enforcement of Regulation (EC) No 1/2005; therefore calls on the Commission to present a full evaluation of all the economic, environmental and social costs and benefits incurred by the transport of animals, including a comparison between the transport of animals for slaughter and the transport of carcasses and food products, as well as the effect of transport on the price of meat products, paying particular attention to the outermost regions and involving all stakeholders;

8. Calls on the Commission to implement an extensive consumer information campaign on the subject of the European regulations on animal welfare, providing continuous information on the changes being required of European producers for the purposes of raising the profile of their work and improving the added value of their production;

9. Points out that during the 2005-2009 reporting period the number of animals transported increased significantly: cattle by 8 %, pigs by 70 % and sheep by 3 %, and that only for horses was there a decrease of 17 %; stresses that two-thirds of consignments concern transport periods of less than 8 hours, while 4 % of transports are longer than the maximum journey time and thus require offloading and resting before continuing the journey; regrets that for nearly 2 % of consignments journey times were not available, which represents a more than fivefold increase compared to 2005;

10. Believes that animals should as a principle be slaughtered as close to their place of rearing as possible; notes in this connection that consumers are in favour of shorter transport times for animals destined for slaughter, but at the same time prefer to buy fresh meat; calls on the Commission, therefore, to explain what consequences are to be drawn from this; acknowledges that owing to lack of enforcement the Regulation has not fulfilled the aim of limiting the transport of live animals for slaughter, but that it has made a contribution to improving animal welfare during transport; calls on the Member States to properly implement the existing legislation on animal transport, and calls on the Commission to promote, where possible, local processing; believes that EU policy should aim at helping create short and transparent supply chains, while safeguarding market supply in all Member States and in the outermost regions; stresses that EU hygiene legislation, while ensuring the highest level of protection for consumers, should not unnecessarily hamper the development of mobile or small-scale regional slaughter and processing facilities;

11. Calls on the Commission to come up with a clear definition of what local slaughterhouses are;

12. Recalls that Article 32 of the aforementioned regulation states that the Commission report must take into account 'scientific evidence on welfare needs of animals', and may be accompanied if necessary by appropriate legislative proposals concerning long journeys;

13. Acknowledges Written Declaration No 49/2011 of the European Parliament supporting an eight-hour journey limit for animals to be slaughtered, but recognises that such a demand alone has no scientific basis; considers that animal welfare during transport in some instances depends more on proper vehicle facilities and on the proper handling of animals, as documented in the EFSA opinion of December 2010; nevertheless, asks the Commission and the Member States to lay down guidelines for best practice with a view to improving the implementation of Regulation (EC) No 1/2005, and to reinforce control mechanisms in order to guarantee animal welfare;

14. Insists on a reconsideration of the issue of limiting the transport time of animals destined for slaughter to eight hours taking account of loading time, irrespective of whether this takes place on land or at sea, with some exceptions taking into account geographic conditions in the outermost regions, sparse road networks, remote location or the option of longer transport of some animal species confirmed by scientific research results, provided that the rules on animal welfare are complied with; points out that it should be possible to extend transport times in the event of unforeseeable transport delays (traffic jams, breakdowns, accidents, diversions, force majeure, etc), while complying with animal welfare principles and after taking account of all the possibilities available;

15. Highlights the fact that the Commission's report stresses in particular in its conclusions, in agreement with the opinion of EFSA, that 'it appears that parts of the Regulation are not fully in line with the current knowledge'; believes that for this reason it is important to underline the need to consider the latest scientific knowledge in preparing regulations on animal welfare; highlights the fact that the EFSA opinion stresses that other aspects come into play in the welfare of animals aside from the duration of the journey, such as proper loading and unloading, as well as the design of the vehicles;

Economic, social and environmental costs of transport and the level playing field

16. Is aware of the considerable investments made by many transporters under difficult economic conditions and, welcomes the improvements in terms of the training of drivers, enhanced vehicle specifications and the quality of animal transport noted in the Commission's report; regrets, however, that the Commission's findings lack sufficient reliable data; takes note that owing to the considerable investments required, many producers and slaughterhouses, most of them small ones, have ceased activity, especially in isolated and peripheral areas of Europe;

17. Points to the considerable differences existing between Member States as regards the costs of upgrading vehicles (for

example a range of € 250 to € 6000 for the installation of satellite navigation), which seriously affect the level playing field within the Internal Market, and criticises the Commission for not having investigated the reasons for these differences;

18. Calls on the Commission, in view of the situation described above, to present a full evaluation of all the economic, environmental and social costs incurred by the transport of animals;

19. Believes that animal welfare legislation, as a matter of principle, should be based on science; calls on the Commission, therefore, to update the rules on animal transport in relation to the gaps existing between the legislation and the latest scientific evidence as identified by EFSA;

20. Welcomes the fact that in its report the Commission used the scientific research presented by EFSA, which highlights the need to significantly reduce the length of transport time for horses and correlates with the suggestions advanced in Parliament's Written Declaration of 25 February 2010;

21. Regrets that despite the new scientific evidence on horse transportation times submitted by EFSA, no recommendations for legislative changes were included in the Commission's report; requests that the Commission propose a considerably shortened maximum journey limit for all movements of horses for slaughter, in accordance with Council Directive 2009/156/EC; insists furthermore on a thorough, science-based review of welfare standards for horses, if necessary accompanied by legislative proposals, including a reconsideration of vehicle design standards, space allowances and water provision;

22. Points out that Recital 9 of Council Regulation (EC) No 1/2005 requires that suitable provisions should be proposed for poultry as soon as the relevant EFSA assessments are available; regrets, therefore, that the Commission's report does not take the transport of poultry into account, despite the fact that poultry constitute the main category of animals transported in Europe; calls on the Commission, accordingly, to review the existing EU legislation on the transport of poultry on the basis of the latest scientific evidence;

23. Calls on the Commission and Council to review Council Regulation (EC) No 1/2005 in the light of the latest scientific evidence published by EFSA, and to introduce improvements relating in particular to space allowances, such as using a kg/m² calculation for horses and an allometric equation relating size to body weight for cattle and sheep, and linking the maximum stocking density of broilers in containers to thermal conditions;

24. Requests the Commission, in its bilateral trade negotiations with third countries, to demand implementation of the EU's animal welfare rules and to defend the internationalisation, within the framework of the World Trade Organisation, of the Community provisions on the subject;

Control and implementation

25. Welcomes the information on the introduction of a navigation system for monitoring the transport of animals, but is disappointed that large differences in implementation exist between Member States and that overall this system is being used only to a limited extent for the purposes of monitoring the transport of animals; requests that the Commission make legislative proposals before 1 January 2014, aimed at creating an EU-wide common framework for data collection and control through satellite navigation, based on the uploading of data in real time;

26. Expresses disappointment that better use has not been made of emerging technologies which would assist in this area and reduce costs in the long run;

27. Calls for a transition to electronic technologies so that Member States can make things easier for companies by facilitating the storage and communication of data requested by the various administrative offices;

28. Calls on the Commission to undertake research into how new and existing technology can be applied in livestock vehicles to regulate, monitor and register temperature and humidity, which are essential elements for controlling and protecting the welfare of specific categories of animals during transport, in line with the EFSA recommendations;

29. Stresses that inspections must be carried out uniformly throughout the Union and on an adequate proportion of the animals transported each year within each Member State, in order to guarantee and maintain the proper functioning of the internal market and avoid distortions of competition within the EU; calls, in addition, on the Commission to increase the number of unannounced FVO spot inspections focused on animal welfare and the transport of animals; believes that differing methods of data collection and control mechanisms make it difficult to establish an accurate picture of compliance in individual Member States; calls therefore on the Commission to adopt a more harmonised reporting structure and to undertake further analysis of the data generated by FVO inspection reports and from Member States' returns relating to their Multiannual National Control Plan (MANCP);

30. Urges the Commission to ensure that veterinary controls on animals to be transported take place at the end of their transport.

31. Is concerned that significant differences have arisen in individual Member States' interpretation of the rules, since this threatens the aims of the Regulation and distorts competition; calls on the Commission, therefore, to publish appropriate clarification and guidance documents for the Regulation so as to eliminate the possibility of it being interpreted arbitrarily;

32. Notes that any deficiencies in implementation are frequently the result of legal requirements which cannot be implemented in practice or which are incompatible with national law; calls on the Commission to check the current Regulation for such incompatibilities;

33. Is concerned that certain Member States are prepared to tolerate blatant infringement of the provisions of the Regulation, such as the acceptance of transport schedules which are impossible to fulfil, overstocked vehicles and inadequate space allowances;

34. Calls also on the border authorities of each Member State to collaborate and share information regarding the crossborder transportation of animals;

35. Calls on the Member States to introduce effective, proportionate and dissuasive sanctions for infringements of the Regulation, pursuant to Article 25 thereof; draws attention to the differing levels of penalties and sanctions for the same infringement in different Member States, and calls for a greater harmonisation of sanctions across the EU to ensure better enforcement of the Regulation; requests that the Commission present, before 1 July 2013, a report analysing the penalties for serious infringements relating to animal welfare in road transport in all Member States, comparable to its report on penalties in the area of social rules in road transport⁽¹⁰⁾;

36. Draws attention to the rules on responsibility, in which responsibility for the transport of unfit animals is not sufficiently clearly defined to ensure that animals unfit for transport are not transported, while the persons sanctioned are not necessarily in a position to prevent the transport;

37. Calls on the Commission to pursue legal action against, and impose sanctions on, those Member States which fail to apply the Regulation correctly;

38. Calls on the Member States to strengthen controls across the entire production chain in order to halt practices that infringe the Regulation and worsen the conditions for the transport of animals, such as allowing overstocked vehicles to continue their journeys, or permitting control posts with inadequate facilities for resting, feeding and watering the animals to continue in use;

39. Is of the opinion that the appropriate education and training of freight carriers and transporters is indispensable for the proper treatment of animals, thus forming a basis for their protection and wellbeing; calls on all Member States to improve or extend their education and training programmes, as obligatory under Regulation (EC) No 1/2005; notes that the duration and standard of training courses vary greatly between Member States; demands, therefore, the preparation of clear EU guidelines with a view to developing better and more uniform training courses for drivers and animal handlers;

40. Stresses the key role to be played by retailers, food service companies and food manufacturers in ensuring that in their private standards meat originates from animals which have been reared and slaughtered locally and have been transported in conditions that respect their welfare;

41. Expresses concern at the number of reports of inappropriate vehicles being used to transport live animals both on land and at sea, and calls for the monitoring of such practices to be stepped up;

o
o o

42. Instructs its President to forward this resolution to the Council and to the Commission.

(1) OJ C 308 E, 16.12.2006, p. 170.

(2) OJ C 279 E, 19.11.2009, p. 89.

(3) OJ C 81 E, 15.3.2011, p. 25.

(4) OJ C 362, 2.12.1996, p. 331.

- [\(5\)](#) OJ C 103 E, 29.4.2004, p. 412.
- [\(6\)](#) OJ L 3, 5.1.2005, p. 1.
- [\(7\)](#) OJ C 348 E, 21.12.2010, p. 37.
- [\(8\)](#) Texts adopted, [P7_TA\(2012\)0096](#).
- [\(9\)](#) Official Journal of EFSA 2011:9(1):1966 (125 pp.).
- [\(10\)](#) [COM\(2009\)0225](#).

Last updated: 13 December 2012

European Parliament resolution of 12 December 2012 on the protection of animals during transport (2012/2031(INI))

The European Parliament,

- having regard to the report from the Commission to the European Parliament and the Council of 10 November 2011 on the impact of Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport ([COM\(2011\)0700](#)),
- having regard to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee of 15 February 2012 on the European Union Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015 ([COM\(2012\)0006](#)),
- having regard to Article 13 of the Treaty on the Functioning of the European Union, which stipulates that in formulating and implementing the EU's policies, the EU and its Member States shall, since animals are sentient beings, always pay full regard to the welfare requirements of animals,
- having regard to its resolution of 12 October 2006 on a Community Action Plan on the Protection and Welfare of Animals 2006-2010⁽¹⁾,
- having regard to its resolution of 22 May 2008 on a new animal health strategy for the European Union 2007-2013⁽²⁾,
- having regard to its resolution of 5 May 2010 on the evaluation and assessment of the Community Animal Welfare Action Plan 2006-2010⁽³⁾,
- having regard to its resolution of 15 November 1996 on the implementation of Council Directive 95/29/EC amending Directive 91/628/EEC concerning the protection of animals during transport⁽⁴⁾,
- having regard to its position of 30 March 2004⁽⁵⁾ on the proposal for a Council Regulation on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97, which suggested a maximum journey time of 9 hours or 500 km for animals transported for the purpose of being slaughtered,
- having regard to Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97⁽⁶⁾,
- having regard to its Declaration No 54/2009 of 25 February 2010 on the transportation of horses to slaughter in the European Union⁽⁷⁾,
- having regard to its Declaration No 49/2011 of 30 November 2010 on the establishment of a maximum 8-hour journey limit for animals transported in the European Union for the purpose of being slaughtered⁽⁸⁾,
- having regard to the scientific opinion of the European Food Safety Authority (EFSA) concerning the welfare of animals during transport, published in January 2011⁽⁹⁾,
- having regard to the 8hours.eu petition signed by over one million EU citizens calling for the maximum transport time for animals destined for slaughter to be limited to eight hours,
- having regard to Rule 48 of its Rules of Procedure,

– having regard to the Report of the Committee on Agriculture and Rural Development and the opinions of the Committee on the Environment, Public Health and Food Safety and of the Committee on Transport and Tourism (A7-0331/2012),

A. whereas the protection of animals in the 21st century is an expression of humanity and a challenge facing European civilisation and culture; whereas all action designed to ensure the protection and welfare of animals should be based on scientific findings, as well as on the principle that animals are sentient beings whose specific needs should be taken into account, as laid down in Article 13 of the Treaty on the Functioning of the European Union;

B. whereas the transport of animals is a result of economic and logistical factors, while at the same time it can give rise to additional social and environmental costs (increased road traffic, additional CO₂ emissions);

C. whereas the transport of animals needs to be dealt with from both within and outside the EU, and animals coming from third countries must be thoroughly controlled and monitored, thus ensuring both a more balanced competitive situation for European producers and an incentive for improving standards of animal transport in third countries;

D. whereas EU rules on animal welfare must not give rise to distortions in free trade in goods or result in disproportionate financial costs, and it is necessary to bear in mind the particular disadvantageous geographical situation of the peripheral and outermost regions;

E. whereas the transport of meat and other animal products is technically easier and ethically more rational than the transport of live animals for the sole purpose of being slaughtered;

F. whereas the transport of animals over significant distances in unhygienic and unfavourable conditions may increase the risk of transmission and spread of diseases;

G. whereas maintaining the principles of animal welfare can influence the quality of animal products;

H. whereas animal slaughter and meat processing at the closest possible proximity to the breeding location can help stimulate rural areas and their sustainable development; whereas it should be recognised that there is not always a variety of appropriate slaughterhouses available in sufficient proximity and there are serious economic challenges involved in sustaining small local slaughterhouses; whereas high standards of hygiene and other requirements under EU legislation on this type of installation have brought about a restructuring of slaughterhouses and a decline in their numbers; whereas, therefore, it is necessary to investigate ways of making local slaughterhouses economically viable;

I. whereas limitations on transport time and overly restrictive conditions may compromise regular market supply in certain countries and peripheral regions in EU territory, resulting in some companies ceasing to be economically viable, with all the consequences associated with that loss of competitiveness,

J. whereas the conditions under which animals are transported are a matter of interest to all;

Overall assessment of the Commission report

1. Takes note of the Commission report presenting the state of implementation of Council Regulation (EC) No 1/2005, which contains the conclusion that the Regulation has had a positive impact on the welfare of animals during transport, but notes that severe problems during animal transport persist, due mainly to poor compliance and implementation in the Member States;

2. Calls on the Commission to ensure an effective and uniform enforcement of existing EU legislation on animal transport across all Member States; considers that better enforcement is central to ensuring the effectiveness and workability of the existing legislation in order to improve transport conditions and avoid distortion of competition across EU Member States;

3. Strongly condemns the weak scientific basis and data on which the Commission report is based, such as a study from an external contractor based mainly on a survey to be completed by parties directly involved in or having a direct interest in the transport of animals;

4. Expresses concern that there is a risk that in some instances the data from the Member States contained in the report, without any possibility of exact verification, may not fully reflect the actual state of affairs with regard to the transport of animals because of the differing methods and control mechanisms used in individual Member States;

5. Is concerned that the degree of implementation of the rules governing the transport of animals varies significantly between individual Member States, and therefore calls on the Commission to adopt measures to secure full and uniform monitoring of adherence to the transport conditions;

6. Urges the Commission to take measures to increase cooperation and communication between the competent authorities in different Member States;
7. Points out that the Commission report does not contain a full evaluation of all the costs of animal transport, limiting itself to the impact on intra-EU trade, regional and socioeconomic implications, effects on animal welfare, scientific underpinning and control, and compliance with and enforcement of Regulation (EC) No 1/2005; therefore calls on the Commission to present a full evaluation of all the economic, environmental and social costs and benefits incurred by the transport of animals, including a comparison between the transport of animals for slaughter and the transport of carcasses and food products, as well as the effect of transport on the price of meat products, paying particular attention to the outermost regions and involving all stakeholders;
8. Calls on the Commission to implement an extensive consumer information campaign on the subject of the European regulations on animal welfare, providing continuous information on the changes being required of European producers for the purposes of raising the profile of their work and improving the added value of their production;
9. Points out that during the 2005-2009 reporting period the number of animals transported increased significantly: cattle by 8 %, pigs by 70 % and sheep by 3 %, and that only for horses was there a decrease of 17 %; stresses that two-thirds of consignments concern transport periods of less than 8 hours, while 4 % of transports are longer than the maximum journey time and thus require offloading and resting before continuing the journey; regrets that for nearly 2 % of consignments journey times were not available, which represents a more than fivefold increase compared to 2005;
10. Believes that animals should as a principle be slaughtered as close to their place of rearing as possible; notes in this connection that consumers are in favour of shorter transport times for animals destined for slaughter, but at the same time prefer to buy fresh meat; calls on the Commission, therefore, to explain what consequences are to be drawn from this; acknowledges that owing to lack of enforcement the Regulation has not fulfilled the aim of limiting the transport of live animals for slaughter, but that it has made a contribution to improving animal welfare during transport; calls on the Member States to properly implement the existing legislation on animal transport, and calls on the Commission to promote, where possible, local processing; believes that EU policy should aim at helping create short and transparent supply chains, while safeguarding market supply in all Member States and in the outermost regions; stresses that EU hygiene legislation, while ensuring the highest level of protection for consumers, should not unnecessarily hamper the development of mobile or small-scale regional slaughter and processing facilities;
11. Calls on the Commission to come up with a clear definition of what local slaughterhouses are;
12. Recalls that Article 32 of the aforementioned regulation states that the Commission report must take into account 'scientific evidence on welfare needs of animals', and may be accompanied if necessary by appropriate legislative proposals concerning long journeys;
13. Acknowledges Written Declaration No 49/2011 of the European Parliament supporting an eight-hour journey limit for animals to be slaughtered, but recognises that such a demand alone has no scientific basis; considers that animal welfare during transport in some instances depends more on proper vehicle facilities and on the proper handling of animals, as documented in the EFSA opinion of December 2010; nevertheless, asks the Commission and the Member States to lay down guidelines for best practice with a view to improving the implementation of Regulation (EC) No 1/2005, and to reinforce control mechanisms in order to guarantee animal welfare;
14. Insists on a reconsideration of the issue of limiting the transport time of animals destined for slaughter to eight hours taking account of loading time, irrespective of whether this takes place on land or at sea, with some exceptions taking into account geographic conditions in the outermost regions, sparse road networks, remote location or the option of longer transport of some animal species confirmed by scientific research results, provided that the rules on animal welfare are complied with; points out that it should be possible to extend transport times in the event of unforeseeable transport delays (traffic jams, breakdowns, accidents, diversions, force majeure, etc), while complying with animal welfare principles and after taking account of all the possibilities available;
15. Highlights the fact that the Commission's report stresses in particular in its conclusions, in agreement with the opinion of EFSA, that 'it appears that parts of the Regulation are not fully in line with the current knowledge'; believes that for this reason it is important to underline the need to consider the latest scientific knowledge in preparing regulations on animal welfare; highlights the fact that the EFSA opinion stresses that other aspects come into play in the welfare of animals aside from the duration of the journey, such as proper loading and unloading, as well as the design of the vehicles;

Economic, social and environmental costs of transport and the level playing field

16. Is aware of the considerable investments made by many transporters under difficult economic conditions and, welcomes the improvements in terms of the training of drivers, enhanced vehicle specifications and the quality of animal transport noted in the Commission's report; regrets, however, that the Commission's findings lack sufficient reliable data; takes note

that owing to the considerable investments required, many producers and slaughterhouses, most of them small ones, have ceased activity, especially in isolated and peripheral areas of Europe;

17. Points to the considerable differences existing between Member States as regards the costs of upgrading vehicles (for example a range of € 250 to € 6000 for the installation of satellite navigation), which seriously affect the level playing field within the Internal Market, and criticises the Commission for not having investigated the reasons for these differences;

18. Calls on the Commission, in view of the situation described above, to present a full evaluation of all the economic, environmental and social costs incurred by the transport of animals;

19. Believes that animal welfare legislation, as a matter of principle, should be based on science; calls on the Commission, therefore, to update the rules on animal transport in relation to the gaps existing between the legislation and the latest scientific evidence as identified by EFSA;

20. Welcomes the fact that in its report the Commission used the scientific research presented by EFSA, which highlights the need to significantly reduce the length of transport time for horses and correlates with the suggestions advanced in Parliament's Written Declaration of 25 February 2010;

21. Regrets that despite the new scientific evidence on horse transportation times submitted by EFSA, no recommendations for legislative changes were included in the Commission's report; requests that the Commission propose a considerably shortened maximum journey limit for all movements of horses for slaughter, in accordance with Council Directive 2009/156/EC; insists furthermore on a thorough, science-based review of welfare standards for horses, if necessary accompanied by legislative proposals, including a reconsideration of vehicle design standards, space allowances and water provision;

22. Points out that Recital 9 of Council Regulation (EC) No 1/2005 requires that suitable provisions should be proposed for poultry as soon as the relevant EFSA assessments are available; regrets, therefore, that the Commission's report does not take the transport of poultry into account, despite the fact that poultry constitute the main category of animals transported in Europe; calls on the Commission, accordingly, to review the existing EU legislation on the transport of poultry on the basis of the latest scientific evidence;

23. Calls on the Commission and Council to review Council Regulation (EC) No 1/2005 in the light of the latest scientific evidence published by EFSA, and to introduce improvements relating in particular to space allowances, such as using a kg/m² calculation for horses and an allometric equation relating size to body weight for cattle and sheep, and linking the maximum stocking density of broilers in containers to thermal conditions;

24. Requests the Commission, in its bilateral trade negotiations with third countries, to demand implementation of the EU's animal welfare rules and to defend the internationalisation, within the framework of the World Trade Organisation, of the Community provisions on the subject;

Control and implementation

25. Welcomes the information on the introduction of a navigation system for monitoring the transport of animals, but is disappointed that large differences in implementation exist between Member States and that overall this system is being used only to a limited extent for the purposes of monitoring the transport of animals; requests that the Commission make legislative proposals before 1 January 2014, aimed at creating an EU-wide common framework for data collection and control through satellite navigation, based on the uploading of data in real time;

26. Expresses disappointment that better use has not been made of emerging technologies which would assist in this area and reduce costs in the long run;

27. Calls for a transition to electronic technologies so that Member States can make things easier for companies by facilitating the storage and communication of data requested by the various administrative offices;

28. Calls on the Commission to undertake research into how new and existing technology can be applied in livestock vehicles to regulate, monitor and register temperature and humidity, which are essential elements for controlling and protecting the welfare of specific categories of animals during transport, in line with the EFSA recommendations;

29. Stresses that inspections must be carried out uniformly throughout the Union and on an adequate proportion of the animals transported each year within each Member State, in order to guarantee and maintain the proper functioning of the internal market and avoid distortions of competition within the EU; calls, in addition, on the Commission to increase the number of unannounced FVO spot inspections focused on animal welfare and the transport of animals; believes that differing methods of data collection and control mechanisms make it difficult to establish an accurate picture of compliance in

individual Member States; calls therefore on the Commission to adopt a more harmonised reporting structure and to undertake further analysis of the data generated by FVO inspection reports and from Member States' returns relating to their Multiannual National Control Plan (MANCP);

30. Urges the Commission to ensure that veterinary controls on animals to be transported take place at the end of their transport.

31. Is concerned that significant differences have arisen in individual Member States' interpretation of the rules, since this threatens the aims of the Regulation and distorts competition; calls on the Commission, therefore, to publish appropriate clarification and guidance documents for the Regulation so as to eliminate the possibility of it being interpreted arbitrarily;

32. Notes that any deficiencies in implementation are frequently the result of legal requirements which cannot be implemented in practice or which are incompatible with national law; calls on the Commission to check the current Regulation for such incompatibilities;

33. Is concerned that certain Member States are prepared to tolerate blatant infringement of the provisions of the Regulation, such as the acceptance of transport schedules which are impossible to fulfil, overstocked vehicles and inadequate space allowances;

34. Calls also on the border authorities of each Member State to collaborate and share information regarding the crossborder transportation of animals;

35. Calls on the Member States to introduce effective, proportionate and dissuasive sanctions for infringements of the Regulation, pursuant to Article 25 thereof; draws attention to the differing levels of penalties and sanctions for the same infringement in different Member States, and calls for a greater harmonisation of sanctions across the EU to ensure better enforcement of the Regulation; requests that the Commission present, before 1 July 2013, a report analysing the penalties for serious infringements relating to animal welfare in road transport in all Member States, comparable to its report on penalties in the area of social rules in road transport⁽¹⁰⁾ ;

36. Draws attention to the rules on responsibility, in which responsibility for the transport of unfit animals is not sufficiently clearly defined to ensure that animals unfit for transport are not transported, while the persons sanctioned are not necessarily in a position to prevent the transport;

37. Calls on the Commission to pursue legal action against, and impose sanctions on, those Member States which fail to apply the Regulation correctly;

38. Calls on the Member States to strengthen controls across the entire production chain in order to halt practices that infringe the Regulation and worsen the conditions for the transport of animals, such as allowing overstocked vehicles to continue their journeys, or permitting control posts with inadequate facilities for resting, feeding and watering the animals to continue in use;

39. Is of the opinion that the appropriate education and training of freight carriers and transporters is indispensable for the proper treatment of animals, thus forming a basis for their protection and wellbeing; calls on all Member States to improve or extend their education and training programmes, as obligatory under Regulation (EC) No 1/2005; notes that the duration and standard of training courses vary greatly between Member States; demands, therefore, the preparation of clear EU guidelines with a view to developing better and more uniform training courses for drivers and animal handlers;

40. Stresses the key role to be played by retailers, food service companies and food manufacturers in ensuring that in their private standards meat originates from animals which have been reared and slaughtered locally and have been transported in conditions that respect their welfare;

41. Expresses concern at the number of reports of inappropriate vehicles being used to transport live animals both on land and at sea, and calls for the monitoring of such practices to be stepped up;

o
o o

42. Instructs its President to forward this resolution to the Council and to the Commission.

(1) OJ C 308 E, 16.12.2006, p. 170.

- (2) OJ C 279 E, 19.11.2009, p. 89.
- (3) OJ C 81 E, 15.3.2011, p. 25.
- (4) OJ C 362, 2.12.1996, p. 331.
- (5) OJ C 103 E, 29.4.2004, p. 412.
- (6) OJ L 3, 5.1.2005, p. 1.
- (7) OJ C 348 E, 21.12.2010, p. 37.
- (8) Texts adopted, **P7_TA(2012)0096**.
- (9) Official Journal of EFSA 2011:9(1):1966 (125 pp.).
- (10)**COM(2009)0225**.