



Brüssel, den 7. Dezember 2023
(OR. en)

16405/23

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0448(COD)**

VETER 110
AGRI 792
AGRILEG 338
CODEC 2409
IA 357

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. Dezember 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 770 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 770 final.

Anl.: COM(2023) 770 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden
Vorgängen sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur
Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 397 final} - {SWD(2023) 399 final} - {SWD(2023) 401 final} -
{SWD(2023) 402 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Gründe

Im Rahmen der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“¹ gab die Kommission ihre Absicht bekannt, die EU-Rechtsvorschriften zum Tierschutz, einschließlich des Schutzes von Tieren beim Transport, zu überarbeiten. Diese Überarbeitung ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2023.² Die Tierschutzvorschriften der EU wurden seit 1974 mit dem Ziel entwickelt, den Tierschutz zu verbessern und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten. Die geltenden Rechtsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport wurden 2004 verabschiedet (Verordnung (EG) Nr. 1/2005³, im Folgenden „Transportverordnung“).

Die Kommission führte eine Eignungsprüfung der EU-Tierschutzvorschriften durch⁴, die 2022 abgeschlossen wurde. Diese ergab, dass die Chancen durch bedeutende Entwicklungen in Wissenschaft und Technologie, Veränderungen bei den gesellschaftlichen Präferenzen und zunehmende Herausforderungen im Bereich der Nachhaltigkeit in der geltenden Verordnung nicht berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die derzeitigen Vorschriften schwer um- und durchsetzbar, was zu einem fragmentierten und suboptimalen Tierschutzniveau beim Transport und zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen im EU-Binnenmarkt führt. Die Evaluierung der Strategie der EU für den Schutz von Tieren (2012-2015)⁵ durch die Kommission ergab ferner, dass nach wie vor einige Risiken von Vorschriftenverstößen im Zusammenhang mit Tiertransporten bestehen.

In mehreren Schlussfolgerungen des Rates wurde stets betont, dass höhere Tierschutznormen erforderlich sind, wenn Tiere im Rahmen einer Wirtschaftstätigkeit verbracht werden.⁶ Insbesondere wird in den Schlussfolgerungen zum Schutz von Tieren⁷ vom 16. Dezember 2019 betont, dass das Tierwohl auch beim internationalen Langstreckentransport lebender Tiere in Drittländer sichergestellt werden sollte.

¹ Mitteilung der Kommission – „Vom Hof auf den Tisch“ – eine Strategie für ein faires, gesundes und umweltfreundliches Lebensmittelsystem, COM(2020) 381 final.

² Europäische Kommission, *Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Arbeitsprogramm der Kommission für 2023, Eine entschlossen und geeint vorgehende Union*, COM(2022) 548 final.

³ 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 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1).

⁴ Europäische Kommission, *Commission Staff Working Document, Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation*, SWD(2022) 328 final.

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Rat der EU, *Schlussfolgerungen des Rates zu einem EU-weiten Tierschutzkennzeichen*, 15. Dezember 2020 (Ref. 14047/20); Rat der EU, *Schlussfolgerungen des Rates zum Schutz von Tieren beim Langstreckentransport auf See in Drittländer*, 28. Juni 2021 (Ref. 10235/21).

⁷ Schlussfolgerungen des Rates zum Tierschutz als integralem Bestandteil einer nachhaltigen Tierproduktion – Schlussfolgerungen des Rates (16. Dezember 2019).

In seiner Entschließung zur Strategie „Vom Hof auf den Tisch“⁸ hob das Europäische Parlament hervor, „dass es wichtig ist, die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Tierwohl zu berücksichtigen und den Erwartungen der Öffentlichkeit, der Politik und des Marktes im Hinblick auf höhere Tierwohlstandards Rechnung zu tragen“. Darüber hinaus nahm das Europäische Parlament 2022 im Anschluss an den Bericht des Untersuchungsausschusses des EP zu Tiertransporten (ANIT-Ausschuss) seine Empfehlung zum Schutz von Tieren beim Transport mit Empfehlungen für die Überarbeitung der Transportverordnung an.⁹

In seinem Sonderbericht von 2018¹⁰ stellte der Europäische Rechnungshof (EuRH) fest, dass weiterhin Schwachstellen beim Transport bestehen. Im Januar 2023 veröffentlichte der EuRH einen Bericht über die EU-Rechtsvorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport¹¹, in dem ähnliche Bedenken geäußert wurden.

Ziele

Mit dieser Überarbeitung soll ein Beitrag zu einer nachhaltigen Erzeugung von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen geleistet werden, indem ein höheres Tierschutzniveau sichergestellt und Verzerrungen auf dem Binnenmarkt vermieden werden, um so zu einem Übergang zu einem wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltigen Lebensmittelsystem beizutragen, wie in der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ dargelegt. Aus diesem Grund werden mit diesem Vorschlag Maßnahmen eingeführt, die die Schlachtung von Tieren vor Ort begünstigen und somit den Transport lebender Tiere durch den Transport von Schlachtkörpern und Fleisch ersetzen. Auf diese Weise werden diese Maßnahmen dazu beitragen, den Grundsatz kurzer Versorgungsketten zu stärken und gleichzeitig Tiere zu schützen, indem lange Transporte zur Schlachtung verhindert werden.

Transporte zu anderen Zwecken als der Schlachtung sollten ebenfalls eingeschränkt werden, um sie letztlich so weit wie möglich durch Transporte von Embryonen, Samen und Ähnlichem ersetzen zu lassen, die hinsichtlich der Zahl der transportierten Tiere wesentlich effizienter, umweltfreundlich und kostengünstiger sind.

Die allgemeinen Zielsetzungen des Vorschlags sind folgende:

- Beitrag zu einer nachhaltigen Erzeugung von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen;
- Gewährleistung eines höheren Tierschutzniveaus;
- Angleichung der Tierschutzanforderungen an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse;
- Berücksichtigung gesellschaftlicher Anforderungen;
- Erleichterung der Durchsetzung von Vorschriften (u. a. durch Digitalisierung);

⁸ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2021 zu einer Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ für ein faires, gesundes und umweltfreundliches Lebensmittelsystem (2020/2260(INI)).

⁹ Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 20. Januar 2022 an den Rat und die Kommission nach der Prüfung von behaupteten Verstößen gegen das Unionsrecht und Missständen bei dessen Anwendung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union (2021/2736(RSP)).

¹⁰ Tierschutz in der EU: Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung, Europäischer Rechnungshof, 2018.

¹¹ Lebeltiertransporte in der EU: Herausforderungen und Chancen, Europäischer Rechnungshof, 2023.

- Gewährleistung eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts sowohl für Nutztiere als auch für Tiere, die zu anderen wirtschaftlichen Zwecken transportiert werden.

Die spezifischen Zielsetzungen dieser Überarbeitung sind u. a. Folgende:

- Verringerung der Tierschutzprobleme im Zusammenhang mit langen Beförderungen und wiederholtem Ent- und Wiederverladen in Verbindung mit mehreren Ruhezeiten;
- Gewährleistung, dass die Tiere beim Transport mehr Platz haben;
- Verbesserung der Transportbedingungen für gefährdete Tiere;
- Vermeidung, dass Tiere extremen Temperaturen ausgesetzt werden;
- Erleichterung der Durchsetzung der EU-Tierschutzvorschriften, auch durch Digitalisierung;
- besserer Schutz von Tieren, die in Drittländer ausgeführt werden;
- besserer Schutz von Katzen und Hunden, die in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit transportiert werden.

Dieser Legislativvorschlag wird gleichzeitig mit einem Legislativvorschlag über das Wohlergehen von Hunden und Katzen und ihre Rückverfolgbarkeit angenommen. Die beiden Vorschläge sind miteinander kohärent.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Der Vorschlag steht in Einklang mit den EU-Vorschriften über amtliche Kontrollen in der Lebensmittelkette.¹² Der Vorschlag steht auch im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission zur Festlegung von Vorschriften für das Wohlergehen von Hunden und Katzen, die in Betrieben gezüchtet und gehalten werden, und zur Verbesserung der Rückverfolgbarkeit von Hunden und Katzen, die in der Union in Verkehr gebracht und abgegeben werden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag steht in Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“.

Der Vorschlag soll in Synergie mit anderen Initiativen und Maßnahmen der EU funktionieren, die sowohl lebende Tiere als auch den Transport betreffen, insbesondere mit der Tiergesundheitspolitik der EU¹³, den EU-Vorschriften über Lenkzeiten,

¹² Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebensmittel- und Futtermittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel (Verordnung über amtliche Kontrollen) (ABl. L 95 vom 7.4.2017, S. 1).

¹³ Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 zu Tierseuchen und zur Änderung und Aufhebung einiger Rechtsakte im Bereich der Tiergesundheit (ABl. L 84 vom 31.3.2016, S. 1).

Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer¹⁴ sowie den Vorschriften über den Schutz der für wissenschaftliche Zwecke verwendeten Tiere¹⁵.

Auch die Handelspolitik der EU spielt eine Rolle bei der Förderung höherer Tierschutznormen. Der Vorschlag enthält neue und klarere Bestimmungen über Tierschutzvorschriften für Lebendtiertransporte aus einem Drittland in die Union sowie Bestimmungen über Tierschutzvorschriften für Lebendtiertransporte aus der Union in ein Bestimmungsdrittland. In beiden Fällen (Ein- und Ausfuhren) müssen die Unternehmer sicherstellen, dass die EU-Tierschutzvorschriften vom Versandort bis zum Bestimmungsort eingehalten werden. Damit sich die Unternehmer anpassen können, wird in beiden Fällen ein Übergangszeitraum von fünf Jahren vorgesehen.

Schließlich gelten die Datenschutzvorschriften (insbesondere die Datenschutz-Grundverordnung) für die Bestimmungen über die Echtzeitverfolgung von Fahrzeugen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 43 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), da Hemmnisse für den Transport lebender Tiere beseitigt werden müssen, die den Binnenmarkt für Erzeugnisse tierischen Ursprungs beeinträchtigen, um das reibungslose Funktionieren der Marktorganisationen für Tiere und Erzeugnisse tierischen Ursprungs sowie ein hohes Tierschutzniveau zu gewährleisten.

Der Vorschlag stützt sich auch auf Artikel 114 AEUV, da er auch das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht nur für die unter die GAP fallenden Tiere, sondern auch für andere Tiere wie Katzen und Hunde, Pelztiere, bestimmte Arten wildlebender Tiere und für wissenschaftliche Zwecke verwendete Tiere gewährleisten soll und somit über die Landwirtschaft und die Lebensmittelerzeugung hinausgeht.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Tiere werden häufig über Grenzen hinweg transportiert, und 1,4 Milliarden Landtiere werden jährlich zwischen den EU-Mitgliedstaaten befördert. Die festgestellten Tierschutzprobleme, einschließlich der zugrunde liegenden Ursachen, treten in der gesamten EU auf, wenn auch in unterschiedlichem Maße in den einzelnen Mitgliedstaaten. Schließlich haben die festgestellten Tierschutzprobleme grenzüberschreitende Folgen, einschließlich Gefahren für die öffentliche Gesundheit, wie z. B. Antibiotikaresistenzen. Wie von der EFSA festgestellt¹⁶, erhöht der Transport von Tieren das Risiko der Übertragung von antibiotikaresistenten Bakterien unter den Tieren (aufgrund mehrerer Risikofaktoren, wie z. B. Kontakt zwischen Tieren, Transportdauer, Übertragung über die Luft im Fahrzeug, ungünstige Umweltbedingungen wie Temperaturen). Diese zunehmende Verbreitung von

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

¹⁵ Richtlinie 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zum Schutz der für wissenschaftliche Zwecke verwendeten Tiere (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 33).

¹⁶ EFSA Panel on Biological Hazards (BIOHAZ), Koutsoumanis, K. et al., „Transmission of antimicrobial resistance (AMR) during animal transport“, *EFSA Journal*, Vol. 20, Issue 10 (e07586), Wiley, 2022, S. 1-93. 10.2903/j.efsa.2022.7586.

Antibiotikaresistenzen bei Tieren hat indirekte Folgen für Antibiotikaresistenzen beim Menschen.

Maßnahmen auf nationaler Ebene dürften nicht zu einer wesentlichen Verbesserung des Tierschutzes führen und könnten den Anliegen der Bürgerinnen und Bürger nur teilweise gerecht zu werden. Obwohl der Bereich bereits durch die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 geregelt ist, wodurch der Spielraum der Mitgliedstaaten beim Erlass nationaler Vorschriften eingeschränkt wird, bestehen nach wie vor erhebliche Unterschiede in den nationalen Vorschriften zu zentralen Aspekten (z. B. Bedingungen für den Transport gefährdeter Tiere innerhalb eines Mitgliedstaats, Anforderungen an die Ausfuhr von Tieren, Anforderungen an den Transport von Tieren auf dem Seeweg), die sich negativ auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmer auswirken. Weitere Maßnahmen auf nationaler Ebene würden zu einer weiteren Fragmentierung der Anforderungen und zu größeren Unterschieden beim Tierschutzniveau zwischen den Mitgliedstaaten führen. Außerdem wenden die Mitgliedstaaten bestimmte Vorschriften unterschiedlich an und setzen sie unterschiedlich durch, wodurch ebenfalls Hindernisse für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes entstehen. Darüber hinaus können nationale Vorschriften nicht auf grenzüberschreitende Transporte aus anderen Mitgliedstaaten angewandt werden, was dazu führt, dass grenzüberschreitende Verbringungen zu einer Triebfeder für niedrigere Tierschutzstandards werden.

Tierschutzanforderungen im Zusammenhang mit Transporten auf EU-Ebene erfordern einen harmonisierten Ansatz und können daher auf EU-Ebene wirksam geregelt werden. Mit einem einheitlichen Regelwerk wird dieser Vorschlag zu einheitlichen und klareren Anforderungen für den Tiertransport und zu einer besseren Nutzung der verfügbaren Technologien führen. Die Überarbeitung wird somit gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Marktteilnehmer im Binnenmarkt gewährleisten, den Handel mit Tieren innerhalb der EU erleichtern und für eine effizientere Regulierungsaufsicht sorgen.

In Anbetracht dieser Aspekte ist ein Tätigwerden der EU gerechtfertigt: dadurch würde ein kohärenter Ansatz wirksamer und effizienter erreicht, als wenn die Mitgliedstaaten einzeln und unabhängig voneinander handeln würden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, ein Gleichgewicht zwischen einem hohen Tierschutzniveau und den Auswirkungen auf die betroffenen Unternehmer herzustellen. Weitere Bedingungen für die Ausfuhr von Tieren in Drittländer gewährleisten die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung bis zum Bestimmungsort im Drittland, wodurch die diesbezügliche Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union kodifiziert wird. Da sich die Alternative, die Ausfuhr lebender Tiere in Länder außerhalb der EU zu verbieten, nachteilig auf den Sektor auswirken würde, zielen die strengeren Ausfuhrbedingungen darauf ab, das Tierwohl zu verbessern und gleichzeitig die wirtschaftliche Durchführbarkeit der Maßnahmen zu gewährleisten. Ebenso sind die Maßnahmen zur maximalen Beförderungsdauer so gestaltet, dass die meisten Transportaktivitäten unberührt bleiben.

Angemessene Risikominderungsmaßnahmen, die bei der Beförderung von Tieren bei hohen oder niedrigen Temperaturen anzuwenden sind, werden einen Transport ohne Beeinträchtigung des Wohlergehens der transportierten Tiere ermöglichen.

Dieser Vorschlag sieht Übergangszeiträume vor, damit sich die Akteure schrittweise anpassen können. Für die neuen Vorschriften zur maximalen Beförderungsdauer, einschließlich der maximalen Beförderungsdauer für nicht abgesetzte Kälber, zum

Raumangebot, zu Ausfuhren und Einfuhren, zum Mindestalter und -gewicht nicht abgesetzter Kälber und zur Echtzeitverfolgung wird der Übergangszeitraum auf fünf Jahre festgelegt. Bei den neuen Vorschriften für den Transport von Katzen und Hunden beträgt der Übergangszeitraum drei Jahre.

- **Wahl des Instruments**

Da die derzeitigen Bestimmungen in einer Verordnung festgelegt sind, ist das geeignete Instrument für diese Änderung eine Verordnung.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die EU-Tierschutzvorschriften wurden einer Eignungsprüfung unterzogen, auch in Bezug auf den Transport lebender Tiere.

Bei der Eignungsprüfung wurde festgestellt, dass es in der EU ein suboptimales Tierschutzniveau und bestimmte Verzerrungen des Binnenmarkts für Landwirte und andere Lebensmittelunternehmer gibt. Es bestehen nach wie vor Herausforderungen im Zusammenhang mit langen Beförderungen, dem Transport bei extremen Temperaturen und dem Transport gefährdeter Tiere wie nicht abgesetzter Kälber und trächtiger Tiere. Darüber hinaus gibt es praktische Schwierigkeiten, die artspezifische Beförderungsdauer für Tiere in der Transportverordnung mit den Lenkzeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹⁷ über bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr in Einklang zu bringen. Ferner werden wissenschaftliche und technologische Entwicklungen und künftige Herausforderungen im Bereich der Nachhaltigkeit durch die geltenden Vorschriften nicht angemessen berücksichtigt.

Im Mai 2022 gab der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme zur Eignungsprüfung mit einigen Empfehlungen ab.

- **Konsultation der Interessenträger**

Überblick über den Konsultationsprozess

Im Juli 2021 veröffentlichte die Kommission eine Folgenabschätzung in der Anfangsphase¹⁸, in der die in der Folgenabschätzung zu behandelnden politischen Optionen dargelegt wurden. Nach Analyse der 983 eingegangenen Beiträge wurden vier Kampagnen ermittelt und 525 Einzelbeiträge als relevant für den Schutz von Tieren beim Transport erachtet.

Im Rahmen einer öffentlichen Konsultation¹⁹ von Oktober 2021 bis Januar 2022 gingen fast 60 000 Antworten zur Eignung der geltenden Vorschriften und zu deren Verbesserung ein.

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

¹⁸

Abrufbar auf der Plattform der Europäischen Kommission „Ihre Meinung zählt“:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Tierschutz-Überarbeitung-der-EU-Vorschriften_de.

¹⁹

Abrufbar auf der Plattform der Europäischen Kommission „Ihre Meinung zählt“:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/F_de.

Darüber hinaus organisierte die Kommission am 9. Dezember 2021 eine eintägige Konferenz der Interessenträger²⁰ zum Thema Tierschutz mit fast 500 Teilnehmern.

Die Folgenabschätzung in der Anfangsphase, die öffentliche Konsultation und die Konferenz der Interessenträger befassten sich mit verschiedenen Aspekten der laufenden Überarbeitung der EU-Tierschutzvorschriften, auch im Hinblick auf die Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport.

Im Rahmen der externen Studie zur Untermauerung der Folgenabschätzung wurden gezielte Konsultationsmaßnahmen durchgeführt, darunter 9 Sondierungsgespräche, eine gezielte Umfrage mit 68 analysierten Antworten, 43 Befragungen für Fallstudien und weitere Beiträge durch zwei Fokusgruppen und einen Workshop.

Schließlich wurde im Rahmen der EU-Plattform für den Tierschutz eine Untergruppe für den Transport von Tieren eingesetzt, die sich aus Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, Wirtschaftsverbänden, Organisationen der Zivilgesellschaft und einem unabhängigen Sachverständigen zusammensetzt. Die Kommission veranstaltete zehn Sitzungen, um die wichtigsten in Betracht gezogenen politischen Optionen für den Vorschlag zu erörtern, deren Protokolle auf der Website der Kommission veröffentlicht sind.

Drittländer mit Erfahrung im Lebewelttransport haben zu diesen Konsultationen beigetragen.

Die wichtigsten Ergebnisse des Konsultationsprozesses

Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger sprechen sich für eine Begrenzung der Transportzeiten und ein Verbot der Ausfuhr in Drittländer aus, insbesondere wenn Tiere zur Schlachtung bestimmt sind. In Bezug auf gefährdete Tiere, insbesondere nicht abgesetzte Tiere, ziehen die Bürgerinnen und Bürger ein Transportverbot vor.

Die Bürgerinnen und Bürger befürworten zudem spezifische Artenanforderungen.

NRO im Bereich Tierwohl

Auch die Tierschutzorganisationen fordern eine Begrenzung der Beförderungsdauer und ein Verbot der Ausfuhr in Drittländer. Einige Organisationen sprechen sich für ein generelles Transportverbot aus. Ihrer Ansicht nach sollten gefährdete Tiere nicht transportiert werden.

Für andere Tierkategorien unterstützen sie spezifische artspezifische Anforderungen und eine verbesserte Nutzung technologischer Mittel, um eine bessere Durchsetzung zu erreichen. Die Tierschutzorganisationen wünschen sich zudem eine Harmonisierung der Sanktionen.

Unternehmer

Die Unternehmer (insbesondere die Erzeuger) unterstützen die Begrenzung der Beförderungsdauer am wenigsten. Die meisten Unternehmer sprechen sich eher für artspezifische Anforderungen als ein Verbot des Transports bestimmter Tierkategorien aus.

Die Unternehmer betonen die Notwendigkeit einer besseren Durchsetzung statt neuer Vorschriften und unterstützen den Einsatz neuer Technologien zu diesem Zweck.

²⁰ EU Animal welfare today & tomorrow, an opportunity for stakeholders to validate the preliminary findings of the Fitness Check of the current EU animal welfare legislation.
https://commission.europa.eu/events/eu-animal-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_en.

Nationale Behörden

Im Allgemeinen sprechen sich die nationalen Behörden nicht für ein vollständiges Verbot der Ausfuhr lebender Tiere aus, aber es gibt breite Unterstützung für die Einführung strengerer Maßnahmen für nicht abgesetzte und andere gefährdete Tiere sowie für die Einführung einer maximalen Beförderungsdauer.

Was die neuen Technologien anbelangt, so wurde die Einführung einer digitalen Anwendung auf EU-Ebene zur Senkung der Verwaltungskosten und zur Erleichterung des Datenaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten von den nationalen Behörden allgemein unterstützt.

Berücksichtigung der Ergebnisse durch die Kommission

Die Ergebnisse des Konsultationsprozesses wurden genutzt, um die Herausforderungen im Zusammenhang mit der derzeitigen Umsetzung der Verordnung zu ermitteln, sind jedoch auch in die politischen Optionen und die Bewertung ihrer Auswirkungen eingeflossen, z. B. im Hinblick auf die Folgen für die Unternehmer oder das Ausmaß, in dem die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt würden.

Die von den Interessenträgern zusammengetragenen Erkenntnisse trugen auch zur Festlegung der Übergangszeiträume und zur Gewährleistung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen bei.

• **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Methodik

Die Kommission holte das Fachwissen der EFSA ein, die 2022 fünf wissenschaftliche Gutachten (siehe Erwägungsgrund 4 des Vorschlags) zum Schutz von Tieren beim Transport von Equiden, Rindern, kleinen Wiederkäuern, Schweinen, Hausvögeln und Kaninchen herausgegeben hatte.

Bei dem Vorschlag wurden auch internationale Standards für den Schutz von Tieren beim Transport auf dem See-, Straßen- und Luftweg berücksichtigt, die von der Weltorganisation für Tiergesundheit angenommen wurden.²¹

Alle einschlägigen Auditberichte der Kommissionsdienststellen wurden ebenso herangezogen wie einschlägige statistische Quellen oder Datenbanken (Eurostat, Trade Control and Expert System (TRACES) usw.).

Es wurde eine externe Studie²² zur Untermauerung der Folgenabschätzung zur Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport durchgeführt. In dieser Studie wurden Informationen und Daten über die Auswirkungen und Kosten der ursprünglich vorgeschlagenen Maßnahmen und Optionen für die Interessenträger gesammelt.

Darüber hinaus wurde eine Studie²³ zur Bewertung der kumulativen Auswirkungen der beiden vorgeschlagenen Maßnahmenpakete und Optionen durchgeführt. Diese Studie enthält

²¹ [Weltorganisation für Tiergesundheit, Animal welfare standards during transport.](#)

²² Europäische Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, *Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2023, Abschnitt 5.2.1., doi: 10.2875/110728. (Transportstudie).

²³ Europäische Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, *Modelling of policy options to support the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, 2023, doi: 10.2875/061480.

die Ergebnisse einer (von einem externen Sachverständigen durchgeführten) Analyse der Lieferkette und einer (von der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission durchgeführten) Modellierung der Auswirkungen von in dieser Analyse der Lieferkette ermittelten Veränderungen der Erzeugungskosten auf das Produktionsniveau, die Verbraucherpreise sowie die Ausfuhren und Einfuhren. Die Studie umfasst eine Bewertung der Auswirkungen der beiden Pakete auf die Ernährungssicherheit und die Erschwinglichkeit von Lebensmitteln (durch die Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission).

Darüber hinaus wurden die Studien zweier Pilotprojekte zum Transport von nicht abgesetzten Milchkälbern²⁴ und von ausgedienten Milchkühen²⁵ berücksichtigt, die die Kommission auf Ersuchen des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben hatte. Auch die Überprüfung des Transports lebender Tiere in der EU durch den Rechnungshof²⁶ wurde berücksichtigt.

Schließlich konsultierte die Kommission 2022 und 2023 die Untergruppe für den Transport der EU-Plattform für Tierschutz. Die Kommission hielt auch eine Reihe von Konsultationssitzungen mit verschiedenen Interessenträgern ab, die von der Überarbeitung betroffen sind.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Die Empfehlungen der EFSA wurden in dem Vorschlag berücksichtigt, insbesondere in Bezug auf:

- die Begrenzung der Beförderungsdauer,
- die Erhöhung des Raumangebots,
- die Festlegung kritischer Temperaturen während des Transports.

Um die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Änderungen zu gewährleisten, wurden die Empfehlungen in dem Vorschlag angepasst.

Auditberichte und Konsultationen mit den nationalen Kontaktstellen für den Transport von Tieren dienen der Information und Ermittlung bewährter Verfahren.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Gutachten der EFSA, internationale Empfehlungen, Auditberichte und Protokolle der Gespräche mit den nationalen Kontaktstellen und der Untergruppe für den Transport der Plattform für den Tierschutz sind im Internet öffentlich zugänglich. Die beiden externen Studien zur Untermauerung der Folgenabschätzung wurden ebenfalls von der Europäischen Kommission veröffentlicht.

• **Folgenabschätzung**

In der Folgenabschätzung werden sechs Maßnahmen untersucht: Beförderungsdauer und Raumangebot, Ausfuhr in Drittländer, Transport gefährdeter Tiere, Transport bei heißen

²⁴ Europäische Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening: final report*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2022.

²⁵ Europäische Kommission, Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows: final report*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2022.

²⁶ Europäischer Rechnungshof, Analyse 03/2023 „Lebendtiertransporte in der EU: Herausforderungen und Chancen“. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_DE.pdf

Temperaturen, neue Überwachungs- und Kontrolltechnologien und Transport von Katzen und Hunden.

Die Maßnahmen entsprechen dem Grundsatz der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen, da die Umsetzung aller gewählten Maßnahmen (Begrenzung der Beförderungsdauer, aber Erhöhung des Raumangebots für Tiere in Lastkraftwagen) insgesamt vernachlässigbare Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen (THG) hätte.

Darüber hinaus entspricht der Vorschlag dem Grundsatz „standardmäßig digital“, da beabsichtigt wird, Bescheinigungen und Zulassungen, die nach der geltenden Verordnung in Papierform erstellt werden, zu digitalisieren.

Maximale Beförderungsdauer und Raumangebot beim Transport

In der Folgenabschätzung wurden folgende Optionen bewertet:

1. maximale Beförderungsdauer von 12 Stunden für alle Tiere und Überarbeitung der Vorschriften zum Raumangebot in Übereinstimmung mit der EFSA oder
2. maximale Beförderungsdauer von 9 Stunden für Schlachttiere und 21 Stunden (mit einer Mindestruhezeit von 1 Stunde nach 10 Stunden) + 24 Stunden Ruhezeit mit Entladung + 21 Stunden (mit einer Mindestruhezeit von 1 Stunde nach 10 Stunden) für andere Tiere und Überarbeitung der Vorschriften zum Raumangebot in Übereinstimmung mit der EFSA.

In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass die zweite Option vorzuziehen ist. Diese Option lässt sich gut mit den sozialrechtlichen EU-Vorschriften für Fahrer vereinbaren.²⁷ Dieser Vorschlag spiegelt die bevorzugte Option wider und sieht einen Übergangszeitraum von fünf Jahren für diese Maßnahmen vor.

Die Begrenzung der Beförderungsdauer wird sich sehr positiv auf das Tierwohl auswirken, sowohl bei Schlachttieren als auch bei Tieren, die aus anderen Gründen transportiert werden. Dies ist nicht nur auf die Begrenzung der Beförderungsdauer zurückzuführen, sondern auch auf die Begrenzung der Häufigkeit des Entladens und Wiederverladens, was mit Stress und Tierschutzproblemen verbunden ist (während heute die Zahl der Entladungen für eine Ruhezeit von 24 Stunden nicht begrenzt ist, werden die neuen Vorschriften dies bei Schlachttieren nicht zulassen und bei Tieren, die zu anderen Zwecken transportiert werden, nur eine solche Ruhezeit mit Entladung erlauben). 2,6 Millionen Säugetiere werden jährlich für eine Dauer von mehr als 9 Stunden zur Schlachtung transportiert, und 1 Million Tiere werden jährlich für mehr als 42 Stunden für andere Arten von Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten transportiert.

In Bezug auf Schlachtiertransporte dürfte die Option keine größeren wirtschaftlichen Auswirkungen haben, da in der EU relativ wenige Beförderungen über 9 Stunden durchgeführt werden (je nach Tierart zwischen 0,3 % und 3,4 % der in den Mitgliedstaaten zur Schlachtung transportierten Tiere).

²⁷ Die maximale Beförderungsdauer von 9 Stunden für Schlachttiere steht im Einklang mit den sozialrechtlichen EU-Vorschriften für Fahrer, die eine Höchstdauer von 9 Stunden vorsehen, wenn es nur einen Fahrer gibt. Auch die Maßnahme für Tiere, die zu anderen Zwecken transportiert werden, ermöglicht eine Angleichung an die sozialrechtlichen EU-Vorschriften für Fahrer, wenn zwei Fahrer anwesend sind. Für zwei Fahrer sehen die sozialrechtlichen EU-Vorschriften für Fahrer eine Fahrtdauer von höchstens 19 Stunden vor. Da die Beförderungsdauer in diesem Vorschlag das Ver- und Entladen der Tiere umfasst (wobei eine Stunde für das Verladen und eine Stunde für das Entladen der Tiere veranschlagt wird), entspricht dies der maximalen Beförderungsdauer von 21 Stunden.

Innerhalb der EU würden sich die vorgeschlagene Beförderungsdauer für Mast- und Nutztiere auf 1,4 % der Rinder und 0,2 % der Schweine auswirken. Die für Zuchttiere vorgeschlagene Beförderungsdauer würde zwischen 9 % und 16 % der zwischen Mitgliedstaaten verbrachten Kühe, Ziegen, Schweine und Schafe betreffen. Auch dies dürfte daher begrenzte wirtschaftliche Auswirkungen für die Unternehmer haben.

In Verbindung mit einer Erhöhung des Raumangebots in Lkws im Einklang mit dem EFSA-Gutachten dürfte dies erhebliche Vorteile für das Tierwohl mit sich bringen, aber auch den Transportunternehmern zusätzliche Kosten verursachen, da die neuen Vorschriften voraussichtlich zu einem Anstieg der Transportstunden und -kosten führen werden.

Auf EU-Ebene variieren die jährlichen aggregierten Nettokosten je nach beförderter Tierart und Tierkategorie und reichen von 35 Mio. EUR für den Transport von Legehennen bis zu 1069 Mio. EUR für den Transport von Mastrindern. Der größte Teil dieser Kosten entsteht durch die Erhöhung des Raumangebots und geht zulasten der Transportunternehmer. Diese aggregierten Daten hängen mit den großen Mengen an Lebensmitteln tierischen Ursprungs, die in der EU erzeugt werden (und damit auch einer großen Anzahl transportierter Tiere), zusammen. Im Durchschnitt entspricht dies einem Anstieg der Erzeugungskosten um 1,4 Cent pro Kilogramm Fleisch, Milch oder Eier. Die Auswirkungen auf die Verbraucherpreise, wie nachstehend unter „Gesamtbewertung“ beschrieben, entsprechen einer Verbesserung der Tierschutzbedingungen beim Transport, die weitgehend dem Wunsch der Unionsbürgerinnen und -bürger entspricht, wie die Ergebnisse der Eurobarometer-Umfrage 2023 zeigen, in der 83 % eine Verbesserung dieser Bedingungen forderten.

Was die sozialen Auswirkungen betrifft, so würde ein Anstieg der Zahl der benötigten Transporte den Bedarf an Fahrern erhöhen. Was die Umweltauswirkungen anbelangt, so führt die Verkürzung der Beförderungsdauer zu einer Verringerung der Emissionen, während die Erhöhung des Raumangebots zu einem Anstieg der Emissionen führt. Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass diese Maßnahmen zusammen einen geringfügigen Anstieg der Emissionen bewirken.

Ausfuhr lebender Tiere

In der Folgenabschätzung wurden folgende Optionen bewertet:

1. ein Verbot der Ausfuhr von Wiederkäuern; oder
2. neue verschärfte Einfuhrvorschriften, einschließlich Vorschriften, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Maßnahmen in Bezug auf die Beförderungsdauer und das Raumangebot bis zum Bestimmungsort angewandt werden, ein Tierschutzbeauftragter an Bord von Schiffen, und die Anforderung, dass Schiffe gemäß den Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr eine weiße oder graue Flagge führen müssen.

In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass die zweite Option vorzuziehen ist. Dieser Vorschlag spiegelt diese bevorzugte Option wider und sieht einen Übergangszeitraum von fünf Jahren für diese Maßnahmen vor.

Eine Ausfuhr unter strengeren Bedingungen (einschließlich Vorschriften über die maximale Beförderungsdauer für Straßentransporte und strengere Anforderungen an die Sicherheit im Seeverkehr für Tiertransportschiffe) würde zu erheblichen Verbesserungen des Tierschutzes führen.

Beim Straßenverkehr kann zwar die Zahl der zurückgelegten Kilometer verringert werden, doch müssen die Unternehmer die Lkws aufrüsten, um das Raumangebot zu erhöhen.

Beim Seeverkehr werden die durchschnittlichen Kosten für die Schulung eines Tierschutzbeauftragten pro Person und Jahr auf 241 EUR geschätzt. Es ist damit zu rechnen, dass die Durchsetzungskosten im Zusammenhang mit der Option der Modernisierung der Standards für Tiertransportschiffe steigen.

Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Emissionen von Lkws und Tiertransportschiffen erheblich variieren werden, da sich die Zahl der transportierten Tiere voraussichtlich nicht wesentlich ändern dürfte.

Transport nicht abgesetzter Kälber

Die in der Folgenabschätzung untersuchte Option umfasst zwei Maßnahmen für nicht abgesetzte Kälber:

1. maximale Beförderungsdauer von 19 Stunden für nicht abgesetzte Kälber (9 Stunden + 1 Stunde Ruhezeit + 9 Stunden), sofern ein effizientes Fütterungssystem vorhanden ist (Übergangszeitraum von 5 Jahren); und
2. ein Mindestalter von 5 Wochen und ein Mindestgewicht von 50 kg für den Transport nicht abgesetzter Kälber (Übergangszeitraum von 2 Jahren).

Die Folgenabschätzung bestätigt diese beiden Maßnahmen in der bevorzugten Option. Der vorliegende Legislativvorschlag weicht von dieser Schlussfolgerung in Bezug auf die Dauer des Übergangszeitraums für das Mindestalter -gewicht von nicht abgesetzten Kälbern ab, die transportiert werden sollen, und sieht auch in diesem Fall einen Übergangszeitraum von fünf Jahren vor. Damit sollen die Auswirkungen auf Milchviehhalter abgemildert werden, die sich darauf einstellen müssen, dass die Kälber länger im Betrieb bleiben.

Eine maximale Beförderungsdauer sowie ein Mindestalter und -gewicht der transportierten Tiere würden das Wohlergehen von nicht abgesetzten Kälbern verbessern, die als gefährdete Tiere gelten, welche den Tiergesundheits- und Tierschutzrisiken beim Transport besonders ausgesetzt sind.

Die technologischen Entwicklungen bei der Einrichtung eines wirksamen Systems für die Kälberfütterung auf den Lkws sind weit fortgeschritten, werden aber noch nicht allgemein eingesetzt. Sie würden den Transport von Kälbern bis zu 19 Stunden (9 Stunden Fahrt, 1 Stunde Ruhe und Fütterung, 9 Stunden Fahrt) ermöglichen. Dies würde die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen einer maximalen Beförderungsdauer von 8 Stunden abmildern, falls kein wirksames Fütterungssystem vorhanden ist, wobei die drei baltischen Staaten jedoch weiterhin beeinträchtigt würden, da sie derzeit der Ausgangspunkt für lange Beförderungen nicht abgesetzter Kälber von mehr als 19 Stunden sind. Es wird ein Übergangszeitraum von fünf Jahren vorgeschlagen, da die von dieser Maßnahme betroffenen Mitgliedstaaten Zeit für die Umstrukturierung ihres Sektors benötigen. Während das Fütterungsintervall in allen Fällen 9 Stunden betragen würde, wird bei Kälbertransporten mit Ro-Ro-Schiffen (z. B. von Irland zum Festland) der auf dem Ro-Ro-Schiff verbrachte Beförderungsabschnitt nicht auf die oben genannte maximale Beförderungsdauer angerechnet.

Die Kosten für den Einbau eines Fütterungssystems in einen vorhandenen Lkw werden auf 25 000 bis 30 000 EUR geschätzt, während ein neuer Lkw, der mit einem solchen Fütterungssystem ausgestattet ist, schätzungsweise 500 000 EUR kostet. Aufgrund des höheren Alters der Kälber müssen die derzeit dreistöckigen Lkws in zweistöckige Lkws umgebaut werden, was für die Transportunternehmer mit begrenzten Kosten verbunden ist.

Die neuen Anforderungen dürften die Kosten für Milchviehhalter erhöhen, da die Tiere länger im Betrieb bleiben. Der Verkaufspreis der Kälber wäre jedoch höher, da sie kräftiger sind. Ein verbesserter Gesundheitszustand und eine geringere Mortalität der Kälber bei der Ankunft aufgrund der höheren Widerstandsfähigkeit sind auch für Mastbetriebe von Vorteil. Daher dürften die Auswirkungen für die meisten Landwirte insgesamt positiv sein.

Die Option würde sich positiv auf die Umwelt auswirken, da eine kürzere maximale Beförderungsdauer die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verringern würde.

Transport bei heißen Temperaturen

Die in der Folgenabschätzung untersuchte Option besteht in der Zulassung des Transports für lange Beförderungen je nach Wettervorhersage. Bei einer Wettervorhersage zwischen 25 °C und 30 °C wären nur kurze Beförderungen (höchstens 9 Stunden) am Tag zulässig, wobei die Tiere Zugang zu Wasser haben. Bei Wettervorhersagen über 30 °C wären nur Tiertransporte bei Nacht (d. h. zwischen 21.00 und 10.00 Uhr) zulässig. Es wird ein Übergangszeitraum von fünf Jahren vorgesehen. In der Folgenabschätzung wird dies als die bevorzugte Option bestätigt, was sich auch in diesem Vorschlag widerspiegelt.

Die Option würde das Tierwohl verbessern, da sie so Hitzestress vermeiden könnten.

Viele Mitgliedstaaten lassen derzeit aufgrund von Empfehlungen der Kommission lange Beförderungen nicht zu, wenn Temperaturen über 30 °C vorhergesagt werden. Daher dürften die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Maßnahme in erster Linie mit der logistischen Herausforderung des Transports von Tieren bei Nacht zusammenhängen, wenn für den Tag Temperaturen von über 30 °C vorhergesagt werden, wobei jedoch eine einheitliche Regelung für solche Fälle in der EU geschaffen wird. Die Kosten für die Transportunternehmer werden aufgrund höherer Löhne für Nachtfahrten, aber auch höherer Verwaltungskosten für Überprüfungen und Kontrollen während der Nacht steigen. Auch für Landwirte und Schlachthöfe ist mit begrenzten Auswirkungen zu rechnen.

Es werden keine Umweltauswirkungen erwartet. Was die sozialen Auswirkungen betrifft, so müssen Arbeitnehmer in den Sektoren, insbesondere Fahrer, Schlachthofpersonal und amtliche Tierärzte, möglicherweise mehr Nachtschichten leisten, was sich zusätzlich auf den Arbeitskräftebedarf auswirken kann.

Neue Technologien

In der Folgenabschätzung wurden zwei Optionen bewertet. Die erste Option besteht aus den folgenden zwei Maßnahmen:

1. Echtzeitortung von Lkws; und
2. Eine zentrale Datenbank und eine digitale Anwendung.

Die zweite Option bestand in nachträglichen Kontrollen auf der Grundlage von Fahrtenschreibern in Verbindung mit der oben genannten zentralen Datenbank und digitalen Anwendung.

In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass die erste Option vorzuziehen ist, was sich auch in diesem Vorschlag widerspiegelt. Sie sieht vor, dass die GPS-Daten der Lkws an ein automatisiertes System (die zentrale EU-Datenbank) übermittelt werden, das seinerseits mit TRACES verbunden ist, damit die zuständige Behörde auf Informationen über den Zeitpunkt zugreifen kann, zu dem der Lkw bestimmte Orte erreicht hat (Versandort, Kontrollstelle, Grenzübertritte zwischen Mitgliedstaaten, Bestimmungsort) und anhand dieser Informationen amtliche Kontrollen durchführen kann. Da die Verkürzung der maximalen

Beförderungsdauer eine der wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung des Tierschutzziels ist, ist dies notwendig, um den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Instrumente an die Hand zu geben, damit sie die amtlichen Kontrollen wirksam durchführen können.

Echtzeit-Verfolgungssysteme werden es ermöglichen, amtliche Kontrollen mithilfe der zentralen EU-Datenbank gezielter auszurichten und effizienter durchzuführen, was zu einem besseren Tierschutz führt.

Da mehr als 77 % der derzeitigen Transportfahrzeuge bereits mit einem Ortungssystem ausgestattet sind, wären die Kosten für die Einhaltung der neuen Normen für die Unternehmer gering.

Der Verwaltungsaufwand für die Transportunternehmer dürfte durch die Nutzung eines automatisierten Verfolgungssystems und einer IT-Plattform erheblich zurückgehen.

Die Hauptkosten, wenn auch in begrenztem Umfang, entstünden der Kommission für die Entwicklung von Modulen im bestehenden TRACES-System (siehe Finanzbogen zu Rechtsakten). Den Verwaltungen der Mitgliedstaaten würden begrenzte Kosten im Zusammenhang mit der Schulung des Personals entstehen.

Auch wenn die Digitalisierung, durch die der Papierverbrauch verringert wird, die Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit Papier verringern dürfte, wird mit einem leichten Anstieg der Treibhausgasemissionen aufgrund des höheren Energieverbrauchs gerechnet.

Die sozialen Auswirkungen werden voraussichtlich leicht positiv sein. Während bei den Unternehmern möglicherweise weniger Verwaltungspersonal benötigt wird, könnte die Zahl der Mitarbeiter, die in der öffentlichen Verwaltung für die Verarbeitung der erhobenen Daten benötigt werden, steigen. Für die Unternehmer bedeutet die Vereinfachung durch die Digitalisierung bessere Arbeitsbedingungen.

Besserer Schutz von Katzen und Hunden, die zu gewerblichen Zwecken transportiert werden

In der Folgenabschätzung wurden folgende Optionen bewertet:

1. aktualisierte und spezifischere Anforderungen für den Transport von Katzen und Hunden zu wirtschaftlichen Zwecken, einschließlich Temperaturbedingungen und eines Mindestalters von 15 Wochen für den Transport; oder
2. aktualisierte und spezifischere Anforderungen für Katzen und Hunde, jedoch mit einem Mindestalter von 12 Wochen für den Transport.

In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass die zweite Option vorzuziehen ist, was sich in diesem Legislativvorschlag mit einem Übergangszeitraum von drei Jahren widerspiegelt.

Die Maßnahme würde das Wohlergehen von Katzen und Hunden verbessern, die im Rahmen einer wirtschaftlichen Tätigkeit transportiert werden, für die es derzeit kaum spezifische Bestimmungen gibt. So wird beispielsweise ein Mindestalter für den Transport eine bessere Immunität gegen Infektionskrankheiten ermöglichen.

Was die wirtschaftlichen Auswirkungen betrifft, so können zusätzliche tierärztliche Kontrollen bei Katzen und Hunden zwischen 10 und 40 EUR pro Tier kosten. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Anforderungen an Fütterung und Tränken dürften begrenzt sein, da bereits relativ ähnliche Vorschriften gelten. Es sind auch zusätzliche Kosten für die Transportunternehmer zu erwarten, da sie ihre derzeitigen Fahrzeuge verbessern oder

ersetzen müssen, um die neuen Standards zu erfüllen. Ein handelsüblicher neuer Hundeanhänger ohne Klimatisierung, aber mit ordnungsgemäßer Bauweise wird auf 1000 bis 3000 EUR für zwei bis vier Hunde geschätzt.

Mit nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt wird nicht gerechnet. Was die sozialen Auswirkungen, auch auf die menschliche Gesundheit, betrifft, könnten die zusätzlichen Impfanforderungen und das höhere Alter beim Transport, die im Rahmen dieser Maßnahme vorgeschlagen werden, dazu führen, dass nach der Ankunft weniger kranke Tiere zu verzeichnen sind, was sich auch positiv auf die menschliche Gesundheit auswirken würde.

Gesamtbewertung

Im Folgenabschätzungsbericht werden auch die erwarteten kumulativen Auswirkungen der beiden Optionspakete sowie ihre Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit, die Ernährungssicherheit, die Erschwinglichkeit von Lebensmitteln und die Verteilungseffekte dargelegt. Daraus geht hervor, dass die kumulativen Auswirkungen auf die Erzeugungskosten des bevorzugten Pakets (Paket 2) bei Maßnahmen in Bezug auf Beförderungsdauer, Raumangebot, Transport nicht abgesetzter Kälber, heiße Temperaturen und neue Technologien auf EU-Ebene im Durchschnitt zu einem Anstieg der Erzeugungskosten um 1,4 Cent pro Kilogramm Fleisch, Milch oder Eier pro Jahr führen. Dieser Kostenanstieg wird voraussichtlich während des fünfjährigen Übergangszeitraums stattfinden. Die durchgeführte Modellierung ergab, dass die Auswirkungen dieses begrenzten Anstiegs der Erzeugungskosten auf die Erzeugungsmengen, den Umfang der Einfuhren und Ausfuhren sowie die Verbraucherpreise begrenzt sind. Folglich dürften die Maßnahmen nur sehr begrenzte Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Nutztiersektors in der EU haben. Ebenso wurden keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verfügbarkeiten im Bereich Ernährungssicherheit festgestellt (mit einem nur geringfügigen Rückgang des Geflügelkonsums). In Bezug auf die Erschwinglichkeit von Lebensmitteln zeigt die Modellierung je nach Ware Auswirkungen auf die Verbraucherpreise zwischen 0,06 % und 4,37 %. Dies entspricht zusätzlichen Ausgaben in Höhe von 2,81 EUR bis 14,09 EUR pro Person und Jahr, abhängig von Ernährung und Einkommen.

Die Folgenabschätzung zeigt, dass dieser Vorschlag zu den Zielen der nachhaltigen Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDG) beitragen wird: er wird zu SDG 3 „Gesundheit und Wohlergehen“ beitragen, da die Verbesserung des Tierschutzes beim Transport zur Bekämpfung von Antibiotikaresistenzen sowohl bei Menschen als auch bei Tieren beitragen wird; außerdem wird er zu SDG 12 „Nachhaltiger Konsum und Produktion“ beitragen, da die Erzeugung von Lebensmitteln mit höheren Tierschutzstandards einem verantwortungsbewussteren Erzeugungssystem gleichkommt.

Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle zur Folgenabschätzung:

Die Folgenabschätzung wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle am 30. Oktober 2023 zur Genehmigung vorgelegt, der am 17. November 2023 eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten dazu abgab. In der Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle wurde gefordert, die Kosten-Nutzen-Analyse klarer darzulegen, die Analyse der Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Verteilungseffekte in der Lieferkette zu ergänzen und den Vergleich der Optionen zu verdeutlichen. Die Folgenabschätzung wurde überarbeitet, um diesen Empfehlungen des Ausschusses für Regulierungskontrolle Rechnung zu tragen. Insbesondere wurde die Analyse der Lieferkette aktualisiert, um sie umfassender zu gestalten und die Auswirkungen auf die Erzeuger besser wiederzugeben, und das Verhältnis zwischen der Analyse der Lieferketten und der Analyse der Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit wurde klarer dargestellt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Einheitlichere Anforderungen – wie gemeinsame Vorschriften über die maximale Beförderungsdauer – werden sowohl für die Unternehmer als auch für die zuständigen Behörden eine Vereinfachung gegenüber den derzeitigen Vorschriften bedeuten, die je nach Tierart und Tierkategorie unterschiedlich sind. Darüber hinaus werden die Rechtsvorschriften durch klarere Begriffsbestimmungen und eine geringere Verwendung offener Normen effizienter und leichter einzuhalten sein, da die Unternehmer nicht mehr selbst beurteilen müssen, welche Schwellenwerte für die Anwendung der verschiedenen Bestimmungen gelten.

Ein verstärkter Einsatz digitaler Instrumente wird die Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden vereinfachen. Die Verfolgung von Fahrzeugen in Echtzeit würde es ermöglichen, alle amtlichen Kontrollen von Tiertransporten besser zu planen, gezielt durchzuführen und zu rationalisieren.

Für KMU sind keine Ausnahmeregelungen vorgesehen, da sie fast die Gesamtzahl der betroffenen Unternehmer stellen und daher ihre Besonderheiten bereits bei der Auswahl der Maßnahmen und der Festlegung der Übergangszeiträume berücksichtigt werden.

- **Grundrechte**

Die Bestimmungen über die Echtzeitortung von Fahrzeugen wurden so konzipiert, dass der Schutz personenbezogener Daten im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung gewährleistet ist.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Dieser Vorschlag hat die folgenden Auswirkungen auf den EU-Haushalt im Zeitraum 2022-2027 des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) der EU. Die Einzelheiten sind im Finanzbogen, der sich im Anhang dieses Vorschlags befindet, aufgeführt.

Personal für die Durchführung des Vorschlags, Studien, Audits, tertiäre Rechtsvorschriften und internationale Tätigkeiten: 6,5 Vollzeitäquivalente (VZÄ) pro Jahr ab 2026.

Unter der Rubrik 1 „Beitrag zu hohen Standards in den Bereichen Gesundheit und Wohlergehen der Menschen, Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutz“: 2,4 Mio. EUR für den Zeitraum 2024-2027.

Darunter fällt Folgendes:

Einmalige Kosten: Studie über die Modalitäten für den Einsatz neuer Technologien und der Digitalisierung, um die Umsetzung und Durchsetzung der Vorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport zu erleichtern: 250 000 EUR.

Einmalige Kosten: Entwicklung des Moduls in TRACES: 1 400 000 EUR.

Laufende Kosten: Instandhaltung von TRACES: 450 000 EUR jährlich.

Einmalige Kosten: Entwicklung der digitalen App: 300 000 EUR

5. WEITERE ANGABEN

• **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission führt regelmäßig Audits in den Mitgliedstaaten durch, um zu überwachen, inwieweit sie das EU-Recht einhalten.²⁸ Der Vorschlag enthält einen Artikel über das Netz von Verbindungsstellen in den Mitgliedstaaten für den Schutz von Tieren beim Transport. Dieses Netz wird eine wichtige Rolle bei der Förderung einer einheitlichen Umsetzung der neuen Verordnung in der gesamten Union spielen.

Die Kommission hat EU-Referenzzentren für den Tierschutz benannt, die technische Unterstützung bei der Umsetzung der EU-Tierschutzvorschriften, auch im Bereich des Transports, leisten. Darüber hinaus unterstützt die Kommission im Rahmen des Programms „Bessere Schulung für sicherere Lebensmittel“ Fortbildungsmaßnahmen²⁹, die den Schutz von Tieren beim Transport abdecken. Die Durchführung der neuen Vorschriften wird auch im Rahmen der EU-Plattform für den Tierschutz erörtert werden.

All diese Tätigkeiten werden zur Umsetzung dieser Überarbeitung beitragen. Darüber hinaus wird der Stand der Umsetzung durch neue Anforderungen an die Überwachung und Berichterstattung über Indikatoren sichtbar sein, wobei neben den Berichten der zuständigen Behörden in erster Linie Echtzeitdaten von TRACES herangezogen werden. Ein solcher Überwachungsbericht über den Stand des Tierschutzes in der Union in Bezug auf den Transport wird fünf Jahre nach Inkrafttreten der neuen Verordnung und danach mindestens alle fünf Jahre vorgelegt.

Um nach den fünfjährigen Übergangszeiträumen belastbare Nachweise sammeln zu können, sollte zehn Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung ein Evaluierungsbericht vorgelegt werden.

• **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Kapitel I: Gegenstand, Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen und allgemeine Bestimmungen

Dieses Kapitel erläutert den Geltungsbereich des Vorschlags, sieht Begriffsbestimmungen vor und enthält allgemeine Anforderungen, die für alle Beförderungen gelten.

Kapitel II: Zulassungen von Organisatoren und Transportunternehmern

In diesem Kapitel werden die Regeln und Bedingungen für die Zulassung von Organisatoren zur Organisation von Tiertransporten und für die Zulassung von Transportunternehmern zum Transport von Tieren festgelegt.

Kapitel III: Transportmittel

Dieses Kapitel enthält die Bedingungen für die Zulassung von Straßenfahrzeugen für Tiertransporte, die bereits in den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehen sind. Der Transport auf dem Luftweg muss von Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, die Mitglied der IATA sind.

Kapitel IV: Pflichten vor dem Versand

²⁸ Die Audits können unter folgender Adresse eingesehen werden: <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>.

²⁹ https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/official-controls-and-enforcement/legislation-official-controls/better-training-safer-food_en

Durch dieses Kapitel werden Fahrtenbücher sowohl für lange als auch für kurze Beförderungen vorgeschrieben. Die Tierhalter sind für die Transportfähigkeit der verladenen Tiere verantwortlich.

Kapitel V: Pflichten während des Transports und am Bestimmungsort

In diesem Kapitel geht es um die Pflichten der Transportunternehmer während der Beförderung. Sammelstellen sind ebenfalls abgedeckt.

Dieses Kapitel enthält die Verpflichtung zur Echtzeitverfolgung von Straßenfahrzeugen.

Transportunternehmer werden außerdem verpflichtet, auf der Grundlage bestimmter Indikatoren Informationen zu sammeln, diese zu analysieren und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um das Wohlergehen der transportierten Tiere zu verbessern.

Kapitel VI: Bedingungen für den Transport von Landtieren

In diesem Kapitel wird die maximale Beförderungsdauer sowohl für Schlachttiere als auch für Tiere, die zu anderen Zwecken transportiert werden, festgelegt. Für den Transport nicht abgesetzter Tiere wird zudem eine besondere maximale Beförderungsdauer festgelegt.

Beförderungen bei extremen Temperaturen werden zeitlich begrenzt, wobei zusätzliche Bedingungen zu erfüllen sind.

Kapitel VII: Transport nach und von Drittländern

Dieses Kapitel enthält neue Vorschriften für den Transport von Tieren in Drittländer, wie z. B. die Zertifizierung für Organisatoren und Bescheinigungen, die von den zuständigen Behörden von Drittländern vor der Beförderung mit einem Tiertransportschiff unterzeichnet werden.

Kontrollstellen in Drittländern müssen Standards einhalten, die denen der Union gleichwertig sind.

Kapitel VIII: Pflichten der zuständigen Behörden

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über die Schulung und Befähigungsnachweise der Unternehmer sowie die Verpflichtung zur Benennung von Ausgangsorten. Das Kapitel enthält auch Vorschriften für nationale Verbindungsstellen für den Transport von Tieren sowie für die Analyse von Daten, die auf der Grundlage der in Kapitel V genannten Indikatoren erhoben wurden.

Kapitel IX: Sanktionen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung, insbesondere bei schweren Verstößen.

Kapitel X: Verfahrensbestimmungen

Kapitel XI: Sonstige Bestimmungen

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen über strengere nationale Maßnahmen, die Einrichtung einer digitalen App zur Erleichterung der Um- und Durchsetzung der Verordnung sowie eine Ausnahmeregelung in Bezug auf bestehende nationale Bestimmungen für Gebiete in äußerster Randlage.

Kapitel XII: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Mit diesem Kapitel wird die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates über Kontrollstellen dahin gehend geändert, dass diese Stellen für die betreffenden Tierarten und Tierkategorien angemessen ausgestattet sein müssen und den Organisatoren ein Buchungssystem zur Verfügung stellen müssen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 114 Absatz 1,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁰,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³¹,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates³² wurden gemeinsame Mindestvorschriften für den Schutz von Tieren beim Transport festgelegt. Seit ihrem Erlass haben sich Wissenschaft und Technologie weiterentwickelt. Die Anforderungen an das Raumangebot und die Bedürfnisse von Tieren während des Transports, insbesondere von nicht abgesetzten Tieren und Wassertieren, werden besser verstanden. Die Verfügbarkeit digitaler Lösungen für die mit dem Transport von Tieren verbundenen Verwaltungsschritte hat sich deutlich verbessert. Angesichts des zunehmenden Bewusstseins und der Besorgnis der Bürgerinnen und Bürger über das Tierwohl und der Tendenz zu nachhaltigeren Erzeugungsmethoden überarbeiten oder erlassen viele Mitgliedstaaten nationale Vorschriften, die über die Mindestanforderungen der Union hinausgehen. Darüber hinaus ergab die Eignungsprüfung der EU-Tierschutzvorschriften³³ in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 Schwierigkeiten bei der Auslegung, Anwendung und Durchsetzung bestimmter Vorschriften, was zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen für die

³⁰ ABl. C ... vom ..., S.

³¹ ABl. C ... vom ..., S.

³² 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 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1).

³³ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation“, SWD(2022) 328 final vom 4.10.2022.

verschiedenen Akteure beiträgt. Es ist daher notwendig, die Vorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport zu überarbeiten, um sie an den neuesten Stand von Wissenschaft und Technik anzupassen und ihre Anwendung und Durchsetzung zu erleichtern.

- (2) Das Wohlergehen von Tieren ist ein Wert der Union, der in Artikel 13 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verankert ist. Darüber hinaus haben die Union und mehrere Mitgliedstaaten das überarbeitete Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport³⁴ unterzeichnet.
- (3) Der Transport lebender Tiere ist ein wichtiger Teil der Lebensmittelkette. Der Schutz von Tieren beim Transport ist ein Anliegen der Öffentlichkeit, das die Einstellung der Verbraucher gegenüber landwirtschaftlichen Erzeugnissen beeinflusst. Ziel dieser Verordnung ist es, die Verfahren zu vereinfachen, den Verwaltungsaufwand zu verringern und die Durchsetzung harmonisierter Vorschriften zu erleichtern und gleichzeitig ein hohes Schutzniveau für Tiere während des Transports zu gewährleisten. Die Gewährleistung des Schutzes von Tieren beim Transport wirkt sich positiv auf die Gesundheit und das Wohlergehen der Tiere aus und trägt zu einer besseren Qualität der tierischen Erzeugnisse bei.
- (4) Mit dieser Verordnung soll das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts sichergestellt werden, auch für Tiere, die nicht für die Lebensmittelerzeugung verwendet werden, wie Katzen und Hunde, Pelztiere, bestimmte Arten wildlebender Tiere und für wissenschaftliche Zwecke verwendete Tiere.
- (5) 2022 nahm das Europäische Parlament auf der Grundlage des Berichts des Untersuchungsausschusses zum Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union (ANIT-Ausschuss) Empfehlungen zum Schutz von Tieren beim Transport an. In den Empfehlungen werden die Kommission und der Rat aufgefordert, eine sorgfältige Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport vorzunehmen, die sich auf gründliche wissenschaftliche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Transports auf Tiere jeder Art und jeden Alters sowie auf eine eingehende sozioökonomische, ökologische und gesundheitliche Folgenabschätzung stützt, wobei der Vielfalt der geografischen Gegebenheiten und Besonderheiten sowie den Agrarmodellen in der gesamten Union Rechnung zu tragen ist. In dem Bericht des ANIT-Ausschusses wurde auch auf Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung in der gesamten Union hingewiesen und es wurden Maßnahmen empfohlen, wie die Begrenzung der Beförderungsdauer, das Verbot von Transporten bei extremen Temperaturen und die Gewährleistung, dass beim Transport von Tieren in Drittländer die Grundsätze des Tierschutzes während der gesamten Beförderung bis zum Erreichen ihrer Bestimmungsorte in den Drittländern eingehalten werden. Darüber hinaus wies das Europäische Parlament auf die Notwendigkeit hin, den Transport lebender Tiere durch ein effizienteres ethisches System zu ersetzen, in dessen Rahmen nach Möglichkeit der Transport von Sperma oder Embryonen anstelle von Zuchttieren und von Schlachtkörpern und Fleisch anstelle von lebenden Tieren zur Schlachtung gefördert wird.

³⁴ Europäisches Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport, Europarat, Chişinău, 6.XI.2003, Sammlung Europäischer Verträge Nr. 193.

- (6) Im September 2022 veröffentlichte die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) fünf wissenschaftliche Gutachten zu verschiedenen Folgen und Gefahren für das Wohlergehen von kleinen Wiederkäuern³⁵ (Schafe und Ziegen), Einhufern³⁶ (Pferde und Esel), Rindern³⁷ (auch Kälber), Schweinen³⁸ und in Transportbehältern beförderten Tieren³⁹, darunter Hausgeflügel (Hühner, Legehennen, Truthühner usw.) und Kaninchen (im Folgenden „EFSA-Gutachten“). Die EFSA-Gutachten kommen im Großen und Ganzen zu dem Schluss, dass das Angebot von mehr Platz, die Absenkung der maximalen Temperaturen und der Versuch, die Transportzeiten so kurz wie möglich zu halten, allesamt für die Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport erforderlich sind. Daher sollte die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 durch eine neue Verordnung ersetzt werden, die dem neuesten wissenschaftlichen und technischen Kenntnisstand in diesem Bereich und den Verbraucheranforderungen entspricht, wobei gleichzeitig Hindernisse für das Funktionieren des Binnenmarktes und den Handel mit lebenden Tieren vermieden und die Durchsetzbarkeit der neuen Vorschriften gewährleistet werden sollten.
- (7) Zur Gewährleistung einer unionsweit einheitlichen und wirksamen Anwendung dieser Verordnung entsprechend ihrem Grundsatz, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten, empfiehlt es sich, detaillierte Vorschriften im Hinblick auf die besonderen Erfordernisse der verschiedenen Tierarten festzulegen, die sich im Zusammenhang mit den verschiedenen Transportarten ergeben. Diese detaillierten Vorschriften sind gemäß dem vorstehenden Grundsatz auszulegen und anzuwenden und müssen rechtzeitig aktualisiert werden, insbesondere im Lichte neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der neuen EFSA-Gutachten.
- (8) Die Technologie für Navigationssysteme und elektronische Datenbanken hat sich seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 erheblich weiterentwickelt. Dadurch können die Verfahren vereinfacht und die Kontrollen und Überprüfungen zum Schutz von Tieren beim Transport verstärkt werden, was zu einer besseren Durchsetzung der Unionsvorschriften führt. Es ist daher wichtig, neue Technologien zu nutzen und die Möglichkeiten von TRACES-NT (Trade Control and Expert System), der digitalen Zertifizierungs- und Verwaltungsplattform für alle gesundheitlichen und pflanzengesundheitlichen Anforderungen, die in das integrierte Managementsystem für amtliche Kontrollen (IMSOC)⁴⁰ eingebettet ist, zu erweitern.

³⁵ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport. EFSA Journal 2022; 20(9):7404, 101 S.

³⁶ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) Scientific Opinion on the welfare of equidae during transport. EFSA Journal 2022; 20(9):7444, 113 S.

³⁷ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport. EFSA Journal 2022; 20(9):7404, 101 S.

³⁸ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) Scientific Opinion on the welfare of pigs during transport. EFSA Journal 2022; 20(9):7445, 108 S.

³⁹ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers. EFSA Journal 2022; 20(9):7441, 188 S.

⁴⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2019/1715 der Kommission vom 30. September 2019 mit Vorschriften zur Funktionsweise des Informationsmanagementsystems für amtliche Kontrollen und seiner Systemkomponenten („IMSOC-Verordnung“), C/2019/7005 (ABl. L 261 vom 14.10.2019, S. 37).

- (9) Diese Verordnung enthält Vorschriften, damit digitale Zulassungen, Zulassungsnachweise, Befähigungsnachweise, Fahrtenbücher, die Echtzeitverfolgung von Straßenfahrzeugen und Temperaturvorhersagen in die TRACES-Datenbank aufgenommen werden können. TRACES sollte auch Verzeichnisse der Kontrollstellen in Drittländern und der EU-Ausgangsorte enthalten. Außerdem ermöglicht sie eine realistischere Beförderungsplanung, eine effiziente Rückverfolgbarkeit, eine bessere Überwachung der Vorgänge und Tierschutzindikatoren, rechtzeitige Notfallmaßnahmen und eine vollständige Datenanalyse mit dem übergeordneten Ziel, eine wirksamere Anwendung und bessere Durchsetzung der Unionsvorschriften zum Schutz von Tieren beim Transport zu gewährleisten und den Verwaltungsaufwand erheblich zu verringern.
- (10) Die Verpflichtung der Unternehmer aus der Union, Tiere während des Transports zu schützen, endet nicht an den Außengrenzen der Union. Die Organisatoren von Tiertransporten aus der Union zu einem Bestimmungsort in einem Drittland müssen die Einhaltung der Unionsvorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport auch während des Teils der Beförderung außerhalb der Union und bis zur Ankunft der Tiere am endgültigen Bestimmungsort im Drittland sicherstellen. Dies steht im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-424/13.⁴¹ Diese Verordnung sollte daher für den Transport von Tieren gelten, bei dem der Versandort im Gebiet der Union liegt, unabhängig davon, ob sich der Bestimmungsort im Gebiet der Union oder in einem Drittland befindet.
- (11) Der Transport lebender Tiere aus Drittländern in das Gebiet der Union betrifft hauptsächlich bestimmte Tierarten und erfolgt in der Regel auf direktem Wege. Werden lebende Tiere in die Union eingeführt, sollten Unternehmer, die solche Tiere aus einem Drittland zu einem Bestimmungsort in der Union transportieren, sicherstellen, dass die Tiere zumindest in gleicher Weise geschützt werden wie Tiere, die innerhalb des Gebiets der Union transportiert werden, und zwar ab dem Zeitpunkt, zu dem die Tiere in dem Drittland auf das Transportmittel verladen werden, bis zum Bestimmungsort in der Union. Dies ist angesichts der Besorgnis der Unionsbürgerinnen und -bürger in Bezug auf das Tierwohl beim Transport erforderlich, die sich auf alle Tiere erstreckt, die in die, aus der oder innerhalb der Union transportiert werden. Diese Verordnung sollte daher für den Transport von Tieren gelten, bei dem der Versandort im Hoheitsgebiet eines Drittlandes und der Bestimmungsort im Gebiet der Union liegt. Um die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften für einen solchen Transport am Versandort zu gewährleisten, muss die zuständige Behörde des Drittlandes die Planung der betreffenden Beförderung überprüfen und in der amtlichen Gesundheitsbescheinigung für die Einfuhr der Tiere in die Union sowie durch ihre Genehmigung des Fahrtenbuchs bestätigen, dass die Planung der Beförderung im Einklang mit dieser Verordnung oder gleichwertigen Vorschriften erfolgt ist. Der Transportunternehmer der Tiere sollte dafür verantwortlich sein, dass diese Planung bis zum Bestimmungsort eingehalten wird, und der Verpflichtung zum Ausfüllen des Fahrtenbuchs nachkommen.
- (12) Für die Durchfuhr von Tieren aus einem Drittland in ein anderes oder dasselbe Drittland über das Gebiet der Union sollten die Unionsvorschriften für den Teil der

⁴¹ Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 2015, Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, Rn. 56.

Beförderung gelten, der im Gebiet der Union stattfindet. Auch wenn weder der Herkunftsort noch der Bestimmungsort dieses Transports in der Union liegt, sollte diese Verordnung im Interesse der Tiere und angesichts der Sorgen der Bürgerinnen und Bürger für den Teil der Beförderung gelten, der im Gebiet der Union erfolgt. Die Transportunternehmer sollten sicherstellen, dass die Tiere unter Bedingungen befördert werden, die dieser Verordnung entsprechen, insbesondere in Bezug auf Raumangebot, Fütterung und Tränken, da diese für das Wohlergehen der im Gebiet der Union transportierten Tiere von wesentlicher Bedeutung sind. Die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderungsdauer sollte jedoch in solchen Fällen nicht vorgeschrieben werden, da dies zu noch längeren Beförderungen der betreffenden Tiere führen könnte, weil die Unternehmer aus Drittländern gezwungen wären, das Gebiet der Union über längere Strecken zu umgehen, was sich möglicherweise nachteilig auf das Tierwohl auswirken würde.

- (13) Der Gesundheitskodex für Landtiere⁴² der Weltorganisation für Tiergesundheit (WOAH) enthält Leitlinien, in denen unter anderem Mindeststandards auf globaler Ebene für das Tierverhalten, die Zuständigkeiten und Befähigungsniveaus der verschiedenen am Tiertransport beteiligten Akteure, die vorzulegenden Dokumente, die Beförderungsplanung, das Verladen und Maßnahmen im Falle einer Abweisung der Tiere festgelegt werden. Die vorliegende Verordnung trägt diesen Leitlinien Rechnung.
- (14) Die Erfahrungen mit der Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 sowie die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union, beispielsweise in der Rechtssache C-301/14⁴³, zeigen, dass die wirtschaftliche Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Transport von Tieren in einem weiten Sinne zu verstehen ist. Tiertransporte in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit sollten nicht als auf Fälle beschränkt angesehen werden, in denen ein unmittelbarer Austausch von Geld, Waren oder Dienstleistungen stattfindet oder der Transport mit Gewinnerzielungsabsicht erfolgt. Wenn ein Transport Teil eines Angebots von Waren oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt ist, sollte er als Transport in Verbindung mit der wirtschaftlichen Tätigkeit gelten.
- (15) Die wichtigsten Tierarten, die zu wirtschaftlichen Zwecken innerhalb der Union und aus der Union in Drittländer transportiert werden, sind Wirbeltiere, einschließlich kleiner Wiederkäuer, Equiden, Rinder, Schweine, Hausvögel, Kaninchen und Wassertiere, d. h. Fische, Kopffüßer und Zehnfüßer. Um die Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten, sollte der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf diese Arten beschränkt werden.
- (16) Zierfische werden in der Regel in kleinen Kästen von Expresskurierdiensten in speziell auf ihre Bedürfnisse abgestimmten Wasserbeuteln befördert, und die Dauer der Beförderung beträgt in der Regel weniger als 24 Stunden. Daher stellt der Transport von Zierfischen nur selten ein erhebliches Risiko für das Tierwohl dar und sollte vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

⁴² WOAH Terrestrial Animal Health Code, 2023, [Terrestrial Code Online Access - WOAH - World Organisation for Animal Health](#).

⁴³ Urteil vom 3. Dezember 2015.

- (17) Richtlinie 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁴ regelt den Schutz der für wissenschaftliche Zwecke verwendeten Tiere. Aufgrund der strengen Anforderungen an die Qualität der für Forschungs- und Versuchszwecke benötigten Tiere wirken sich etwaige Beeinträchtigungen des Gesundheits- oder Tierschutzstatus der Tiere bei ihrer Ankunft am Bestimmungsort unmittelbar auf die Möglichkeit aus, sie für diese Zwecke zu verwenden. Darüber hinaus können wissenschaftliche Verfahren die Verwendung von Tieren erfordern, die gemäß der vorliegenden Verordnung möglicherweise als transportunfähig angesehen werden können, wie z. B. einige genetisch veränderte Tiere und Tiere, die für die Zwecke der Projekte in Einklang mit der Richtlinie 2010/63/EU chirurgischen Eingriffen unterzogen wurden. Der Transport lebender Tiere für wissenschaftliche Zwecke erfolgt durch spezialisierte Unternehmer mit eigens dafür ausgelegten Fahrzeugen, die so ausgestattet sind, dass die Gesundheit und das Wohlergehen der Tiere während der gesamten geplanten Beförderung gewährleistet sind. Auch wenn diese Tiere zu einem anderen Zweck transportiert werden, sollte ihr Wohlergehen dennoch gewährleistet werden. Es wäre jedoch weder kohärent noch akzeptabel, sie vollständig in den Geltungsbereich dieser Verordnung aufzunehmen. Aus diesen Gründen sollten artspezifische Vorschriften in Bezug auf Transportfähigkeit, Tränk- und Fütterungsintervalle sowie bestimmte Bestimmungen über Beförderungsdauer, Temperaturen und Ruhezeiten nicht für den Transport von Tieren gelten, die für wissenschaftliche Zwecke im Rahmen eines gemäß der Richtlinie 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates genehmigten Projekts verwendet werden oder verwendet werden sollen.
- (18) Die Erfahrung mit der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 zeigt, dass Unternehmer die Beförderungen häufig über die in den einschlägigen Bestimmungen festgelegten Grenzen hinaus verlängern, indem sie Tiere von einem Betrieb zu mehreren Sammelstellen nacheinander transportieren. In diesen Sammelstellen werden die Tiere mit Tieren aus anderen Betrieben zusammengeführt und nur die letzte Sammelstelle wird als Versandort erfasst. Daher sollte ein obligatorischer Aufenthalt der Tiere sowohl am Versand- als auch am Bestimmungsort vorgeschrieben werden, und Sammelstellen sollten nur dann als Versandorte zugelassen werden, wenn sie vor Ort gelegen sind, um die Praxis des „Sammelstellen-Hoppings“ zu verhindern.
- (19) Nur Organisatoren des Transports von Tieren, die über die Mittel verfügen, um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, sollte es erlaubt sein, Tiere für lange Beförderungen zu transportieren. Daher ist es angezeigt, ein Zulassungssystem für Organisatoren einzurichten. Die Organisatoren sollten dafür verantwortlich sein, die Einhaltung der Unionsvorschriften vom Versandort bis zum Bestimmungsort sicherzustellen. Sie können den Transport von Tieren an einen Transportunternehmer untervergeben und sollten dafür verantwortlich bleiben, sicherzustellen, dass dieser Transportunternehmer und alle anderen an diesem Transport beteiligten Personen die Unionsvorschriften einhalten. Der Organisator sollte den zuständigen Behörden nachweisen, dass er in der Lage ist, die Einhaltung der Unionsvorschriften für den Transport bis zur Ankunft der Tiere am Bestimmungsort zu gewährleisten.

⁴⁴ Richtlinie 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zum Schutz der für wissenschaftliche Zwecke verwendeten Tiere (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 33).

- (20) Transportunternehmer und ihr Personal spielen eine zentrale Rolle beim Transport von Tieren und haben erheblichen Einfluss auf das Wohlergehen der transportierten Tiere. Das Tierwohl beim Transport wird maßgeblich durch die alltägliche Vorgehensweise der Transportunternehmer beeinflusst. Sie sollten über die nötige Kompetenz, um die Einhaltung dieser Verordnung sowie die Einhaltung der Vorschriften durch ihr Personal sicherzustellen, sowie über die erforderliche Zulassung der verwendeten Transportmittel und Notfallpläne verfügen. Daher empfiehlt es sich, ein Zulassungssystem für Transportunternehmer einzuführen. Sie sollten zur Rechenschaft gezogen und hinsichtlich ihrer Rechtsstellung und Tätigkeiten transparenter werden. Sie sollten insbesondere Probleme melden und über ihre Tätigkeiten und deren Folgen genau Buch führen.
- (21) Die Transportmittel sollten so ausgelegt sein, dass Verletzungen oder Leiden der Tiere vermieden werden. Daher sollten technische Anforderungen festgelegt werden, die erfüllt sein müssen, damit ein Transportmittel zugelassen werden kann, wobei die Bedürfnisse bestimmter Tierarten und -kategorien an Bord zu berücksichtigen sind.
- (22) Der Transport von Tieren auf dem Luftweg ist deutlich weniger verbreitet als der Transport auf der Straße und auf dem Seeweg. Aufgrund der mit dieser Art des Transports verbundenen Kosten handelt es sich in den meisten Fällen bei den auf dem Luftweg beförderten Tieren um Heimtiere und hochwertige Tiere, die für die Zucht oder Sportaktivitäten bestimmt sind. Der Lufttransport von Tieren erfolgt im Einklang mit den technischen Regeln in den Vorschriften für Lebendtiertransporte der International Air Transport Association (IATA), die vom Live Animals and Perishables Board (LAPB) ausgearbeitet und jährlich aktualisiert werden, um ein Gleichgewicht zwischen den Grundsätzen des Tierschutzes und der Sicherheit an Bord von Luftfahrzeugen herzustellen und den Besonderheiten und Beschränkungen des Luftverkehrs Rechnung zu tragen. Luftfahrtunternehmen, die Mitglied der IATA sind, sind verpflichtet, bei der Durchführung von Beförderungen und bei der Ausrüstung ihrer Luftfahrzeuge die in den Vorschriften festgelegten Standards einzuhalten. Der Transport von Tieren auf dem Luftweg sollte daher nur in Luftfahrzeugen zugelassen werden, die Luftfahrtunternehmen gehören, die Mitglied der IATA sind.
- (23) Wie Audits der Kommission und Überprüfungen der zuständigen Behörden belegen, erfüllt eine beträchtliche Anzahl der derzeit in der Union verkehrenden Tiertransportschiffe nicht die angemessenen Standards für die Sicherheit im Seeverkehr und stellt sowohl für Tiere als auch für die Besatzung ein Risiko dar. Um die Einhaltung der Sicherheitsstandards durch diese Tiertransportschiffe und die ordnungsgemäße Funktion wesentlicher Systeme wie Stromerzeugung, Stabilität, Belüftung, Wasserentsalzung und Entwässerungssysteme zu gewährleisten, sollten von den betreffenden zuständigen Behörden des Mitgliedstaats nur Tiertransportschiffe, die eine gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle⁴⁵ als weiß oder grau eingestufte Flagge führen, für den Transport von Tieren zugelassen werden. Darüber hinaus sollten die zuständigen Behörden das Verladen von Tieren auf diese Schiffe nur dann gestatten, wenn ihr Risikoprofil gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als niedriges Risiko oder Standardrisiko eingestuft wurde.

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>

- (24) Derzeit werden im Informationssystem zur Unterstützung des neuen Überprüfungssystems gemäß der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle⁴⁶ Aufzeichnungen über die Zulassung von Tiertransportschiffen geführt. Das THETIS-System (The Hybrid European Targeting and Inspection System) ist eine Datenbank, die amtliche Kontrollen von Seeschiffen in der Union, einschließlich Tiertransportschiffen, erleichtert. Diese Datenbank enthält ein spezifisches Modul für amtliche Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Anforderungen des Tierschutzes. Informationen über zugelassene Tiertransportschiffe sollten auch in TRACES verfügbar sein, um die digitale Erstellung, Aktualisierung und Vervollständigung von Fahrtenbüchern in TRACES zu ermöglichen. Die zuständigen Behörden sollten für die regelmäßige Aktualisierung dieser Informationen verantwortlich sein.
- (25) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2023/372⁴⁷ sollte nach der Zulassung und vor jeder Erneuerung der Zulassung eines Tiertransportschiffs während der ersten Beförderung von Tiersendungen ein amtlicher Tierarzt an Bord sein. Auf diese Weise kann der Tierarzt während der ersten Beförderung amtliche Kontrollen durchzuführen, um zu überprüfen, ob die mechanischen Systeme und die Managementsysteme des Tiertransportschiffs das Wohlergehen der während der Beförderung an Bord befindlichen Tiere nicht beeinträchtigen.
- (26) Fahrtenbücher sind wichtige Instrumente, die es allen am Tiertransport beteiligten Akteuren und den zuständigen Behörden ermöglichen, sich über den geplanten Transportweg und Zeitplan der Beförderung zu informieren und zu überprüfen, ob der geplante Weg in der Praxis eingehalten wird, wodurch die Durchsetzung erleichtert wird. Bestimmte Elemente des Fahrtenbuchs sollten so gestaltet werden, dass sie eine bessere Durchsetzung der Tierschutznormen gewährleisten, insbesondere durch Verbesserung der Rückverfolgbarkeit und Transparenz der Transporte. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten sollten Fahrtenbücher für lange Beförderungen innerhalb der Union und in Drittländer sowie für kurze Beförderungen in Drittländer genehmigen. Die Verwendung von Fahrtenbüchern sollte vollständig digitalisiert werden, indem die Möglichkeiten von TRACES genutzt und erweitert werden. Die Digitalisierung des Fahrtenbuchs wird die Datenerhebung verbessern und eine bessere Analyse und Risikoermittlung ermöglichen.
- (27) Um sicherzustellen, dass die Beförderungen die geplante Dauer nicht überschreiten, und um eine bessere Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten, sollte für kurze Beförderungen innerhalb der Union ein vereinfachtes Fahrtenbuch eingeführt werden. Diese Fahrtenbücher, die vom Organisator ausgefüllt werden und keine Genehmigung der zuständigen Behörde erfordern, werden den zuständigen Behörden helfen, die Leistung der Unternehmer bei Überprüfungen und Kontrollen zu bewerten. Darüber

⁴⁶ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁴⁷ Durchführungsverordnung (EU) 2023/372 der Kommission vom 17. Februar 2023 zur Festlegung von Vorschriften in Bezug auf die Erfassung, die Speicherung und den Austausch schriftlicher Aufzeichnungen über die amtlichen Kontrollen von Tiertransportschiffen, auf Notfallpläne für Tiertransportschiffe, die Zulassung von Tiertransportschiffen und die Mindestanforderungen an Ausgangsorte (ABl. L 51 vom 20.2.2023, S. 32).

hinaus können sowohl die zuständigen Behörden als auch die Kommission auf diese Weise Informationen über alle Beförderungen erhalten.

- (28) Trächtige Tiere sind beim Transport besonders gefährdet. Da es dem Transportunternehmer nicht immer möglich ist, das Trächtigkeitsstadium solcher Tiere zu bewerten, sollte der Tierhalter dafür verantwortlich sein, dem Transportunternehmer gegebenenfalls Informationen über das Trächtigkeitsstadium oder das Besamungsdatum zur Verfügung zu stellen.
- (29) Der Mangel an spezifischen Bestimmungen im Unionsrecht über den Transport von Katzen und Hunden, insbesondere Welpen und Katzenjunge verschiedener Rassen, sowie die unterschiedliche Auslegung und Durchsetzung der bestehenden Unionsvorschriften durch die Mitgliedstaaten haben dazu geführt, dass diese Tiere häufig unter Umständen transportiert werden, die ihr Wohlergehen gefährden und zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen für Unternehmer führen. Daher ist es notwendig, spezifische Vorschriften für das Mindestalter transportierter Katzen und Hunde und die Fütterungsintervalle während der Beförderung besser festzulegen, vorbeugende tierärztliche Behandlungen zur Vermeidung stressbedingter und artspezifischer Krankheiten vorzuschreiben und somit die spezifischen und harmonisierten Vorschriften für den gewerblichen Transport von Katzen und Hunden auszuweiten. Zu diesem Zweck ist es auch notwendig, Vorschriften zu erlassen, z. B. über Temperatur- und Feuchtigkeitsanforderungen und die Notwendigkeit eines Fahrtenbuchs für lange Fahrten.
- (30) Die WOAHL-Leitlinien für den Schutz von Zuchtfischen beim Transport legen die auf internationaler Ebene einzuhaltenden Mindeststandards fest und enthalten Empfehlungen in Bezug auf Zuständigkeiten, Planung, Fahrzeugbauweise, Ausrüstung, Handhabung, Wasser, Vorbereitung, artspezifische Fragen, Notfallplanung, Dokumentation, Ver- und Entladen. Basierend auf diesen Leitlinien sollten spezifische Bestimmungen für Wassertiere festgelegt und auf der Grundlage neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse aktualisiert werden, wenn die einschlägigen Gutachten der EFSA vorliegen. Ein wichtiges Element für das Wohlergehen transportierter Tiere ist der Raum, der ihnen je nach Tierart, Kategorie und Größe an Bord des Transportmittels zugewiesen wird. In den EFSA-Gutachten wird empfohlen, dass die Tiere an Bord genug Platz haben sollten, um die Position zu wechseln, zu trinken und zu ruhen. Daher sollten die in der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 festgelegten Anforderungen an das Raumangebot im Einklang mit den Empfehlungen der EFSA erhöht werden.
- (31) Die Echtzeit-Positionen von Flugzeugen, Seeschiffen und Zügen sind derzeit aus Sicherheits- und Informationsgründen öffentlich verfügbar und zugänglich. Die meisten Straßenfahrzeuge sind bereits mit einem Satellitennavigationssystem ausgestattet, das die tatsächlich zurückgelegte Strecke und die Dauer der Beförderung aufzeichnet. Diese Informationen sind für die zuständigen Behörden von entscheidender Bedeutung, damit sie ihre amtlichen Kontrollen risikobasiert durchführen und gezielter ausrichten können. Die Informationen in Bezug auf Straßenfahrzeuge stehen den zuständigen Behörden jedoch nicht zur Verfügung.
- (32) Die Begrenzung der Beförderungsdauer spielt eine grundlegende Rolle für den Schutz von Tieren beim Transport. Es gibt Hinweise darauf, dass die in der ursprünglichen Planung geschätzte Dauer der Beförderung in der Praxis häufig überschritten wird, was sich sehr nachteilig auf das Wohlergehen der transportierten Tiere auswirken

kann. Derzeit gibt es für die zuständige Behörde keine Möglichkeit, den Standort der Sendungen während der Beförderung zu überprüfen, um ihre Kontrollen und Überprüfungen in Bezug auf die Beförderungsdauer und Ruhezeiten gemäß der Verordnung (EU) 2017/625 gezielt durchzuführen. Dies erschwert es den zuständigen Behörden, zu kontrollieren, ob die tatsächliche Beförderungsdauer mit der angegebenen übereinstimmt. Viele dieser Herausforderungen dürften mit Informationen gelöst werden, die über ein Informationssystem unter Verwendung von Echtzeit-Ortungsinstrumenten gesammelt werden.

- (33) Der Zugang zu Informationen über den Zeitpunkt, zu dem Straßenfahrzeuge bestimmte Schlüsselstationen der Beförderung erreicht haben, wie etwa Kontrollstellen oder den Bestimmungsort, würde es den zuständigen Behörden ermöglichen, ihre Kontrollen zu verstärken und besser zu planen und gezielter durchzuführen. Sie könnten insbesondere Transporte besser erkennen, bei denen die maximale Beförderungsdauer überschritten wird, und somit Transporte ermitteln, die eher mit Tieren enden, deren Wohlergehen beeinträchtigt ist. Daher sollten alle Straßenfahrzeuge über ein Echtzeit-Ortungssystem verfügen, mit dem ihr Standort während der gesamten Beförderung und nach deren Abschluss an mit an TRACES verbundenes Informationssystem übermittelt werden kann.
- (34) Die Daten über die Beförderungsdauer und Ruhezeiten sollten für alle Beförderungen aufgezeichnet und aufbewahrt werden, damit die Informationen nur für amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit diesen amtlichen Kontrollen verarbeitet werden können. Die Speicherfrist für diese Daten sollte sechs Jahre betragen, damit die zuständigen Behörden auf diese Daten zugreifen können, insbesondere um zu überprüfen, ob der Organisator oder Transportunternehmer die Voraussetzungen für eine Erneuerung einer Zulassung nach Ablauf der fünfjährigen Gültigkeitsdauer erfüllt. Ortungsdaten, die in dem mit TRACES verbundenen Informationssystem aufgezeichnet werden, sollten nur für amtliche Kontrollen und andere mit diesen Kontrollen zusammenhängende amtliche Tätigkeiten aufgezeichnet und gespeichert werden. Die Speicherfrist für diese Daten sollte ebenfalls sechs Jahre betragen.
- (35) Zusätzlich zu der Verordnung (EU) 2016/679⁴⁸ und der Verordnung (EU) 2018/1725⁴⁹ und zur Gewährleistung spezifischer angemessener Datenschutzgarantien sollten die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1715⁵⁰ festgelegten Bestimmungen über die Verarbeitung und Kontrolle von Daten in Bezug auf die Datenbank, in der diese Daten gespeichert werden, gelten.

⁴⁸ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁴⁹ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

⁵⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2019/1715 der Kommission vom 30. September 2019 mit Vorschriften zur Funktionsweise des Informationsmanagementsystems für amtliche Kontrollen und seiner Systemkomponenten („IMSOC-Verordnung“) C/2019/7005 (ABl. L 261 vom 14.10.2019, S. 37).

- (36) Für die zuständigen Behörden am Versandort ist es wichtig, den Zustand der Tiere bei ihrer Ankunft am Bestimmungsort zu erfahren. Sowohl die Fahrer oder gegebenenfalls die Betreuer als auch die Tierhalter am Bestimmungsort sollten den Zustand der am Bestimmungsort ankommenden Tiere in TRACES melden und dabei auch Informationen über Tierschutzindikatoren angeben. Die elektronische Version des Fahrtenbuchs ermöglicht es den zuständigen Behörden sowohl am Versand- als auch am Bestimmungsort, diese Informationen zu erhalten, damit sie Maßnahmen ergreifen können, wenn der Zustand der Tiere nicht angemessen ist oder die Angaben von Tierhaltern, Fahrern oder Betreuern voneinander abweichen.
- (37) Wissenschaftliche Erkenntnisse deuten generell darauf hin, dass sich lange Beförderungen negativer auf das Tierwohl auswirken als kurze. Angesichts der derzeitigen Verteilung der Schlachthöfe in den Mitgliedstaaten, des neuesten wissenschaftlichen Gutachtens über den Schutz von Tieren beim Transport und in der Absicht, die Beförderungen so kurz wie möglich zu halten, sollten Beförderungen zur Schlachtung nicht länger als 9 Stunden dauern. Die derzeit genutzten Schlachthöfe sind im Allgemeinen technisch an die Tierarten und -kategorien angepasst, die dort geschlachtet werden. Um Situationen zu verhindern, in denen eine Schlachtung nicht möglich ist, weil es in dem Gebiet innerhalb des 9-Stunden-Transportradius keine entsprechend ausgestattete Schlachtereier gibt, sollte eine Ausnahme von der 9-Stunden-Grenze vorgesehen werden, um ausnahmsweise lange Beförderungen zu entsprechend ausgestatteten Schlachthöfen zu erlauben, sofern dies von der zuständigen Behörde zugelassen wird.
- (38) In den Gutachten der EFSA wurde bestätigt, dass zu viele Zwischenstopps mit Ent- und Verladung an Kontrollstellen während der Beförderung dem Tierwohl abträglich sind, da sie mit mehr Umgang mit den Tieren verbunden sind, was zu zusätzlichem Stress und einem erhöhten Verletzungs- und Infektionsrisiko führt. Daher sollten lange Beförderungen nicht mehr als eine Ruhezeit mit Ent- und Verladung umfassen. Bei Straßen- oder Schienentransporten von mehr als 9 Stunden zu anderen Zwecken als der Schlachtung sollten zusätzlich zu den neuesten wissenschaftlichen Empfehlungen der EFSA die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁵¹ vorgesehenen Höchstlenkzeiten und Mindestruhezeiten für Fahrer von Straßenfahrzeugen berücksichtigt werden, um eine bessere Abstimmung mit den Beförderungs- und Ruhezeiten der transportierten Tiere zu ermöglichen.
- (39) Nicht abgesetzte Tiere sind während des Transports besonders gefährdet und es sollte sichergestellt werden, dass sie an Bord entsprechend ihren Bedürfnissen gefüttert werden. Nach dem wissenschaftlichen Gutachten der EFSA sollten das Mindestalter und das Mindestgewicht dieser Tiere für den Transport erhöht werden, damit sie widerstandsfähiger und transportfähig sind. Darüber hinaus sollten diese Tiere für eine maximale Dauer von acht Stunden befördert werden, es sei denn, es ist ein System an Bord des Transportmittels vorhanden, mit dem nicht abgesetzte Tiere unter geeigneten Bedingungen wirksam mit Milch oder Milchersatz bei Körpertemperatur gefüttert werden können.

⁵¹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

- (40) Die Erfahrung mit der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 hat gezeigt, dass eine angemessene Fütterung nicht abgesetzter Tiere eine schwer zu meisternde Herausforderung ist. Nicht abgesetzte Tiere müssen mit artgerechter Milch oder geeignetem Milchersatz bei Körpertemperatur unter Bedingungen gefüttert werden, die der natürlichen Milchfütterung ähnlich sind, und in Intervallen, die das Auftreten von länger andauerndem Hunger verhindern. Die Fütterungssysteme sollten so konzipiert sein, dass die Milch oder der Milchersatz mit nur minimalem Eingreifen von Betreuern oder Fahrern an jedes Tier an Bord abgegeben werden kann. Die Wartung sollte eine angemessene Reinigung und Desinfektion ermöglichen, um eine Verunreinigung der Milch zu verhindern. Das Fütterungssystem sollte an die Umstände und die Art des Transports angepasst werden, bei dem es eingesetzt werden soll. Insbesondere beim Transport von Tieren auf Ro-Ro-Schiffen sollten der begrenzte Raum um das Transportmittel und die Bewegung des Schiffes berücksichtigt werden. Um die Entstehung von Inkonsistenzen bei Fütterungssystemen zu vermeiden, sollte die Kommission diese Systeme auf der Grundlage der wissenschaftlichen und technischen Nachweise ihrer Wirksamkeit bei bestimmungsgemäßer Verwendung und Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung zulassen. Bei dieser Aufgabe sollte die Kommission auch von der EFSA unterstützt werden.
- (41) Während die wissenschaftlichen Gutachten der EFSA Bewegungsstress als bedeutendes Risiko für das Wohlergehen von in Straßenfahrzeugen transportierten Tieren bezeichnen, kommen sie in Bezug auf Bewegungsstress in Transportmitteln auf See nicht zu demselben Schluss. Die Beförderungsdauer in Straßen- oder Schienentransportmitteln ist begrenzt, und Ruhezeiten sind erforderlich, um die Auswirkungen von Bewegungsstress auf das Wohlergehen der transportierten Tiere abzumildern. Tiere, die auf dem Seeweg transportiert werden, sind nicht derselben Art von Bewegung ausgesetzt wie Tiere, die auf der Straße oder auf der Schiene transportiert werden. Bewegung auf Seeschiffen wirkt sich nicht in derselben Weise auf die Stabilität der Tiere aus wie Bewegung auf Straßenfahrzeugen, bei denen sie wiederholten und unerwarteten plötzlichen Bewegungen ausgesetzt sind. Folglich sind die Auswirkungen des Seetransports auf die Tiere weniger nachteilig für ihr Wohlergehen. Sofern Tiere an Bord von Seeschiffen wie Tiertransportschiffen, Containerschiffen und Ro-Ro-Schiffen genügend Platz haben, um sich hinlegen und ruhen zu können, sowie Futter und Wasser in ausreichender Menge und in angemessenen Zeitabständen erhalten, sollte die auf See verbrachte Zeit nicht auf die Beförderungsdauer angerechnet werden.
- (42) Die Temperatur, der die Tiere beim Transport ausgesetzt sind, ist ein wichtiger Faktor, der ihr Wohlergehen beeinflusst. Die Messung der Innentemperaturen bei der Fahrt auf der Straße hat sich als schwierig erwiesen und ermöglicht nicht ohne Weiteres Abhilfemaßnahmen. Die Einhaltung von Temperaturgrenzen im Innern eines Fahrzeugs ist schwierig, da die Temperatur von vielen Faktoren abhängt, darunter Feuchtigkeit und Platz an Bord. Der Transport von Tieren in klimatisierten Lkws ist kostspielig und wahrscheinlich nicht nachhaltig. Daher ist es angezeigt, die Beförderungsdauer bei extremen Temperaturen zu begrenzen, um die Exposition der Tiere gegenüber diesen Temperaturen zu verringern, und in extremsten Fällen den Transport von Tieren nur in der Nacht zu gestatten. Darüber hinaus sollten Maßnahmen ergriffen werden, die potenzielle negative Auswirkungen der Temperatur an Bord abmildern, wie z. B. das Öffnen der Belüftungsöffnungen der Lkws und mehr Platz für die Tiere.

- (43) Organisatoren, die Tiere zu einem Bestimmungsort in einem Drittland befördern, müssen eine Bewertung der ersten Beförderung durch eine Zertifizierungsstelle veranlassen, damit festgestellt wird, ob der Organisator in der Lage ist, die Einhaltung dieser Verordnung bis zur Ankunft der Tiere am Bestimmungsort im Drittland zu gewährleisten. Sind die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen nicht erfüllt, sollte die zuständige Behörde die Zulassung des Organistors für den Transport in Drittländer aussetzen. Die Zertifizierungsstelle sollte vom Organisator organisierte Beförderungen in Drittländer regelmäßig bewerten, um festzustellen, dass weiterhin die Mittel zur Einhaltung dieser Verordnung zur Verfügung stehen. Die Zertifizierungsstellen sollten über die erforderlichen Kenntnisse und Qualifikationen verfügen, Garantien für eine fortdauernde Unabhängigkeit von Organisatoren, Transportunternehmern und anderen Personen oder Einrichtungen bieten, die am Transport von Tieren oder dem Umgang mit diesen während des Transports beteiligt sind, und sollten von den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008⁵² eingerichteten nationalen Akkreditierungsstellen akkreditiert sein.
- (44) In der Verordnung (EG) Nr. 1255/97⁵³ des Rates sind die Anforderungen an Kontrollstellen und die Nutzung dieser Kontrollstellen in der Union festgelegt. Um sicherzustellen, dass der Transport von Tieren aus der Union in Drittländer dieser Verordnung entspricht, insbesondere hinsichtlich der Beförderungsdauer, der Ruhezeiten und der Bedingungen für die Unterbringung der Tiere während der Ruhezeiten, sollten die Kontrollstellen in Drittländern Standards erfüllen, die denen des Unionsrechts, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates, gleichwertig sind.
- (45) Betreiber von Kontrollstellen in Drittländern oder Organisatoren können ihre Aufnahme in ein von der Kommission anzunehmendes Verzeichnis beantragen, sofern sie die Einhaltung von Anforderungen nachweisen, die den Unionsvorschriften, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1255/97, mindestens gleichwertig sind. Zu diesem Zweck können Kontrollstellen in Drittländern als Nachweis, dass sie Anforderungen erfüllen, die denen des Unionsrechts, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates, mindestens gleichwertig sind, eine Bescheinigung einer Zertifizierungsstelle vorlegen. Das Verzeichnis der zugelassenen Kontrollstellen in Drittländern sollte von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten angenommen werden.
- (46) Um besser sicherzustellen, dass die Kontrollstellen den Bedürfnissen der in ihren Räumlichkeiten ruhenden Tiere entsprechen, sollten sie an die betreffenden Tierarten und Kategorien angepasst werden. Es sollte ein Buchungssystem eingerichtet werden, um Verzögerungen oder Überbuchungen von Kontrollstellen zu vermeiden. Daher sollte die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 entsprechend geändert werden.
- (47) Die Erfahrung zeigt, dass die Benennung eines Ausgangsorts in der Union wichtig ist, um einen reibungslosen Transport lebender Tiere aus der Union in Drittländer zu

⁵² Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

⁵³ Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates vom 25. Juni 1997 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für Kontrollstellen und zur Anpassung des im Anhang der Richtlinie 91/628/EWG vorgesehenen Transportplans (ABl. L 174 vom 2.7.1997, S. 1).

gewährleisten. Tiere sollten die Union über ausgewiesene Ausgangsorte verlassen, die die erforderlichen Anforderungen an Tierschutzkontrollen gemäß Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2017/625⁵⁴ erfüllen und in der Lage sind, die diesbezügliche Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden an Versandorten, Sammelstellen, Kontrollstellen und Bestimmungsbetrieben zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden sollten solche Benennungen in TRACES erfassen.

- (48) Wie die Erfahrung gezeigt hat, besteht das Risiko, dass Tiersendungen, die auf dem Seeweg befördert werden, vom Bestimmungsland aufgrund der vorgelegten Dokumente, z. B. Gesundheitsbescheinigungen, abgewiesen werden. In bestimmten Fällen kann dadurch das Tierwohl beeinträchtigt werden, da sie aus tierseuchenrechtlichen Gründen nicht an den Versandort zurückgebracht werden können. Die zuständigen Behörden am Versandort sollten ein Fahrtenbuch nur dann genehmigen, wenn die Unternehmer ihnen eine von der zuständigen Behörde des Seehafens des Endbestimmungslandes unterzeichnete Bescheinigung über die Anerkennung der Unterlagen für den internationalen Transport lebender Tiere auf dem Seeweg vorlegen. Daher sollte eine Musterbescheinigung erstellt werden.
- (49) Die Mitgliedstaaten sollten wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung festlegen und deren Anwendung gewährleisten. Um eine einheitliche und wirksame Anwendung dieser Verordnung in der gesamten Union zu gewährleisten, muss vermieden werden, dass unterschiedliche Durchsetzungsgrade bestehen und dass die unterschiedliche Schwere der Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten dazu führt, dass Transporte entsprechend der geringeren Schwere der in bestimmten Mitgliedstaaten verhängten Sanktionen geplant werden. Es ist angezeigt, diejenigen Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln, die erhebliche Risiken für das Tierwohl darstellen, und in solchen Fällen Mindestbeträge für finanzielle Sanktionen im Verhältnis zum Wert von Tiersendungen festzulegen. Die Häufigkeit des Verstoßes sollte ebenfalls ein Faktor sein, und wiederholte Verstöße sollten als schwerwiegender angesehen werden. Dies dürfte von künftigen Verstößen abschrecken und die Durchsetzung der Verordnung verbessern.
- (50) Die Eignungsprüfung der EU-Tierschutzvorschriften hat gezeigt, dass es schwierig ist, die Wirksamkeit der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 bei der Verbesserung des Tierschutzes zu bewerten, da in der genannten Verordnung keine Indikatoren vorgesehen sind. Es ist angebracht, ein System zur Überwachung von Tierschutzindikatoren einzurichten.

⁵⁴ Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebensmittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 999/2001, (EG) Nr. 396/2005, (EG) Nr. 1069/2009, (EG) Nr. 1107/2009, (EU) Nr. 1151/2012, (EU) Nr. 652/2014, (EU) 2016/429 und (EU) 2016/2031 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnungen (EG) Nr. 1/2005 und (EG) Nr. 1099/2009 des Rates sowie der Richtlinien 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG und 2008/120/EG des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 854/2004 und (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EWG, 96/23/EG, 96/93/EG und 97/78/EG des Rates und des Beschlusses 92/438/EWG des Rates (Verordnung über amtliche Kontrollen) (ABl. L 95 vom 7.4.2017, S. 1).

- (51) Transportunternehmer und Tierhalter sollten verpflichtet werden, Daten auf der Grundlage von Tierschutzindikatoren zu erheben, die für ihre Transporttätigkeiten relevant sind. Die Analyse der Daten wird es den Transportunternehmern und Tierhaltern ermöglichen, Mängel in Bezug auf das Tierwohl festzustellen und bei Bedarf geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Daten zu Indikatoren sollten auch den zuständigen Behörden und der Kommission in TRACES zur Verfügung gestellt werden.
- (52) Um die technischen Vorschriften in Anhang I Kapitel I, II, V und VII sowie Anhang II zu aktualisieren und diese Vorschriften an den neuesten wissenschaftlichen und technischen Kenntnisstand anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen. Um die ordnungsgemäße Durchführung dieser Verordnung zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Aktualisierung des Musters des Fahrtenbuchs in Anhang III und des Musters der Bescheinigung in Anhang IV zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁵⁵ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (53) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, unter anderem in Bezug auf die Elemente von Notfallplänen und ihre Vorlagen, die technischen Vorschriften für die Zulassung von Tiertransportschiffen, die erforderlichen technischen Elemente für die Einrichtung der Aufzeichnungen des Navigationssystems mit Echtzeitverfolgung, die Zulassung von Fütterungssystemen für noch nicht abgesetzte Tiere an Bord, den Inhalt der für die Zertifizierung von Organisatoren, die Tiere in Drittländer befördern, notwendigen Bewertungen und die Häufigkeit, mit der sie benötigt werden, das Verzeichnis der Kontrollstellen, die Standards erfüllen, die denen in der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates gleichwertig sind, und die Definitionen der Tierschutzindikatoren und die Methoden zu deren Überwachung sowie die technischen Vorschriften für die Nutzung von TRACES, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵⁶ ausgeübt werden.
- (54) Es muss sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten nationale Vorschriften nicht in einer Weise anwenden, die die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung oder das Funktionieren des Binnenmarkts beeinträchtigt. Die

⁵⁵ Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1).

⁵⁶ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Mitgliedstaaten sollten der Kommission die entsprechenden nationalen Vorschriften mitteilen. Die Kommission sollte die anderen Mitgliedstaaten davon unterrichten. Nationale Vorschriften, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates fallen, sollten der Kommission gemäß der genannten Richtlinie mitgeteilt werden.

- (55) Aus der Folgenabschätzung zur Ausarbeitung dieser Verordnung geht hervor, dass einige der in dieser Verordnung festgelegten neuen Anforderungen Planung und Investitionen seitens der von ihnen betroffenen Unternehmer erfordern. Neue Vorschriften über die Beförderungsdauer und die Fütterung nicht abgesetzter Tiere während des Transports erfordern Änderungen der Transportmuster und Investitionen in neue Lkws, um den Tieren mehr Platz und möglicherweise neue Fütterungssysteme zu bieten. Infolgedessen sollte diese Verordnung geeignete Übergangszeiträume vorsehen, damit den betroffenen Unternehmen genügend Zeit gegeben wird, sich an die entsprechenden Vorschriften dieser Verordnung anzupassen.
- (56) Da das Ziel der vorliegenden Verordnung, nämlich die Gewährleistung eines harmonisierten Ansatzes für den Schutz von Tieren beim Transport, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs, der Wirkungen und des grenzüberschreitenden und internationalen Charakters des Transports auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (57) „Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [TT/MM/JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben“ —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand

Diese Verordnung enthält Vorschriften für den Schutz von Tieren beim Transport in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit.

Artikel 2 Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung regelt den Transport von Tieren
- innerhalb der Union;

- von einem Versandort in einem Drittland zu einem Bestimmungsort in der Union;
 - von einem Versandort in der Union zu einem Bestimmungsort in einem Drittland; und
 - von einer Grenzkontrollstelle des Eingangs in die Union bis zu einem Ausgangsort aus der Union, wenn der Transport von Tieren durch das Gebiet der Union führt.
- (2) Der Transport zu folgenden Zwecken unterliegt nur Artikel 4:
- a) Transport durch Landwirte, die ihre eigenen Tiere mit ihren eigenen Transportmitteln zum Zwecke der jahreszeitlich bedingten Wanderhaltung transportieren;
 - b) Transport durch Landwirte, die ihre eigenen Tiere mit ihren eigenen Transportmitteln zu anderen Zwecken als der Wanderhaltung über eine Entfernung von höchstens 50 km ab dem Betrieb, in dem sie gehalten werden, transportieren;
 - c) Transport von Tieren zum Zwecke der Teilnahme an Schulungen, Ausstellungen, Wettbewerben, kulturellen Veranstaltungen, Zirkussen sowie Pferdesport- und Freizeitaktivitäten.
- (3) Diese Verordnung gilt nicht für folgende Arten von Transport:
- a) Transport von Tieren, der nicht in Verbindung mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit durchgeführt wird;
 - b) Transport von Tieren, der unmittelbar in eine bzw. aus einer Tierarztpraxis oder Tierklinik erfolgt;
 - c) Transport geschützter Tierarten im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (CITES)⁵⁷;
 - d) Transport von Tieren zwischen Zoos im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 1999/22/EG des Rates⁵⁸;
 - e) Transport von Zierfischen;
 - f) Direktlieferungen von Wassertieren an Lebensmittelunternehmer, die den Endverbraucher beliefern.
- (4) Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b, Artikel 20 und 26, Anhang I Kapitel I und V sowie Anhang II Nummer 4 gelten nicht für den Transport von Tieren für die Zwecke eines gemäß der Richtlinie 2010/63/EU⁵⁹ genehmigten Projekts.

⁵⁷ Beschluss (EU) 2015/451 des Rates vom 6. März 2015 über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten frei lebender Tiere und Pflanzen (CITES) (ABl. L 75 vom 19.3.2015, S. 1).

⁵⁸ Richtlinie 1999/22/EG des Rates vom 29. März 1999 über die Haltung von Wildtieren in Zoos (ABl. L 94 vom 9.4.1999, S. 24).

⁵⁹ Richtlinie 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zum Schutz der für wissenschaftliche Zwecke verwendeten Tiere (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 33).

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Tiere“ bezeichnet lebende Wirbeltiere, Kopffüßer und Zehnfußkrebse;
2. „Versandort“ bezeichnet
 - a) den Ort, an dem ein Tier vor seinem Versand mindestens eine Woche lang untergebracht war und an dem es erstmals auf ein Transportmittel verladen wird; oder
 - b) eine Sammelstelle, wenn das Tier in einer Entfernung von höchstens 100 km abgeholt wurde;
3. „Bestimmungsort“ bezeichnet einen Schlachthof oder einen anderen Ort, an dem ein Tier von einem Transportmittel entladen und vor seiner Weiterbeförderung mindestens eine Woche lang untergebracht wird;
4. „Beförderung“ bezeichnet die Verbringung von Tieren mit einem oder mehreren Transportmitteln, beginnend mit dem Verladen des ersten Tieres auf das erste Transportmittel am Versandort bis zum Entladen des letzten Tieres am Bestimmungsort, sowie die damit zusammenhängenden Vorgänge, einschließlich der Ruhezeiten und des Umladens von einem Transportmittel auf ein anderes;
5. „Transportmittel“ bezeichnet jedes Straßen- oder Schienenfahrzeug, Schiff und Luftfahrzeug, das zum Transport von Tieren verwendet wird;
6. „Wassertiere“ bezeichnet Fische, Kopffüßer und Zehnfußkrebse;
7. „Organisator“ bezeichnet
 - a) einen Transportunternehmer, der Tiere transportiert oder den Transport von Tieren für die gesamte Beförderung oder einen Beförderungsabschnitt mindestens einem anderen Transportunternehmer in Auftrag gegeben hat; oder
 - b) eine natürliche oder juristische Person, die den Transport von Tieren einem Transportunternehmer in Auftrag gegeben hat; oder
 - c) eine Person, die Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs in TRACES gemäß Anhang III unterzeichnet hat;
8. „lange Beförderung“ bezeichnet eine Beförderung, die 9 Stunden überschreitet;
9. „zuständige Behörde“ bezeichnet eine zuständige Behörde gemäß Artikel 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2017/625;
10. „TRACES“ bezeichnet das computergestützte System für den Austausch von Daten, Informationen und Dokumenten gemäß Artikel 133 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/625;
11. „Transportunternehmer“ bezeichnet einen Unternehmer, dessen wirtschaftliche Tätigkeit darin besteht, Tiere auf eigene Rechnung oder für eine dritte Person zu befördern;
12. „kurze Beförderung“ bezeichnet eine Beförderung, die 9 Stunden nicht überschreitet;

13. „Betreuer“ bezeichnet eine für das Wohlergehen der transportierten Tiere unmittelbar zuständige Person, die während der Beförderung auf dem Straßen- oder Schienenweg anwesend ist;
14. „Fahrzeug“ bezeichnet ein Transportmittel auf Rädern, das durch Eigenantrieb bewegt oder gezogen wird;
15. „Tierschutzbeauftragter“ bezeichnet eine Person, die für die Dauer der Beförderung auf See unmittelbar für den Schutz von Tieren zuständig ist, die auf einem Tiertransportschiff transportiert werden;
16. „Tiertransportschiff“ bezeichnet ein Seeschiff, das für den Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel oder Kaninchen, gebaut oder angepasst wurde;
17. „Transportbehälter“/„Container“ bezeichnet jeden Verschlag, jeden Kasten, jedes Behältnis oder jede andere feste Struktur, die zum Transport von Tieren verwendet wird, jedoch kein Transportmittel ist;
18. „Containerschiff“ bezeichnet ein Schiff, das Landtiere, ausgenommen Hausvögel oder Kaninchen, in beweglichen Behältern befördert;
19. „Landtiere“ bezeichnet gehaltene Equiden sowie Rinder, Schweine, Schafe, Ziegen, Hirsche, Kaninchen und Hausvögel, einschließlich Geflügel;
20. „Ro-Ro-Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das so ausgerüstet ist, dass Straßen- oder Schienenfahrzeuge auf- und abrollen können;
21. „Transportbehälter für Großtiere“ bezeichnet einen Behälter, der für den Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, auf Straßen- oder Schienentransportmitteln oder Containerschiffen verwendet wird;
22. „amtlicher Tierarzt“ bezeichnet einen amtlichen Tierarzt im Sinne des Artikels 3 Nummer 32 der Verordnung (EU) 2017/625;
23. „Sammelstelle“ bezeichnet einen gemäß Artikel 97 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/429 registrierten Betrieb für Aufriebe, in dem Rinder, Schafe, Ziegen, Equiden oder Schweine aus mehr als einem Betrieb vorübergehend zur Bildung von Tiersendungen zusammengeführt werden;
24. „Kontrollstellen“ bezeichnet Kontrollstellen im Sinne des Artikels 1 der Verordnung (EG) Nr. 1255/97;
25. „Beförderungsdauer“ bezeichnet den Zeitraum, in dem die Tiere mit Transportmitteln verbracht werden, einschließlich der Zeit für das Ver- und Entladen der Tiere;
26. „Tierhalter“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, ausgenommen Transportunternehmer, die dauerhaft oder zeitweilig für Tiere zuständig ist oder mit ihnen umgeht;
27. „Ausgangsort“ bezeichnet einen Ausgangsort im Sinne des Artikels 3 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2017/625;
28. „Grenzkontrollstelle“ bezeichnet eine Grenzkontrollstelle im Sinne des Artikels 3 Nummer 38 der Verordnung (EU) 2017/625;

29. „Ortungssysteme“ bezeichnet Systeme von Einrichtungen, die globale, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitbestimmungs- und Ortungsdienste leisten, die für die Zwecke dieser Verordnung notwendig sind;
30. „Ruhezeit“ bezeichnet einen ununterbrochenen Zeitraum während einer Beförderung, in dem die Tiere nicht mit einem Transportmittel fortbewegt werden;
31. „biologisch sicherer Transport“ bezeichnet den Transport von Tieren im Sinne der Richtlinie 2010/63/EU, bei dem eine physische Barriere vorhanden ist, die die Tiere vor der Übertragung mikrobieller Kontaminanten schützt, und bei dem ihr Wohlergehen durch die Bereitstellung von Futter, Wasser und Umgebungsbedingungen, die der Tierart und ihrem Entwicklungsstadium angemessen sind, einschließlich genug Platz zum Ruhen und Ausstrecken, gewährleistet ist;
32. „Zertifizierungsstelle“ bezeichnet eine gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditierte juristische Person, die nach ISO/IEC 17065, Konformitätsbewertung – Anforderungen an Stellen, die Produkte, Prozesse und Dienstleistungen zertifizieren, tätig ist;
33. „nicht zugerittener Equide“ bezeichnet einen Equiden, der nicht mithilfe eines Halters angebunden oder geführt werden kann, ohne dass dadurch vermeidbare Erregung, Schmerzen oder Leiden entstehen.

Artikel 4

Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Tieren

- (1) Niemand darf Tiere transportieren oder deren Transport veranlassen, wenn den Tieren dabei unnötige Leiden zugefügt werden oder werden könnten.
- (2) Jede Person, die Tiere transportiert oder deren Transport veranlasst, stellt sicher, dass folgende Anforderungen erfüllt sind:
 - a) Vor der Beförderung wurden alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die Beförderungsdauer so kurz wie möglich zu halten, damit die häufigsten Gefahren für das Tierwohl, wie Hunger, Durst, Müdigkeit, Verletzungen oder Hitzestress, auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
 - b) Die Tiere sind für die gesamte Beförderung transportfähig.
 - c) Die Transportmittel sind so konstruiert, gebaut und instand gehalten und werden so verwendet, dass den Tieren Verletzungen und unnötige Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist.
 - d) Die Ver- und Entladevorrichtungen sind so konstruiert, gebaut und instand gehalten und werden so verwendet, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist.
 - e) Jede natürliche Person, die in irgendeiner Phase des Transports für die Tiere verantwortlich ist, ist hierfür und für den Umgang mit den transportierten Tieren qualifiziert und wendet bei der Ausübung ihrer Tätigkeit weder Gewalt noch sonstige Methoden an, die den Tieren unnötige Verletzungen oder Leiden zufügen könnten.
 - f) Der Transport erfolgt ohne Verzögerungen.

- g) Das Tierwohl wird regelmäßig kontrolliert und in angemessener Weise aufrechterhalten.
- h) Die Bodenfläche und die Höhe des Transportmittels sowie die Ver- und Entladeeinrichtungen sind an die Art, Größe und Kategorie der betreffenden Tiere sowie die geplante Beförderung angepasst.
- i) Die Tiere werden während der Beförderung in regelmäßigen Zeitabständen mit Wasser und Futter, das qualitativ und quantitativ ihrer Art und ihren physiologischen Bedürfnissen angemessen ist, versorgt und können ruhen.
- j) Wassertiere werden mit Wasser in ausreichender Menge und Qualität versorgt.

KAPITEL II

ZULASSUNGEN VON ORGANISATOREN UND TRANSPORTUNTERNEHMERN

Artikel 5

Antrag auf Zulassung von Organisatoren für lange Beförderungen

- (1) Organisatoren dürfen nur dann Vorkehrungen für den Transport von Tieren für lange Beförderungen treffen, wenn sie im Besitz einer gemäß Artikel 6 erteilten Zulassung sind.
- (2) Der Organisator beantragt bei der zuständigen Behörde in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 1 eine Zulassung für den Transport von Tieren für lange Beförderungen. In dem Antrag ist anzugeben, ob der Organisator beabsichtigt, den Transport von Tieren in Drittländer zu organisieren oder nicht.
- (3) Organisatoren dürfen eine Zulassung nur bei einer einzigen zuständigen Behörde und nur in einem einzigen Mitgliedstaat beantragen.
- (4) Der in Absatz 2 genannte Antrag muss den Nachweis enthalten, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Der Organisator ist in dem Mitgliedstaat der jeweils zuständigen Behörde ansässig oder hat einen Vertreter in diesem Mitgliedstaat, wenn es sich um einen Organisator handelt, der in einem Drittland ansässig ist.
 - b) Der Organisator ist in der Lage, Artikel 14 einzuhalten.

Artikel 6

Erteilung, Erneuerung, Aussetzung und Entzug der Zulassungen von Organisatoren

- (1) Die zuständige Behörde erteilt die Zulassung gemäß Artikel 5 in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 1, sofern die in Artikel 5 Absatz 4 genannten Bedingungen erfüllt sind.
- (2) In der Zulassung gemäß Absatz 1 sind die abgedeckten Tierarten und -kategorien sowie die Art(en) des Transports angegeben; außerdem ist angegeben, ob sie für den Transport von Tieren in Drittländer gilt oder nicht.

Die Zulassung gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Tag der Erteilung.

- (3) Einen Monat vor Ablauf der Zulassung kann der Organisator in TRACES eine Erneuerung beantragen. Ein Antrag auf Erneuerung enthält den Nachweis, dass die Bedingungen gemäß Artikel 5 Absatz 4 erfüllt sind, gegebenenfalls die Bescheinigung gemäß Artikel 33 und eine dokumentierte Analyse der Überwachung der Indikatoren für die Gültigkeitsdauer der vorherigen Zulassung sowie gegebenenfalls einen dokumentierten Nachweis der ergriffenen Maßnahmen, wenn die Werte zur Quantifizierung der Indikatoren die in Artikel 26 Absatz 3 genannten Grenzwerte überschreiten. Die zuständige Behörde gibt dem Antrag auf Erneuerung statt oder lehnt ihn ab und erfasst die Erneuerung oder Ablehnung sowie im Falle einer Ablehnung die Gründe dafür in TRACES.
- (4) Erfüllt der Organisator die Bedingungen gemäß Artikel 5 Absatz 4 oder Artikel 33 Absatz 6 nicht mehr, ordnet die zuständige Behörde die Aussetzung der Zulassung gemäß Artikel 138 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) 2017/625 an und erfasst die Aussetzung unverzüglich in TRACES. Gegebenenfalls setzt die zuständige Behörde den Teil der Zulassung aus, der den Transport in ein Drittland betrifft.

Die zuständige Behörde übermittelt dem Organisator eine schriftliche Erklärung mit Angabe der Gründe für die Aussetzung und Empfehlungen zur Behebung der festgestellten Mängel.

Die zuständige Behörde hebt die Aussetzung auf, wenn der Organisator nachweist, dass er die der Aussetzung des Antrags zugrunde liegenden Mängel behoben hat.

Für den Transport innerhalb der Union entzieht die zuständige Behörde die Zulassung, wenn der Organisator die Mängel nicht innerhalb eines Monats nach der Aussetzung behoben hat.

Für den Transport in ein Drittland entzieht die zuständige Behörde die Zulassung, wenn der Organisator die Mängel nicht innerhalb von drei Monaten nach der Aussetzung behoben hat.

Artikel 7

Antrag auf Zulassung von Transportunternehmern für kurze Beförderungen

- (1) Transportunternehmer dürfen Tiere nur für kurze Beförderungen transportieren, wenn sie im Besitz
- a) einer gemäß Artikel 9 Absatz 1 erteilten Zulassung für kurze Beförderungen für die betreffenden Arten und Kategorien sind; oder
 - b) einer gemäß Artikel 9 Absatz 1 erteilten Zulassung für lange Beförderungen für die betreffenden Arten und Kategorien sind.
- (2) Der Transportunternehmer beantragt bei der zuständigen Behörde in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 2 eine Zulassung für den Transport von Tieren für kurze Beförderungen. Der Antrag muss den Nachweis enthalten, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- a) Der Transportunternehmer ist in dem Mitgliedstaat der jeweils zuständigen Behörde ansässig oder hat einen Vertreter in diesem Mitgliedstaat, wenn es sich um einen Transportunternehmer handelt, der in einem Drittland ansässig ist.

- b) Der Transportunternehmer verfügt über ausreichend und geeignetes Personal sowie über ausreichende und angemessene Ausrüstungen und verfügt über schriftliche Anweisungen für das Personal in Bezug auf das Tränken, die Fütterung und Pflege der Tiere sowie über Verfahren, die es seinem Personal ermöglichen, dieser Verordnung nachzukommen.
- c) Die Fahrer und Betreuer, die bei dem Transportunternehmer beschäftigt sind oder Dienstleistungen für ihn erbringen, haben die entsprechenden Lehrgänge absolviert und verfügen über Befähigungsnachweise gemäß Artikel 38.
- d) Weder der Transportunternehmer noch seine Vertreter in dem Mitgliedstaat, in dem der Antrag gestellt wird, haben in den fünf Jahren vor dem Datum der Antragstellung einen schweren Verstoß gemäß Artikel 44 begangen.

Für die Zwecke von Buchstabe d müssen der Transportunternehmer oder seine Vertreter, wenn sie während dieses Zeitraums einen schweren Verstoß begangen haben, der zuständigen Behörde glaubhaft nachweisen, dass sie alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, um weitere Verstöße zu vermeiden.

Artikel 8

Antrag auf Zulassung von Transportunternehmern für lange Beförderungen

- (1) Transportunternehmer dürfen nur dann Tiere für lange Beförderungen transportieren, wenn sie im Besitz einer gemäß Artikel 9 Absatz 1 erteilten Zulassung sind. Diese Zulassungen gelten auch für kurze Beförderungen.
- (2) Der Transportunternehmer beantragt bei der zuständigen Behörde in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 3 eine Zulassung für den Transport von Tieren für lange Beförderungen. Transportunternehmer dürfen eine Zulassung nur bei einer einzigen zuständigen Behörde und nur in einem einzigen Mitgliedstaat beantragen.
- (3) Der in Absatz 2 genannte Antrag muss den Nachweis enthalten, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Der Transportunternehmer hält die in Artikel 7 Absatz 2 genannten Bedingungen ein; und
 - b) der Transportunternehmer verfügt über folgende Dokumente:
 - i) gültige Zulassungsnachweise gemäß Artikel 12 oder 13 für die Transportmittel, die er für die betreffende lange Beförderung einsetzen will;
 - ii) ein Dokument mit genauen Angaben zu den Verfahren, die es dem Transportunternehmer erlauben, die Bewegungen der seiner Verantwortung unterstehenden Fahrzeuge und Schiffe zu verfolgen und aufzuzeichnen, sowie zu den Verfahren, nach denen er ständigen Kontakt mit den auf langen Beförderungen eingesetzten Fahrern halten kann;
 - iii) einen Notfallplan, der in dringenden Fällen während der geplanten Beförderung zum Tragen kommt.
- (4) Zur Gewährleistung einer einheitlichen Aufmachung der Notfallpläne, die in dringenden Fällen während langer Beförderungen zum Tragen kommen, gemäß

Buchstabe b Ziffer iii wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 49 Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um Mindestanforderungen an den Inhalt des Notfallplans für verschiedene Arten von Beförderungen festzulegen und einheitliche Musterformulare für die Vorlage dieser Notfallpläne festzulegen und bei Bedarf zu aktualisieren.

Artikel 9

Erteilung, Erneuerung, Aussetzung und Entzug der Zulassungen von Transportunternehmern

- (1) Die zuständige Behörde erteilt einem Transportunternehmer eine Zulassung für kurze oder lange Beförderungen gemäß Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 1 in TRACES unter Verwendung der Formulare in Anhang V Abschnitte 2 bzw. 3, sofern die in Artikel 7 Absatz 2 bzw. Artikel 8 Absatz 2 genannten Bedingungen erfüllt sind.
- (2) In der Zulassung gemäß Absatz 1 sind die abgedeckten Tierarten und -kategorien sowie die Art des Transports angegeben; außerdem ist angegeben, ob sie für lange oder kurze Beförderungen gilt.

Die Zulassung gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Tag der Erteilung.

- (3) Einen Monat vor Ablauf der Zulassung für kurze oder lange Beförderungen kann der Transportunternehmer in TRACES die Erneuerung der Zulassung beantragen. Ein Antrag auf Erneuerung enthält die gemäß Artikel 7 Absatz 2 oder Artikel 8 Absatz 2 erforderlichen Dokumente und eine dokumentierte Analyse der Überwachung der Indikatoren für die Gültigkeitsdauer der vorherigen Zulassung sowie gegebenenfalls einen dokumentierten Nachweis der ergriffenen Maßnahmen, wenn die Werte zur Quantifizierung der Indikatoren die in Artikel 26 Absatz 3 genannten Grenzwerte überschreiten.
- (4) Die zuständige Behörde gibt dem Antrag auf Erneuerung statt oder lehnt ihn ab und erfasst die Erneuerung oder Ablehnung sowie im Falle einer Ablehnung die Gründe dafür in TRACES.
- (5) Der Transportunternehmer meldet der betreffenden zuständigen Behörde jede Änderung in den Dokumenten gemäß Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 2 spätestens 5 Arbeitstage nach dem Tag, an dem die Änderung eingetreten ist.
- (6) Erfüllt der Transportunternehmer die Bedingungen gemäß Artikel 7 Absatz 2 oder Artikel 8 Absatz 2 nicht mehr, ordnet die zuständige Behörde die Aussetzung der Zulassung gemäß Artikel 138 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) 2017/625 an und erfasst die Aussetzung unverzüglich in TRACES.

Die zuständige Behörde übermittelt dem Transportunternehmer eine schriftliche Erklärung mit Angabe der Gründe für die Aussetzung und Empfehlungen zur Behebung der festgestellten Mängel.

Die zuständige Behörde hebt die Aussetzung auf, wenn der Transportunternehmer nachweist, dass er die der Aussetzung des Antrags zugrunde liegenden Mängel behoben hat.

Die zuständige Behörde entzieht die Zulassung, wenn der Transportunternehmer die Mängel nicht innerhalb eines Monats nach der Aussetzung behoben hat.

Artikel 10

Schulung von Fahrern, Betreuern und Tierschutzbeauftragten

Der Transportunternehmer sorgt dafür, dass Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragte gemäß Artikel 21 einen der zugelassenen Lehrgänge zum Tierschutz gemäß Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe b absolvieren. Diese Schulung muss für ihre Aufgaben, die Arten und Kategorien der Tiere, mit denen sie umgehen, und die verwendeten Transportmittel relevant sein.

KAPITEL III TRANSPORTMITTEL

Artikel 11

Allgemeine Vorschriften für Transportmittel

- (1) Lange Straßen- oder Schienenbeförderungen von Tieren sind nur zulässig, wenn das Transportmittel gemäß Artikel 12 kontrolliert und zugelassen wurde.
- (2) Die Beförderung von Tieren mit einem Tiertransportschiff über mehr als 10 Seemeilen von einem Hafen der Union ist nur zulässig, wenn das Tiertransportschiff gemäß Artikel 13 kontrolliert und zugelassen wurde.
- (3) Die Absätze 1 und 2 gelten für Transportbehälter, die beim Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, auf dem Straßen-, Schienen- oder Seeweg verwendet werden.
- (4) Tiere dürfen nur mit Luftfahrzeugen transportiert werden, die Luftfahrtunternehmen gehören, die Mitglied der International Air Transport Association sind.
- (5) Tiere dürfen nur dann auf Ro-Ro-Schiffen befördert werden, wenn die Anforderungen gemäß Anhang 1 Kapitel II Nummer 3 erfüllt sind.

Artikel 12

Zulassungsnachweis für Straßen- oder Schienentransportmittel und Transportbehälter für Großtiere

- (1) Der Transportunternehmer beantragt bei der zuständigen Behörde in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 5 einen Zulassungsnachweis für ein Straßen- oder Schienentransportmittel für Tiere für lange Beförderungen oder für Transportbehälter für große Tiere.
- (2) Die zuständige Behörde stellt dem Transportunternehmer unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 5 einen Zulassungsnachweis für das Transportmittel in TRACES aus, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Transportmittel ist nicht Gegenstand eines bei einer anderen zuständigen Behörde desselben oder eines anderen Mitgliedstaats gestellten Antrags, eines von dieser Behörde ausgestellten Zulassungsnachweises oder einer von dieser Behörde beschlossenen Ablehnung eines Antrags.
 - b) Das Transportmittel wurde einer Kontrolle durch die zuständige Behörde unterzogen, die ergeben hat, dass es den Anforderungen gemäß Anhang I Kapitel II und VI in Bezug auf Konstruktion, Bauweise und Wartung von Straßentransportmitteln für lange Beförderungen genügt.

- (3) Die zuständige Behörde erfasst jede Ablehnung eines Antrags auf einen Zulassungsnachweis sowie die Gründe für ihre Entscheidung in TRACES.

Der Zulassungsnachweis gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Datum der Ausstellung.

- (4) Einen Monat vor Ablauf des Zulassungsnachweises gemäß Absatz 2 kann der Transportunternehmer eine Erneuerung in TRACES gemäß den Anforderungen der Absätze 1 und 2 beantragen.

- (5) Der Transportunternehmer meldet der zuständigen Behörde jede Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung des Transportmittels, die das Wohlergehen der transportierten Tiere beeinträchtigen könnte, innerhalb von fünf Tagen nach einer solchen Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung.

- (6) Erfüllt ein Transportmittel die Bedingungen gemäß Absatz 2 nicht mehr, ordnet die zuständige Behörde die Aussetzung des Nachweises gemäß Artikel 138 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) 2017/625 an und erfasst die Aussetzung in TRACES.

Die zuständige Behörde übermittelt dem Transportunternehmer eine schriftliche Erklärung mit Angabe der Gründe für die Aussetzung und Empfehlungen zur Behebung der festgestellten Mängel.

Die zuständige Behörde hebt die Aussetzung auf, wenn der Transportunternehmer nachweist, dass er die der Aussetzung des Nachweises zugrunde liegenden Mängel behoben hat.

Die zuständige Behörde entzieht den Nachweis, wenn der Transportunternehmer die Mängel nicht innerhalb eines Monats nach der Aussetzung behoben hat.

Artikel 13

Zulassungsnachweis für Tiertransportschiffe

- (1) Der Transportunternehmer beantragt bei der zuständigen Behörde in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 6 einen Zulassungsnachweis für ein Tiertransportschiff. Der Antrag muss folgende Dokumente enthalten:

- a) ein Dokument mit Angaben zum Antragsteller und zu dem Tiertransportschiff, einschließlich gegebenenfalls Umbaudatum, Schiffsplan mit Anordnung von Buchten, Beleuchtung, Entwässerung, Feuerlösch- und Lüftungsanlagen;
- b) ein Dokument, in dem beschrieben wird, wie die unter Buchstabe a aufgeführten Systeme funktionieren und wie die Energiequellen in der Lage sind, genügend Energie für den Betrieb dieser Systeme zu liefern.

- (2) Die zuständige Behörde stellt einen Zulassungsnachweis für das Tiertransportschiff in TRACES unter Verwendung des Formulars in Anhang V Abschnitt 6 aus, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff wird seine erste Fahrt von dem Mitgliedstaat aus unternehmen, in dem der Antrag gestellt wird.
- b) Das Schiff ist nicht Gegenstand eines bei einer anderen zuständigen Behörde desselben oder eines anderen Mitgliedstaats gestellten Antrags, eines von

dieser Behörde ausgestellten Zulassungsnachweises oder einer von dieser Behörde beschlossenen Ablehnung eines Antrags.

- c) Das Schiff wurde einer Kontrolle durch die zuständige Behörde unterzogen, die ergeben hat, dass es den Anforderungen des Anhangs I Kapitel II und IV in Bezug auf die Bauweise und Ausrüstung von Tiertransportschiffen genügt.
- d) Das Schiff führt eine Flagge mit Leistungseinstufung weiß oder grau gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle.

Die Zulassung des Tiertransportschiffs wird ausgesetzt, es sei denn, ein amtlicher Tierarzt hat während der gesamten ersten Fahrt des Tiertransportschiffs nach der Zulassung und vor der Erneuerung dieser Zulassung amtliche Kontrollen an Bord des Schiffes durchgeführt und diese Kontrollen haben ergeben, dass der Bau und die Ausrüstung des Tiertransportschiffs das Wohlergehen der an Bord befindlichen Tiere nicht beeinträchtigen, oder wirksame Abhilfemaßnahmen wurden ergriffen.

- (3) Die zuständige Behörde erfasst jede Ablehnung eines Antrags auf Zulassung sowie die Gründe für ihre Entscheidung in TRACES.

Der Zulassungsnachweis gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Datum der Ausstellung.

- (4) Einen Monat vor Ablauf des Zulassungsnachweises für das Tiertransportschiff gemäß Absatz 2 kann der Transportunternehmer eine Erneuerung des Nachweises in TRACES gemäß den Anforderungen der Absätze 1 und 2 beantragen.
- (5) Der Transportunternehmer meldet der betreffenden zuständigen Behörde jede Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung des Schiffes, die das Wohlergehen der transportierten Tiere beeinträchtigen könnte, innerhalb von fünf Tagen nach einer solchen Änderung, Umrüstung oder Beeinträchtigung, oder wenn die Anforderung in Absatz 2 Buchstabe d nicht mehr erfüllt ist.
- (6) Erfüllt das Schiff die Bedingungen gemäß Absatz 2 nicht mehr, ordnet die zuständige Behörde die Aussetzung des Nachweises gemäß Artikel 138 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) 2017/625 an und erfasst die Aussetzung in TRACES.

Die zuständige Behörde übermittelt dem Transportunternehmer eine schriftliche Erklärung mit Angabe der Gründe für die Aussetzung und Empfehlungen zur Behebung der festgestellten Mängel.

Die zuständige Behörde hebt die Aussetzung auf, wenn der Transportunternehmer nachweist, dass er die der Aussetzung des Nachweises zugrunde liegenden Mängel behoben hat.

Die zuständige Behörde entzieht den Nachweis, wenn der Transportunternehmer die Mängel nicht innerhalb eines Monats nach der Aussetzung behoben hat.

- (7) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 49 Durchführungsrechtsakte in Bezug auf Folgendes zu erlassen:
 - a) die Einrichtung einer elektronischen Datenbank für die Erfassung von Kontrollen auf Tiertransportschiffen für die Zwecke dieses Artikels und der gemäß der Verordnung (EU) 2017/625 durchgeführten amtlichen Kontrollen;

- b) die Zusammensetzung der Teams von Kontrolleuren, die die in Absatz 1 genannten Kontrollen durchführen;
- c) Durchführungsbestimmungen zur Anwesenheit eines amtlichen Tierarztes an Bord zum Zweck der Zulassung eines Tiertransportschiffs.

KAPITEL IV PFLICHTEN VOR DEM VERSAND

Artikel 14 Pflichten der Organisatoren

- (1) Die Organisatoren sind dafür verantwortlich, dass die gesamte Beförderung vom Versandort zum Bestimmungsort in der Union oder in einem Drittland dieser Verordnung entspricht.
- (2) Die Organisatoren sind für die Planung der Beförderung vom Versandort bis zum Bestimmungsort verantwortlich. Der Organisator hält die Bestimmungen über das Fahrtenbuch gemäß Artikel 15 ein und unterzeichnet Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummern 1 und 2 in TRACES.
- (3) Die Organisatoren tragen bei jeder Beförderung dafür Sorge, dass
 - a) die zu transportierenden Tiere vor dem Versand mindestens eine Woche lang am Versandort untergebracht werden;
 - b) die verschiedenen Etappen der Beförderung, insbesondere wenn sie von verschiedenen Unternehmern durchgeführt werden, so koordiniert werden, dass das Tierwohl nicht durch eine unzulängliche Koordinierung zwischen den verschiedenen Beförderungsabschnitten oder den verschiedenen Unternehmern beeinträchtigt wird;
 - c) bei der Organisation der Beförderung die Temperaturvorhersage berücksichtigt wird, sofern sie für die betreffenden Tierarten und -kategorien gemäß Artikel 31 und Anhang I Kapitel V relevant ist;
 - d) eine Person benannt wird, die den zuständigen Behörden am Versandort, den Sammelstellen, den Kontrollstellen und den Bestimmungsbetrieben jederzeit Auskünfte über Planung, Durchführung und Abschluss der Beförderung gibt.

Artikel 15 Fahrtenbuch für alle langen und kurzen Beförderungen in Drittländer

- (1) Bei langen und kurzen Beförderungen in Drittländer füllen die Organisatoren vor der Beförderung in TRACES Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummer 1 aus.
- (2) Betrifft das Fahrtenbuch eine lange Beförderung oder eine kurze Beförderung in ein Drittland, so übermittelt der Organisator das Fahrtenbuch der zuständigen Behörde am Versandort mindestens zwei Tage, jedoch nicht früher als fünf Tage vor dem geplanten Versanddatum, in TRACES zur Genehmigung. Die Beförderung kann erst beginnen, wenn die zuständige Behörde das Fahrtenbuch gemäß Absatz 4 genehmigt hat.

- (3) Das Fahrtenbuch enthält eine Bestätigung einer Buchung an einer Kontrollstelle, wenn die Beförderungsdauer laut Beförderungsplanung voraussichtlich 21 Stunden überschreiten wird.
- (4) Die zuständige Behörde genehmigt das Fahrtenbuch in TRACES, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Fahrtenbuch enthält wirklichkeitsnahe Angaben und lässt darauf schließen, dass die Beförderung den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.
 - b) Die im Fahrtenbuch angegebenen Transportunternehmer verfügen über die entsprechenden gültigen Zulassungen, die gültigen Zulassungsnachweise für Transportmittel und gültige Befähigungsnachweise für Fahrer und Betreuer.
- (5) Sind die Bedingungen des Absatzes 4 nicht erfüllt, so fordert die zuständige Behörde den Organisator auf, die Planung der vorgesehenen Beförderung so zu ändern, dass die Vorschriften dieser Verordnung eingehalten werden.
- (6) Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass die Fahrtenbücher für lange und kurze Beförderungen in Drittländer für einen Zeitraum von höchstens sechs Jahren für nachfolgende amtliche Kontrollen gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) 2017/625 in TRACES gespeichert werden.

Artikel 16

Fahrtenbuch für kurze Beförderungen innerhalb der Union

- (1) Bei kurzen Beförderungen innerhalb der Union füllen die Organisatoren in TRACES das Fahrtenbuch gemäß Anhang III Nummer 2 aus.
- (2) Fahrtenbücher für kurze Beförderungen innerhalb der Union werden für einen Zeitraum von sechs Jahren für nachfolgende amtliche Kontrollen gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) 2017/625 in TRACES gespeichert.

Artikel 17

Pflichten der Tierhalter vor der Beförderung

- (1) Tierhalter am Versandort sind dafür verantwortlich, dass die Tiere, die auf das Transportmittel verladen werden sollen, transportfähig sind.
Bei trächtigen Tieren gibt der Tierhalter am Versandort im Fahrtenbuch das Datum der Besamung oder das vermutliche Datum der natürlichen Deckung an.
- (2) Das Verladen von Tieren auf Transportmittel wird von einem Tierarzt überwacht.

KAPITEL V PFLICHTEN WÄHREND DES TRANSPORTS UND AM BESTIMMUNGORT

Artikel 18

Allgemeine Pflichten der Transportunternehmer

- (1) Der Transportunternehmer transportiert Tiere im Einklang mit dieser Verordnung, insbesondere den einschlägigen Vorschriften für die transportierten Arten gemäß

Anhang I für Landtiere und gemäß Anhang II für Wassertiere, bis zur Ankunft am Bestimmungsort in der Union oder in einem Drittland.

- (2) Der Transportunternehmer ist für die Transportfähigkeit der Tiere vom Verladen der Tiere am Versandort bis zum Entladen der Tiere am Bestimmungsort verantwortlich.
- (3) Bei Straßen- oder Schienentransport vertraut der Transportunternehmer Fahrern und Betreuern, die über den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 38 verfügen, den Umgang mit den Tieren an.
- (4) Bei Straßen- oder Schienentransport trägt der Transportunternehmer dafür Sorge, dass alle Tiersendungen von einem Betreuer begleitet werden, ausgenommen in Fällen, in denen
 - a) Tiere in Transportbehältern befördert werden, die gesichert, angemessen belüftet und erforderlichenfalls mit Futter- und Wasserspendern ausgerüstet sind, die nicht umgestoßen werden können und die genügend Futter und Wasser für die doppelte Dauer der geplanten Beförderung enthalten;
 - b) der Fahrer die Aufgabe des Betreuers übernimmt.
- (5) Bei Straßen- oder Schienentransport, bei dem eine Etappe der Beförderung den Transport mit einem Ro-Ro-Schiff umfasst, stellen der Transportunternehmer und die Person, die für das Verladen der Fahrzeuge auf das Schiff verantwortlich ist, sicher, dass das Schiff die Anforderungen von Anhang I Kapitel II Nummer 3 erfüllt.

Artikel 19

Pflichten der Organisatoren, Transportunternehmer, Fahrer und Betreuer beim Straßen- oder Schienentransport

- (1) Der Fahrer oder Betreuer kontrolliert die Tiere mindestens alle 4,5 Stunden, um ihr Wohlergehen und ihre Transportfähigkeit zu beurteilen.
- (2) Der Fahrer und der Betreuer unterrichten den Transportunternehmer und den Organisator unverzüglich nach den im Notfallplan gemäß Artikel 8 festgelegten Verfahren über jedes schwerwiegende Ereignis, das das Tierwohl beeinträchtigen könnte. Der Organisator übermittelt die Informationen an die betreffende zuständige Behörde.
- (3) Der Transportunternehmer ist für jedes Tier verantwortlich, das während der Beförderung transportunfähig wird, weil der Betreuer oder der Fahrer seine Aufgaben nicht ordnungsgemäß erfüllt.
- (4) Während des Umladens von einem Transportmittel auf ein anderes trägt der Fahrer oder der Betreuer dafür Sorge, dass die technischen Vorschriften des Anhangs I Kapitel I und III über die Beförderung der Tiere eingehalten werden.

Artikel 20

Pflichten der Tierhalter an Sammelstellen, Kontrollstellen und Bestimmungsorten

- (1) Halter von Tieren, die an Sammelstellen, Kontrollstellen und Bestimmungsorten gehalten werden, tragen dafür Sorge, dass die technischen Vorschriften des Anhangs I Kapitel I Nummern 1 bis 3 und gegebenenfalls des Anhangs II Nummer 4 eingehalten werden.

- (2) Tierhalter an Sammelstellen oder Kontrollstellen zeichnen den Zustand, in dem die Tiere eingetroffen sind, auf und füllen Abschnitt 3 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummer 1 in TRACES aus und unterzeichnen ihn.

Artikel 21

Tierschutzbeauftragter auf Tiertransportschiffen

- (1) Für eine Beförderung mit einem Tiertransportschiff benennt der Transportunternehmer einen Tierschutzbeauftragten, der geschult und im Besitz eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 38 ist.
- (2) Der Tierschutzbeauftragte ist dem Transportunternehmer unmittelbar unterstellt und erstattet ihm und dem Organisator direkt Bericht über Tierschutzfragen.
- (3) Der Tierschutzbeauftragte ist dafür zuständig,
- a) die Tiere zu pflegen und mindestens zweimal täglich zu kontrollieren, um ihr Wohlergehen und ihre Transportfähigkeit zu beurteilen, und geeignete Maßnahmen zur Erhaltung ihres Wohlergehens zu ergreifen;
 - b) die zuständige Behörde am Versandort und den Organisator nach den im Notfallplan gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer iii festgelegten Verfahren über jedes schwerwiegende Ereignis zu unterrichten, das das Tierwohl beeinträchtigen könnte;
 - c) die Einhaltung der Verordnung Nr. 1099/2009 zu gewährleisten, wenn Tiere während der Beförderung auf See getötet werden, um ihr Leiden zu beenden.
- (4) Der Organisator unterrichtet den Kapitän des Tiertransportschiffs über die Aufgaben des Tiertransportbeauftragten gemäß Absatz 3.

Artikel 22

Sammelstellen

- (1) Betreiber von Sammelstellen bieten ihrem Personal Lehrgänge zu den technischen Vorschriften gemäß Anhang I Kapitel I Nummer 1 und Kapitel III Nummer 1 an.
- (2) Betreiber von Sammelstellen tragen dafür Sorge, dass
- a) der Umgang mit den Tieren nur Personal anvertraut wird, das in den maßgeblichen technischen Vorschriften des Anhangs I in Lehrgängen geschult wurde;
 - b) Personal und andere Personen, die Zugang zur Sammelstelle haben, regelmäßig über ihre Rechte und Pflichten im Rahmen dieser Verordnung und die Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung informiert werden;
 - c) für Personal und andere Personen, die Zugang zur Sammelstelle haben, ständig die Kontaktdaten der zuständigen Behörde verfügbar sind, der Verstöße gegen diese Verordnung gemeldet werden müssen;
 - d) im Falle eines Verstoßes gegen diese Verordnung durch eine in einer Sammelstelle anwesende Person unbeschadet etwaiger Maßnahmen der zuständigen Behörde die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um den Verstoß zu beheben und einen erneuten Verstoß zu verhindern;

- e) die zur Einhaltung der Buchstaben a bis d Betriebsvorschriften festgelegt, überwacht und durchgesetzt werden.
- (3) Eine Sammelstelle wird im Fahrtenbuch gemäß den Artikeln 15 und 16 nicht als Bestimmungsort angegeben.

Artikel 23
Transportverzögerungen

- (1) Organisatoren und gegebenenfalls die zuständige Behörde ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um Verzögerungen während des Transports zu verhindern oder auf ein Minimum zu reduzieren.
- (2) Die zuständigen Behörden tragen dafür Sorge, dass an Versandorten, Sammelstellen, Kontrollstellen, Bestimmungsbetrieben, Ausgangsorten und Grenzkontrollstellen besondere Vorkehrungen getroffen und Tiertransporte prioritär behandelt werden, einschließlich der Einrichtung von Schnellspuren, damit die Tiere bei Bedarf ohne unnötige Verzögerungen kontrolliert werden können.

Artikel 24
Ortungssysteme für Transportmittel

- (1) Straßentransportmittel sind mit einem Ortungssystem auszustatten, das mit dem Informationssystem gemäß Absatz 3 auf der Grundlage der technischen Anforderungen gemäß Absatz 8 kommuniziert.
- (2) Das Ortungssystem gemäß Absatz 1 erfasst die Position der Straßenfahrzeuge in kurzen Zeitabständen und ist während der Beförderung vom Versandort bis zur Ankunft am Bestimmungsort in Betrieb.
- (3) Die Aufzeichnungen aus den Ortungssystemen der Transportmittel werden in einem für TRACES zugänglichen Informationssystem gespeichert, das von der Kommission gemäß Absatz 7 eingerichtet wird.
- (4) Beim Ausfüllen von Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummer 1 legen die Organisatoren die Orte folgender Beförderungspunkte fest:
- a) Versandort;
 - b) Kontrollstellen;
 - c) Ausgangsort aus der Union und Grenzübertritte zwischen Mitgliedstaaten; und
 - d) Bestimmungsort.
- (5) Nach Abschluss der Beförderung ruft TRACES aus dem Informationssystem gemäß Absatz 3 die Daten zu dem Zeitpunkt ab, zu dem das Transportmittel die in Absatz 4 genannten Orte erreicht hat. Diese Informationen werden für amtliche Kontrollen, einschließlich der Analyse abgeschlossener Beförderungen, in TRACES gespeichert.
- (6) Die Kommission kann die in Absatz 5 genannten Informationen nach Anonymisierung der personenbezogenen Daten für die Erstellung der Jahresberichte gemäß Artikel 114 der Verordnung (EU) 2017/625 und für die Organisation von Audits in den Mitgliedstaaten verwenden.
- (7) Bis zum [3 Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] entwickelt die Kommission das in Absatz 3 genannte Informationssystem.

- (8) Bis zum [3 Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten die erforderlichen technischen Protokolle, die es den Ortungssystemen gemäß Absatz 1 ermöglichen, die Position des Fahrzeugs mit einer bestimmten Genauigkeit seines geografischen Standorts an das in Absatz 3 genannte Informationssystem für dessen Nutzung zu übermitteln, und die Protokolle zum Abruf der erforderlichen Informationen aus dem Informationssystem durch TRACES fest.

Artikel 25

Pflichten am Bestimmungsort

- (1) Der Fahrer oder Betreuer und der Tierhalter am Bestimmungsort zeichnen das Datum und die Uhrzeit der Ankunft der Tiere und ihren Zustand in TRACES auf, indem sie Abschnitt 3 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummer 1 ausfüllen und unterzeichnen.

Besteht Uneinigkeit über den Zustand, in dem die Tiere am Bestimmungsort eingetroffen sind, zwischen dem Fahrer oder Betreuer und dem Tierhalter am Bestimmungsort oder geht aus dem Fahrtenbuch hervor, dass die Tiere in schlechtem Zustand eingetroffen sind, so zeichnen der Tierhalter und der Fahrer oder Betreuer die Unregelmäßigkeiten in Abschnitt 5 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummer 1 auf.

- (2) Abweichend von Absatz 1 zeichnet der Fahrer oder Betreuer, der Tiere für die Zwecke eines gemäß der Richtlinie 2010/63/EU genehmigten Projekts transportiert, nur das Datum und die Uhrzeit der Ankunft in TRACES auf.
- (3) Das Entladen wird von einem Tierarzt überwacht.

Artikel 26

Überwachung der Indikatoren

- (1) Für die Zwecke des Artikels 25 Absatz 1 bewerten der Fahrer oder Betreuer und der Tierhalter am Bestimmungsort den Zustand der Landtiere bei Ankunft anhand folgender Indikatoren:

- a) Gesamtzahl der Tiere;
- b) Anzahl der bei Ankunft verendeten Tiere in jeder Sendung;
- c) Anzahl der beim Transport verletzten Tiere in jeder Sendung;
- d) andere gesundheitliche und physische Probleme als Verletzungen, einschließlich gegebenenfalls Hitze- oder Kältestress, länger andauernder Durst und Hunger in einer Sendung, die bei den Tieren beobachtet werden.

- (2) Der Tierhalter zeichnet die Feststellungen in Bezug auf die Indikatoren gemäß Absatz 1 in Abschnitt 3 des Fahrtenbuchs in TRACES auf.

- (3) Der Organisator und der Transportunternehmer überwachen die Indikatoren gemäß Absatz 1 und analysieren die gesammelten Informationen nach Abschluss ihrer Transporte. Geht aus den Analyseergebnissen hervor, dass die Anforderungen des Artikels 4 nicht erfüllt wurden, oder wenn Werte zur Quantifizierung der Indikatoren die von der Kommission gemäß Absatz 5 festgelegten Grenzwerte überschreiten, ergreifen sie Korrekturmaßnahmen.

- (4) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 49 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der zu überwachenden gesundheitlichen und physischen Probleme gemäß Absatz 1 Buchstabe d sowie der Methoden, die bei der Quantifizierung der Indikatoren gemäß Absatz 1 anzuwenden sind.
- (5) Die Kommission kann auf der Grundlage des Gutachtens der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 48 zur Festlegung der Grenzwerte, bei deren Überschreiten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen sind, erlassen.

KAPITEL VI

BEDINGUNGEN FÜR DEN TRANSPORT VON LANDTIEREN

Artikel 27

Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterungs- und Tränkzeiten beim Straßen- und Schienentransport ausgewachsener Landtiere für lange Beförderungen

- (1) Unbeschadet strengerer Vorschriften über die Beförderungsdauer gemäß diesem Kapitel und Anhang I Kapitel V müssen lange Beförderungen von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, auf der Straße oder Schiene zu anderen Zwecken als der Schlachtung folgende Bedingungen erfüllen:
 - a) Die Beförderung besteht aus höchstens zwei Abschnitten, von denen jeder höchstens 21 Stunden beträgt; danach müssen die Tiere den Bestimmungsort erreichen.
 - b) Nach den ersten 21 Stunden ab Beginn der Beförderung und wenn die Tiere den Bestimmungsort noch nicht erreicht haben, werden sie für eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden an einer Kontrollstelle entladen, bevor der Transport fortgesetzt werden kann.
 - c) Beide unter Buchstabe a genannten Beförderungsabschnitte enthalten Ruhezeiten von mindestens einer Stunde nach höchstens zehn Stunden; während der Ruhezeit bleiben die Tiere auf dem stehenden Transportmittel.
- (2) Für lange Beförderungen gelten die Anforderungen von Anhang I Kapitel VI.
- (3) Für den Straßentransport von Hausvögeln und Kaninchen zu anderen Zwecken als der Schlachtung gelten die besonderen Vorschriften in Anhang I Kapitel V Nummer 2.
- (4) Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, wird in regelmäßigen Abständen Wasser und Futter gemäß Anhang I Kapitel V angeboten.
- (5) Absatz 1 Buchstabe c gilt nicht für den Schienentransport.
- (6) Die Absätze 1 bis 5 gelten nicht für Tiere, die in biologisch sicheren Transporten für die Zwecke eines genehmigten Projekts oder der Zucht gemäß der Richtlinie 2010/63/EU transportiert werden.

Artikel 28

Beförderungsdauer und Ruhezeiten für den Straßen- oder Schienentransport von Landtieren zur Schlachtung

- (1) Der Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, zur Schlachtung darf nur in kurzen Beförderungen erfolgen.
- (2) Wenn innerhalb der Union für einen bestimmten Versandort keine für die Schlachtung der in Absatz 1 genannten Tierarten und -kategorien geeigneten Schlachthöfe im Rahmen einer kurzen Beförderung erreicht werden können, können die zuständigen Behörden am Versandort eine Zulassung für eine lange Beförderung zum nächstgelegenen Schlachthof erteilen, der an die beförderte Tierart angepasst ist.
- (3) Für den Transport von Kaninchen und Geflügel zur Schlachtung gelten die besonderen Vorschriften für diese Arten in Anhang I Kapitel V Nummer 2.

Artikel 29

Beförderungsdauer, Ruhezeiten, Fütterung und Tränken von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen

- (1) Die Beförderungsdauer für den Straßentransport von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen darf 8 Stunden nicht überschreiten.
- (2) Abweichend von Absatz 1 dürfen nicht abgesetzte Kälber, Lämmer, Zickel, Ferkel und Fohlen, sofern das Transportmittel mit einem gemäß Absatz 5 zugelassenen Fütterungssystem ausgestattet ist, höchstens neun Stunden lang transportiert werden; danach ist eine Ruhezeit von mindestens einer Stunde ohne Entladen einzuhalten, bevor die Fahrt für höchstens weitere neun Stunden fortgesetzt wird.
- (3) Finden Abschnitte einer Beförderung von nicht abgesetzten Kälbern, Lämmern, Zickeln, Ferkeln und Fohlen auf See statt, so wird dieser Teil der Beförderung nicht als Teil der Beförderungsdauer angerechnet.
- (4) Nicht abgesetzte Kälber, Lämmer, Zickel, Ferkel und Fohlen sind mit Wasser ad libitum zu versorgen und in Zeitabständen von 9 Stunden, gerechnet ab dem Beginn der Beförderung und unabhängig davon, in welchem Transportmittel sie transportiert werden, mit artgerechter Milch oder einem geeigneten Milchersatz zu füttern.
- (5) Ein Hersteller eines in Absatz 2 genannten Fütterungssystems, der in der Union ansässig ist oder einen Vertreter in der Union hat, wenn er in einem Drittland ansässig ist, kann bei der Kommission einen Antrag auf Zulassung des Fütterungssystems stellen.
- (6) Die Kommission lässt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 49 das in Absatz 2 genannte Fütterungssystem zu, sofern es wissenschaftliche und technische Nachweise dafür gibt, dass das Fütterungssystem es ermöglicht, alle an Bord befindlichen nicht abgesetzten Kälber, Lämmer, Zickel, Ferkel und Fohlen während der Beförderung mit Milch oder Milchersatznahrung bei Körpertemperatur und mit angemessener Hygiene zu füttern.

Artikel 30

Beförderungen auf der Straße zu und von Tiertransportschiffen und Ro-Ro-Schiffen für den Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen

- (1) Die Beförderungsdauer für den Transport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, die einen Beförderungsabschnitt auf See umfasst, wobei Sendungen von verschiedenen Herkunftsorten befördert werden, wird ab dem Verladen der Tiere am Versandort, der in der Fahrtzeit am weitesten vom Verladehafen entfernt ist, gerechnet. Die Berechnung der Beförderungsdauer wird ab dem Zeitpunkt, zu dem das letzte Tier auf das Schiff verladen wird, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das erste Tier im Ankunftshafen entladen wird, ausgesetzt.
- (2) Für die Fütterungszeiten an Bord gelten die besonderen Vorschriften in Anhang I Kapitel V Nummer 1.

Artikel 31

Beförderungsdauer und Bedingungen für den Straßen- und Schienentransport von Landtieren, ausgenommen Hausvögel und Kaninchen, bei extremen Temperaturen

- (1) Der Organisator bei der Übermittlung des Fahrtenbuchs in TRACES und die zuständige Behörde bei der Genehmigung des Fahrtenbuchs berücksichtigen die vorhergesagten Temperaturen am Versandort, am Bestimmungsort und gegebenenfalls am Ort der Kontrollstelle zu dem Zeitpunkt, zu dem sich die Tiere voraussichtlich an diesen Orten befinden. Bei Sendungen, die in Drittländer transportiert werden, berücksichtigt der Organisator auch die vorhergesagten Temperaturen am Ausgangsort oder an der Grenzkontrollstelle des Drittlandes.
- (2) Für den Straßentransport von Landtieren, ausgenommen Hunde und Katzen, gilt Folgendes:
 - a) Wenn Temperaturen unter 0 °C vorhergesagt werden, sind Straßenfahrzeuge abzudecken und die Luftzirkulation im Laderaum der Tiere ist so zu steuern, dass die Tiere während der Beförderung vor Luftzug geschützt sind.
 - b) Wenn Temperaturen unter -5 °C vorhergesagt werden, darf die Beförderungsdauer zusätzlich zu den Maßnahmen unter Buchstabe a neun Stunden nicht überschreiten.
 - c) Wenn Temperaturen zwischen 25 °C und 30 °C vorhergesagt werden, darf die Beförderungsdauer im Zeitraum zwischen 10.00 Uhr und 21.00 Uhr neun Stunden nicht überschreiten.
 - d) Wenn Temperaturen über 30 °C vorhergesagt werden, sind nur Beförderungen zulässig, die vollständig zwischen 21.00 Uhr und 10.00 Uhr stattfinden.
 - e) Wenn Temperaturen über 30 °C zwischen 21.00 Uhr und 10.00 Uhr vorhergesagt werden, ist das Raumangebot für die Tiere um 20 % zu erhöhen.
- (3) Hunde und Katzen werden in einem Laderaum mit einer Umgebungstemperatur zwischen 20 °C und 25 °C und einer Luftfeuchtigkeit zwischen 30 % und 70 % transportiert.
- (4) Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht für Tiere, die in biologisch sicheren Transporten für die Zwecke eines genehmigten Projekts oder der Zucht gemäß der Richtlinie 2010/63/EU transportiert werden.

- (5) Für die Zwecke von Absatz 1 nehmen die Mitgliedstaaten bis zum Geltungsbeginn dieser Verordnung den Link zu ihrem benannten Temperaturvorhersagedienst in TRACES auf, um die Temperaturvorhersage an alle zuständigen Behörden und Unternehmer weiterzuleiten.

Für den Transport von Tieren in ein Drittland werden die erwarteten Temperaturen an Orten in Drittländern mithilfe des benannten Temperaturvorhersagedienstes des Versandorts bestimmt.

KAPITEL VII

TRANSPORT IN UND AUS DRITTLÄNDERN

Artikel 32

Pflichten in Bezug auf den Transport von Tieren in Drittländer

- (1) Organisatoren dürfen nur dann Vorkehrungen für den Transport von Tieren in Drittländer treffen, wenn sie im Besitz einer gemäß Artikel 5 erteilten Zulassung sind.
- (2) Die Organisatoren füllen Abschnitt 1 des Fahrtenbuchs gemäß Anhang III Nummer 1 sowohl für kurze als auch für lange Beförderungen nach Artikel 15 aus und tragen dafür Sorge, dass Transportunternehmer und Tierhalter am Bestimmungsort die sie betreffenden Abschnitte des Fahrtenbuchs ausfüllen.
- (3) Bei Beförderungen, die einen Transport mit einem Tiertransportschiff umfassen, trägt der Organisator dafür Sorge, dass die zuständige Behörde des Bestimmungsdrittlandes die Bescheinigung gemäß Anhang IV ausgefüllt, unterzeichnet und abgestempelt und an die zuständige Behörde am Versandort übermittelt hat. Die zuständige Behörde genehmigt das Fahrtenbuch nicht, wenn diese Bescheinigung nicht vorgelegt wird.
- (4) Tiersendungen dürfen das Zollgebiet der Union nur über benannte Ausgangsstellen gemäß Artikel 39 verlassen.

Artikel 33

Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer

- (1) Der Organisator sorgt dafür, dass eine Zertifizierungsstelle die erste von einem vom Organisator organisierte Beförderung zu einem Bestimmungsort in einem Drittland bewertet.
- (2) Die Zertifizierungsstelle bewertet, ob bei der ersten Beförderung gemäß Absatz 1 die folgenden Bedingungen erfüllt wurden:
 - a) Die Fahrzeuge und Schiffe entsprechen den einschlägigen Vorschriften des Anhangs I.
 - b) Die in dieser Verordnung festgelegten maximalen Beförderungsdauern, besonderen Bedingungen für den Transport bei extremen Temperaturen und Ruhezeiten werden gemäß den Angaben im Fahrtenbuch eingehalten.
 - c) Das Raumangebot entspricht Anhang I Kapitel VII.
 - d) Die Tiere bleiben mindestens 7 Tage am angegebenen Bestimmungsort oder werden geschlachtet.

- e) Der Zweck der Beförderung entspricht dem im Fahrtenbuch angegebenen Zweck.
 - f) Bei Beförderungen mit einer Etappe auf einem Tiertransportschiff kommen die Tiere in gutem Zustand im Ankunftshafen an.
 - g) Der Umgang mit den Tieren erfolgt gemäß Anhang I dieser Verordnung.
 - h) Die genutzten Kontrollstellen werden gegebenenfalls gemäß Artikel 34 Absatz 3 aufgeführt.
 - i) Beim Transport von Wassertieren entsprechen Fahrzeuge und Transportvorgänge den Vorschriften in Anhang II.
- (3) Sind die in Absatz 2 genannten Bedingungen erfüllt, stellt die Zertifizierungsstelle dem Organisator ein Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer aus. Das Zertifikat gilt für fünf Jahre.
 - (4) Der Organisator übermittelt das Zertifikat der zuständigen Behörde, die die Zulassung gemäß Artikel 5 erteilt hat.
 - (5) Die zuständigen Behörden registrieren zertifizierte Organisatoren in TRACES.
 - (6) Sind die in Absatz 2 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so unterrichtet die Zertifizierungsstelle den Organisator und die zuständige Behörde, die die Zulassung des Organisators für den Transport in Drittländer gemäß Artikel 6 Absatz 4 aussetzt.
 - (7) Die Zertifizierungsstellen führen innerhalb der fünfjährigen Gültigkeitsdauer des Zertifikats mindestens zwei unangekündigte Bewertungen von vom Organisator durchgeführten Beförderungen durch, um die Einhaltung der in Absatz 2 aufgeführten Bedingungen zu überprüfen.
 - (8) Die Zertifizierungsstelle übermittelt dem Organisator und der zuständigen Behörde die Berichte über die unangekündigten Bewertungen und teilt ihnen schwerwiegende Verstöße nach unangekündigten Kontrollen mit. In solchen Fällen setzt die zuständige Behörde die Zulassung des Organisators für den Transport in Drittländer gemäß Artikel 6 Absatz 4 aus. Diese unangekündigten Bewertungen lassen die gemäß der Verordnung (EU) 2017/625 durchgeführten amtlichen Kontrollen unberührt.
 - (9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 49 Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um die durch die Bewertungen zu überprüfenden Elemente und die Häufigkeit der Bewertungen genauer festzulegen.

Artikel 34

Kontrollstellen in Drittländern

- (1) Ruhezeiten für Tiere in Drittländern dürfen nur an Kontrollstellen erfolgen, die Anforderungen erfüllen, die denen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 mindestens gleichwertig sind und die in dem in Absatz 3 genannten Verzeichnis aufgeführt sind.
- (2) Kontrollstellen in Drittländern werden nur dann in das Verzeichnis gemäß Absatz 3 aufgenommen, wenn ihnen von einer Zertifizierungsstelle bescheinigt wird, dass sie über die Mittel verfügen, um Anforderungen zu erfüllen, die denen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 gleichwertig sind. Das Zertifikat gilt für fünf Jahre. Der Betreiber

der Kontrollstelle oder der Organisator kann bei der Kommission beantragen, die Kontrollstelle in das in Absatz 3 genannte Verzeichnis aufzunehmen.

- (3) Die Kommission genehmigt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 49 ein Verzeichnis der Kontrollstellen, die Standards erfüllen, die den in der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 festgelegten Standards gleichwertig sind. Dieses Verzeichnis wird in TRACES zur Verfügung gestellt.
- (4) Die Kommission streicht eine Kontrollstelle aus dem in Absatz 3 genannten Verzeichnis, wenn nach Bewertung durch die Zertifizierungsstelle oder durch ein Audit der Kommission nachgewiesen wird, dass die Kontrollstelle nicht mehr den in der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 festgelegten Standards entspricht. In diesem Fall findet das in Artikel 49 genannte Verfahren Anwendung.

Artikel 35

In die Union verbrachte Tiere

- (1) Transportunternehmer, die Tiere in die Union befördern,
 - a) tragen dafür Sorge, dass die Tiere im Einklang mit dieser Verordnung oder unter Bedingungen, die von der Union als den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen gleichwertig anerkannt wurden, vom Versandort im Drittland bis zum Bestimmungsort in der Union transportiert werden;
 - b) füllen das Fahrtenbuch gemäß Anhang III Nummer 1 in TRACES aus und geben dabei insbesondere Ort, Datum und Uhrzeit des Versands im Drittland an.
- (2) Die amtliche Gesundheitsbescheinigung, die Tieren beigelegt ist, die aus Drittländern und Gebieten in die Union verbracht werden, muss eine Bescheinigung der zuständigen Behörde am Versandort enthalten, aus der hervorgeht, dass die Planung der Beförderung Anforderungen entspricht, die denen dieser Verordnung mindestens gleichwertig sind.
- (3) Bei langen Beförderungen überprüft und genehmigt die zuständige Behörde am Versandort im Drittland das Fahrtenbuch vor dem Versand in TRACES.

Artikel 36

Tiere, die durch das Gebiet der Union durchgeführt werden

Werden Tiere von einem Herkunftsort in einem Drittland zu einem Bestimmungsort in demselben oder einem anderen Drittland transportiert und dabei durch das Gebiet der Union durchgeführt, so tragen die Unternehmer dafür Sorge, dass die Bestimmungen dieser Verordnung während des Beförderungsabschnitts auf dem Gebiet der Union eingehalten werden, mit Ausnahme der Bestimmungen über die maximale Beförderungsdauer gemäß Artikel 27 Absätze 1, 2 und 3, Artikel 28, Artikel 29 Absätze 1 und 2 und Anhang I Kapitel V Nummer 2.2.

KAPITEL VIII

PFLICHTEN DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN

Artikel 37 *Schulungen*

- (1) Für die Zwecke von Artikel 10 benennen die Mitgliedstaaten die zuständige Behörde, die dafür verantwortlich ist,
 - a) sicherzustellen, dass für Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragte, die am Transport von Tieren beteiligt sind, Lehrgänge angeboten werden, die für die betreffenden Tierarten und -kategorien relevant sind;
 - b) ein Verzeichnis zugelassener Lehrgänge für Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragte, die für den Schutz von Tieren beim Transport verantwortlich sind, zu führen;
 - c) eine unabhängige Abschlussprüfung zur Prüfung der Kenntnisse der Fahrer, Betreuer und Tierschutzbeauftragten zu veranstalten, deren Inhalt für die betreffenden Tierkategorien relevant ist und der betreffenden Transportstufe entspricht;
 - d) Befähigungsnachweise auszustellen, mit denen bestätigt wird, dass die unabhängige Abschlussprüfung bestanden wurde;
 - e) den Inhalt der unter Buchstabe a genannten Lehrgänge und die Modalitäten der Prüfung gemäß Buchstabe b festzulegen.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Lehrgänge decken mindestens die folgenden Kompetenzen, Kenntnisse und Fähigkeiten ab:
 - a) die Tierschutzverpflichtungen, insbesondere die Verpflichtungen gemäß den Anhängen I und II;
 - b) artspezifisches Verhalten von Tieren und ihre physiologischen und ethologischen Bedürfnisse während einer Beförderung;
 - c) Möglichkeiten zur Minimierung von Risiken für das Tierwohl während einer Beförderung;
 - d) Erkennen von positiven und negativen Gefühlsäußerungen der Tiere, einschließlich Anzeichen von Leiden während einer Beförderung;
 - e) Verwendung und Wartung der Ausrüstung für in Transportmitteln untergebrachte Tiere;
 - f) Methoden für die Überwachung der Indikatoren gemäß Artikel 26; und
 - g) Notfallpläne gemäß Artikel 8.

Artikel 38 *Befähigungsnachweis*

- (1) Die zuständige Behörde stellt einen Befähigungsnachweis in TRACES aus, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Der Antragsteller hat die Abschlussprüfung gemäß Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe c erfolgreich bestanden.
 - b) Der Antragsteller hat eine schriftliche Erklärung vorgelegt, aus der hervorgeht, dass er in den drei Jahren vor dem Zeitpunkt der Beantragung dieses Nachweises keinen schweren Verstoß gemäß Artikel 44 begangen hat.
- (2) Die zuständige Behörde stellt den Befähigungsnachweis nicht aus, wenn eine andere zuständige Behörde dem Antragsteller den Umgang mit Tieren untersagt hat.
 - (3) Der Befähigungsnachweis enthält die in Anhang V Abschnitt 4 aufgeführten Information. Er gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Datum der Ausstellung.
 - (4) Die Mitgliedstaaten erkennen die in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten gültigen Befähigungsnachweise an.
 - (5) Die Mitgliedstaaten können für andere Zwecke erworbene Qualifikationen als dem Befähigungsnachweis für die Zwecke dieser Verordnung gleichwertig anerkennen, sofern diese unter Bedingungen erworben wurden, die denen dieses Artikels gleichwertig sind. Die zuständigen Behörden veröffentlichen im Internet eine Liste der Qualifikationen, die als gleichwertig gegenüber dem Befähigungsnachweis anerkannt werden; sie bringen diese Liste laufend auf den neuesten Stand.
 - (6) Die zuständigen Behörden entziehen einen nach dieser Verordnung ausgestellten Befähigungsnachweis in TRACES, wenn der Inhaber dieses Nachweises nicht mehr über hinreichende Kompetenzen, Kenntnisse oder Verantwortungsbewusstsein für seine Aufgaben verfügt.

Artikel 39

Benennung von Ausgangsorten

Die Mitgliedstaaten

- a) benennen die Ausgangsorte, über die der Transport von Tieren in Drittländer erfolgen kann;
- b) erfassen die benannten Ausgangsorte in ihrem Hoheitsgebiet in TRACES und aktualisieren diese Informationen regelmäßig.

Diese Informationen werden in TRACES öffentlich zur Verfügung gestellt.

Artikel 40

Kontrolle von Tiertransportschiffen beim Ver- und Entladen

- (1) Bevor Tiere auf ein Tiertransportschiff verladen werden, kontrolliert die zuständige Behörde das Schiff, um insbesondere zu überprüfen, ob
 - a) Bauweise und Ausrüstung des Schiffes der Zahl und Art der zu transportierenden Tiere angemessen sind;
 - b) die Laderäume, in denen Tiere untergebracht werden sollen, in gutem Wartungszustand sind;
 - c) die Ausrüstungen gemäß Anhang I Kapitel IV reibungslos funktionieren;

- d) das Risikoprofil des Tiertransportschiffs gemäß der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle als Standardrisiko oder niedriges Risiko eingestuft ist.
- (2) Bevor Tiere auf ein Tiertransportschiff verladen oder von einem Tiertransportschiff entladen werden, kontrolliert die zuständige Behörde das Schiff, um zu überprüfen, ob
- a) die Tiere mit Blick auf ihre Weiterbeförderung transportfähig sind;
 - b) die Be-/Entladevorgänge nach den Verfahrensvorschriften des Anhangs I Kapitel III Nummer 2 ablaufen;
 - c) die Vorkehrungen für die Versorgung mit Futter und Wasser den Bestimmungen des Anhangs I Kapitel IV Nummer 2 entsprechen.

Artikel 41

Verbindungsstellen für den Schutz von Tieren beim Transport

- (1) Die gemäß Artikel 103 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/625 benannten Verbindungsstellen für den Schutz von Tieren beim Transport erhalten zusätzlich zu den in der Verordnung (EU) 2017/625 vorgesehenen Aufgaben und Zuständigkeiten folgende Aufgaben:
- a) gegenseitige Unterstützung zur Erleichterung einer reibungslosen Anwendung dieser Verordnung, unter anderem bei Transportverzögerungen oder bei Abweisungen von Tiersendungen, die auf dem Straßen-, Schienen- oder Seeweg befördert werden, durch Drittländer;
 - b) Austausch von Empfehlungen und bewährten Verfahren in Bezug auf die Einhaltung dieser Verordnung.
- (2) Die Kommission organisiert regelmäßige Tagungen des Netzes der Verbindungsstellen gemäß Absatz 1, um eine einheitliche Durchsetzung dieser Verordnung in der Union zu erleichtern.

KAPITEL IX SANKTIONEN

Artikel 42

Maßnahmen und Sanktionen zur Gewährleistung der Einhaltung

Unbeschadet der Anwendung der Verordnung (EU) 2017/625 legen die Mitgliedstaaten Vorschriften über Maßnahmen und Sanktionen gegen die natürliche Person, die einen Verstoß gegen diese Verordnung begangen hat, oder gegen die juristische Person, die für diesen Verstoß haftbar gemacht wird, fest. Insbesondere müssen die Mitgliedstaaten systematisch

- a) mutmaßliche Verstöße untersuchen, um den Verdacht zu erhärten oder auszuräumen;
- b) bei Feststellung eines Verstoßes geeignete Maßnahmen ergreifen, auch um den Verstoß zu beenden; und
- c) Sanktionen gemäß diesem Kapitel und der Verordnung (EU) 2017/625 gegen die natürliche Person verhängen, die den Verstoß gegen die vorliegende Verordnung

begangen hat, oder gegen die juristische Person, die für den Verstoß gegen diese Verordnung haftbar gemacht wird.

Artikel 43

Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung

- (1) Unbeschadet der Anwendung der Verordnung (EU) 2017/625 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass gegen eine natürliche Person, die einen Verstoß gegen diese Verordnung begangen hat, oder gegen eine juristische Person, die für einen Verstoß gegen diese Verordnung haftbar gemacht wird, verwaltungsrechtliche Sanktionen gemäß der vorliegenden Verordnung und nationalem Recht verhängt werden. Alternativ können die Mitgliedstaaten strafrechtliche Sanktionen verhängen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die im Einklang mit dieser Verordnung und den einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts verhängten Sanktionen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere der Verstöße stehen und in ihrem Schweregrad geeignet sind, um wirksam zu ahnden und vor weiteren Verstößen abzuschrecken.
- (3) Bei der Festlegung der Sanktionen, auch bei der Festsetzung der Höhe der finanziellen Sanktionen gemäß Absatz 5, berücksichtigen die Mitgliedstaaten Art, Schwere und Ausmaß des Verstoßes, einschließlich der Beeinträchtigung des Wohlergehens der betreffenden Tiere, ihrer Anzahl, ihrer Art, ihres Alters oder ihres Schweregrades, die Dauer des Verstoßes, seine Wiederholung und die Häufung gleichzeitiger Verstöße sowie die Frage, ob der Verstoß vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurde.
- (4) Als erschwerende Umstände gelten:
 - a) Verstöße, die durch betrügerische oder irreführende Praktiken oder durch die Verwendung gefälschter oder bekanntermaßen ungültiger Dokumente/Bescheinigungen begangen wurden;
 - b) vorsätzlich falsche oder irreführende Angaben in Fahrtenbüchern.
- (5) Im Falle eines schweren Verstoßes stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der schwere Verstoß mit einer verwaltungsrechtlichen finanziellen Sanktion geahndet wird, deren Mindesthöhe dem Wert der Sendung entspricht. Bei wiederholten schweren Verstößen innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der schwere Verstoß mit verwaltungsrechtlichen finanziellen Sanktionen geahndet wird, deren Mindesthöhe dem doppelten Wert der Sendung entspricht.

Die Mitgliedstaaten können die wirtschaftliche Lage der natürlichen Person, die den Verstoß begangen hat, oder der juristischen Person, die für den Verstoß haftbar gemacht wird, berücksichtigen, um die Abschreckung der Sanktionen zu gewährleisten. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten im Einklang mit dem nationalen Recht ein System anwenden, nach dem eine finanzielle Sanktion verhängt wird, die als Prozentsatz des Umsatzes des für den Verstoß haftbar gemachten Unternehmers berechnet wird.

Artikel 44
Schwere Verstöße

Folgende Verstöße gelten als schwerwiegend, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig begangen werden:

- a) Tiere mit großen offenen Wunden, Organvorfällen und gebrochenen Gliedmaßen werden transportiert;
- b) Tiere werden vor Erreichen des Mindestalters für den Transport transportiert;
- c) die vertikale Höhe für transportierte Tiere beträgt weniger als 80 % der Anforderungen an die vertikale Höhe gemäß Anhang I Kapitel III Nummer 6;
- d) das Raumangebot für transportierte Tiere beträgt weniger als 80 % der Anforderungen an das Raumangebot gemäß Anhang I Kapitel VII;
- e) die Beförderungsdauer überschreitet die maximale Beförderungsdauer um 30 %, ausgenommen Ruhezeiten;
- f) Wassertiere werden ohne Überwachung der Wasserparameter gemäß Anhang II transportiert;
- g) Tiere werden für lange Beförderungen ohne Zulassung eines Organitors, Zulassung eines Transportunternehmers, Zulassungsbescheinigung für ein Transportmittel oder Befähigungsnachweis des Fahrers oder Betreuers transportiert;
- h) Tiere werden für lange Beförderungen ohne Genehmigung des Fahrtenbuchs durch die zuständige Behörde transportiert;
- i) Tiere werden mit einem Bestimmungsort in einem Drittland ohne gültiges Zertifikat für den Transport von Tieren in Drittländer gemäß Artikel 33 transportiert.

Artikel 45
Andere Sanktionen

- (1) Die in diesem Kapitel vorgesehenen Sanktionen lassen andere Sanktionen unberührt, die von den zuständigen Behörden im Falle eines festgestellten Verstoßes verhängt werden können, insbesondere
 - a) Stilllegung des an dem Verstoß beteiligten Fahrzeugs oder Tiertransportschiffs;
 - b) Beschlagnahme des Fahrzeugs oder Tiertransportschiffs oder der transportierten Tiere;
 - c) Aussetzung oder Entzug der Zulassung des Organitors oder Transportunternehmers;
 - d) Aussetzung oder Einstellung aller oder eines Teils der wirtschaftlichen Tätigkeiten des Unternehmers im Zusammenhang mit dem Tiertransport.
- (2) Die Mitgliedstaaten legen die Dauer der Sanktionen gemäß Absatz 1 fest.

KAPITEL X VERFAHRENSBESTIMMUNGEN

Artikel 46

Bericht über den Stand des Tierschutzes beim Transport

- (1) Auf der Grundlage der gemäß Artikel 26 in TRACES aufgezeichneten Daten und anderer einschlägiger Daten veröffentlicht die Kommission bis zum [*fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung*] und danach alle fünf Jahre einen Überwachungsbericht über den Stand des Tierschutzes beim Transport in der Union.
- (2) Für die Zwecke der Berichterstattung gemäß Absatz 1 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die für die Erstellung dieses Berichts erforderlichen Informationen.

Artikel 47

Änderung der Anhänge

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 48 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die technischen Vorschriften in Anhang I Kapitel I, II, V und VII sowie Anhang II zu aktualisieren, um dem technischen Fortschritt und den wissenschaftlichen Entwicklungen, soweit verfügbar, einschließlich wissenschaftlicher Gutachten der EFSA, sowie den sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen in Bezug auf Folgendes Rechnung zu tragen:
 - a) die Konstruktion und Wartung von Transportmitteln;
 - b) die Vorrichtungen für den Umgang;
 - c) die Anforderungen in Bezug auf das Wasser, einschließlich der Höchstwerte für die Wasserparameter, und die Anforderungen an die Wasserüberwachung;
 - d) Anforderungen an die Fütterung;
 - e) Transportfähigkeit;
 - f) Be- und Entladepraktiken;
 - g) Umgang während und nach Transportaktivitäten;
 - h) Bedingungen an Bord von Ro-Ro-Schiffen und Beförderung auf dem Luftweg;
 - i) Transportpraktiken;
 - j) Anforderungen an das Raumangebot und die Besatzdichte.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 49 Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um die Vorlagen für Fahrtenbücher in Anhang III und das Muster der Bescheinigung in Anhang IV zu aktualisieren.

Artikel 48

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 49 Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird vom Ständigen Ausschuss für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel unterstützt, der durch Artikel 58 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 eingesetzt wurde. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 50 Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Dokumente

Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 49 Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Artikel 6, 9, 12, 13 und 38 betreffend Vorschriften für die Ausstellung elektronischer Zulassungen, Nachweise und Fahrtenbücher sowie für die Verwendung elektronischer Signaturen festlegen.

KAPITEL XI SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Artikel 51

Datenschutz im Zusammenhang mit Zulassungen, Fahrtenbüchern, Echtzeit-Ortungssystemen und Nachweisen

- (1) Für die Zulassungen gemäß Kapitel II, die Fahrtenbücher gemäß Kapitel IV und die Nachweise gemäß Kapitel VIII sind die Kommission und die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1715 gemeinsam Verantwortliche im Sinne des Artikels 28 der Verordnung (EU) 2018/1725 und des Artikels 26 der Verordnung (EU) 2016/679.
- (2) Für die Zwecke der Echtzeit-Ortungssysteme gemäß Artikel 24 ist die Kommission der Verantwortliche im Sinne von Artikel 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) 2018/1725.
- (3) Die in dem Informationssystem gemäß Artikel 24 Absatz 3 aufgezeichneten Daten sind der Kommission nur für die Zwecke des Abrufs der in Artikel 24 Absatz 5 genannten Informationen in TRACES zugänglich.
- (4) Zusätzlich zu den gemäß Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1715 verarbeiteten Datenkategorien werden die mithilfe des Echtzeit-Ortungssystems gemäß Artikel 24 erhobenen Daten und die Daten im Fahrtenbuch in Bezug auf den Namen und die Telefonnummer des Fahrers auch ausschließlich zum Zweck der Durchführung amtlicher Kontrollen und anderer amtlicher Tätigkeiten gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/625 verarbeitet.
- (5) Die Aufzeichnung von Positionsdaten in kurzen Zeitabständen wird in dem in Artikel 24 Absatz 3 genannten Informationssystem für einen Zeitraum von sechs Jahren gespeichert.
- (6) Die personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit den Zulassungen gemäß Kapitel II und den Nachweisen gemäß Kapitel VIII werden während der gesamten Gültigkeitsdauer dieser Zulassungen und Nachweise sowie für einen Zeitraum von sechs Jahren nach ihrem Ablauf oder Entzug von TRACES gespeichert.

Artikel 52

Strengere nationale Maßnahmen

Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, strengere nationale Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport, der vollständig im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erfolgt, oder beim Transport, der ausschließlich zwischen einem Versandort im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Bestimmungsort in einem Drittland stattfindet, zu erlassen, sofern diese Maßnahmen das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigen.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden nationalen Vorschriften vor deren Erlass mit. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten hiervon.

Artikel 53
Mobile Anwendung

(1) Bis zum [5 Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] entwickelt die Kommission eine mobile Anwendung, die die Wahrnehmung von Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit dem Tiertransport ermöglicht, und stellt diese den Unternehmern und den zuständigen Behörden zur Verfügung. Die Anwendung muss mindestens die folgenden Funktionen aufweisen, die mit TRACES verbunden sind:

- a) Erstellung und Aktualisierung von Abschnitten eines Fahrtenbuchs durch registrierte Nutzer von TRACES;
 - b) Übermittlung eines Fahrtenbuchs zur Genehmigung;
 - c) Berechnung des erforderlichen Raumangebots;
 - d) Instrumente zur Überprüfung der Transportfähigkeit;
 - e) Instrumente zur Überprüfung der Wettervorhersage.
- (2) Bis zum [5 Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 49 detaillierte Spezifikationen für die Entwicklung der in Absatz 1 genannten Anwendung fest.

Artikel 54
Berichterstattung und Bewertung

- (1) Bis zum [10 Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] führt die Kommission eine Bewertung dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse vor.
- (2) Für die Zwecke der Berichterstattung gemäß Absatz 1 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die für die Erstellung dieses Berichts erforderlichen Informationen.

Artikel 55
Ausnahmeregelung

Abweichend von dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten die derzeitigen nationalen Vorschriften für Tiertransporte in Gebieten in äußerster Randlage weiter auf Tiere anwenden, die aus diesen Gebieten stammen oder dort eintreffen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

KAPITEL XII

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 56
Aufgehobene Rechtsvorschriften

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates wird aufgehoben.
- (2) Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

Artikel 57
Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1255/97

Die Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates wird wie folgt geändert:

In Artikel 3 wird folgender Buchstabe angefügt:

- „e) für die darin untergebrachten Tierarten und -kategorien ausgerüstet sein;
- f) so groß sein, dass mindestens eine Lkw-Ladung von Tieren unter Einhaltung des in den Richtlinien 2008/119/EG⁶⁰ und 2008/120/EG⁶¹ des Rates festgelegten Raumangebots darin untergebracht werden kann.“

In Artikel 5 wird folgender Buchstabe angefügt:

- „j) ein Buchungssystem in TRACES zu führen, das es den Organisatoren ermöglicht, verfügbare Zeitfenster zu sehen und zu buchen.“

Artikel 58
Übergangsbestimmung

Anhang I Kapitel I Nummer 2 Buchstabe e, Anhang I Kapitel V, Anhang I Kapitel VI Nummer 3.1 und Anhang I Kapitel VII der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates gelten weiterhin bis zum Datum des Geltungsbeginns von Anhang I Kapitel I Nummer 1 Buchstabe h, Artikel 27 bis 30 und Anhang I Kapitel VII der vorliegenden Verordnung.

Artikel 59
Inkrafttreten und Anwendung

- (1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Sofern in den Absätzen 3 und 4 nicht anders bestimmt, gilt sie ab zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.
- (3) Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe d, Artikel 44 Absatz 5, Artikel 44, Anhang I Kapitel I Nummer 10, Anhang I Kapitel II Nummer 2.5 und Anhang I Kapitel V Nummer 3.3 gelten ab drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.
- (4) Artikel 24 Absätze 1 bis 4, Artikel 51, Artikel 27 bis 30, Kapitel VII, Anhang I Kapitel I Nummer 1 Buchstabe h und Anhang I Kapitel VII gelten ab fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

⁶⁰ Richtlinie 2008/119/EG des Rates vom 18. Dezember 2008 über Mindestanforderungen für den Schutz von Kälbern (ABl. L 10 vom 15.1.2009, S. 7).

⁶¹ Richtlinie 2008/120/EG des Rates vom 18. Dezember 2008 über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen (ABl. L 47 vom 18.2.2009, S. 5).

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

1.2. Politikbereich(e)

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

1.4. Ziel(e)

1.4.1 *Allgemeine(s) Ziel(e)*

1.4.2 *Einzelziel(e)*

1.4.3 *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

1.4.4 *Leistungsindikatoren*

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1 *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative*

1.5.2 *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

1.5.3 *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

1.5.4 *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

1.5.5 *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1 *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

2.2.2 *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

2.2.3 *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1 Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

3.2.2 Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

3.2.3 Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1 Geschätzter Personalbedarf

3.2.4 Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

3.2.5 Finanzierungsbeteiligung Dritter

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005

1.2. Politikbereich(e)

Rubrik 1: Binnenmarkt, Innovation und Digitales

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- eine neue Maßnahme
- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁶²
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1 Allgemeine(s) Ziel(e)

Durch den Vorschlag soll der Schutz von Tieren beim Transport verbessert werden, was sowohl zu einem höheren Wohlergehen als auch zu einer nachhaltigeren Lebensmittelerzeugung beiträgt.

1.4.2 Einzelziel(e)

Einzelziel Nr.

Aktualisierung der derzeitigen Bedingungen für den Transport von Tieren vor dem Hintergrund des neuesten wissenschaftlichen und technologischen Fortschritts, um ein höheres Maß an Tierschutz und eine bessere Qualität der Lebensmittel tierischen Ursprungs zu gewährleisten.

Beitrag zu einer besseren und harmonisierten Durchsetzung der Tiertransportvorschriften auf EU-Ebene, Stärkung der amtlichen Kontrollen im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport und Digitalisierung des gesamten Tiertransportverfahrens, um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmer und die zuständigen Behörden zu verringern.

1.4.3 Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Einzelziel Nr. 1

– Kürzere Beförderungsdauer

⁶² Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

- Besser harmonisierter und einheitlicher Ansatz für die Berechnung der Beförderungsdauer für Schlachttiere und die fünf wichtigsten Nutztierarten
- Erhöhung des Raumangebots
- Klarere und spezifischere Bedingungen für verschiedene Tierarten und Tierkategorien
- Verbesserung der Transportbedingungen für gefährdete Tierkategorien wie trächtige Tiere, nicht abgesetzte Kälber oder Junghennen
- Verbesserung der Bedingungen auf Tiertransportschiffen
- Externe Zertifizierung der Einhaltung der Vorschriften über die Grenzen der Union hinaus
- Strengere Bedingungen für die Ausfuhr von Tieren aus der EU in Drittländer
- Neue und spezifischere Anforderungen an den Transport von Hunden, Katzen und Wassertieren
- Klarere Vorschriften zur Verringerung der Exposition von Tieren gegenüber extremen Temperaturen (d. h. sehr niedrigen oder extrem hohen Temperaturen) beim Transport

Einzelziel Nr. 2

- Verringerung von Binnenmarktverzerrungen
- Modernisierung der Instrumente für den Informationsaustausch
- Digitalisierung des gesamten Prozesses und Verringerung des Papier- und Verwaltungsaufwands
- Harmonisierter Ansatz für das Sanktionssystem und einheitliche Einstufung des Schweregrads von Verstößen
- System zur Echtzeitverfolgung, das eine bessere Reaktion auf Zwischenfälle während des Transports gewährleistet

1.4.4 *Leistungsindikatoren*

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Einzelziel Nr. 1:

- Dauer der Beförderungen
- Anzahl und Prozentsatz der beim Transport verletzten Tiere
- Anzahl und Prozentsatz der Tiere mit gesundheitlichen und physischen Problemen (Hitze- oder Kältestress, länger andauernder Durst und Hunger)
- Anzahl und Prozentsatz der bei der Ankunft verendeten Tiere
- Anzahl der Tiertransporte
- Weniger Verstöße

Einzelziel Nr. 2:

- Nutzung einer auf TRACES basierenden digitalen App, die noch zu entwickeln ist.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1 *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative*

Der Vorschlag zielt darauf ab, den Tierschutz zu verbessern und die einheitliche Durchsetzung und Einhaltung der Vorschriften zu vereinfachen. Mit dem Vorschlag werden die Vorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport im Einklang mit dem neuesten wissenschaftlichen und technischen Fortschritt aktualisiert, um das Tierwohl zu verbessern und einen fairen Wettbewerb für die Unternehmer zu gewährleisten. TRACES würde weiterentwickelt, um alle Nachweise, Bescheinigungen und Zulassungen elektronisch zu erfassen, sodass alle zuständigen Behörden in der EU Zugang zu den einschlägigen Daten für den Tiertransport haben. Darüber hinaus wird die Echtzeitüberwachung von Straßenfahrzeugen in TRACES möglich sein, um die Einhaltung der Beförderungsdauer besser überwachen zu können.

Der Bedarf an Finanzmitteln beginnt 2024 mit einer Studie über die Modalitäten des Einsatzes neuer Technologien und der Digitalisierung, um die Umsetzung und Durchsetzung der Vorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport zu erleichtern. In den Folgejahren sollen diese Instrumente entwickelt und gepflegt werden.

1.5.2 *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Seit dem Erlass der Transportverordnung hat sich die Wissenschaft weiterentwickelt, die Technologie ermöglicht eine effizientere Durchführung der Vorschriften und die Bürgerinnen und Bürger der EU widmen dem Tierschutz zunehmend Aufmerksamkeit. Die Mitgliedstaaten haben oft Probleme mit der Auslegung derselben Bestimmungen, was häufig zu einer unterschiedlichen Durchsetzung der Transportvorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten führt. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten eigene Vorschriften für den Tierschutz erlassen und ihre neuen Anforderungen an den neuesten Stand der Wissenschaft angepasst. Dies führt zu Verzerrungen auf dem Binnenmarkt und zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen für alle beteiligten Akteure.

Dieser Vorschlag bringt die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse in den Transport ein und trägt zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen beim Handel mit Tieren und Lebensmitteln tierischen Ursprungs und zu einer Verbesserung des Wohlergehens von Tieren in der gesamten EU bei. Der Binnenmarkt würde verbessert, und der hohe Stellenwert des Tierschutzes in der EU ließe sich auf globaler Ebene leichter fördern.

1.5.3 *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die Eignungsprüfung (Bewertung) der EU-Tierschutzvorschriften zeigt, dass bedeutende Entwicklungen in Wissenschaft und Technologie, neue gesellschaftliche Trends und Nachhaltigkeitsherausforderungen in der geltenden Verordnung nicht vollständig berücksichtigt werden. Die Mitgliedstaaten sind diese Unterschiede in

der Wissenschaft durch nationale Rechtsvorschriften angegangen und haben so zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen in der Union beigetragen.

Darüber hinaus haben sich die derzeitigen Transportvorschriften als schwer um- und durchsetzbar erwiesen, was zu einem fragmentierten Tierschutzniveau und ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem EU-Markt geführt hat.

Der Austausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und verschiedenen Interessenträgern, die Ergebnisse von Prüfungen der Kommission sowie von nationalen Sachverständigen ermittelte besseren Praktiken zeigen, dass klarere Vorschriften und Zuständigkeiten erforderlich sind, um unionsweit eine harmonisierte Umsetzung und Durchsetzung zu erleichtern.

1.5.4 Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die Verordnung ist Teil des Aktionsbereichs „Lebensmittel“ des Binnenmarktprogramms und wird in Synergie mit der gemeinsamen Agrarpolitik funktionieren. Während dieser Vorschlag darauf abzielt, den Tierschutz durch die Verbrauchernachfrage zu fördern, verfügt die GAP über verschiedene Instrumente zur Verbesserung des Schutzes von zur Lebensmittelerzeugung genutzten Tieren durch Beihilfen an die Erzeuger (Ökoprogramme, Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raums für den Tierschutz, Investitionen, Schulungen, Beratungsdienste, Qualitätsregelungen usw.).

1.5.5 Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die werden aus dem Binnenmarktprogramm – Aktionsbereich „Lebensmittel“ finanziert, da die Ziele dieser Verordnung zu einem der Hauptziele des Programms, d. h. zu einer nachhaltigen und widerstandsfähigen Lebensmittelerzeugung und zu den Zielen der EU-Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ beitragen.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

befristete Laufzeit

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

✓ unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von 2024 bis 2027,
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁶³

✓ Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- ✓ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- ✓ durch Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

[...]

[...]

⁶³ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Verordnung enthält Bestimmungen zur Erhebung von Daten und jährlichen Indikatoren für den Tierschutz.

Durch die Verordnung werden die Mitgliedstaaten und die Unternehmer verpflichtet, alle Informationen in TRACES einzugeben, und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen der Kommission jährlich Daten zu Überwachungs- und Bewertungszwecken übermitteln.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1 *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Im Einklang mit der Governance-Erklärung der Europäischen Kommission führt die GD Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (SANTE) ihre Tätigkeiten in Übereinstimmung mit den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften durch, arbeitet offen und transparent und hält die erwarteten strengen professionellen und ethischen Normen ein.

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes von Tieren beim Transport werden im Wege der direkten Mittelverwaltung unter Anwendung der in der Haushaltsordnung vorgesehenen Durchführungsmodalitäten durchgeführt: Die direkte Mittelverwaltung erlaubt Finanzhilfvereinbarungen/Verträge mit den Begünstigten/Auftragnehmern, die unmittelbar an Tätigkeiten beteiligt sind, die den Politikbereichen der Union dienen. Die Kommission stellt das direkte Monitoring im Hinblick auf das Ergebnis der finanzierten Maßnahmen sicher. Die Zahlungsmodalitäten der finanzierten Maßnahmen werden an die Risiken der Finanzvorgänge angepasst.

Um die Wirksamkeit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Kontrollen der Kommission sicherzustellen, wird eine Kontrollstrategie verfolgt, bei der Ex-ante- und Ex-post-Kontrollen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen und sich im Einklang mit der Haushaltsordnung auf drei Hauptphasen der Durchführung von Finanzhilfen/Verträgen konzentrieren:

- Auswahl von Vorschlägen/Angeboten, die den politischen Zielen der Verordnung entsprechen;
- operative Kontrollen, Monitoring und Ex-ante-Kontrollen, die die Projektdurchführung, die Vergabe öffentlicher Aufträge, Vorfinanzierungen, Zwischen- und Abschlusszahlungen betreffen;
- Ex-post-Kontrollen an den Standorten der Begünstigten werden ebenfalls durchgeführt, aus Effizienzgründen in der Regel anhand einer risikobasierten Stichprobe von Vorgängen.

Die Generaldirektion Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (GD SANTE) unterliegt Verwaltungskontrollen wie der Haushaltskontrolle, Jahresberichten des Europäischen Rechnungshofs und des Internen Auditdienstes der Kommission, der jährlichen Entlastung für die Ausführung des EU-Haushalts und möglichen

Untersuchungen des OLAF, um sicherzustellen, dass die zugewiesenen Mittel ordnungsgemäß verwendet werden.

Im Einklang mit dem Rahmen für die interne Kontrolle der Kommission⁶⁴ hat die GD SANTE eine interne Kontrollstrategie ausgearbeitet, die sich auf das Finanzmanagement und die Einhaltung der Haushaltsordnung konzentriert, insbesondere im Hinblick auf die fünf Kontrollziele⁶⁵ und die wichtigsten Grundsätze kosteneffizienter und wirksamer Kontrollen und Betrugsbekämpfungsmaßnahmen. Bei der Strategie handelt es sich um ein sich ständig weiterentwickelndes Dokument, das regelmäßig aktualisiert und vom Verwaltungsrat der GD SANTE angenommen wird.

Der Direktor für Risikomanagement und interne Kontrolle (RMIC) der GD SANTE koordiniert die Ausarbeitung, Aktualisierung und Übermittlung der Kontrollstrategie an alle betroffenen Mitarbeiter. Zu diesem Zweck leitet der Direktor jedes Jahr eine jährliche Bewertung des internen Kontrollsystems ein, die in den jährlichen Tätigkeitsbericht der GD SANTE einfließt.

2.2.2 *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Das Risikomanagement ist vollständig in den Planungs- und Kontrollzyklus der GD SANTE integriert. Die wichtigsten Risiken werden in der jährlichen Risikobewertung ermittelt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Restrisiko, wobei alle bereits getroffenen Maßnahmen zur Risikominderung berücksichtigt werden. Das Verfahren schließt mit Gesprächen auf der höheren Führungsebene unter dem Vorsitz der Generaldirektorin ab. Die sogenannten „kritischen Risiken“ werden der Kommissarin zusammen mit einem Aktionsplan zur Verringerung dieser Risiken auf ein akzeptables Niveau gemeldet. Zur Überwachung der Umsetzung der Aktionspläne wird ein Fortschrittsbericht erstellt und der Kommissarin im Rahmen des Halbjahresberichts übermittelt.

Die GD SANTE hat das Risikomanagement in ihre Haushaltsvollzugsverfahren integriert. Potenzielle Risiken, Fragen oder Probleme werden in jedem Schritt des Finanzverwaltungsprozesses ermittelt.

Bei der Durchführung der neuen Verordnung liegt der Schwerpunkt auf der Vergabe öffentlicher Aufträge, wobei eine Reihe von Finanzhilfen für bestimmte Tätigkeiten und Organisationen vorgesehen ist.

Die öffentlichen Aufträge werden hauptsächlich in Bereichen wie IT-Produktentwicklung und Support sowie Studien vergeben.

Die Hauptrisiken sind folgende:

- Risiko, dass die Ziele der Verordnung aufgrund unzureichender Inanspruchnahme oder Qualität/Verzögerungen bei der Durchführung der ausgewählten Projekte oder Verträge nicht vollständig erreicht werden;

⁶⁴ C(2017) 2373 vom 19.4.2017.

⁶⁵ Gemäß dem COSO-Modell, das durch den Rahmen für die interne Kontrolle der Kommission in seiner jüngsten Fassung angenommen wurde: C(2017) 2373 vom 19.4.2017 3 Mitteilung an die Kommission über die Überarbeitung des Rahmens für die interne Kontrolle (C(2017) 2373 vom 19.4.2017), die die in SEK(2001)2037 festgelegten und durch SEK(2007)1341 überarbeiteten Normen für die interne Kontrolle ersetzt.

- Risiko einer ineffizienten oder nichtwirtschaftlichen Verwendung der gewährten Mittel, sowohl bei Finanzhilfen (Komplexität der Förderregeln) als auch bei Aufträgen (begrenzte Anzahl von Anbietern mit dem erforderlichen Fachwissen, was in einigen Sektoren keine ausreichenden Möglichkeiten zum Vergleich von Preisangeboten lässt);
- Rufschädigungsrisiko für die Kommission, wenn Betrug oder kriminelle Machenschaften aufgedeckt werden; die internen Kontrollsysteme Dritter bieten nur teilweise Gewähr, da Auftragnehmer und Begünstigte jeweils ein eigenes Kontrollsystem betreiben.

Die Kommission hat interne Verfahren zur Absicherung gegen die oben genannten Risiken eingeführt. Die internen Verfahren stehen uneingeschränkt mit der Haushaltsordnung im Einklang; sie umfassen Betrugsbekämpfungsmaßnahmen und sind geleitet von Kosten-Nutzen-Erwägungen. Innerhalb dieses Rahmens wird die Kommission weiterhin Möglichkeiten ausloten, um die Verwaltung zu optimieren und Effizienzgewinne zu erzielen. Die wichtigsten Merkmale des Kontrollrahmens sind folgende:

Kontrollen vor und während der Durchführung der Projekte:

- Es wird ein geeignetes Projektmanagementsystem eingerichtet, das sich auf die Beiträge der Projekte und Verträge zur Verwirklichung der politischen Ziele konzentriert, eine systematische Einbeziehung aller Akteure sicherstellt, eine regelmäßige Berichterstattung des Projektmanagements einführt, die von Fall zu Fall durch Besuche vor Ort ergänzt wird, einschließlich Risikoberichten für die höhere Führungsebene, und eine angemessene Haushaltsflexibilität gewährleistet.
- Die verwendeten Musterfinanzhilfevereinbarungen und Musterverträge werden bei der Kommission entwickelt. Sie sehen eine Reihe von Kontrollmaßnahmen vor, nämlich Prüfbescheinigungen, Finanzsicherheiten, Vor-Ort-Audits sowie Untersuchungen durch das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF). Die Regeln für die Förderfähigkeit der Kosten werden vereinfacht, beispielsweise durch die Verwendung von Stückkosten, Pauschalbeträgen, nicht an Kosten gebundenen Beiträgen und anderen Möglichkeiten, die die Haushaltsordnung bietet. Dadurch sinken die Kosten für Kontrollen, und der Schwerpunkt wird auf Prüfungen und Kontrollen in Gebieten mit hohem Risiko verlagert.
- Das gesamte Personal unterzeichnet den Kodex für gute Verwaltungspraxis. An den Auswahlverfahren oder an der Verwaltung der Finanzhilfevereinbarungen/Verträge beteiligtes Personal unterzeichnet (zusätzlich) eine Erklärung über das Nichtvorliegen von Interessenkonflikten. Das Personal wird regelmäßig geschult und tauscht über Netzwerke bewährte Verfahren aus.
- Die technische Durchführung eines Projekts wird in regelmäßigen Abständen im Rahmen von Aktenprüfungen der technischen Fortschrittsberichte der Auftragnehmer und Begünstigten kontrolliert; außerdem finden Treffen mit den Auftragnehmern/Begünstigten und stichprobenartige Kontrollbesuche vor Ort statt.

Kontrollen am Ende der Projekte: In Ex-post-Kontrollen vor Ort wird die Förderfähigkeit der erklärten Kosten anhand einer Stichprobe der Vorgänge überprüft. Mit diesen Kontrollen sollen wesentliche Fehler in Bezug auf die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Finanzvorgänge verhindert, aufgedeckt und korrigiert werden. Um eine hohe Wirksamkeit der Kontrollen zu gewährleisten, kann die Auswahl der zu prüfenden Begünstigten nach risikobasierten Kriterien

erfolgen, kombiniert mit einer Stichprobenauswahl. Nach Möglichkeit werden bei der Vor-Ort-Prüfung operative Aspekte berücksichtigt

- 2.2.3 *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Die internen Kontrollstrategien der Kommission und der GD SANTE berücksichtigen die wichtigsten Kostenfaktoren und die bereits über mehrere Jahre unternommenen Anstrengungen zur Senkung der Kontrollkosten, ohne die Wirksamkeit der Kontrollen zu beeinträchtigen. Das bestehende Kontrollsystem hat sich bei der Vermeidung, Aufdeckung und Korrektur von Fehlern und Unregelmäßigkeiten bewährt.

2.3. **Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Artikel 325 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht vor, dass die Union und die Mitgliedstaaten Betrügereien und sonstige gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtete rechtswidrige Handlungen bekämpfen. Gemäß Artikel 317 AEUV und Artikel 36 der Haushaltsordnung⁶⁶ führt die EU-Kommission den EU-Haushaltsplan entsprechend dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung unter Gewährleistung einer effizienten und wirksamen internen Kontrolle⁶⁷ aus, die die Prävention, Aufdeckung, Berichtigung und Weiterverfolgung von Betrug und Unregelmäßigkeiten umfasst.

In Bezug auf ihre Tätigkeiten mit direkter Mittelverwaltung trifft die Kommission geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die finanziellen Interessen der Europäischen Union durch die Anwendung von Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und, falls Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, durch die Wiedereinzahlung der zu Unrecht gezahlten Beträge und gegebenenfalls durch wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen geschützt werden. Zu diesem Zweck nahm die Kommission eine Betrugsbekämpfungsstrategie, die zuletzt im April 2019 aktualisiert wurde (COM(2019) 196), mit dem überarbeiteten Aktionsplan vom Juli 2023 (COM(2023) 405) an. Die GDs und Exekutivagenturen haben auf der Grundlage der vom OLAF bereitgestellten Methodik eigene Betrugsbekämpfungsstrategien entwickelt und setzen diese um. Diese werden in der Regel alle drei Jahre aktualisiert, und ihre Umsetzung wird überwacht und der Führungsebene regelmäßig gemeldet.

Für den Haushaltsvollzug im Rahmen der direkten Mittelverwaltung führt die Kommission auch eine Reihe von Maßnahmen durch:

⁶⁶ Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 (ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1).

⁶⁷ Mitteilung an die Kommission über die Überarbeitung des Rahmens für die interne Kontrolle C(2017) 2373 vom 19.4.2017 (Grundsatz 8, Merkmal 8.2).

– Der Kommission, auch dem OLAF, und dem Rechnungshof wird durch Beschlüsse, Vereinbarungen und Verträge, die sich aus der Durchführung der Verordnung ergeben, ausdrücklich die Befugnis erteilt, Rechnungsprüfungen, Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchzuführen, unrechtmäßig gezahlte Beträge zurückzufordern und gegebenenfalls verwaltungsrechtliche Sanktionen zu verhängen.

– In der Evaluierungsphase einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen bzw. einer Ausschreibung wird auf der Grundlage der abgegebenen Erklärungen und mithilfe des Früherkennungs- und Ausschlussystems geprüft, ob die veröffentlichten Ausschlusskriterien auf die Antragsteller bzw. Bieter zutreffen.

– Die Bestimmungen betreffend die Erstattungsfähigkeit von Kosten werden im Einklang mit der Haushaltsordnung vereinfacht.

– Alle am Vertragsmanagement beteiligten Bediensteten sowie die Rechnungsprüfer und Kontrolleure, die die Erklärungen der Begünstigten vor Ort überprüfen, werden regelmäßig zu Themen im Zusammenhang mit Betrug und Unregelmäßigkeiten geschult und sensibilisiert.

Der Prüfungsarbeit des bevollmächtigten Anweisungsbefugten (BAB) beruht auf der Kapazität der vorhandenen Kontrollsysteme, erhebliche und/oder wiederholte Mängel aufzudecken. Die Kontrollsysteme bestehen aus verschiedenen Elementen: Überwachung und Überprüfung der Vorgänge, Ex-ante-Überprüfungen, Ex-post-Kontrollen und Prüfungen des Internen Auditdienstes und des Europäischen Rechnungshofs sowie Gesundheits- und Lebensmittelaudits der GD SANTE in EU-Mitgliedstaaten und Drittländern. Alle beteiligten Akteure spielen eine wesentliche Rolle bei der Betrugsprävention und -aufdeckung.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beitrag			
	Nummer	GM/NGM ⁶⁸	von EFTA-Ländern ⁶⁹	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁷⁰	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	03 02 06 – Beitrag zu hohen Standards in den Bereichen Gesundheit und Wohlergehen der Menschen, Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutz	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

⁶⁸ GM = Getrennte Mittel / NGM = Nicht getrennte Mittel.

⁶⁹ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁷⁰ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1 Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer 1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	-------------	---------------------------------------

GD SANTE			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ff.	INSGESAMT
○ Operative Mittel							
03 02 06 Beitrag zu hohen Standards in den Bereichen Gesundheit und Wohlergehen der Menschen, Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutz	Verpflichtungen	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Zahlungen	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben							
Haushaltslinie		(3)	0	0	0	0	0
Mittel INSGESAMT für die GD SANTE	Verpflichtungen	=1a+3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Zahlungen	=1b +3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
------------------------------	-----------------	----	-------	-------	-------	-------	-------

	Zahlungen	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
○ Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		-6					
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Zahlungen	=5+ 6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Zahlungen	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)					
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Zahlungen	=5+ 6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang V der internen Vorschriften), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ff.	INSGESAMT
GD SANTE						
○ Personal		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD SANTE INSGESAMT	Mittel	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
---	---	-------	-------	-------	-------	-------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ff.	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Zahlungen	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

3.2.2 Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben ↓			Jahr 2024		Jahr 2025		Jahr 2026		Jahr 2027 ff.		INSGESAMT	
	ERGEBNISSE											
	Art[1]	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten
EINZELZIEL Nr. 2												
- Ergebnis	Studie über die Modalitäten für den Einsatz neuer Technologien und der Digitalisierung, um die Umsetzung und Durchsetzung der Vorschriften über den Schutz von Tieren beim Transport zu erleichtern.		0,250								0,250	
- Ergebnis	Entwicklung des Systems in TRACES				0,800		0,600				1,400	
- Ergebnis	Instandhaltung von TRACES				0,050		0,200		0,200		0,450	
- Ergebnis	Entwicklung der digitalen App								0,300		0,300	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2			0,250		0,850		0,800		0,500		2,400	
Insgesamt			0,250		0,850		0,800		0,500		2,400	

3.2.3 Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ff.	INSGESAMT
--	---------------------	---------------------	---------------------	-------------------------	------------------

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens					
Personal ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Sonstige Verwaltungsausgaben	0	0,000	0,000	0,000	0
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

<u>Außerhalb der</u> <u>RUBRIK 7[2]</u> des Mehrjährigen Finanzrahmens					
Personal					
Sonstige Verwaltungsausgaben					
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens					

INSGESAMT	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird teilweise durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.3.1 Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ff.
OPlanstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
	20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)	3,5	3,5	6,5	6,5
	20 01 02 03 (in den Delegationen)				
	01 01 01 01 (Indirekte Forschung)				
	01 01 01 11 (Direkte Forschung)				
	Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)				
OEExternes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)⁷²					
	20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)				
	20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)				
XX 01 xx yy zz⁷³	- in den zentralen Dienststellen				
	- in den Delegationen				
	01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)				
	01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)				
	Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)				
	INSGESAMT	3,5	3,5	6,5	6,5

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Die AD wird alle Aufgaben wahrnehmen, die die Beziehungen zu den Mitgliedstaaten, Referenzzentren, Interessenträgern und die Ausarbeitung von Rechtsvorschriften betreffen.
Externes Personal	

⁷² VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁷³ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4 Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Die Betriebsausgaben in Höhe von 2,400 Mio. EUR unter der Haushaltslinie 03.02.06 in den Jahren 2024 bis 2027 werden durch interne Umschichtungen innerhalb der Haushaltslinie gedeckt.

- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

- erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5 Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁷⁴	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁷⁴ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen
 - Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁷⁵					Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3				
Artikel									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

[...]

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

[...]

⁷⁵ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.