Exporte landwirtschaftlicher Nutztiere in Drittländer

Eine Zusammenfassung der tierschutzrelevanten Probleme

Übersicht

1 Rechtsgrundlagen
2 Realität
3 Gründe für die Rechtswidrigkeit von Drittlandexporten
4 Transportverzögerungen, oder -verweigerungen am Beispiel: türkische Grenze Kapikule
5 Möglichkeiten des Re-Imports von Tieren
6 Schlussfolgerungen

1 Rechtsgrundlagen:

Verordnung (EG) 1/2005, Art. 3 beinhaltet den Grundsatz, wonach ein Transport von Tieren nicht durchgeführt werden darf, wenn den Tieren dabei Verletzungen oder unnötige Leiden zugefügt werden könnten.

Das Urteil des **EUGH C-424/13** besagt, dass „die Genehmigung eines Transports..[..] durch die zuständige Behörde des Versandorts ...“ voraussetzt, „... dass der Organisator des Transports ein Fahrtenbuch vorlegt, das wirklichkeitsnahe Angaben enthält und darauf schließen lässt, dass die Bestimmungen der Verordnung auch für den außerhalb der Union stattfindenden Beförderungsabschnitt eingehalten werden“.

Verordnung (EU) Nr. 2017/625 (OCR), Art.3, Art.66 (3)

Verordnung (EU) 2020/692, Art.178 in Verbindung mit Verordnung (EU)2021/404, Anhang II

2 Realität:

Durch jahrelange Recherchen haben wir dokumentiert, dass es bei Exporttransporten und insbesondere bei Schiffstransporten regelmäßig zu Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 kommt.

Die letzten offiziellen Kontrollen der Tiere finden an den EU-Außengrenzen statt. Die Tiere verbleiben danach häufig noch tagelang in den Transportfahrzeugen/Schiffen und werden tausende Kilometer weiter transportiert, ohne tierärztliche Kontrollen/ Behandlung.

Verlässliche Rückmeldungen über das Wohlergehen der Tiere über den Transportabschnitt außerhalb der EU gibt es nicht. Bei Transporten per Schiff: Auflösung der Tiersendungen bei Verladung auf das Schiff, bei Weitertransport von den Bestimmungshäfen, häufig Verwendung von General – Cargo- LKWs ohne Dach, ohne Abtrennungen. **Die Einhaltung des EUGH Urteil C-424/13 ist nicht möglich.**

Seit 2016 eingereichte EU-Beschwerden durch uns führen zu **Audits der EU-Kommission** (z.B. Türkei und in EU-Häfen). **Die Berichte der EU- Kommission (DG SANTE*) bestätigen das realistische Risiko für das Wohlergehen der Tiere auf bestimmten Routen in Drittländer.**

(* Audit Berichte DG (SANTE) 2017- 6109, DG (SANTE) 2017-6110, DG (SANTE) 2018-6447, DG (SANTE) 2018-6449)

Aus dem Audit Bericht DG (SANTE) 2017-6110, FINAL REPORT OF A FACT-FINDING MISSION CARRIED OUT IN TURKEY FROM 05 TO 08 SEPTEMBER 2017: „**An heißen Tagen besteht auf dieser Route ein hohes Risiko, dass Tieren unnötige Schmerzen und Leiden zugefügt werden**."

Exporttransporte: verstoßen regelmäßig und systematisch gegen geltendes Recht

- Lange Straßen- und Schifftransporte: erheblicher Stress und Leiden für die Tiere
- Fehlende Kontrolle für den Transportabschnitt außerhalb der EU
- Fehlende Notfallpläne, keine Tierschutzmaßnahmen bei Transportverzögerungen und Importverweigerungen an Grenzen
- Rückführung der Tiere in die EU aufgrund entgegenstehender EU-Tiergesundheitsgesetze nicht möglich
- EuGH-Urteil C-424/13 – Umsetzung bis zum Zielort im Drittland nicht möglich
- Verordnung (EG) Nr. 1/2005: Durchsetzung bis zum Zielland nicht möglich
- Exporte von Tieren in sog. „Tierschutz-Hochrisikoländer" → nationale Tierschutzgesetze fehlen oder werden nicht umgesetzt
- Internationale Tierschutzstandards der WOAH nicht umgesetzt

Das gemeinsam mit Animals´Angels erstellte Dossier zu Exporten in 10 Nicht-EU-Länder (März 2025) zeigt, dass in den Ländern Türkei, Marokko, Libanon, Irak, Libyen, Ukraine, Russland und Zentralasien, Moldavien, Libanon und Albanien ein hohes, realistisches Risiko für das Wohlergehen der Tiere besteht (Verstoß gegen Vorsorgeprinzip Artikel 3 der VO 1/2005)!

https://www.animal-welfare-foundation.org/files/downloads/2025_04_AWF_AA_Export_Dossier_FOR_WEBSITE.pdf

3 Gründe für die Rechtswidrigkeit von Drittlandexporten

a) Fehlende Tierschutzgesetze in Importländern / minimale, internationale Tierschutzstandards (WOAH) werden ignoriert

- fehlende Standards zum Transport, Haltung
- grausame Fixier- und Schlachtmethoden

→ Mitgliedstaaten, EU-Behörden, WOAH sind ohne Handlungsbefugnis in Drittländern

b) Unzureichende Umsetzung der EU-Verordnungen (VO 1/2005, VO 2017/625) durch:

- fehlende Abllademöglichkeiten (Kontrollstellen) außerhalb der EU
- fehlende Überwachungsmöglichkeiten der Tiertransporte bis zum Bestimmungsort (wer überwacht? wer kontrolliert?)
- Zulassung ungeeigneter, veralteter Schiffe mit hohem Risiko-Profil
- fehlende Rückmeldungen über den Transportabschnitt außerhalb der EU (Tiersendung wird bei der Verladung auf Schiffe aufgelöst, spätestens bei Weitertransport vom Bestimmungshafen) und über den Zustand der Tiere
- fehlende Daten für Retrospektivkontrollen
- fehlende Notfallmaßnahmen bei Transportverzögerungen und Einfuhrverweigerungen
- fehlende Möglichkeiten des Re-Importes

4 Transportverzögerungen, oder -verweigerungen am Beispiel: türkische Grenze Kapikule

Von 2010-2025 beobachten wir an 158 Tagen AWF insgesamt 764 Tiertransporter. Für 380 dieser Tiertransporte dokumentieren wir die Dauer des Grenzübertritts. Dafür brauchen wir 2 Teams, jeweils ein Team in Kapitan Andreevo (BG) und eines in Kapikule (TR) um die Ein- und Ausfahrt aus dem Grenzgebiet/ Niemandsland zu dokumentieren:

- 99% (378 von 380 TT) > 2 Stunden,
- 56% (211 von 380 TT) > 12 Stunden,
- 26% (100 von 380 TT) > 24 Stunden,
- 8% (32 von 380 TT) > 48 Stunden,
- 2% (7 von 380 TT) > 1 Woche – 4 Wochen.

Nach der Tragödie im Oktober 2024, bei der 69 tragende Rinder und ihre Kälber unter schlimmsten Bedingungen an der Grenze starben, hat die KOM mit der Türkei Vorabkontrollen der Gesundheitszertifikate in TRACES NT vereinbart. Laut Leiter der Grenzkontrollstelle Kapikule (Treffen am 25.09.2025) werden dadurch nur rund 50 % der Probleme verhindert werden.

<u>Rechtsvorgabe und Realität bei Transportverzögerungen</u>

Maßnahmen nach Artikel 21 Abs. 3 EU-Kontrollverordnung Nr. 2017/625: „(...) Müssen Tiertransporte für **länger als zwei Stunden** aufgehalten werden, trägt die <u>zuständige Behörde</u>

dafür Sorge, dass alle erforderlichen Vorkehrungen für die Pflege der Tiere getroffen und die Tiere erforderlichenfalls gefüttert, getränkt, entladen und untergebracht werden."

In all diesen Fällen wurde Art.21 ignoriert: die Tiere wurden nicht entladen und untergebracht (bis auf wenige Ausnahmen und für kurze Zeit) und die Tiere mussten während der Wartezeit auf den Transportern verharren. Die Schwierigkeiten, selbst für einen engagierten Fahrer, jedes Tier in der Enge eines Transportfahrzeugs ausreichend mit Futter und Wasser zu versorgen, ist unwahrscheinlich groß und in den meisten Fällen nicht machbar.

Dazu kommen fehlende Ruhe- und Bewegungsmöglichkeiten, kritische Hygienesituation, Hitze und steigende Ammoniakkonzentration, rivalisierende Tiere durch Durst und Hunger, verletzte, kranke und tote Tiere bleiben auf den Transportern.

Rechtsvorgabe und Realität bei Transportverweigerungen

Maßnahmen bei Transportverweigerungen nach Artikel 66 (3) EU Kontrollverordnung Nr. 2017/625:

- Vernichtung der Sendung (praktisch schwierig, dauert lange durch Rechtsabklärungen insb. mit Besitzern der Tiere: 4 Wochen im Fall der 69 Rinder aus Brandenburg im Sept/Okt 2024, 2 Wochen im Fall der 42 Rinder aus Rumänien im Okt 2024)
- Zurücksenden der Sendung an einen Ort außerhalb der EU (?)
- Zuführung einer Sonderbehandlung oder ggfs. einer anderen als der ursprünglich geplanten Bestimmung (Türkei: wiederholt wurden Rinder weiterverkauft in den Irak, obwohl maximale Transportzeit von 29 Stunden nicht eingehalten werden kann aufgrund fehlender Kontrollstellen).

➢ **Massnahmen sind nicht geeignet um Tierleid zu vermeiden!**

➢ **Mitgliedstaaten und EU-Behörden sind ohne Handlungsbefugnis in Drittländern (siehe Fall im Oktober 2024)**

➢ **Fazit zu Exporttransporten in die Türkei**

- Das enorme Tierleid an dieser Grenze ist seit 2010 eine bekannte Tatsache.
- Die EU-Mitgliedstaaten und die Kommission sind nicht in der Lage, die Einhaltung der internationalen Mindestanforderungen (WOAH) bzw. des EU-Tierschutzrechts zu gewährleisten, sobald die Tiertransporte türkisches Hoheitsgebiet erreichen.
- FVO-Mission 2017 kam zu dem Schluss: „An dieser Grenze besteht ein hohes Risiko für Tierleid".
- **Notwendige Konsequenz und Forderung: Tiertransporte in die Türkei dürfen nicht genehmigt werden!**

5 Möglichkeiten des Re-Imports in die EU bei Transportverweigerung

Huftiere aus der EU können wieder in die EU zurückkehren, wenn die **Tiergesundheits-vorschriften nach Artikel 178 der Verordnung (EU) 2020/692** erfüllt werden. Dabei muss das verweigernde Importland in Anhang II der Verordnung (EU) 2021/404 gelistet sein:

Chile, Grönland, Island, Kanada, Neuseeland, Schweiz, Großbritannien, USA.

Keines der Hauptimportländer europäischer Tiere ist gelistet, also gibt es keine Möglichkeit des Re-Importes der Tiere.

6 Schlussfolgerungen und Forderungen

- EU-weites Export-Verbot in Tierschutz-Hochrisikoländer
- Exporte von Tieren nur in „Whitelist"-Länder, die gleiche oder höhere Tierschutz-standards als in der EU eingeführt haben und diese auch tatsächlich in der Praxis durchsetzen, und
- Exporte von Tieren nur in Länder, aus denen die Wiedereinfuhr zurückgewiesener Tiere in die EU gemäß Artikel 178 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/692 der Kommission in Verbindung mit Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 der Kommission zulässig ist.

Tierschutz-Hochrisikoländer: Tierschutzstandards unterhalb EU-Standards, nicht national verankert, nicht implementiert, nicht umgesetzt