

Analyse 03

DE

Lebendtiertransporte in der EU: Herausforderungen und Chancen



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF

2023

Inhalt

	Ziffer
Zusammenfassung	I - X
Einleitung	01 - 12
Umfang und Ansatz der Analyse	13 - 17
Faktoren, die Tiertransporte bedingen	18 - 62
Regulatorische Faktoren	19 - 38
Die Rechtsvorschriften der EU für Tiertransporte werden in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich durchgesetzt	20 - 23
Der Schwerpunkt der Gemeinsamen Agrarpolitik liegt nicht auf dem Schutz der Tiere beim Transport	24 - 28
Es gibt keinen gemeinsamen Standard für die Kennzeichnung von Fleisch	29 - 36
In jüngeren EU-Strategien wird ein nachhaltigeres Lebensmittelsystem vorgeschlagen	37 - 38
Wirtschaftliche Faktoren	39 - 62
Spezialisierung des Nutztiersektors	40 - 43
Verstärkte Konzentration im Schlachtsektor	44 - 49
Die Tierhaltungs- und Schlachtkosten unterscheiden sich zwischen den Mitgliedstaaten	50 - 53
Tierleiden spiegelt sich in den Transportkosten und Fleischpreisen nicht wider	54 - 57
Verbraucherpräferenzen könnten sich auf Tiertransporte auswirken	58 - 62
Trends bei Tiertransporten	63 - 79
Es liegen keine umfassenden zentralisierten Daten zu Tiertransporten auf EU-Ebene vor	63 - 66
Trends bei Tiertransporten innerhalb der EU und aus der EU bzw. in die EU	67 - 73
Einsatz neuer Technologien zur verbesserten Überwachung von Tiertransporten	74 - 79
Herausforderungen und Chancen	80 - 86

Anhang

Anhang I – Wichtigste analysierte Publikationen

Abkürzungen

Glossar

Team des Hofes

Zusammenfassung

I Jedes Jahr werden Milliarden von lebenden Tieren auf der Straße, auf dem Seeweg, mit der Eisenbahn oder per Flugzeug innerhalb der EU, in die EU oder aus der EU zu Aufzucht-, Mast-, Schlacht- oder anderen Zwecken transportiert. Die EU hat Rechtsvorschriften zum Tierschutz beim Transport erlassen. Die von der Europäischen Kommission und in wissenschaftlichen Studien aufgedeckten Schwachstellen haben gezeigt, dass die geltenden Schutzstandards nicht immer eingehalten werden, und Fragen hinsichtlich ihrer Angemessenheit aufgeworfen.

II In unserer Analyse gehen wir auf die Faktoren ein, die Lebedtiertransporte bedingen, und zeigen Trends bei Tiertransporten auf. Die Analyse soll rechtzeitig in die Debatte über Tiertransporte einfließen, um im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der Tierschutzvorschriften der EU berücksichtigt werden zu können. Beim vorliegenden Dokument handelt es sich nicht um einen Prüfungsbericht, sondern um eine Analyse, die sich in erster Linie auf öffentlich zugängliche Informationen, speziell für diesen Zweck zusammengetragene Dokumente und unsere früheren Arbeiten stützt.

III Verschiedene miteinander verknüpfte Faktoren, vor allem wirtschaftlicher und regulatorischer Natur, wirken sich auf Lebedtiertransporte innerhalb der EU und in Drittländer aus. Die EU-Rechtsvorschriften über Tiertransporte werden von den Mitgliedstaaten nicht einheitlich durchgesetzt, und es besteht das Risiko, dass Transportunternehmen die in den verschiedenen nationalen Sanktionssystemen bestehenden Schlupflöcher ausnutzen. Mit der Gemeinsamen Agrarpolitik wurde die Tierhaltung gefördert, um eine stabile Versorgung mit erschwinglichen Lebensmitteln sicherzustellen, und wurden Maßnahmen zur Verbesserung des Tierschutzes in den Betrieben vorangetrieben. Bisher lag der Schwerpunkt jedoch nicht auf dem Schutz der Tiere während des Transports.

IV Wirtschaftliche Faktoren sind die wichtigste treibende Kraft hinter Tiertransporten. In einem Binnenmarkt ist es Ziel von Wirtschaftsteilnehmern wie Landwirten und Fleischerzeugern, die Kosten zu senken, die Einnahmen zu maximieren und größtmögliche Skaleneffekte zu erzielen, indem sie Kostenunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten nutzen. Die negativen Folgen von Transporten auf das Wohlergehen der Tiere könnten durch die Verringerung der Zahl der Transporte und der Transportdauer, durch die Verbesserung der Transportbedingungen für die Tiere und durch Alternativen zum Tiertransport abgemildert werden.

V Die Qualität des Tierschutzes während des Transports wird bei den Transportkosten und den Fleischpreisen nicht berücksichtigt. Wissenschaftlichen Studien und Studien der Kommission zufolge erschwert die unzureichende Datenlage die Schaffung von Anreizsystemen, durch die die Transportunternehmen dazu veranlasst werden könnten, Tierschutzprobleme zu vermeiden, und durch die die wirtschaftlichen Vorteile eines Verstoßes gegen die Vorschriften verringert würden.

VI Verbraucher können eine wichtige Rolle dabei spielen, Veränderungen voranzubringen. Die Teilnehmer an den Umfragen der Kommission gaben an, beim Kauf von Fleischprodukten das Wohl der Tiere zu berücksichtigen, aber nur einen höheren Preis zahlen zu wollen, wenn sie darüber informiert werden, dass das Fleisch unter guten Tierschutzbedingungen erzeugt wurde. Allein aufgrund der zahlreichen Kennzeichnungssysteme, die es vor allem auf nationaler Ebene gibt, und des Fehlens aussagekräftiger Angaben können die Verbraucher jedoch nur schwer fundierte Entscheidungen treffen.

VII Mit dem europäischen Grünen Deal und der Strategie "Vom Hof auf den Tisch" wird der Übergang zu einem nachhaltigeren Lebensmittelsystem gefördert. Ein solcher Übergang würde strukturelle Veränderungen bei der Versorgungskette und den Lebensmittelverzehrsmustern erfordern. Grundsätzlich ist ein Zusammenhang zwischen der Menge des verzehrten Fleisches und der Anzahl der transportierten Tiere festzustellen. Die Kommission hilft den Landwirten der EU und der Lebensmittelindustrie durch Werbekampagnen und Förderprogramme beim Verkauf ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse, einschließlich (frischem, gekühltem und gefrorenem) Fleisch und Fleischzubereitungen.

VIII Die Mitgliedstaaten erfassen Tierverbringungen in nationalen Datenbanken, die der Kennzeichnung und Identifizierung dienen. Bei Verbringungen zwischen den Mitgliedstaaten und Verbringungen in die EU werden die Daten in eine Datenbank der Kommission eingegeben. Diese Datenbanken wurden eingerichtet, um die Identifikation von Tieren, die Registrierung im Betrieb und Veterinärbescheinigungen zu Zwecken der Seuchenkontrolle aufzuzeichnen und eignen sich derzeit nicht dazu, der Kommission umfassende zentralisierte Daten zu Tiertransporten bereitzustellen. Durch den Einsatz neuer Technologien könnte die Überwachung von Tiertransporten insbesondere im Hinblick auf Verbringungen und das Tierwohl während des Transports verbessert werden. Durch die Verwendung digitaler Werkzeuge könnten die Planung und logistischen Abläufe von Tiertransporten verbessert werden.

IX Darüber hinaus weisen wir auf verschiedene Herausforderungen hin, vor denen die politischen Entscheidungsträger und Interessenträger in der EU stehen:

- Alternativen zum Tiertransport aufzeigen und verabschieden;
- Verbrauchern bessere Informationen an die Hand geben, um ihnen dabei zu helfen, fundierte Entscheidungen zu treffen;
- strukturelle Veränderungen fördern, um ein nachhaltigeres Lebensmittelsystem zu schaffen;
- Tierleiden während des Transports einpreisen und entsprechend bei den Transportkosten und beim Fleischpreis berücksichtigen;
- sich auf EU-Ebene einen umfassenden Überblick aus zentraler Perspektive über Tiertransporte verschaffen und durch den Einsatz neuer Technologien bei der Überwachung von Tiertransporten das Tierwohl während des Transports messen und die logistischen Abläufe optimieren.

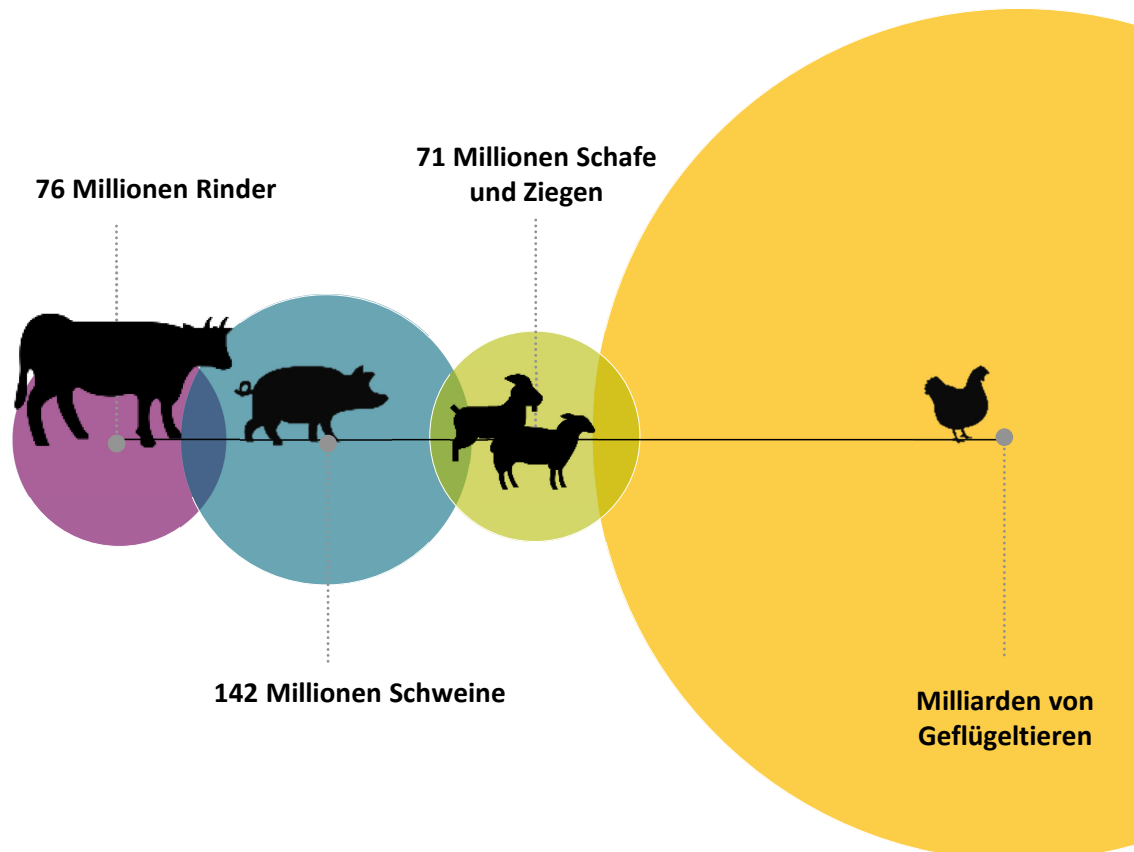
X Im Zusammenhang damit ermittelten wir die folgenden Chancen, die im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften ergriffen werden könnten:

- den Transport von Fleisch anstatt von lebenden Tieren sowie die Verwendung lokaler bzw. mobiler Schlachthanlagen fördern;
- für mehr Transparenz und Harmonisierung bei der Kennzeichnung von Fleisch sorgen, zum Beispiel durch ein EU-weites System für die Tierwohlkennzeichnung;
- die richtigen Anreize für Erzeuger, Nutzer und Konsumenten schaffen, um ein nachhaltiges Verhalten zu fördern;
- eine Methode zur Einpreisung von Tierleiden in die Transportkosten und den Fleischpreis entwickeln;
- das Potenzial der IT und technologischer Verbesserungen nutzen, um alle Tierverbringungen, einschließlich inländischer Verbringungen, nachzuverfolgen; Kameras und Sensoren verwenden, um das Tierwohl während des Transports zu messen und zu überwachen, sowie digitale Werkzeuge einsetzen, um die Planung und logistischen Abläufe von Tiertransporten zu optimieren.

Einleitung

01 Im Jahr 2021 zogen EU-Landwirte 76 Millionen Rinder, 142 Millionen Schweine, 60 Millionen Schafe, 11 Millionen Ziegen, Milliarden von Geflügeltieren sowie andere Tiere von Kaninchen bis zu Pferden auf ([Abbildung 1](#))¹.

Abbildung 1 – Landwirtschaftliche Nutztiere in der EU im Jahr 2021



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Eurostat- und EPRS-Daten.

02 Im Laufe ihres Lebens können diese Tiere zur Zucht und Mast in andere Betriebe oder zum Schlachten auf Schlachthöfe transportiert werden. In den meisten Fällen bleiben sie im selben Land. Es kommt aber auch vor, dass sie in einen anderen Mitgliedstaat oder ein anderes Land außerhalb der EU verbracht werden. Die zurückgelegten Distanzen und die Dauer der Verbringung können dabei stark variieren².

¹ Eurostat, [Livestock population in numbers](#); Wissenschaftlicher Dienst des Europäischen Parlaments (EPRS), [EU trade and transport of live animals](#) (2020), S. 1.

² EPRS, [EU trade and transport of live animals](#) (2020), S. 1.

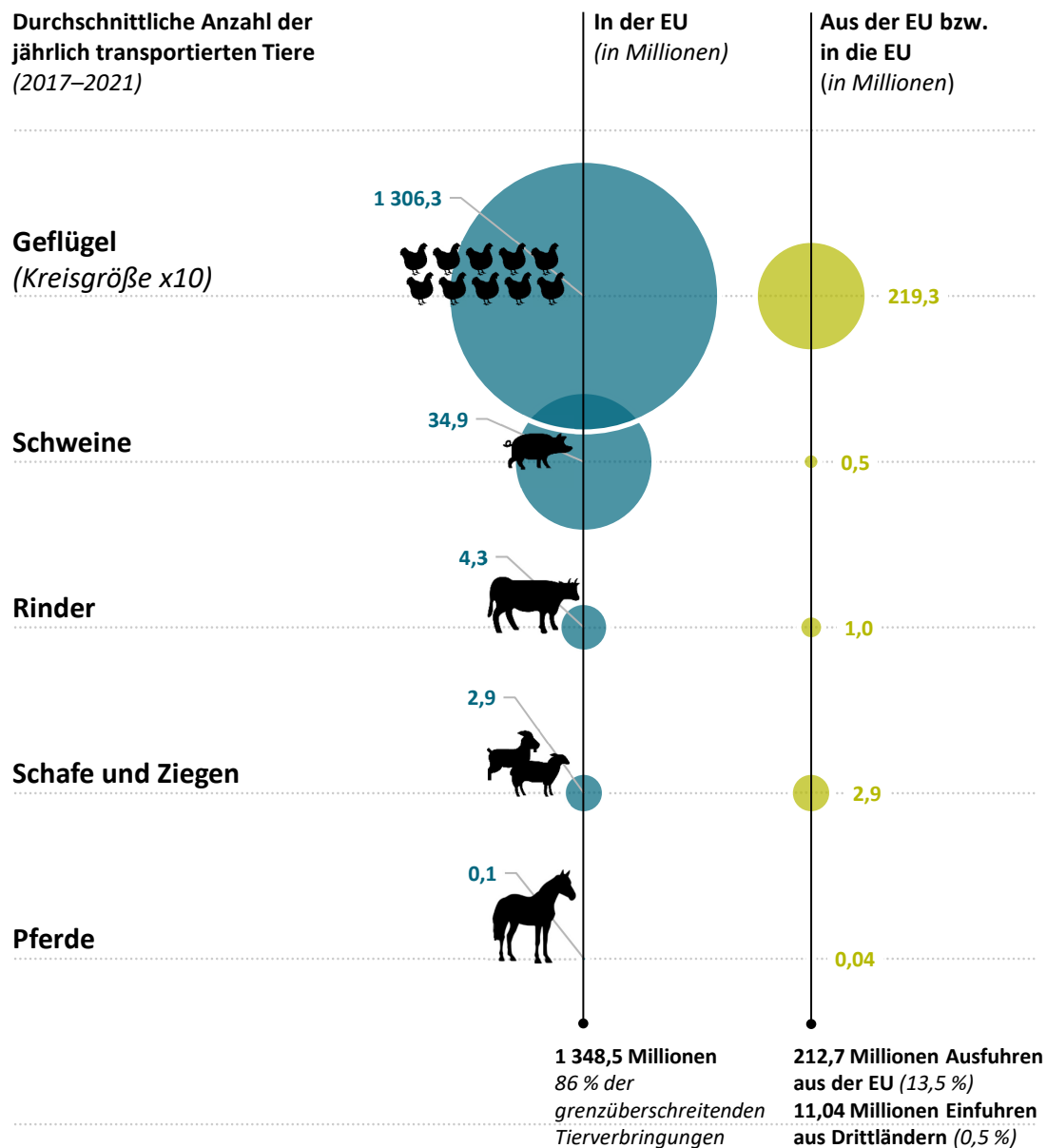
03 Die Kommission (Eurostat) unterteilt Tiertransporte in

- o inländische Transporte, d. h. Transporte innerhalb eines Mitgliedstaats;
- o Transporte innerhalb der EU, d. h. Transporte zwischen Mitgliedstaaten;
- o Transporte in die EU bzw. aus der EU, d. h. Transporte aus einem Drittland oder in ein Drittland³.

04 Im Zeitraum 2017–2021 waren 86 % der grenzübergreifenden Tiertransporte (bemessen sowohl an der Anzahl der Tiere als auch am Gewicht) Verbringungen innerhalb der EU, 13,5 % Ausfuhren aus der EU und 0,5 % Einfuhren aus Drittländern. 1,6 Milliarden lebende Tiere wurden zwischen Mitgliedstaaten und in oder aus Nicht-EU-Ländern transportiert (siehe [Abbildung 2](#)).

³ Eurostat, [Statistics explained](#).

Abbildung 2 – Unterteilung von Lebewdntiertransporten in Transporte zwischen Mitgliedstaaten und in Drittländer bzw. aus Drittländern im Zeitraum 2017–2021



Hinweis: Comext enthält keine Daten über inländische Transporte.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten.

05 Tiere können auf der Straße, auf dem Seeweg, mit der Eisenbahn oder per Flugzeug transportiert werden. Unabhängig vom Verkehrsmittel bringt die Beförderung für die Tiere Stress mit sich und kann sich allein deshalb negativ auf ihr Wohlergehen auswirken⁴. Tiere sind während der Be- und Entladung Stress ausgesetzt und können während der Beförderung unter Hunger, Durst, Hitze, Platzmangel und mangelnder Ruhe leiden⁵. Das Wohlergehen der Tiere hängt von der Länge der Strecke und Dauer der Beförderung und den während der Beförderung herrschenden Bedingungen (z. B. Ladedichte, Mikroklima und Straßenbedingungen sowie Grad der Rücksichtnahme der Fahrer) ab⁶.

06 In den letzten Jahren ist das Thema Tierschutz verstärkt in den Fokus der Bürgerinnen und Bürger der EU gerückt, und Nichtregierungsorganisationen haben auf die schlechten Bedingungen hingewiesen, unter denen Tiere zum Teil transportiert werden⁷. All dies wirft nicht nur Fragen hinsichtlich der Wirksamkeit der EU-Vorschriften, sondern auch dahin gehend auf, ob Lebewesen Transporte über lange Zeiträume bzw. lange Strecken hinweg gerechtfertigt sind.

07 Im Jahr 2019 betonte der Rat⁸, dass Tiere bei Langstreckentransporten besser geschützt werden müssen, und legte der Kommission nahe, die aktuellen EU-Rechtsvorschriften zu Tiertransporten zu überprüfen und zu aktualisieren. Auch das Europäische Parlament forderte die Kommission auf, die Rechtsvorschriften zu überarbeiten⁹ (**Kasten 1**).

⁴ Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA), [Welfare of cattle during transport](#) (2022), S. 16.

⁵ Generaldirektion Interne Politikbereiche der Union des Europäischen Parlaments (IPOL), [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), S. 7; EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), S. 5.

⁶ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), S. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), [Live animal transport](#) (2021); Animals' Angels, [The myth of enforcement](#) (2016).

⁸ Rat der Europäischen Union, [Schlussfolgerungen des Rates zum Tierschutz](#) (2019), Absatz 7.

⁹ Europäisches Parlament, [Entschließung zum Schutz von Tieren beim Transport](#) (2012), Nummer 23, Europäisches Parlament, [Entschließung zur Durchführung der Verordnung \(EG\) Nr. 1/2005 des Rates](#) (2019), Nummer 68.

Kasten 1

Untersuchung des Europäischen Parlaments zum Schutz von Tieren während des Transports

Im Juni 2020 setzte das Europäische Parlament einen Untersuchungsausschuss im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport (ANIT) ein, um mutmaßliche Verstöße gegen die EU-Vorschriften für Tiertransporte zu untersuchen.

Im Dezember 2021 legte der Ausschuss seinen Bericht vor, in dem er zu dem Schluss kam, dass die EU-Vorschriften in diesem Bereich den unterschiedlichen Bedürfnissen der Tiere nicht vollständig Rechnung trugen und dass die Mitgliedstaaten die EU-Vorschriften nicht immer einhielten¹⁰.

Im Januar 2022 verabschiedete das Europäische Parlament eine endgültige Empfehlung, in der die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, mehr dafür zu tun, den Schutz der Tiere während des Transports sicherzustellen, und die EU-Vorschriften zu aktualisieren. Insbesondere forderte das Parlament Beschränkungen der Beförderungsdauer und Kontrollen der Ausfuhr lebender Tiere in Drittländer. Darüber hinaus sprach es sich für den Transport von Fleisch anstatt lebender Tiere aus.

Quelle: Webseite des [ANIT-Ausschusses](#).

08 Im Mai 2020 legte die Kommission ihre Strategie "[Vom Hof auf den Tisch](#)" vor, in der sie sich verpflichtete, die aktuelle Tierschutzgesetzgebung der EU, einschließlich Vorschriften für Tiertransporte, zu überarbeiten, um sie (i) mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen in Einklang zu bringen, (ii) ihren Anwendungsbereich auszuweiten, (iii) die Durchsetzung zu erleichtern und (iv) so letztlich ein höheres Tierschutzniveau sicherzustellen. Die Kommission beabsichtigt, die überarbeiteten Tierschutzvorschriften bis Ende 2023 vorzulegen¹¹.

¹⁰ Europäisches Parlament, [Bericht über die Untersuchung von angeblichen Verstößen gegen das Unionsrecht und Missständen bei dessen Anwendung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union \(2021\)](#).

¹¹ [Webseite](#) der Kommission zum Überarbeitungsprozess.

09 Die Kommission schlägt EU-Rechtsvorschriften vor und überwacht deren Anwendung durch die Mitgliedstaaten. Sie führt Kontrollen in den Mitgliedstaaten durch und überprüft, ob die EU-Rechtsvorschriften ordnungsgemäß umgesetzt und durchgesetzt werden. Des Weiteren kann sie rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten einlegen, sollten diese die EU-Rechtsvorschriften nicht korrekt umsetzen¹².

10 Die Mitgliedstaaten sind für die Anwendung der EU-Vorschriften auf nationaler Ebene, einschließlich der Durchführung amtlicher Kontrollen, sowie für die Ergreifung geeigneter Durchsetzungsmaßnahmen zuständig¹³. Sie legen Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften fest und tragen durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge, dass die Vorschriften eingehalten werden¹⁴. Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission jährlich über die Ergebnisse ihrer Kontrollen¹⁵.

11 Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) ist eine EU-Agentur, die 2002 mit dem Ziel gegründet wurde, wissenschaftliche Beratung zu Risiken im Zusammenhang mit der Lebensmittelkette von der Produktion bis zum Verzehr, einschließlich des Tierschutzes beim Transport, zu leisten.

12 Die Generaldirektion Interne Politikbereiche der Union (IPOL) des Europäischen Parlaments unterstützt das Europäische Parlament bei der Ausübung und Weiterentwicklung seiner Gesetzgebungs- und Kontrollbefugnisse in den internen Politikbereichen, einschließlich des Tiertransports.

¹² Europäischer Rechnungshof, [Sonderbericht 31/2018](#): "Tierschutz in der EU: Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung", Abbildung 2.

¹³ Europäischer Rechnungshof, [Sonderbericht 31/2018](#): "Tierschutz in der EU: Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung", Abbildung 2.

¹⁴ Artikel 25 der Verordnung (EG) [Nr. 1/2005](#).

¹⁵ Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EG) [Nr. 1/2005](#).

Umfang und Ansatz der Analyse

13 In unserer Analyse gehen wir auf die Faktoren ein, die Lebendtiertransporte bedingen, wobei der Schwerpunkt auf der Rolle der EU-Politik und wirtschaftlichen Faktoren liegt, und zeigen Trends bei Tiertransporten auf. In der vorliegenden Analyse bezeichnet der Begriff "Nutztiere" die folgenden an Land lebenden Tiere: Rinder, Schweine, Geflügel, Schafe, Ziegen und Pferde (ob zu Zwecken der Fleischerzeugung, der Zucht oder für Wettkämpfe). Haus-, Labor-, Zoo- und Zirkustiere sind nicht Gegenstand der Analyse.

14 Beim vorliegenden Dokument handelt es sich nicht um einen Prüfungsbericht, sondern um eine Analyse, die sich in erster Linie auf öffentlich zugängliche Informationen, speziell für diese Analyse zusammengetragene Dokumente und unseren Bericht über Tierschutz aus dem Jahr 2018 stützt¹⁶. Wir analysierten die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften, einschließlich der Gemeinsamen Agrarpolitik, der Vorschriften zur Kennzeichnung und der Hygienevorschriften. Wir untersuchten für das Thema der Analyse relevante Veröffentlichungen des Europäischen Parlaments, der Kommission, der Mitgliedstaaten, der Obersten Rechnungskontrollbehörden, wissenschaftlicher Einrichtungen sowie von Nichtregierungsorganisationen und Berufsverbänden (*Anhang I*). Im Rahmen unserer Analyse zu den Faktoren, die Tiertransporte bedingen, werden schwerpunktmäßig die Gründe untersucht, aus denen Tiere sowohl innerhalb der EU als auch in Drittländer verbracht werden.

15 Wir analysierten Daten aus den EU-Datenbanken TRACES und Comext sowie weitere Datensätze von Eurostat. Wir verwendeten in erster Linie Daten aus dem Zeitraum 2017–2021. Da es keine öffentlich verfügbaren Daten über inländische Transporte gibt, decken unsere Datenanalysen diesen Aspekt nicht ab. Sie beziehen sich lediglich auf Transporte innerhalb der EU und aus der EU bzw. in die EU, was für jede Abbildung speziell angegeben ist.

16 Wir befragten Kommissionsbedienstete, Vertreter von Berufsverbänden im Agrar- und Fleischsektor sowie Vertreter von Tierschutzverbänden und verwendeten Informationen von wissenschaftlichen Experten zur Untermauerung unserer Analyse der Auswirkung von wirtschaftlichen Faktoren auf Tiertransporte. Um zu einem besseren Verständnis der Fragen zu gelangen, die sich in diesem Bereich stellen, nahmen wir an einem Informationsbesuch in Polen teil, um die nationalen Behörden

¹⁶ Europäischer Rechnungshof, [Sonderbericht 31/2018](#): "Tierschutz in der EU: Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung".

zu treffen und an Tiertransporten beteiligte Einrichtungen (wie einen Schlachthof und einen Kontrollposten, an dem sich die Tiere bei langen Transporten ausruhen) zu besichtigen.

17 Die Veröffentlichung der vorliegenden Analyse Anfang 2023 ermöglicht, rechtzeitig zur bevorstehenden Überarbeitung der EU-Tierschutzvorschriften durch die Kommission einen Beitrag zur laufenden Debatte über Tiertransporte zu leisten.

Faktoren, die Tiertransporte bedingen

18 Verschiedene Faktoren können sich auf den Transport von Tieren innerhalb der EU und in Drittländer auswirken¹⁷. Für die Zwecke dieser Analyse haben wir sie in zwei Kategorien eingeteilt, die miteinander verknüpft sind:

- regulatorische Faktoren;
- wirtschaftliche Faktoren.

Regulatorische Faktoren

19 Zu den aktuellen Rechtsvorschriften, Politiken und Initiativen der EU, die sich direkt oder indirekt auf Tiertransporte auswirken, zählen

- die **Rechtsvorschriften der EU über Tiertransporte**: grundlegende EU-Rechtsvorschriften, die die Mitgliedstaaten einhalten müssen, um den Schutz der Tiere während des Transports sicherzustellen;
- die **Gemeinsame Agrarpolitik (GAP)**, durch deren Vorschriften und Anreize darauf Einfluss genommen werden kann, wie einzelne Landwirte ihr Land bewirtschaften, Ackerbau und Viehzucht betreiben;
- die **Kennzeichnungspolitik der EU**: Auf der Grundlage verbindlicher oder freiwilliger Auflagen wird den Verbrauchern durch die Kennzeichnung dabei geholfen, beim Kauf von Lebensmitteln eine fundierte Entscheidung zu treffen. In der EU verkaufte Fleisch kann unterschiedlich gekennzeichnet werden, etwa mit **Herkunftsangaben** oder einer **Tierwohlkennzeichnung**;
- das **System geografischer Angaben** und das **System garantiert traditioneller Spezialitäten**: Mit diesen EU-Qualitätsregelungen werden die Namen bestimmter Erzeugnisse geschützt, um ihre mit ihrem geografischen Ursprung oder traditionellem Know-how verbundenen einzigartigen Eigenschaften herauszustellen. Sie müssen zwingend mit dem EU-Symbol gekennzeichnet sein;
- der **europäische Grüne Deal**: Diese im Jahr 2019 eingeführte Strategie zielt darauf ab, bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr auszustoßen und den Wandel hin zu einem nachhaltigen Lebensmittelsystem zu vollziehen;

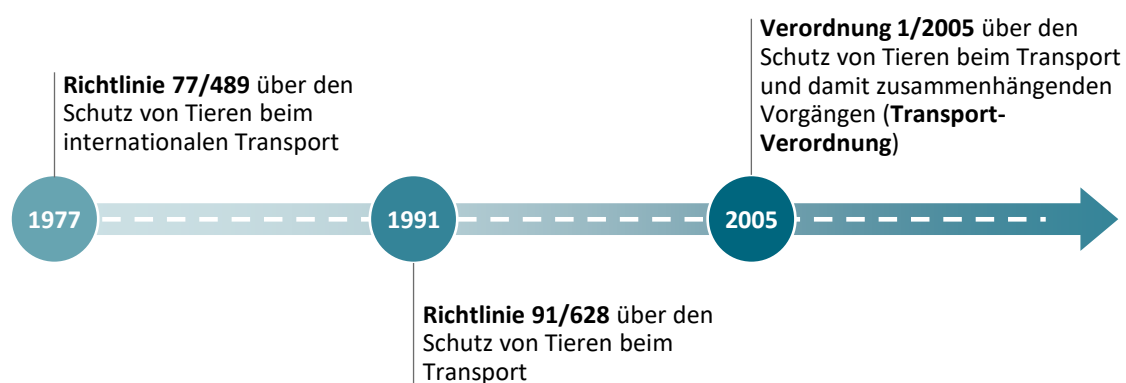
¹⁷ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), Kapitel 2.

- o die **Strategie "Vom Hof auf den Tisch"**: Mit dieser im Jahr 2020 eingeführten Strategie soll dieser Wandel entlang der gesamten Lebensmittelversorgungskette beschleunigt werden;
- o das **EU-Hygiene-Paket**: Mit diesem im Jahr 2004 verabschiedeten Paket wurden einheitliche Hygienevorschriften für alle Lebensmittel und Lebensmittelunternehmer entlang der gesamten Lebensmittelkette, einschließlich Schlachthöfen, eingeführt;
- o das **Tiergesundheitsrecht**: Mit diesen seit April 2021 geltenden Rechtsvorschriften wird die Rückverfolgbarkeit von Tieren geregelt, um zur Vorbeugung von Tierseuchen beizutragen.

Die Rechtsvorschriften der EU für Tiertransporte werden in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich durchgesetzt

20 Die EU führte vor mehr als 40 Jahren die ersten Vorschriften zum Schutz von Tieren während des Transports ein. **Abbildung 3** sind die wichtigsten Etappen zu entnehmen. In den aktuellen Rechtsvorschriften (der **Transportverordnung**) sind die Zuständigkeiten der verschiedenen an der Transportkette beteiligten Akteure festgelegt. Außerdem ist der Transport von lebenden Wirbeltieren innerhalb der EU geregelt, einschließlich der Kontrolle von Tieren bei der Einfuhr in die EU bzw. beim Verlassen der EU¹⁸.

Abbildung 3 – Wichtigste Rechtsvorschriften der EU zum Schutz von Tieren während des Transports



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

¹⁸ Europäischer Rechnungshof, **Hintergrundpapier: Animal welfare in the EU** (2018), S. 6.

21 Den Teilnehmern einer von der Kommission im Jahr 2021 durchgeführten öffentlichen Konsultation zufolge haben die Tierschutzvorschriften der EU, darunter auch die Transportverordnung, den Handel und den Wettbewerb in Europa dadurch verbessert, dass Hindernisse für den Handel mit lebenden Tieren im Binnenmarkt abgebaut wurden¹⁹. Dies bestätigte sich auch in der von der Kommission im Jahr 2010 durchgeführten Evaluierung der EU-Tierschutzvorschriften²⁰.

22 Jedoch stellte die Kommission Schwachstellen bei der Umsetzung der Transportverordnung fest; insbesondere bei den amtlichen Kontrollen, die von den Mitgliedstaaten bei Verbringungen in Drittländer durchgeführt werden, sowie beim Transport von nicht transportfähigen Tieren²¹. Im Jahr 2020 führten die Mitgliedstaaten mehr als 900 000 amtliche Kontrollen durch und verhängten fast 8 000 Sanktionen. Die größten Probleme bestanden im Hinblick auf

- die Transportfähigkeit der Tiere (Rinder und Schweine);
- die Transportverfahren (Geflügel);
- die Transportdokumentation (Schafe, Ziegen, Pferde und Esel²²).

23 Da Sanktionen auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt und verhängt werden, gibt es bei den Verwaltungs- und Sanktionsverfahren, der Art der verhängten Sanktionen bei Nichterfüllung und der Schwere der Sanktionen große Unterschiede²³. Wie Forscher herausgefunden haben, könnten die Unterschiede bei der Durchsetzung von Sanktionen zwischen den Mitgliedstaaten die Ursache dafür sein, dass Transportunternehmen eine längere Strecke in Kauf nehmen, um Mitgliedstaaten mit strikteren lokalen Vorschriften bzw. einer strikteren Umsetzung der

¹⁹ Kommission, [Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 3.

²⁰ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 25.

²¹ Kommission, [Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU](#) (2015); Kommission, [Welfare of animals exported by road](#) (2020); Kommission, [Welfare of animals transported by sea](#) (2020).

²² Kommission, [Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States \(2019–2020\) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products](#) (2022), S. 28–31.

²³ EPRS, [Protection of animals during transport: sanctions for infringements](#) (2021), S. 4.

Transportverordnung zu meiden²⁴. Die Kommission stellte in ihrem Bericht von 2011 über die Auswirkungen der Transportverordnung fest, dass die Vorschriften im Bereich der Tiertransporte einheitlicher angewendet werden sollten²⁵.

Der Schwerpunkt der Gemeinsamen Agrarpolitik liegt nicht auf dem Schutz der Tiere beim Transport

24 Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) wurde 1962 ins Leben gerufen. Um das Ziel der GAP zu erreichen, eine stabile Versorgung mit erschwinglichen Lebensmitteln sicherzustellen, wurden Landwirte ursprünglich durch garantierte Preise für die wichtigsten landwirtschaftlichen Erzeugnisse (wie Rindfleisch) sowie durch garantierte Einkommen zur Lebensmittelproduktion ermutigt²⁶. Dies veränderte den traditionellen Nutztiersektor, führte zu seiner Spezialisierung und Konzentration, was sich wiederum auf den Transport lebender Tiere auswirkte²⁷.

25 Nach der ersten umfassenden Reform der GAP im Jahr 1992 wurde die Preisstützung schrittweise verringert und wurden Direktzahlungen für den Bereich der Erzeugung und bestimmte Tierbestände (Rinder und Schafe) eingeführt²⁸. Ab 2003 wurde durch weitere Reformen die Verknüpfung zwischen Direktzahlungen und der Art und Menge der von den Landwirten produzierten Erzeugnisse weiter aufgehoben. Zugleich wurden mit diesen Reformen strengere Umweltschutz- und Tierschutzregelungen eingeführt, die die Landwirte einhalten mussten, um Zahlungen zu erhalten²⁹. Mit der neuen GAP, die im Jahr 2023 in Kraft getreten ist, werden keine nennenswerten Änderungen eingeführt, die sich auf die im Rahmen von Tiertransporten einzuhaltenden Mengen oder Tierschutzbedingungen auswirken würden.

²⁴ Van Wagenberg, Baltussen, [Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU](#) (2021).

²⁵ Kommission, [Bericht über die Auswirkungen der Verordnung \(EG\) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport](#) (2011), S. 12.

²⁶ Kommission, [The future of the livestock sector](#) (2020), S. 38.

²⁷ Kommission, [The future of the livestock sector](#) (2020), S. 36.

²⁸ Kommission, [Erläuterungen zur GAP](#) (2017).

²⁹ Kommission, [Erläuterungen zur GAP](#) (2017).

26 Um eine GAP-Förderung in Anspruch nehmen zu können, müssen in den meisten Fällen zwei Arten von grundlegenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- o Standards für einen guten landwirtschaftlichen und ökologischen Zustand (GLÖZ), die sich nicht auf den Tierschutz erstrecken;
- o Grundanforderungen an die Betriebsführung (GAB), die sich auf rechtliche Anforderungen außerhalb der GAP beziehen³⁰. Dazu gehören EU-Richtlinien³¹ zum Tierschutz, jedoch nicht die Transportverordnung.

27 Mit der GAP werden Tierschutzmaßnahmen in den Programmen für ländliche Entwicklung der Mitgliedstaaten finanziert, wobei die Bedingungen in den Betrieben und nicht die Transportbedingungen im Vordergrund stehen. Zusätzlich zu den Interventionen zur Entwicklung des ländlichen Raums gibt es ab 2023 im Rahmen der GAP Direktzahlungen in Form von Öko-Regelungen für Klima, Umwelt und Tierwohl, wenn Landwirte Verpflichtungen eingehen, die über die EU- oder nationale Mindestanforderungen hinausgehen³². Die Kommission hat ein Informationsblatt veröffentlicht, in dem die landwirtschaftlichen Verfahren aufgeführt werden, die im Rahmen der Öko-Regelungen eine Förderung erhalten können. Transportbezogene Verfahren sind jedoch nicht erfasst³³.

28 Mit Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raums können auch Investitionen in materielle Vermögenswerte, Qualitätsregelungen und der ökologische/biologische Landbau, die jeweils zu höheren Tierschutzstandards führen können, finanziert werden³⁴. So wurde in Polen mit der GAP ein Programm zur Sicherstellung der Qualität von Rindfleisch finanziert, das Tierschutzvorschriften für die Unterbringung, den Einsatz von Antibiotika und Transport- und Schlachtbedingungen

³⁰ Kommission, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022), S. 7.

³¹ [Richtlinie 2008/119/EG](#) über Mindestanforderungen für den Schutz von Kälbern;
[Richtlinie 2008/120/EG](#) über Mindestanforderungen für den Schutz von Schweinen;
[Richtlinie 98/58/EG](#) über den Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere.

³² Artikel 31 der Verordnung (EU) [2021/2115](#).

³³ Kommission, [List of potential agricultural practices that eco-schemes could support](#) (2021).

³⁴ Kommission, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022), S. 7–10 und 48–50.

umfasste³⁵. Im Rahmen der GAP können Alternativen zum Tiertransport finanziert werden: So wurde Unterstützung für ein kleines an einen Kaninchenbetrieb angebundenes Schlachthaus in Malta und für eine mobile Schlachthanlage zur gemeinsamen Nutzung in Lettland bereitgestellt.

Es gibt keinen gemeinsamen Standard für die Kennzeichnung von Fleisch

29 Die Angabe des Ursprungslandes (**Ursprungsangabe**) ist auf EU-Ebene seit dem Jahr 2000 für Rinder³⁶ und seit 2015 für Schweine, Geflügel, Schafe und Ziegen verpflichtend vorgeschrieben³⁷. Für andere Fleischsorten wie Pferde- und Kaninchenfleisch gibt es keine verbindlichen Vorschriften. Die Kommission erwägt im Rahmen der Strategie "Vom Hof auf den Tisch", die verbindlichen Ursprungsanforderungen auf andere Lebensmittel auszuweiten³⁸.

³⁵ Kommission, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022), S. 53 und 69.

³⁶ Artikel 25 der Verordnung (EG) [Nr. 1760/2000](#).

³⁷ Artikel 9 der Verordnung (EU) [Nr. 1337/2013](#).

³⁸ Kommission, [Strategie "Vom Hof auf den Tisch"](#) (2020), S. 13.

30 Gemäß den geltenden EU-Rechtsvorschriften müssen abhängig von der Fleischart bestimmte Ursprungsangaben gemacht werden (*Tabelle 1*).

Tabelle 1 – Informationen zur Ursprungskennzeichnung

Fleischart	Kennzeichnungsvorschriften
Rindfleisch	Angabe des Geburts-, Aufzuchts- und Schlachtorts erforderlich.
Schweine-, Geflügel-, Schaf- und Ziegenfleisch	Angabe des Geburtsorts nicht erforderlich. Angabe des Aufzuchts- und Schlachtorts erforderlich, wobei ○ gemäß der Definition von Aufzucht das Tier einen kurzen Zeitraum in einem anderen Land als dem auf dem Etikett als Aufzuchtsland angegebenen Land verbringen darf. ○ die Angabe des Aufzuchts- und Schlachtorts durch die Angabe "Ursprung" ersetzt werden kann, wenn der Lebensmittelunternehmer nachweisen kann, dass das Fleisch von Tieren stammt, die in einem einzigen Land geboren, aufgezogen und geschlachtet wurden.

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

31 Einer von der Kommission im Jahr 2020 durchgeführten Verbraucherumfrage zufolge sind die Verbraucher mit den Begriffen "aufgezogen in" und "Ursprung" nicht sehr vertraut. Die meisten Verbraucher interpretieren "aufgezogen in" als das Land, in dem das Tier sein ganzes Leben verbracht hat bzw. in dem es geboren ist³⁹.

32 Andere Arten von Etiketten werden im **EU-System geografischer Angaben** (Ziffer 19) verwendet, mit denen ein Produkt gekennzeichnet wird, bei dem die Qualität oder Reputation auf seinen geografischen Ursprung zurückzuführen ist. Für tierbezogene Produkte können die folgenden zwei Kennzeichnungssysteme verwendet werden: die geschützte Ursprungsbezeichnung und die geschützte geografische Angabe (*Tabelle 2*).

³⁹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, *Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry* (2021), S. 13; Kommission, *Bericht zur Bewertung der verpflichtenden Angabe des Ursprungslands oder Herkunftsorts von Schweine-, Geflügel-, Schaf- und Ziegenfleisch* (2021), S. 6.

Tabelle 2 – Eingeschränkte Transparenz der EU-Gütezeichen für geografische Angaben

Geschützte Ursprungsbezeichnung	Geschützte geografische Angabe
Alle Produktionsschritte (Geburt, Aufzucht und Schlachtung) müssen in dem genau abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen.	Mindestens ein Produktionsschritt muss in dem genau abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen. Das Tier kann an einem anderen Ort als dem von der geschützten Ursprungsbezeichnung abgedeckten Gebiet geboren oder geschlachtet werden.

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

33 Auch im Rahmen des **Systems garantiert traditioneller Spezialitäten** (Ziffer 19) werden Lebensmittel speziell gekennzeichnet. Es werden traditionelle Aspekte wie die Art der Herstellung oder Zusammensetzung eines Produktes hervorgehoben, ohne dass eine Verbindung zu einem bestimmten geografischen Gebiet hergestellt wird. Mit dieser Qualitätsregelung wird die Herstellungsmethode geschützt, aber das Produkt selbst könnte anderswo hergestellt werden.

34 Derzeit gibt es nur ein zwingendes EU-weites **System der Tierschutzkennzeichnung** (Ziffer 19), und zwar für Konsum Eier. Die Kennzeichnung der Eier hängt von dem System ab, das für die Aufzucht von Legehennen verwendet wird. In den Vermarktungsstandards für Geflügelfleisch werden bestimmte fakultative Bedingungen festgelegt, in denen auch auf verschiedene Landwirtschaftsformen Bezug genommen wird⁴⁰.

35 In Ermangelung sonstiger spezifischer EU-Vorschriften können Produkte, bei denen der Tierschutz eine Rolle spielt, Gegenstand einer freiwilligen Zertifizierung auf nationaler Ebene sein⁴¹. Das hat zur Entstehung verschiedener nationaler Kennzeichnungssysteme geführt. Mit diesen werden unterschiedliche Ansätze verfolgt und ein unterschiedlich hohes Tierschutzniveau sichergestellt, was zu Verwirrung bei

⁴⁰ EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021), S. 73.

⁴¹ Artikel 36 und 37 der Verordnung (EU) Nr. 1169/2011; Mitteilung der Kommission, *EU-Leitlinien für eine gute Praxis für freiwillige Zertifizierungssysteme für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebensmittel* (2010).

den Verbrauchern führen kann⁴². Die Kommission kündigte im Rahmen ihrer Strategie "Vom Hof auf den Tisch" an, die Möglichkeiten der Tierwohlkennzeichnung zu prüfen⁴³.

36 Einer Studie aus dem Jahr 2022 zufolge⁴⁴ waren zwei Drittel der Verbraucher der Ansicht, dass die ihnen zur Verfügung stehenden Informationen nicht ausreichten, um eine unter dem Aspekt des Tierschutzes fundierte Kaufentscheidung zu treffen. Fast die Hälfte der Verbraucher würden gerne mehr Informationen über die Schlachtbedingungen (40 %) und angemessene Fütterung der Tiere (40 %) erhalten. Die Transportdauer (16 %) und die Transportbedingungen (16 %) waren für die Umfrageteilnehmer weniger von Interesse.

In jüngeren EU-Strategien wird ein nachhaltigeres Lebensmittelsystem vorgeschlagen

37 Tiertransporte bringen erhebliche Umweltkosten mit sich⁴⁵. In spezifischen Studien wurden die Auswirkungen des Transports von Fleisch und Schlachtkörpern und die Auswirkungen des Transports lebender Tiere miteinander verglichen. Diese Studien ergaben, dass ersterer umwelt- und klimafreundlicher ist⁴⁶.

38 Mit dem europäischen Grünen Deal und der Strategie "Vom Hof auf den Tisch" wird der Übergang zu einem nachhaltigeren Lebensmittelsystem gefördert. Laut dem Grünen Deal sollten sich die Umweltauswirkungen eines Transports im Transportpreis niederschlagen. Mit gut konzipierten finanziellen Initiativen könnte hier direkt angesetzt werden, indem das richtige Preissignal gesendet und die richtigen Anreize geschaffen werden, um Hersteller, Nutzer und Verbraucher zu nachhaltigem Verhalten zu bewegen⁴⁷. Der Kommission zufolge kann ein solcher Übergang nicht ohne

⁴² Kommission, [Folgenabschätzung in der Anfangsphase über Tierschutz](#) (2021), S. 2.

⁴³ Kommission, [Strategie "Vom Hof auf den Tisch"](#) (2020), S. 8.

⁴⁴ Kommission, [Study on animal welfare labelling](#) (2022), S. 18–21.

⁴⁵ Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017), S. 7; Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 49.

⁴⁶ Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017), S. 13 und 15; Baltussen et al., [Sustainable production: transporting animals or meat?](#) (2009), S. 7 und 10.

⁴⁷ Kommission, [Der europäische Grüne Deal](#) (2019), S. 17.

strukturelle Änderungen sowohl bei der Versorgungskette als auch den Lebensmittelverzehrsmustern vorstattengehen⁴⁸.

Wirtschaftliche Faktoren

39 Zwar wirken sich mehrere Faktoren (z. B. natürliche Produktionsbedingungen) auf Lebeltiertransporte aus. Wirtschaftliche Faktoren sind jedoch die wichtigste treibende Kraft hinter Tiertransporten. Im Kontext des EU-Binnenmarkts nutzen Wirtschaftsteilnehmer die Unterschiede bei den Tierhaltungs- und Schlachtkosten zwischen den Mitgliedstaaten, um ihre Kosten zu senken und ihre Einnahmen zu maximieren⁴⁹. Wir ermittelten fünf zentrale wirtschaftliche Faktoren, die den Transport von lebenden Tieren begünstigen:

- Spezialisierung des Nutztiersektors;
- Konzentration im Schlachtsektor;
- Unterschiede bei den Tierhaltungs- und Schlachtkosten der Mitgliedstaaten;
- Marginalität der Transportkosten;
- Verbraucherpräferenzen.

Spezialisierung des Nutztiersektors

40 Seit mehr als 70 Jahren durchläuft der Nutztiersektor einen Prozess der Modernisierung und Intensivierung, der darauf abzielt, die Produktion je Tier zu maximieren und die Kosten zu senken⁵⁰. Einige Gebiete der EU haben sich auf Intensivtierhaltung spezialisiert, andere wiederum auf Nutzpflanzenproduktion. Diese Spezialisierung war unter anderem auf die natürlichen Produktionsbedingungen (z. B. größerer Anteil von Milchproduktion und Milchkälbern bei Vorhandensein von Weideflächen) zurückzuführen. Zwischen 2005 und 2016 ging die Gesamtzahl der landwirtschaftlichen Betriebe um 28,6 % und die der Betriebe mit Nutztierhaltung um

⁴⁸ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 49.

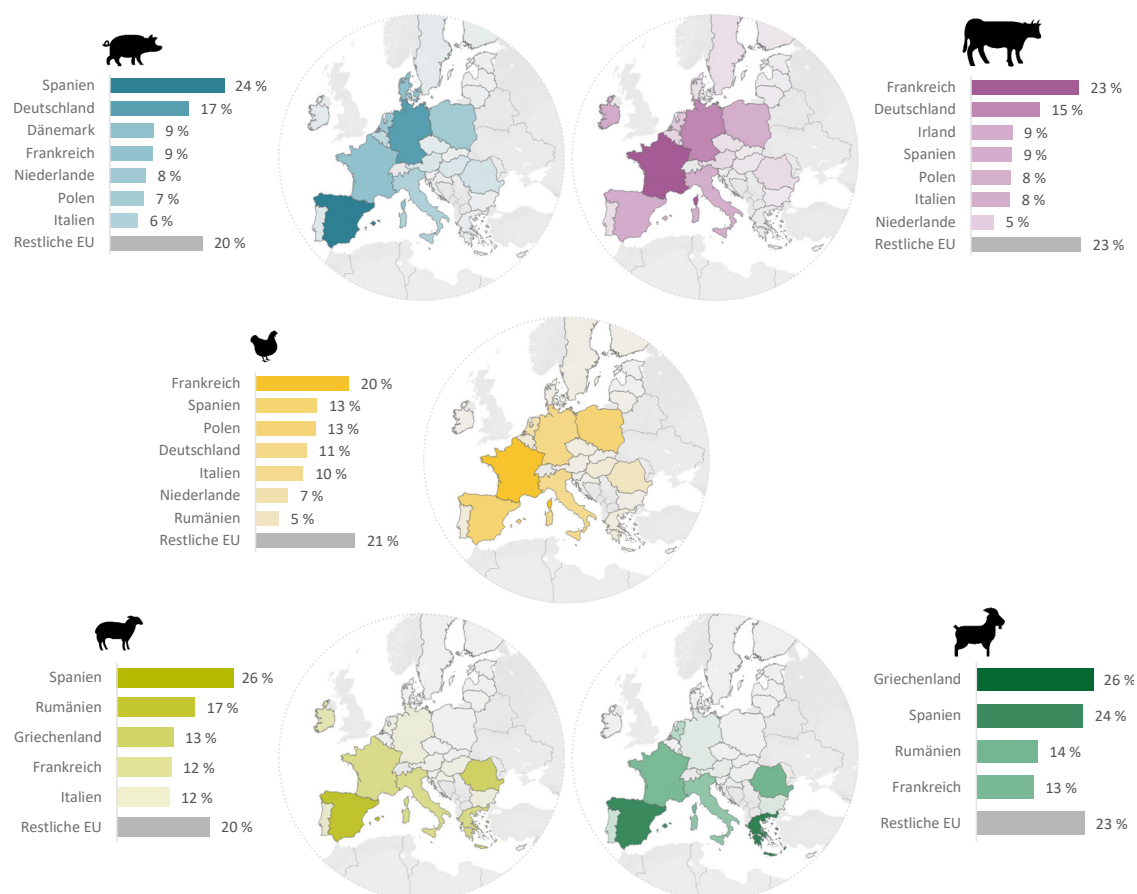
⁴⁹ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 15.

⁵⁰ Kommission, [The future of the livestock sector](#) (2020), S. 36.

37,6 %⁵¹ zurück. Während die Gesamtzahl der landwirtschaftlichen Betriebe abnahm, nahm die Größe der verbleibenden Betriebe zu.

41 Zwischen 2010 und 2020 blieb die Anzahl der Rinder, Schweine, Schafe und Ziegen in der EU-27 relativ stabil. Die Anzahl an Geflügel nahm jedoch zu. In der EU ist die Nutztierhaltung nicht überall gleich stark ausgeprägt (**Abbildung 4**), und auch zwischen den Regionen einzelner Mitgliedstaaten bestehen im Hinblick auf die Menge der gehaltenen Nutztiere Unterschiede.

Abbildung 4 – Verteilung der Nutztierproduktion auf die einzelnen Mitgliedstaaten (Zahlen für Geflügel von 2016; Zahlen für Schweine, Rinder, Schafe und Ziegen von 2021)



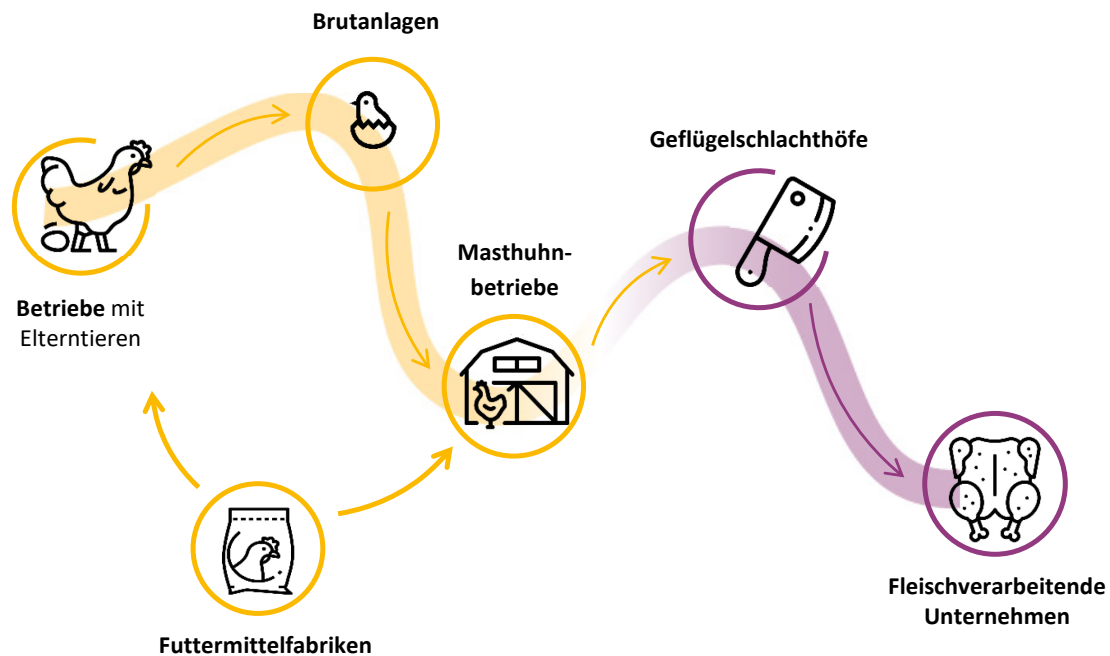
Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Eurostat-Daten.

42 Spezialisierung findet auf regionaler Ebene, aber auch auf Betriebsebene statt, wenn sich Betriebe beispielsweise auf eine Tierart wie Geflügel (Fleisch oder Eier), Schweine, Kälber oder Milchkühe oder eine Etappe der Erzeugung wie Zucht oder Mast

⁵¹ Eurostat, [Agri-environmental indicator: livestock patterns](#).

spezialisieren. In **Abbildung 5** wird dies am Beispiel des Geflügelsektors veranschaulicht.

Abbildung 5 – Spezialisierung im Geflügelsektor



Quelle: Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), S. 17.

43 Diese Spezialisierung trägt zusammen mit anderen Faktoren dazu bei, dass lebende Tiere in andere Mitgliedstaaten transportiert werden. Zum Beispiel

- kommen in Deutschland gemästete und geschlachtete Schweine häufig in Dänemark oder den Niederlanden zur Welt⁵²;
- werden in Frankreich, Irland oder Litauen geborene Rinder häufig in Spanien oder Italien gemästet und geschlachtet (**Kasten 2**).

⁵² Bittlmayer, [Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria](#) (2019).

Kasten 2

Kalb- und Rindfleischerzeugung in Italien und Spanien hängt von der Einfuhr von Kälbern aus anderen Mitgliedstaaten ab

Italien produziert Kalbfleisch und Spanien Rindfleisch. Beide Länder nutzen dazu vorwiegend Rinder nationalen Ursprungs, importieren aber auch Kälber aus anderen Mitgliedstaaten zur Deckung der

- **saisonalen Nachfrage:** Italien führt von April bis Juni Rinder ein, um das unzureichende Angebot aus nationalen Quellen in diesem Zeitraum auszugleichen und die höhere nationale Kalbfleischnachfrage im Dezember und Januar zu decken;
- **Exportnachfrage:** Spanien (Katalonien und Aragonien) führt Kälber ein, um die steigende Nachfrage nach Rindern, die zu Schlachtzwecken in den Mittleren Osten ausgeführt werden, zu decken.

Quelle: Kommission, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022), S. 25–29.

Verstärkte Konzentration im Schlachtsektor

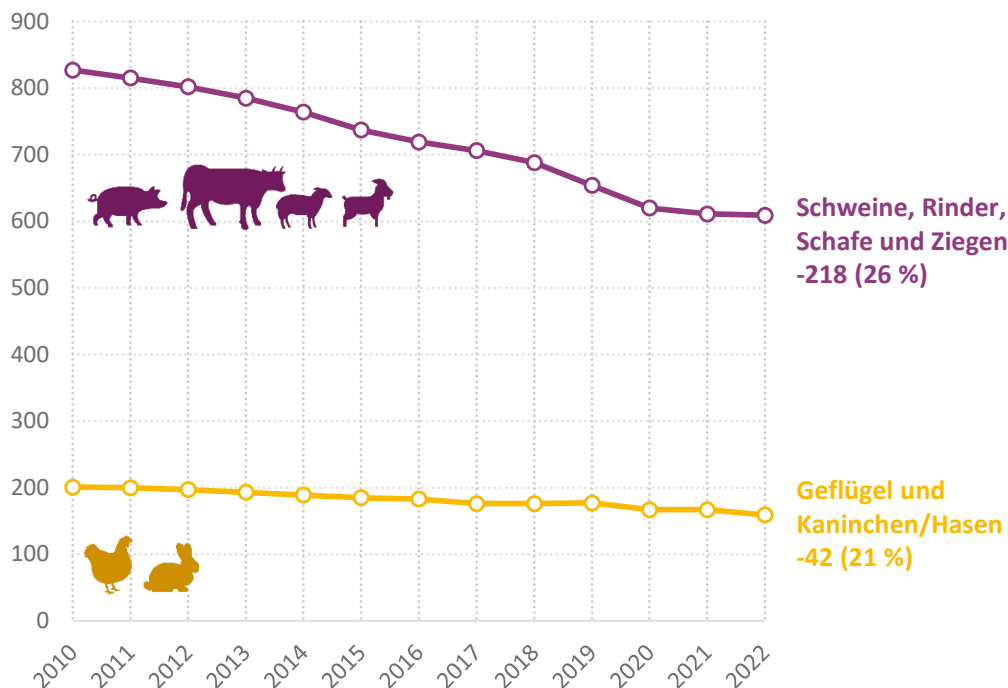
44 Es liegen keine umfassenden Daten zur Anzahl an Schlachthöfen in der EU vor, aber der Sektor hat einen Konsolidierungsprozess durchlaufen, wobei der Trend zu weniger und größeren Schlachthöfen geht⁵³. **Abbildung 6** ist die Entwicklung in Polen seit 2010 zu entnehmen. Dieser Trend hat sich mit dem Inkrafttreten des EU-Hygienepakets (Ziffer **19**) im Jahr 2006 beschleunigt. Viele kleine Schlachthöfe hatten Schwierigkeiten, die nach den neuen Rechtsvorschriften geltenden strengeren Hygieneauflagen einzuhalten und dabei wirtschaftlich tragfähig zu bleiben⁵⁴.

⁵³ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), S. 18.

⁵⁴ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), S. 11.

Abbildung 6 – Anzahl der Schlachthöfe in Polen (2010–2022)

Anzahl der Schlachthöfe



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der von den polnischen Behörden bereitgestellten Daten.

45 Für größere Schlachthöfe ist es einfacher, die strengerer Hygieneauflagen zu erfüllen. Da sie jedoch in der Regel mit niedrigen Gewinnspannen arbeiten, müssen sie ein hohes Produktionsniveau aufrechterhalten, um Skaleneffekte nutzen zu können, was eine ausreichend hohe Anzahl an Tieren aus einem größeren geografischen Gebiet erfordert. Außerdem sind sie oft auf bestimmte Arten von Tieren wie Schweine, Sauen, Mastkälber, Bullen, Geflügel oder Lämmer spezialisiert. All dies hat dazu beigetragen, dass die Anzahl der Schlachthöfe zurückgegangen ist, dass Langstreckentransporte zugenommen haben und dass grenzüberschreitende Lebendtiertransporte zu Schlachtzwecken insbesondere von Tieren aus zahlenmäßig kleinen Kategorien – wie Puten oder Tiere, die sich am Ende ihrer produktiven Phase befinden (z. B. Legehennen) – potenziell zunehmen⁵⁵.

⁵⁵ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), S. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), S. 11.

46 In zwei Studien⁵⁶ wurden die Vorteile und Nachteile von Langstreckentransporten von zur Schlachtung bestimmten Tieren einerseits und von lokaler Schlachtung mit anschließendem Transport von Fleisch andererseits bewertet. In beiden Studien wurde der Schluss gezogen, dass der Transport von Fleisch anstatt von lebenden Tieren unter dem Aspekt des Tierschutzes möglicherweise nachhaltiger ist.

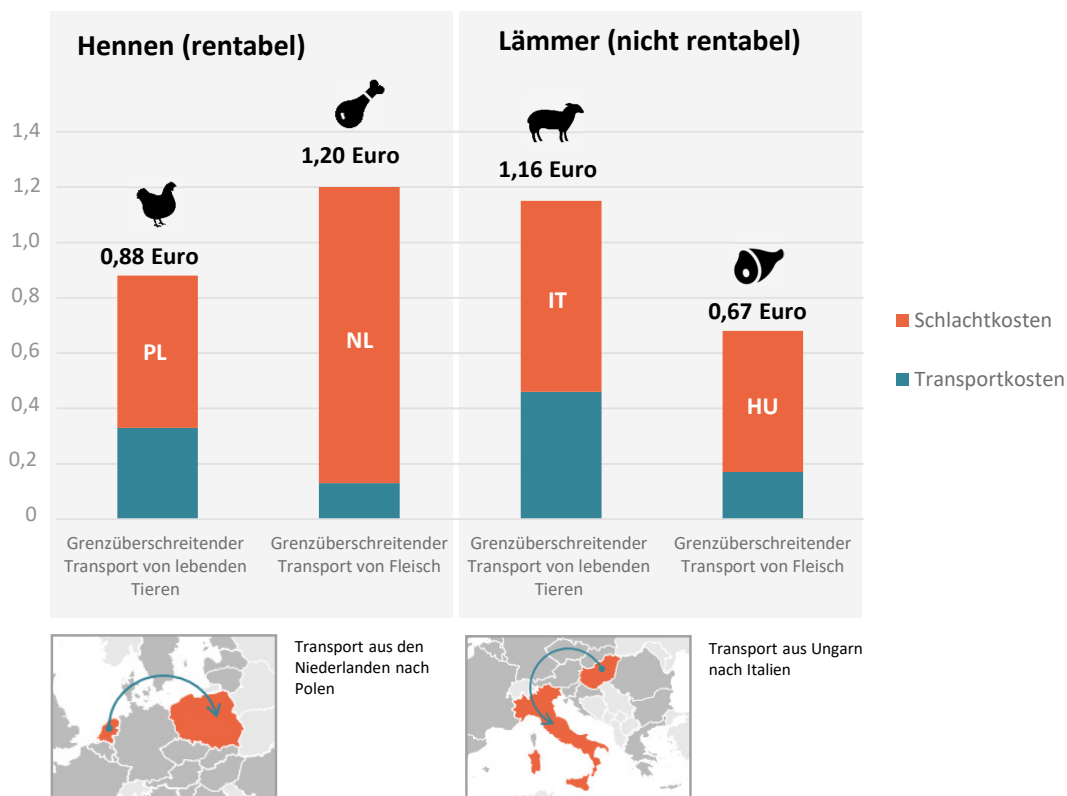
47 In der Studie aus dem Jahr 2017 wurde eine Schätzung der Kosten vorgenommen, die beim Transport von Legehennen am Ende ihrer produktiven Phase aus den Niederlanden nach Polen sowie beim Transport lebender Lämmer aus Ungarn nach Italien anfallen (*Abbildung 7*). Im ersten Fall war es günstiger, lebende Tiere zu transportieren als Fleisch, da die Schlachtkosten in den Niederlanden höher sind als in Polen. Obwohl es im zweiten Fall günstiger war, Fleisch zu transportieren als lebende Tiere, wurden die Lämmer aufgrund anderer Faktoren (z. B. begrenzter Schlachtkapazitäten in Ungarn⁵⁷) trotzdem transportiert.

⁵⁶ Baltussen et al., *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009); Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017).

⁵⁷ Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), S. 14.

Abbildung 7 – Kosten für den Transport von lebenden Tieren im Vergleich zu den Kosten für den Transport von Fleisch

Euro pro Kilogramm Fleisch



Quelle: Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017), S. 12–14.

48 Eine Möglichkeit, Tiertransporte zu reduzieren, ist es, die Schlachtung dadurch näher an der Produktionsstätte durchzuführen, dass Schlachthöfe vor Ort und mobile Schlachthanlagen entwickelt werden. Forscher kamen zu dem Schluss, dass durch ausreichend mobile und kleine Schlachthanlagen Transporte von Schweinen und Rindern, die länger als vier Stunden dauern, in Schweden fast komplett wegfallen würden⁵⁸. Vor Ort befindliche und mobile Schlachthanlagen stellen jedoch Lösungen im kleinen Maßstab dar, die der Deckung der Nachfrage nach Nischenprodukten und spezifischer Bedürfnisse dienen⁵⁹:

- o **vor Ort befindliche Schlachthöfe:** In Deutschland haben sich einige lokale Schlachthöfe auf hochwertige, traditionell verarbeitete Produkte spezialisiert, für deren Herstellung Fleisch aus der Region verwendet und eine transparente

⁵⁸ Håkansson et al., [Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation](#) (2016), S. 261.

⁵⁹ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), S. 5 und 27.

Versorgungskette vom Betrieb bis zur Fleischerei angeboten wird⁶⁰. Ähnlich haben in Schweden die strengen Tierschutzstandards und eine immer stärkere Fokussierung der Verbraucher auf nachhaltig und lokal produziertes Fleisch Investitionen begünstigt, bei denen hochwertige Produkte in kleinem Maßstab erzeugt werden⁶¹;

- o **mobile Schlachthanlagen** könnten eine ergänzende Lösung zur Deckung spezifischer Bedürfnisse sein, z. B. zur Vermeidung des Transports von ausgedienten, nicht transportfähigen Kühen⁶². Jedoch gibt es auch bei mobilen Schlachthanlagen Herausforderungen in Bezug auf Logistik und Wirtschaftlichkeit. Die Betriebskosten der Anlagen sind hoch, und ihr erfolgreicher Betrieb hängt davon ab, ob ein Mehrwert geschaffen werden kann und hohe Einzelhandelspreise für Endprodukte erzielt werden können⁶³.

49 Im Januar 2022⁶⁴ empfahl das Europäische Parlament die Errichtung lokaler Schlacht- und Verarbeitungseinrichtungen an mehr Orten und den Ausbau von Schlachtungen im Haltungsbetrieb mithilfe mobiler Schlachthanlagen, insbesondere in abgelegenen Gebieten (z. B. in Berg- und Inselgebieten). Es schlug vor, solche Lösungen mit verfügbaren EU-Mitteln zu finanzieren. Copa-Cogeca, eine Interessengruppe der europäischen Landwirte, würde es vorziehen, dass EU-Mittel für bestehende Schlachthöfe bereitgestellt werden, damit diese ihre Anlagen und die Tierhaltung verbessern, anstatt mehr lokale Schlachthöfe zu bauen⁶⁵.

⁶⁰ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018), S. 3; IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), S. 13.

⁶¹ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018), S. 2.

⁶² EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), S. 27; Kommission, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), S. 157–162.

⁶³ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), S. 12; Hultgren, [Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs](#) (2022); Kommission, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), S. 161.

⁶⁴ Europäisches Parlament, [Empfehlung zum Schutz von Tieren beim Transport](#) (2022), Nummern 39, 89 und 105.

⁶⁵ Stellungnahme von Copa-Cogeca zum Tierschutz beim Transport (2021), S. 2.

Die Tierhaltungs- und Schlachtkosten unterscheiden sich zwischen den Mitgliedstaaten

50 Kostenunterschiede zwischen den einzelnen Erzeugungsstufen (wie Aufzucht und Endmast) können sich auf Tiertransporte auswirken. Ferkel sind in Dänemark und den Niederlanden relativ günstig. Daher werden sie aus beiden Ländern in hoher Zahl nach Deutschland verbracht⁶⁶. Die Mästung von Schweinen zu Schlachtzwecken (Endmast) ist in Deutschland teurer als in Dänemark, aber die Fleischindustrie ist aufgrund der geringeren Lohnkosten in Deutschland wirtschaftlicher⁶⁷.

51 Unterschiede bei den Schlachtkosten pro Tier können die Verlagerung von Schlachtaktivitäten in kosteneffizientere Mitgliedstaaten begünstigen. Beispielsweise wurde in einer Studie zum Geflügelsektor geschätzt, dass die Schlachtkosten sich vor allem aus Kosten für

- o Löhne (35 %),
- o Gebäude und Ausrüstung (25 %),
- o Sonstiges (40 %) – einschließlich Transport, Energie, Wasser, Inspektionen und Verpackungen – zusammensetzen⁶⁸.

52 Die Kosten im Geflügelsektor unterscheiden sich zwischen den Mitgliedstaaten. Da jedoch alle Schlachthöfe in der EU eine ähnliche Ausrüstung verwenden, wurde in der Studie angenommen, dass die Unterschiede bei den Schlachtkosten im Geflügelsektor zwischen den Ländern vor allem auf Lohnunterschiede zurückzuführen sind⁶⁹. Die fleischverarbeitende Industrie beschäftigt in der Regel zunehmend Migranten, Arbeitnehmer mit befristeten Arbeitsverträgen und Leiharbeitnehmer, die über externe Agenturen eingestellt werden⁷⁰.

53 Es gibt keine EU-weite, öffentlich zugängliche Datenbank, die einen Einblick in die Tierhaltungs- bzw. Schlachtkosten pro Mitgliedstaat gäbe⁷¹.

⁶⁶ Hoste, [International comparison of pig production costs](#) (2018), S. 16.

⁶⁷ Hoste, [International comparison of pig production costs](#) (2018), S. 16.

⁶⁸ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), S. 22.

⁶⁹ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), S. 22.

⁷⁰ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018), S. 6 und 13.

⁷¹ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 7.

Tierleiden spiegelt sich in den Transportkosten und Fleischpreisen nicht wider

54 In Studien wurden die Transportkosten anhand verschiedener Methoden (pro Sendung, pro Tier, pro Kilometer) berechnet⁷². Die Kosten von Tiertransporten hängen von mehreren Faktoren wie der Art des Tiers und der zurückgelegten Distanz ab. Lohnkosten machen neben Kosten für Treibstoff, Ausrüstung, Tiergesundheitskontrollen und Mautgebühren einen großen Teil der Transportkosten insgesamt aus⁷³.

55 Es gibt keine Datenbank, der die Transportkosten in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten entnommen werden könnten. Da keine einheitlichen Daten vorliegen, konnten wir den Anteil der Transportkosten an dem vom Kunden zu bezahlenden Einzelhandelspreis für Fleisch nicht ermitteln. Die wenigen Nachweise und Aussagen der Industrie deuten jedoch darauf hin, dass die Transportkosten in der Regel nur einen kleinen Teil des Einzelhandelspreises für Fleisch ausmachen. In einer Studie über Geflügel wurde geschätzt, dass die Transportkosten bei von EU-Erzeugern in Deutschland verkauftem Brustfilet nur durchschnittlich zwei Cent pro Kilogramm, d. h. weniger als 1 % des Gesamtpreises des Fleisches, ausmachen⁷⁴.

56 Wir stellten fest, dass nur wenige Daten zu den finanziellen Folgen von Tierschutzproblemen während des Transports vorliegen. In einer Studie⁷⁵ aus dem Jahr 2015 wurden die Kosten geschätzt, die entstehen, wenn Tiere, die zu Erzeugungs- oder Schlachtzwecken transportiert werden, infolge des Transports verwundet werden, lahmen, sterben oder sonstige Leiden aufweisen. Da den mitgliedstaatlichen Behörden und der Kommission umfassende Daten fehlen, fällt es ihnen schwer, Anreizsysteme zu schaffen, um die Transportunternehmen dazu anzuhalten, Tierschutzproblemen vorzubeugen.

57 Die finanziellen Auswirkungen, die dadurch entstehen, dass in Irland Schlachthöfe Fleisch wegen unzureichenden Tierschutzes (der z. B. Hautläsionen oder Blutergüsse

⁷² Van Wagenberg, [The economics of animal transport](#) (2019), S. 6; Kommission, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022), S. 39; Kommission, [Welfare of animals exported by road](#) (2020), S. 5.

⁷³ Van Wagenberg, [The economics of animal transport](#) (2019), S. 6.

⁷⁴ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), S. 6.

⁷⁵ Van Wagenberg et al., [Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU](#) (2015).

an Gliedmaßen verursacht) ablehnen, werden auf 43 % der Gewinnmarge der Erzeuger geschätzt, was eine erhebliche Bedrohung für die Existenzfähigkeit von Schweinezuchtbetrieben darstellt⁷⁶. In bestimmten Fällen kann es für die Erzeuger aber auch finanzielle Gewinne mit sich bringen, gegen Vorschriften über die Transportfähigkeit von Tieren zu verstoßen (**Kasten 3**).

Kasten 3

Beispiele für Gründe, aus denen nicht transportfähige Tiere zu Schlachthöfen gebracht werden

Landwirte entscheiden sich dagegen, nicht transportfähige Tiere vor der Schlachtung zu behandeln, da dies nicht als kosteneffektiv betrachtet wird. In der Regel ist es teurer, nicht transportfähige Kühe auf dem Hof zu schlachten als sie zum Schlachthof zu bringen, während der Verkauf selbst eines nicht transportfähigen Tiers an den Schlachthof einen finanziellen Gewinn bedeuten kann.

Außerdem haben die Sanktionen in der Regel keine abschreckende Wirkung, um schlechte Praktiken oder gesetzeswidrige Aktivitäten zu verhindern, da sie von den Unternehmen im Vergleich zu dem für das Tier erzielten Preis als gering wahrgenommen werden. So stellte die Kommission während einer ihrer Kontrollen fest, dass für die Beförderung eines Bullen mit gebrochenem Bein ein Bußgeld in Höhe von 250 Euro erhoben worden war, während der Wert eines geschlachteten Bullen rund 1 500 Euro betragen kann.

Quelle: Kommission, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), Seite iv; Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 33; Kommission, [Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU](#) (2015), S. 9

Verbraucherpräferenzen könnten sich auf Tiertransporte auswirken

58 Verbraucherpräferenzen wirken sich auf Tiertransporte aus⁷⁷. Die Nachfrage der Verbraucher nach Fleisch lokaler Herkunft, nach frisch geschlachtetem Fleisch oder bestimmten Fleischstücken sowie die saisonale Nachfrage nach bestimmten Fleischsorten sind allesamt Faktoren, die sich auf den Bedarf an Tiertransporten auswirken können. Ein Beispiel ist die Einfuhr von Lämmern nach Italien während der Osterzeit.

⁷⁶ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 42.

⁷⁷ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), S. 17.

59 Laut der Eurobarometer-Umfrage aus dem Jahr 2022 zur Lebensmittelsicherheit sind beim Kauf von Lebensmitteln die folgenden Aspekte für die Umfrageteilnehmer von Bedeutung: die Kosten des Produkts (54 %), der geografische Ursprung (46 %), die Auswirkungen auf Umwelt und Klima (16 %) oder ethische Aspekte wie Tierschutz (15 %)⁷⁸.

60 Im Rahmen der Studie der Kommission zur Tierwohlkennzeichnung wurde festgestellt, dass die Verbraucher zwar angaben, Tierschutzaspekte beim Kauf von Fleischerzeugnissen zu berücksichtigen, jedoch nicht immer bereit waren, höhere Preise für Erzeugnisse zu zahlen, bei denen mehr Wert auf den Tierschutz gelegt wurde. Erhielten die Verbraucher Informationen über die Tierhaltungsbedingungen in den Betrieben und waren sie der Ansicht, ein Produkt habe eine höhere Qualität, waren sie eher bereit, dafür einen höheren Preis zu zahlen⁷⁹. Branchenverbände waren jedoch der Ansicht, dass die Markttrendite immer noch nicht ausreichte, um Investitionen in den Tierschutz auszugleichen, da die Verbraucher die Standards, zu denen ihre Lebensmittel produziert werden, nicht kennen würden und bei ihren Kaufentscheidungen daher nach wie vor der Preis am stärksten ins Gewicht falle⁸⁰.

61 In der Zukunft könnten Verbraucher eine wichtige Rolle dabei spielen, Veränderungen voranzubringen, da sie der Kommission zufolge voraussichtlich stärkeren Wert auf

- Produktionsverfahren und Produktionsursprung (z. B. lokale Märkte, Bioprodukte und sonstige Qualitätsregelungen, Tierschutz und ökologischer Fußabdruck),
- gesundheitliche Erwägungen (weniger oder gar kein Verzehr von Proteinen tierischen Ursprungs),
- Bequemlichkeit (Wechsel von frischem Fleisch zu stärker verarbeitetem Fleisch) legen werden⁸¹.

62 Bis 2031 dürfte der Fleischkonsum in der EU im Gegensatz zum weltweiten Trend zurückgehen. Die Kommission hilft den Landwirten der EU und der Lebensmittelindustrie durch [Werbekampagnen](#) beim Verkauf ihrer

⁷⁸ EFSA, [Eurobarometer on food safety in the EU](#) (2022), S. 8.

⁷⁹ Kommission, [Study on animal welfare labelling](#) (2022), S. 110.

⁸⁰ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 42.

⁸¹ Kommission, [EU Agricultural outlook 2021–2031](#) (2021), S. 30.

landwirtschaftlichen Erzeugnisse, einschließlich (frischem, gekühltem und gefrorenem) Fleisch und Fleischzubereitungen⁸². Grundsätzlich ist ein Zusammenhang zwischen der Menge des verzehrten Fleisches und der Anzahl der transportierten Tiere festzustellen⁸³.

⁸² Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der [Verordnung \(EU\) Nr. 1144/2014](#).

⁸³ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), S. 13–14.

Trends bei Tiertransporten

Es liegen keine umfassenden zentralisierten Daten zu Tiertransporten auf EU-Ebene vor

63 Auf EU-Ebene liegen nur fragmentierte Daten zu Lebendtiertransporten vor⁸⁴. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Mitgliedstaaten gemäß den EU-Rechtsvorschriften nicht verpflichtet sind, Daten zu Lebendtiertransporten zu erheben und zu melden. Gemäß der Transportverordnung müssen die Mitgliedstaaten nur die durchgeführten Inspektionen melden⁸⁵. Um die Verbreitung ansteckender Tierseuchen zu verhindern, müssen die Mitgliedstaaten gemäß dem Tiergesundheitsrecht Tierverbringungen in nationalen Datenbanken zu Zwecken der Identifizierung und Registrierung erfassen⁸⁶. Diese nationalen Datenbanken wurden eingerichtet, um die Tiere zu identifizieren, die Betriebe zu registrieren und der Ausbreitung von Tierseuchen vorzubeugen. Die Kommission betrachtet diese Datenbanken jedoch als für die Extraktion und die Analyse von Daten über Tiertransporte nicht geeignet.

64 Es gibt zwei EU-Datenbanken, in denen Informationen über Tiertransporte bereitgestellt werden:

- **Comext**, eine Eurostat-Datenbank über den internationalen Warenhandel, einschließlich des Handels mit lebenden Tieren.
- **TRACES**, die Online-Plattform der Europäischen Kommission für die Zertifizierung von Hygiene und Pflanzenschutz im Zusammenhang mit dem Handel innerhalb der EU und der Einfuhr und Ausfuhr von Tieren, Lebensmitteln, Futtermitteln und Pflanzen.

65 Tiere können in einen anderen Mitgliedstaat verbracht werden, wenn bei ihrem Transport eine Veterinärbescheinigung mitgeführt wird⁸⁷. Diese Verbringungen

⁸⁴ EPRS, [Protection of animals during transport](#) (2021), S. 8; Europäisches Parlament, [Entschließung zur Durchführung der Verordnung \(EG\) Nr. 1/2005 des Rates](#) (2019), Nummer 23.

⁸⁵ Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EG) [Nr. 1/2005](#).

⁸⁶ Artikel 109 der [Verordnung \(EU\) 2016/429](#).

⁸⁷ Artikel 143 Absatz 1 der [Verordnung 2016/429](#).

müssen in der Datenbank TRACES gemeldet werden⁸⁸. Verbringungen in Drittländer müssen nur in TRACES erfasst werden, wenn die Tiere einen anderen Mitgliedstaat durchqueren. Die Kommission räumt ein, dass sie keinen vollständigen Überblick über Tierexporte hat, die auf dem Straßenweg erfolgen⁸⁹. Das Gleiche gilt für sonstige Transportmittel. Die Kommission schätzte hinsichtlich der im Jahr 2018 auf dem Seeweg erfolgten Exporte, dass insgesamt nur 31,6 % der Rinder und 3,5 % der Schafe, die mit Tiertransportschiffen aus Kroatien, Slowenien, Spanien, Frankreich, Irland, Portugal und Rumänien verbracht wurden, in TRACES erfasst wurden⁹⁰.

66 TRACES enthält bestimmte transportbezogene Daten sowie die Ergebnisse amtlicher Kontrollen. Die Plattform bietet jedoch keinen umfassenden Überblick über Tiertransporte⁹¹. Zusätzlich sind Daten über den internationalen Warenhandel, einschließlich des Handels mit lebenden Tieren, in Comext verfügbar. In keiner dieser Datenquellen sind die inländischen Tiertransporte erfasst. **Abbildung 8** sind die relevanten Daten aus den beiden Datenbanken und unsere Verwendung dieser Daten im Rahmen der vorliegenden Analyse zu entnehmen.

⁸⁸ Artikel 153 Absatz 2 der [Verordnung 2016/429](#).

⁸⁹ Kommission, [Welfare of animals exported by road](#) (2020), S. 13.

⁹⁰ Kommission, [Welfare of animals transported by sea](#) (2020), S. 5.

⁹¹ Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 32.

Abbildung 8 – In unserer Analyse verwendete Daten aus Comext und TRACES

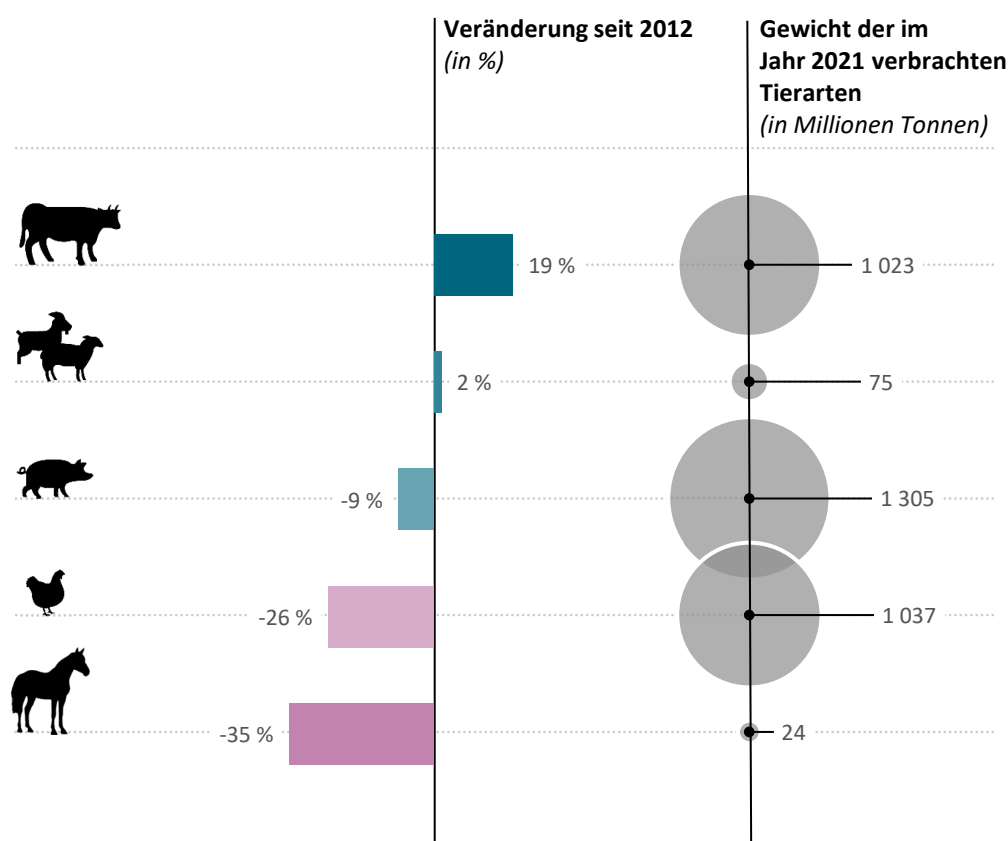
	Wert	Anzahl	Gewicht	Dauer	Entfernung	Transportmittel	Grund	Inländisch	Innerhalb der EU	Außerhalb der EU
	TIER			TRANSPORT						
 Comext Eurostat-Datenbank zum internationalen Warenverkehr	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 TRACES Online-Plattform der Kommission für Hygieneanforderungen	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*	
 Enthalten und im Rahmen der Analyse verwendet	 Enthalten, jedoch nicht im Rahmen der Analyse verwendet	 Information nicht in der Datenbank enthalten	* TRACES: Nur einige Informationen über die Ausfuhr aus der EU und keine Informationen über die Einfuhr in die EU							

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Trends bei Tiertransporten innerhalb der EU und aus der EU bzw. in die EU

67 Wir analysierten die verfügbaren Daten über Lebendtiertransporte innerhalb der EU im Zeitraum 2012–2021. **Abbildung 9** sind die wichtigsten ermittelten Trends zu entnehmen.

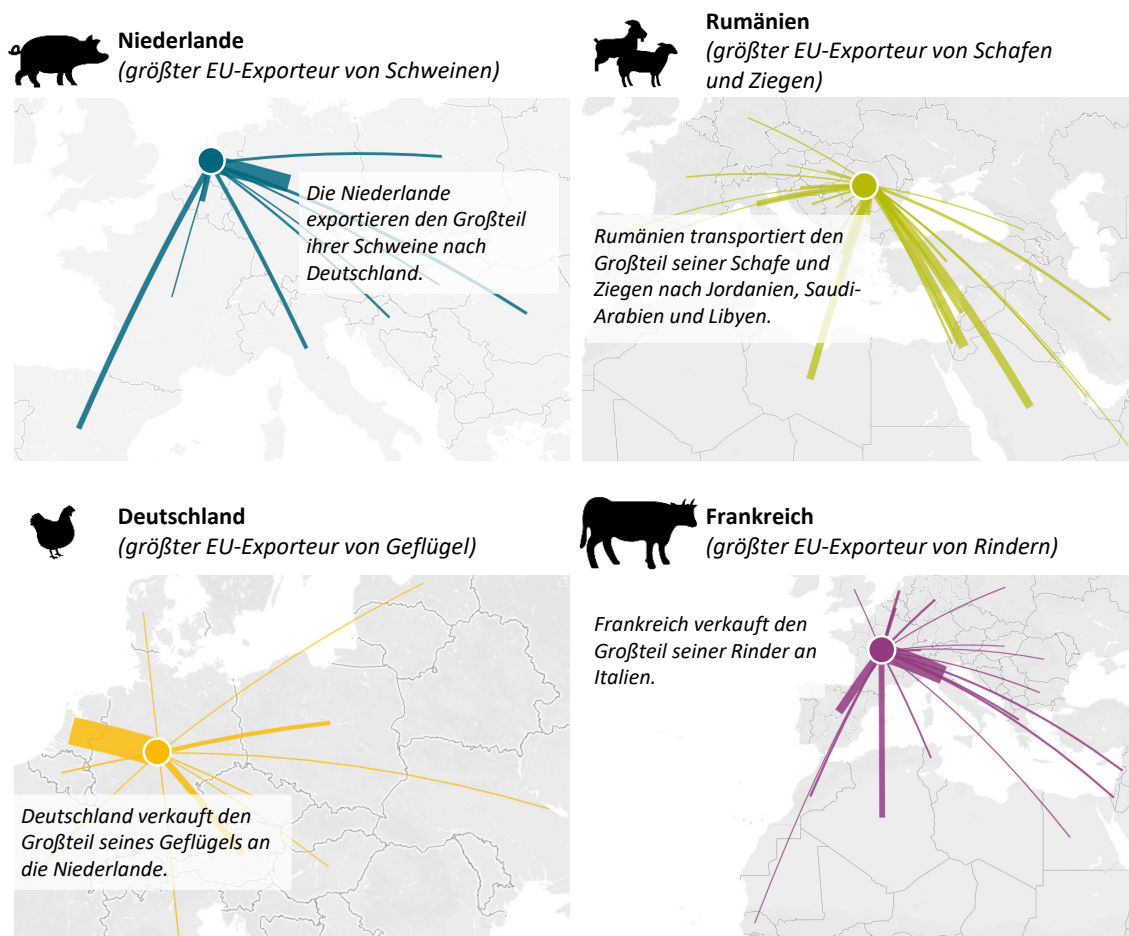
Abbildung 9 – Trends bei Lebendtiertransporten innerhalb der EU (2012–2021)



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten (in Gewicht).

68 **Abbildung 10** sind die Länder zu entnehmen, in die die Hauptexporteure der einzelnen Arten lebende Tiere verbringen. In der Regel sind die Hauptempfänger die Nachbarländer, jedoch werden die Tiere häufig noch viel weiter, teilweise auch in Länder außerhalb der EU, transportiert.

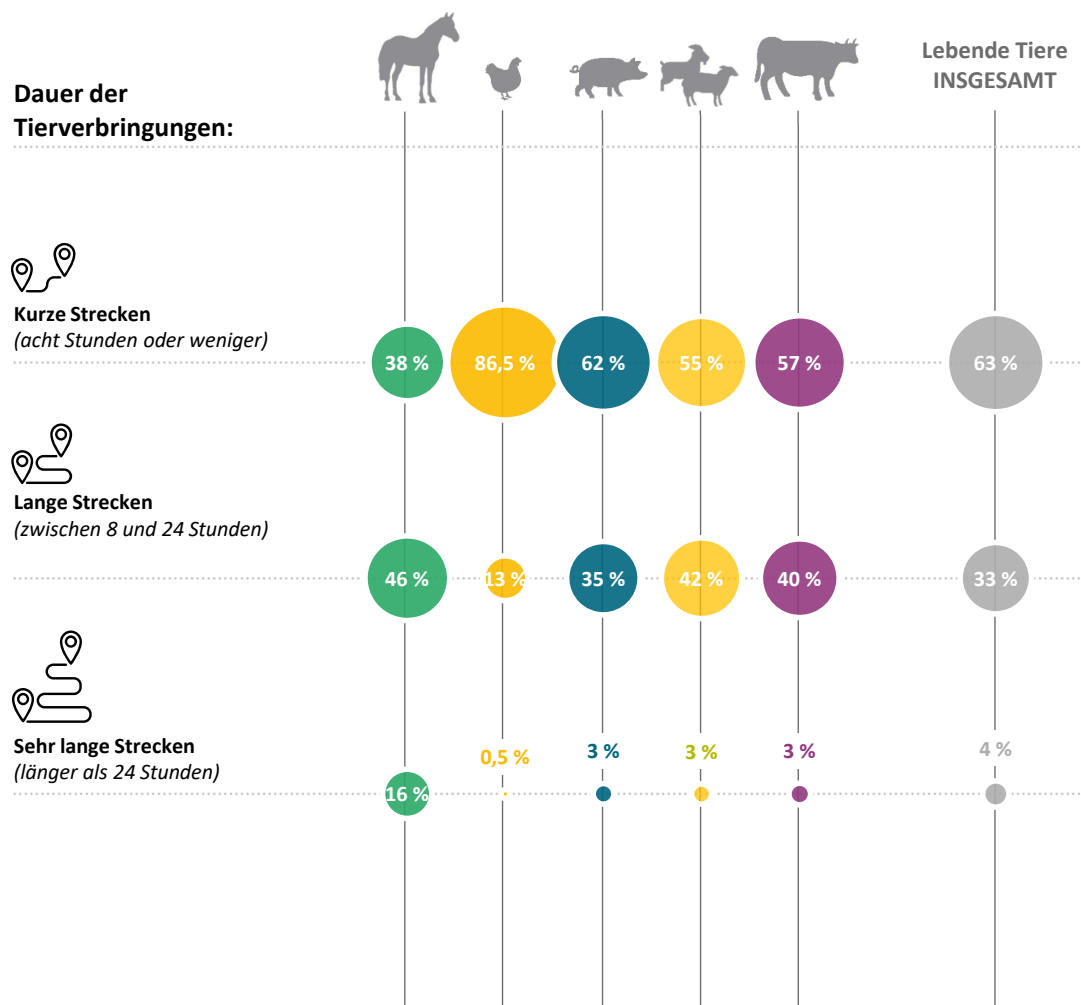
Abbildung 10 – Wichtigste EU-Exporteure nach Tierart und Hauptbestimmungsorten (sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU) im Zeitraum 2017–2021



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten (kumulatives Gewicht).

69 Die meisten Tiertransporte innerhalb der EU waren im Zeitraum 2017–2021 kurze Transporte (63 %), gefolgt von langen Transporten (33 %) und sehr langen Transporten (4 %). Geflügel wird in der Regel über kurze Strecken transportiert ([Abbildung 11](#)), Pferde hingegen über längere Strecken.

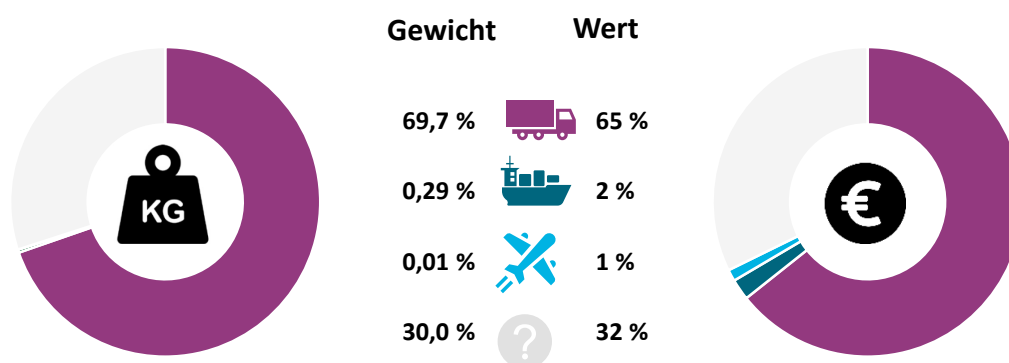
Abbildung 11 – Dauer von Tierverbringungen bei Transporten innerhalb der EU nach Art (2017–2021)



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von TRACES-Daten (nach Sendungen).

70 Gemessen am Gewicht (70 %) und am Marktwert (65 %) der Tiere findet der Transport von lebenden Tieren zwischen Mitgliedstaaten vorwiegend auf der Straße statt (*Abbildung 12*).

Abbildung 12 – Transportmittel für den Handel mit lebenden Tieren innerhalb der EU (2017–2021)

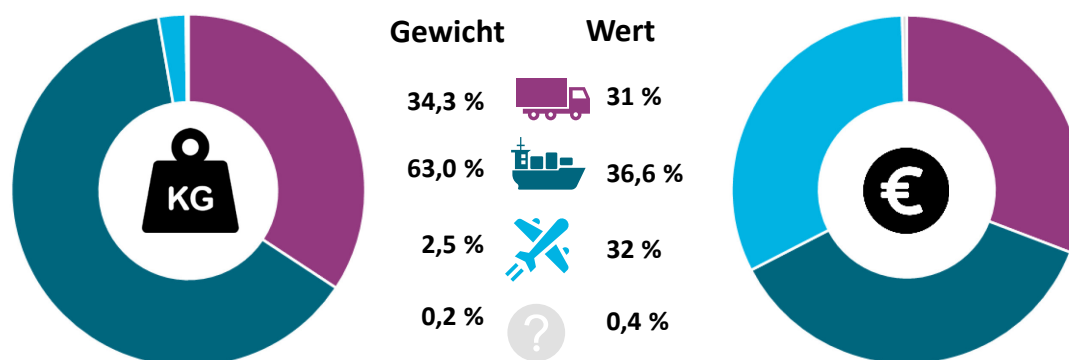


Bei rund einem Drittel der in Comext registrierten Daten (30 % bei Zugrundelegung des Gewichts und 32 % bei Zugrundelegung des Marktwerts) wurde das Transportmittel nicht angegeben.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten.

71 Exporte aus der EU erfolgen in erster Linie auf dem Seeweg (63 %); gemessen am Marktwert ist der Transport jedoch gleichmäßig auf die verschiedenen Transportmittel verteilt (*Abbildung 13*).

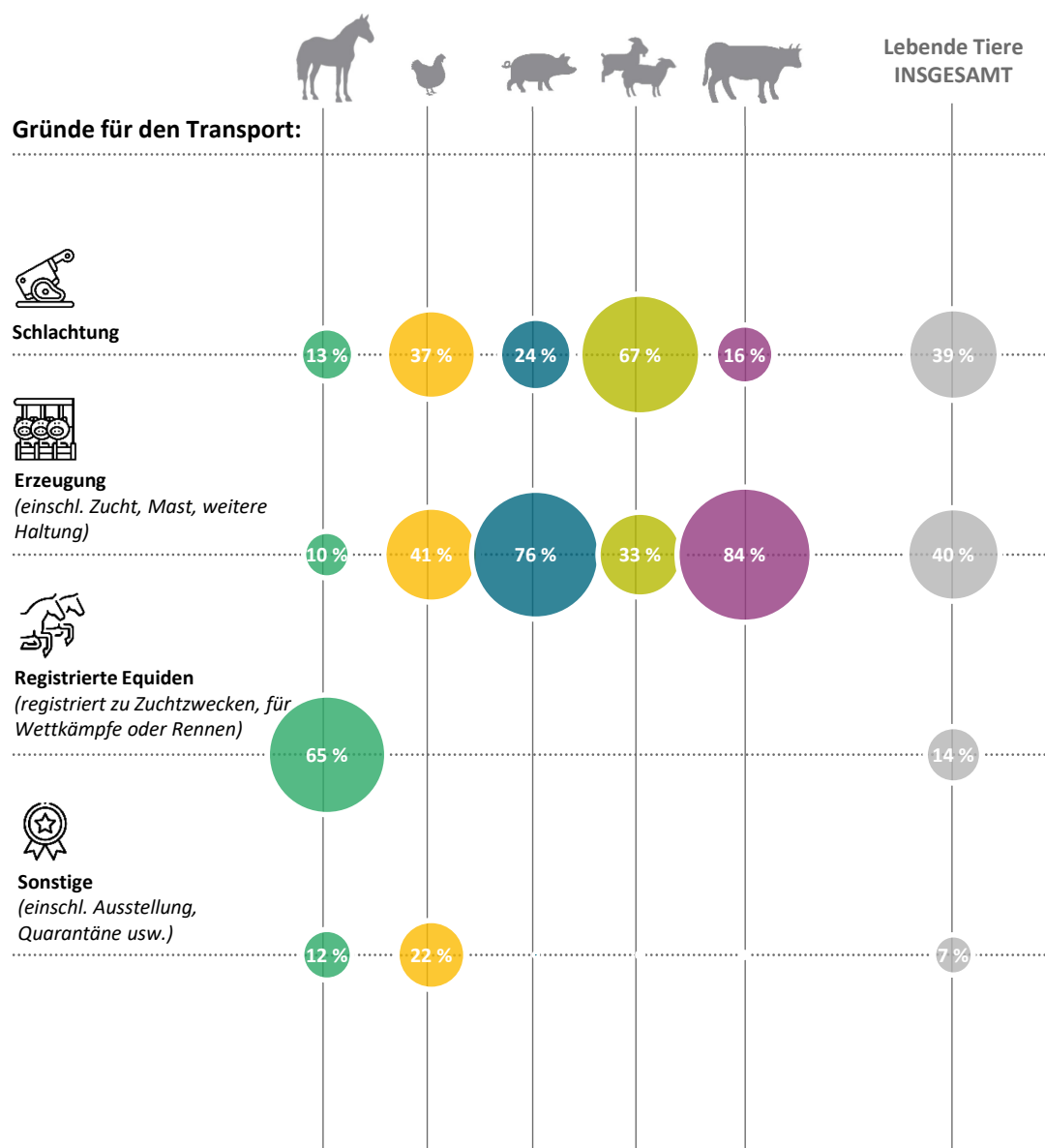
Abbildung 13 – Für den Transport von lebenden Tieren aus der EU in Drittländer genutzte Transportmittel (2017–2021)



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Comext-Daten.

72 Lebende Tiere wurden im Zeitraum 2017–2021 vorwiegend zu Produktions- und Schlachtzwecken zwischen Mitgliedstaaten verbracht (*Abbildung 14*).

Abbildung 14 – Gründe für die Verbringung innerhalb der EU nach Tierart (2017–2021)



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von TRACES-Daten.

73 Im Laufe seines Lebens kann ein einzelnes Tier mehrmals und aus verschiedenen Gründen transportiert werden. **Abbildung 15** zeigt die beispielhafte Verbringung eines Kalbs, das zu Zwecken der Fleischerzeugung verkauft wird.

Abbildung 15 – Verbringung eines zur Fleischerzeugung verkauften Milchkalbs



Hinweis: Dieses Beispiel wurde auf Grundlage der verfügbaren Literatur und Daten entwickelt. Es handelt sich nicht um die Verbringung eines bestimmten Tiers.

Quelle: Kommission, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022), S. 15, 19 und 38; Comext-Daten.

Einsatz neuer Technologien zur verbesserten Überwachung von Tiertransporten

74 In seiner EntschlieÙung zur Durchführung der Transportverordnung⁹² forderte das Europäische Parlament die Kommission auf, gemeinsame Mindeststandards für die Systeme zur Rückverfolgung sämtlicher Transporte festzulegen, um eine besser harmonisierte Datenerhebung zu ermöglichen.

75 In einem Bericht wies die Kommission darauf hin, dass die Überwachung durch die Verwendung eines IT-Systems bzw. einer bestimmten Software zur Nachverfolgung der Strecken, Transportzeiten und sonstiger Parameter von Fahrzeugen, mit denen die Tiere transportiert werden, verbessert werden könnte⁹³. Die Kommission erwägt, im Rahmen der Überarbeitung der Tierschutzvorschriften neue Technologien einzuführen, um die Überwachung und die Durchsetzung der Vorschriften zu verbessern. Zwei Optionen kommen in Betracht:

- Schaffung eines zentralen IT-Systems der EU für die Digitalisierung von Bescheinigungen und Genehmigungen, die Durchführung automatischer Dokumentenprüfungen und den Abruf von Transportdaten in Echtzeit;
- zwingende Annahme entsprechender Tools durch die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene⁹⁴.

76 In Schweden haben Forscher nachgewiesen, dass die Streckenplanung und logistischen Abläufe von Tiertransporten durch den Einsatz digitaler Tools optimiert werden könnten. Durch eine solche Optimierung können die Transportstrecken potenziell verringert werden⁹⁵.

77 Der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) zufolge trägt die Bewertung der Transportfähigkeit von Tieren entscheidend zum Tierschutz bei⁹⁶. Im

⁹² Europäisches Parlament, [EntschlieÙung zur Durchführung der Verordnung \(EG\) Nr. 1/2005](#) (2019), Ziffer 23.

⁹³ Kommission, [Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012–2015](#) (2021), S. 26.

⁹⁴ Kommission, [Folgenabschätzung in der Anfangsphase über Tierschutz](#) (2021), S. 4.

⁹⁵ Håkansson et al., [Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation](#) (2016), S. 261.

⁹⁶ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), S. 27 und 91.

Jahr 2015 startete die Kommission ein Pilotprojekt für die Ausarbeitung und Verbreitung von Leitfäden zur Verbesserung der Verfahren beim Transport von Tieren in der EU und in Drittländer zu Zwecken der Schlachtung, Mast und Aufzucht. Solche Leitfäden wurden für den Transport von Rindern, Pferden, Schweinen, Geflügel und Schafen erstellt⁹⁷. Einer Studie der Kommission zum Transport von nicht transportfähigen Milchkühen aus dem Jahr 2022 zufolge haben das mangelnde Verständnis oder unterschiedliche Interpretationen des Begriffs "nicht transportfähig" dazu beigetragen, dass Kühe, die nicht transportiert werden sollten, dennoch transportiert wurden⁹⁸.

78 Die Überwachung des Tierwohls während des Transports wird dadurch erschwert, dass der Zugang zu den Tieren während der Verbringung beschränkt ist⁹⁹. Im Jahr 2011 empfahl die EFSA, bessere Werkzeuge für die Überwachung des Tierwohls während langer Transporte zu entwickeln, z. B.

- die bereits in der Transportverordnung¹⁰⁰ für Fahrzeuge, mit denen Tiere über lange Strecken transportiert werden, vorgeschriebene Aufnahme von Temperaturüberwachungs- und -warnsystemen in die Navigationssysteme;
- die Festlegung gemeinsamer Mindeststandards, um eine einheitlichere Bewertung der überwachten Parameter zu ermöglichen¹⁰¹.

Keine dieser Empfehlungen der EFSA fand bisher Eingang in die Rechtsvorschriften der EU. Die Tatsache, dass es keine ausreichenden Überwachungswerkzeuge gibt, kann sich negativ auf die Einhaltung und Durchsetzung der Vorschriften und folglich auch auf den Tierschutz auswirken¹⁰².

79 Im Jahr 2022 schlug die EFSA die Entwicklung von auf künstlicher Intelligenz basierenden Kameras zur Überwachung des Tierwohls während des Transports, von Sensoren zur Überwachung der durch die Fahrzeugbewegungen verursachten Bewegungsbelastung sowie von Gurten vor, die von Pferden zur Messung ihrer physiologischen Parameter während des Transports getragen werden. Die in diesem

⁹⁷ Website des Pilotprojekts "[Animal Transport Guides](#)".

⁹⁸ Kommission, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), S. iv.

⁹⁹ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), S. 91.

¹⁰⁰ Kapitel VI, Abschnitt 3 von Anhang I der Verordnung (EG) [Nr. 1/2005](#).

¹⁰¹ EFSA, [Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport](#) (2011), S. 88.

¹⁰² Kommission, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), S. 33.

Bereich zur Verfügung stehenden technischen Werkzeuge wurden zwar im Rahmen wissenschaftlicher Studien verwendet, werden aber in der Praxis noch nicht eingesetzt¹⁰³.

¹⁰³ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), S. 18–19 und 91.

Herausforderungen und Chancen

80 Der Transport von lebenden Tieren kann sich negativ auf das Wohlergehen der Tiere auswirken. Die EU hat mit der Annahme von Rechtsvorschriften und der Überwachung ihrer Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergriffen, um den Tierschutz beim Transport zu verbessern. Wirtschaftliche Faktoren sind bei Tiertransporten die wichtigste treibende Kraft. Die Kostenunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten und die Notwendigkeit, Skaleneffekte zu nutzen, haben zur Spezialisierung des Nutztiersektors und zur Konzentration im Schlachtsektor geführt, was Tiertransporte begünstigt hat. Auch die Präferenzen der Verbraucher können sich auf die Bereitschaft der Wirtschaftsbeteiligten auswirken, lebende Tiere zu transportieren.

81 Die negativen Folgen von Transporten auf das Tierwohl könnten durch die Verringerung der Anzahl an Transporten und der Transportdauer und durch die Verbesserung der Bedingungen für Tiere während des Transports abgemildert werden. In der vorliegenden Analyse haben wir verschiedene Herausforderungen und Chancen für die politischen Entscheidungsträger und Interessenträger in der EU ermittelt, die im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften berücksichtigt werden könnten.

82 Alternativen zu Lebendtiertransporten ermitteln. Der Transport von Fleisch anstelle von lebenden Tieren mag zwar sowohl im Hinblick auf den Tierschutz als auch auf den Umweltschutz und den Klimawandel nachhaltiger, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedoch nicht immer rentabel sein. Tiertransporte können zumindest teilweise auch dadurch verringert werden, dass die Tiere näher an der Produktionsstätte geschlachtet werden. Wege zu finden, um die Entwicklung lokaler Schlachthöfe und die Verwendung mobiler Schlachthanlagen zu fördern, könnte zu einer Verringerung der Transporte beitragen, auch wenn es sich hierbei eher um Lösungen im kleinen Maßstab zur Deckung spezifischer Bedürfnisse und der Nachfrage nach Nischenprodukten handelt.

83 Verbrauchern bessere Informationen an die Hand geben, um ihnen dabei zu helfen, fundierte Entscheidungen zu treffen. Verbraucherentscheidungen können eine wichtige Rolle dabei spielen, Veränderungen voranzubringen. Verbraucher bevorzugen in der Regel lokal erzeugtes Fleisch und sind zum Teil bereit, einen höheren Preis zu zahlen, wenn sie darüber informiert werden, dass das Fleisch unter guten Tierschutzbedingungen erzeugt wurde. Jedoch sind die auf den Lebensmitteletiketten angegebenen Bezeichnungen und die große Zahl der Kennzeichnungssysteme in den

Mitgliedstaaten für die Verbraucher oft verwirrend. Mehr Transparenz und Harmonisierung zum Beispiel durch ein EU-weites System für die Tierwohlkennzeichnung könnten dazu beitragen, dass die Verbraucher fundierte Entscheidungen treffen können. Die Kommission hilft den Landwirten der EU und der Lebensmittelindustrie durch Werbekampagnen beim Verkauf ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse, einschließlich (frischem, gekühltem und gefrorenem) Fleisch und Fleischzubereitungen.

84 Strukturelle Veränderungen fördern, um eine nachhaltigere Lebensmittelkette zu schaffen. Mit dem europäischen Grünen Deal und der Strategie "Vom Hof auf den Tisch" wird der Übergang zu einem nachhaltigeren Lebensmittelsystem gefördert. Ein solcher Übergang würde strukturelle Veränderungen bei der Lebensmittelkette und den Lebensmittelverzehrsmustern erfordern. Mit gut konzipierten finanziellen Initiativen könnte hier direkt angesetzt werden, indem das richtige Preissignal gesendet und die richtigen Anreize geschaffen werden, um Hersteller, Nutzer und Verbraucher zu nachhaltigem Verhalten zu bewegen.

85 Tierleiden einpreisen und bei den Transportkosten und beim Fleischpreis berücksichtigen. Die Qualität des Tierschutzes wird bei den Kosten für den Transport und den Fleischpreisen nicht berücksichtigt. Durch die Entwicklung einer Methode zur Einpreisung von Tierleiden könnten Anreizsysteme geschaffen werden, durch die die Transportunternehmen dazu veranlasst würden, Tierschutzprobleme zu verhindern, und durch die die wirtschaftlichen Vorteile eines Verstoßes gegen die Vorschriften verringert würden.

86 Sich einen umfassenden Überblick aus zentraler Perspektive über Tiertransporte verschaffen, die Transportbedingungen von lebenden Tieren überwachen und die Optimierung der logistischen Abläufe fördern. Die Mitgliedstaaten erheben Informationen über Tierverbringungen zu Zwecken der Seuchenvorbeugung. Die Kommission verfügt über keine umfassenden zentralisierten Daten über Tiertransporte. Durch ein IT-System auf EU-Ebene zur Nachverfolgung sämtlicher Tiertransporte einschließlich inländischer Lebendtiertransporte könnte die Überwachung verbessert werden, und die Kommission könnte umfassende, zentralisierte Daten zu Tierverbringungen erhalten. Durch die Verwendung digitaler Werkzeuge könnten darüber hinaus Planung und logistische Abläufe von Tiertransporten optimiert werden. Die Überwachung des Tierwohls während der Tiertransporte wird dadurch erschwert, dass der Zugang zu den Tieren während der Verbringung beschränkt ist. Die in diesem Bereich zur Verfügung stehenden technischen Werkzeuge wurden zwar im Rahmen wissenschaftlicher Studien verwendet, werden aber in der Praxis noch nicht eingesetzt. Der Einsatz neuer

Technologien wie Kameras und Sensoren könnte dazu beitragen, die Messung und Überwachung des Tierwohls während des Transports zu verbessern.

Diese Analyse wurde von Kammer I unter Vorsitz von Frau Joëlle Elvinger, Mitglied des Rechnungshofs, in ihrer Sitzung vom 1. März 2023 in Luxemburg angenommen.

Für den Rechnungshof

Tony Murphy
Präsident

Anhang

Anhang I – Wichtigste analysierte Publikationen

Baltussen et al., "Sustainable production: transporting animals or meat?" (2009).

Baltussen et al., "Transport of live animals versus meat" (2017).

Bittlmayer, "Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria" (2019).

Kommission, "Report on the impact of Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport" (2011).

Kommission, "Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU" (2015).

Kommission, "The future of the livestock sector" (2020).

Kommission, "Welfare of animals exported by road" (2020).

Kommission, "Welfare of animals transported by sea" (2020).

Kommission, "Report evaluating the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for meat of swine, poultry, sheep and goat" (2021).

Kommission, "EU Agricultural outlook 2021–2031" (2021).

Kommission, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022).

Kommission, "Study on animal welfare labelling" (2022).

Kommission, "Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use" (2022).

Kommission, "Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening" (2022).

Kommission, "Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows" (2022).

Sonderbericht 31/2018 des Hofes: "Tierschutz in der EU: Schließung der Lücke zwischen ehrgeizigen Zielen und praktischer Umsetzung".

EFSA, "Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport" (2011).

EFSA, "Welfare of cattle during transport" (2022).

EFSA, "Eurobarometer on food safety in the EU" (2022).

EPRS, "Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level" (2021).

EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019).

EFA, "Live animal transport" (2021).

Eurofound, "Meat processing workers" (2018).

Entschließung des Europäischen Parlaments zum Schutz von Tieren beim Transport (2012).

Entschließung des Europäischen Parlaments zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates (2019).

Europäisches Parlament, "Bericht über die Untersuchung von angeblichen Verstößen gegen das Unionsrecht und Missständen bei dessen Anwendung im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport innerhalb und außerhalb der Union" (2021).

Håkansson et al., "Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation" (2016).

Hoste, "International comparison of pig production costs" (2018).

Hultgren, "Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs" (2022).

IPOLE, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021).

Van Horne, "Competitiveness of the EU poultry meat sector" (2018).

Van Wageningen et al., "Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU" (2015).

Van Wageningen, "The economics of animal transport" (2019).

Van Wageningen, Baltussen, "Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU" (2021).

Abkürzungen

ANIT: Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlaments im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport

EFA: *Eurogroup for Animals*

EFSA: Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit

EPRS: *European Parliamentary Research Service* (Wissenschaftlicher Dienst des Europäischen Parlaments)

GAP: Gemeinsame Agrarpolitik

IPOL: Generaldirektion Interne Politikbereiche der Union des Europäischen Parlaments

Glossar

Comext: Eurostat-Datenbank über den Warenhandel der EU, sowohl zwischen EU-Mitgliedstaaten als auch mit Drittländern.

Endmast: letztes Stadium der Mast vor der Schlachtung.

Mast: Tierhaltung mit dem Ziel der Fleischerzeugung.

Milchkalb: junge Kuh, die zu Zwecken der Milcherzeugung aufgezogen wird.

Sendung: Waren, für die eine einzige Bescheinigung oder ein einziges Dokument ausgestellt wird, und die von demselben Ursprungsort aus mit demselben Transportmittel an denselben Bestimmungsort befördert werden.

TRACES: Online-Plattform der Europäischen Kommission für die Zertifizierung von Hygiene und Pflanzenschutz im Zusammenhang mit dem Handel von Tieren, Lebensmitteln, Futtermitteln tierischen und nichttierischen Ursprungs und Pflanzen innerhalb der EU und mit anderen Ländern.

Zucht: Tierhaltung mit dem Ziel der Reproduktion.

Team des Hofes

Diese Analyse wurde von Prüfungskammer I "Nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen" unter Vorsitz von Joëlle Elvinger, Mitglied des Hofes, angenommen. Die Analyse stand unter der Leitung von Eva Lindström, Mitglied des Hofes. Frau Lindström wurde unterstützt von ihrer Kabinettchefin Kristina Maksinen und ihrer ehemaligen Kabinettchefin Katharina Bryan, dem Attaché Johan Stalhammar, der Sachbearbeiterin Elena Graziuso, dem wirtschaftlichen Berater im Kabinett Andrzej Robaszewski, dem Leitenden Manager Emmanuel Rauch und der Aufgabenleiterin Michela Lanzutti. Zum Prüfungsteam gehörten außerdem Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang und Zvonimir Novoselic. Marika Meisenzahl leistete Unterstützung bei der grafischen Gestaltung. Stamatis Kalogirou und Lukasz Kolodziej leisteten Unterstützung bei der Datenanalyse und der Entwicklung eines Dashboards. Agata Sylwestrzak und Laura McMillan leisteten sprachliche Unterstützung.



Von links nach rechts: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed.

URHEBERRECHTSHINWEIS

© Europäische Union, 2023

Die Weiterverwendung von Dokumenten des Europäischen Rechnungshofs wird durch den [Beschluss Nr. 6-2019 des Europäischen Rechnungshofs](#) über die Politik des offenen Datenzugangs und die Weiterverwendung von Dokumenten geregelt.

Sofern nicht anders angegeben (z. B. in gesonderten Urheberrechtshinweisen), werden die Inhalte des Hofes, an denen die EU die Urheberrechte hat, im Rahmen der Lizenz [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#) zur Verfügung gestellt. Dies bedeutet, dass die Weiterverwendung mit ordnungsgemäßer Nennung der Quelle und unter Hinweis auf Änderungen im Allgemeinen gestattet ist. Personen, die Inhalte des Hofes weiterverwenden, dürfen die ursprüngliche Bedeutung oder Botschaft nicht verzerrt darstellen. Der Hof haftet nicht für etwaige Folgen der Weiterverwendung.

Eine zusätzliche Genehmigung muss eingeholt werden, falls ein bestimmter Inhalt identifizierbare Privatpersonen zeigt, z. B. Fotos von Mitarbeitern des Hofes, oder Werke Dritter enthält.

Wird eine solche Genehmigung eingeholt, so hebt diese die oben genannte allgemeine Genehmigung auf und ersetzt sie; auf etwaige Nutzungsbeschränkungen wird ausdrücklich hingewiesen.

Um Inhalte zu verwenden oder wiederzugeben, an denen die EU keine Urheberrechte hat, kann es erforderlich sein, eine Genehmigung direkt bei den Urheberrechtsinhabern einzuholen:

- Abbildungen – Bildsymbole: Alle Abbildungen wurden unter Verwendung von Ressourcen von [Flaticon.com](#) gestaltet. © Freepik Company S.L. Alle Rechte vorbehalten.

Software oder Dokumente, die von gewerblichen Schutzrechten erfasst werden, wie Patente, Marken, eingetragene Muster, Logos und Namen, sind von der Weiterverwendungspolitik des Hofes ausgenommen.

Die Websites der Organe der Europäischen Union in der Domain "europa.eu" enthalten mitunter Links zu von Dritten betriebenen Websites. Da der Hof keinerlei Kontrolle über diese Websites hat, sollten Sie deren Bestimmungen zum Datenschutz und zum Urheberrecht einsehen.

Verwendung des Logos des Hofes

Das Logo des Europäischen Rechnungshofs darf nur mit vorheriger Genehmigung des Hofes verwendet werden.

DE PDF	PDF/Volume_01	QJ-07-23-137-DE-N	978-92-847-9855-1	10.2865/52286
--------	---------------	-------------------	-------------------	---------------

In unserer Analyse gehen wir auf die Faktoren ein, die Lebewelttransporte bedingen, und zeigen Trends bei Tiertransporten auf. Jedes Jahr werden Milliarden von lebenden Tieren auf der Straße, auf dem Seeweg, mit der Eisenbahn oder per Flugzeug innerhalb der EU, in die EU oder aus der EU zu Aufzucht-, Mast-, Schlacht- oder anderen Zwecken transportiert. Die EU hat Rechtsvorschriften zum Tierschutz beim Transport erlassen. Die Europäische Kommission und wissenschaftliche Studien haben jedoch Schwachstellen aufgedeckt. Künftige Herausforderungen und Chancen bestehen darin, Alternativen zu Lebewelttransporten zu ermitteln, den Verbrauchern bessere Informationen an die Hand zu geben, strukturelle Änderungen hin zu einer nachhaltigeren Lebensmittelversorgungskette zu fördern, das Tierleiden einzupreisen und im Rahmen von Transportkosten und Fleischpreisen zu berücksichtigen und den Einsatz neuer Technologien zu fördern.

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG

Tel. (+352) 4398-1

Kontaktformular: eca.europa.eu/de/Pages/ContactForm.aspx
Website: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF