

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	11. juni 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Justitsministeriets grundnotat om Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 411/98 for så vidt angår ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande, KOM (2001) 197 endelig udg.

<DOCUMENT_START>

Folketingets Europaudvalg

GRUNDNOTAT

om Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 411/98 for så vidt angår ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande

KOM (2001) 197 endelig udg.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 9. april 2001 – i dokument KOM (2001) 197 endelig udgave – fremsat forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 411/98 for så vidt angår ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande.

Forslaget har hjemmel i artikel 2 i forordning (EF) nr. 411/98, hvorefter Kommissionen skal forelægge Rådet en rapport, der er udarbejdet på grundlag af en udtalelse fra Den Videnskabelige Veterinærkomité, om forordningens gennemførelse, herunder navnlig om anvendelsen af forskellige ventilationssystemer. Rapporten skal eventuelt ledsages af passende forslag.

Den Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Trivsel vedtog den 8. december 1999 en udtalelse om mikroklimaet i køretøjer til transport af dyr ad landevej. I udtalelsen anbefales det navnlig, at alle køretøjer bør være udstyret med en anordning til overvågning af temperatur og luftfugtighed samt et advarselssystem og en skriver til registrering af disse data. Ventilationssystemet bør kunne holde temperaturen og luftfugtigheden i

køretøjet inden for fastsatte intervaller. Endvidere bør ventilationssystemet også kunne køre uafhængigt af køretøjets motor.

Kommissionen har i sin rapport, der ledsager forslaget, fremhævet, at utilstrækkelig ventilation udgør et alvorligt velfærdsproblem under lange transporter af dyr. Kommissionen har derfor i sit forslag behandlet spørgsmål om udvikling, konstruktion og vedligeholdelse af obligatoriske ventilationssystemer til de køretøjer, der er omhandlet af forordning (EF) nr. 411/98, med henblik på til enhver tid at overholde acceptable temperaturer som fastsat i Den Videnskabelige Komité's udtalelse. Kommissionen har i den forbindelse foreslået, at der skal være et obligatorisk system til overvågning og registrering af temperatur og luftfugtighed samt et advarselssystem i alle vejkøretøjer til transport af dyr, hvor transporttiden overstiger otte timer.

Ventilationssystemerne skal bl.a. kunne give en jævnt fordelt luftcirkulation i hele lastrummet med en nominal kapacitet på mindst $60 \text{ m}^3/\text{time}/100 \text{ kg}$ nyttelast og kunne fungere uafhængigt af lastbilens motor i mindst 12 timer.

Kommissionen har endvidere foreslået, at bilaget til forordningen, der indeholder de supplerende normer for de omhandlede lastbiler, skal kunne ændres efter proceduren i artikel 17 i direktiv 91/628/EØF om beskyttelse af dyr under transport for at tilpasse bilaget til den teknologiske og videnskabelige udvikling. Ifølge denne procedure vedtager Kommissionen påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med en udtalelse fra Den Stående Veterinærkomité. Hvis foranstaltningerne ikke er i overensstemmelse med komitéens udtalelse, forelægger Kommissionen forslaget for Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

2. Udtalelse fra Europa-Parlamentet

Europa-Parlamentet skal ikke høres i denne sag, idet forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 2 i forordning (EF) nr. 411/98, der har hjemmel i direktiv 91/628/EØF om beskyttelse af dyr under transport som ændret ved direktiv 95/29/EF.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har ikke redegjort nærmere for nærhedsprincippet. Det er Justitsministeriets opfattelse, at forslaget ikke giver problemer i forhold hertil.

Om proportionalitetsprincippet har Kommissionen udtalt, at det er nødvendigt for at nå det grundlæggende mål, som er at beskytte dyr under transport, at der fastsættes regler for ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande.

4. Gældende danske regler

De danske regler om transport af dyr findes i bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr og i bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport. Begge bekendtgørelser er senest ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 29. oktober 1997.

1993-bekendtgørelsen indeholder regler om, at der i køretøjet skal være den fornødne ventilation, men ingen af de to bekendtgørelser indeholder krav om *mekaniske* ventilationssystemer.

Af meddelelse nr. 1578 af 7. december 1990 om køretøjers indretning og udstyr mv. angående svinetransportkøretøjer med to etager fremgår det dog, at hver etage skal være forsynet med et mekanisk ventilationssystem med en kapacitet på $75 \text{ m}^3/\text{time}$ pr. svin.

5. Høring

Kommissionens forslag har været sendt til høring hos medlemmerne af Den Nationale Komité.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra Det Dyreetiske Råd, Danske Slagterier (også på vegne af Slagteriernes Forskningsinstitut og Landsudvalget for Svin), Den Danske Dyrlegeforening, Dansk Transport

og Logistik og Landbrugsraadet (også på vegne af Landsudvalget for Kvæg) der alle er positive over for, at kravene til ventilationen af køretøjer, der transporterer dyr i mere end 8 timer, bliver strammet og præcise ret.

Danske Slagterier bemærker dog, at det vil være bedre at sammenligne de indre temperaturforhold med de ydre, for at kontrollere om ventilationen er tilstrækkelig god, i stedet for at opstille faste temperaturintervaller, og påpeger navnlig, at visse af minimumstemperaturerne er for høje og i øvrigt udokumenterede. Danske Slagterier anfører endvidere, at luftfugtigheden ikke ubetinget er hensigtsmæssig at medtage som parameter for dyrenes velfærd, ligesom selve målingen af luftfugtigheden er vanskelig at foretage.

Den Danske Dyr lægeforening anfører, at de angivne minimumstemperaturer formentlig ikke er tilstrækkeligt høje til at opretholde temperaturneutralitet hos grise i den laveste ende af vægtintervallet (svin på 10-30 kg). Foreningen bemærker endvidere, at det er vildledende at angive temperaturintervaller for kalve op til 2 uger, da kalve under 2 uger og kalve, hvor navlen ikke er helet, ikke må transporteres. Endelig anfører foreningen, at pligten til at anbringe temperatur- og luftfugtighedsfølere relevante steder i lastbilerne skal gøres mere udtrykkelig, og at der skal stilles krav om periodevis kontrol af køretøjernes måleudstyr.

Dansk Transport og Logistik har bemærket, at der bør fastsættes længere overgangsperioder, så det sikres, at transportører og lastbilkonstruktører får rimelig tid til at implementere ændringerne. Organisationen udtaler endvidere, at kravet om, at ventilationssystemet skal kunne køre med maksimal ydelse i mindst 12 timer uafhængigt af lastbilens motor, er problematisk, hvis det skal kunne ske ved hjælp af en intern strømkilde. Det vil betyde, at alle lastbiler, der udfører dyretransporter vil skulle udstyres med en ekstra motor.

Endelig anfører Landbrugsraadet, at teksten enkelte steder bør præciseres af forståelsemæssige årsager.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser mv.

Forslaget vil ikke få lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget skønnes endvidere ikke at få finansielle konsekvenser for Danmark eller EU eller konsekvenser for beskæftigelsen.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen har skønnet, at ekstraomkostningerne til ventilation og overvågningsanordninger beløber sig til mellem 6.100 og 7.930 euro pr. lastbil, der er berørt af forslaget, hvilket svarer til mellem 3,2% og 4,8% af de samlede omkostninger ved anskaffelse af en lastbil.

Kommissionen bemærker dog, at forslaget også skaber økonomiske fordele ved, at dyrenes tilstand forbedres, og dødeligheden reduceres, ligesom vægttabet for de fleste slagtedyrr er mindre ved ankomsten til slagteriet.

Det bemærkes, at en stor del af de danske køretøjer, der er berørt af forslaget, i forvejen har installeret ventilationssystemerne. Det er dog langt fra alle disse systemer, der opfylder kravene i Kommissionens forslag til registrering, alarmering og evne til i 12 timer at fungere uafhængigt af køretøjets motor.

8. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.

