

[PDF udgave \(388 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EUK	3. november 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Justitsministeriets grundnotat om forslag til Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EØF, KOM(2003) 425 endelig.

Bilaget findes ikke i elektronisk form

GRUNDNOTAT

til Folketingets Europaudvalg

om

forslag til Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EØF

KOM(2003) 425 endelig

Resumé

Kommissionen har den 16. juli 2003 fremsat forslag til Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EØF. Der er tale om et forslag til en helt ny forordning, der skal erstatte de gældende fællesskabsregler om beskyttelse af dyr under transport. Formålet med forslaget er bl.a. at skærpe ansvaret for transportvirksomheder og andre aktører, der beskæftiger sig med transport af dyr, at fremhæve de kompetente myndigheders rolle i arbejdet med at føre tilsyn med transporter, herunder styrke samarbejdet mellem de relevante aktører, samt at styrke redskaberne til kontrol og en mere effektiv håndhævelse.

Baggrund

I dag reguleres transport af dyr navnlig af Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

Direktivet blev revideret i 1995 ved Rådets direktiv 95/29/EF af 29. juni 1995, som bl.a. indførte krav om autorisationer til virksomheder, der transporterer dyr i kommercielt øjemed, og om lastetæthed og køre- og hviletider for visse produktionsdyr (heste, kvæg, får, geder, svin og fjerkræ).

Efterfølgende er der i Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 af 25. juni 1997 om fællesskabskriterier for mellemstationer og tilpasning af den ruteplan, der er omhandlet i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer, fastsat nærmere krav til de mellemstationer, hvor dyrene skal læsses af efter en vis køretid for at blive fodret og vandet og hvile sig i 24 timer inden videre transport.

befordring af dyr ved over 8 timers transporttid, fastsat skærpede krav til køretøjerne ved længerevarende transporter af produktionsdyr.

Den 6. december 2000 afgav Kommissionen en beretning til Rådet og Europa-Parlamentet om de erfaringer, medlemsstaterne har gjort siden gennemførelsen af Rådets direktiv 95/29/EF af 29. juni 1995 om ændring af Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer (KOM (2000) 809 endelig).

I denne beretning konkluderede Kommissionen, at medlemsstaterne har problemer med at anvende direktivet fuldt ud, og at medlemsstaterne prioriterer direktivets gennemførelse lavt. Kommissionen har navnlig observeret problemer med at fremskaffe inspektionsrapporter fra visse af medlemsstaterne, problemer vedrørende transport af heste, u hensigtsmæssige køretøjer, ulovlige ruteplaner og manglende overholdelse af de maksimale transporttider, misrøgt og forkert håndtering af dyr, transport af dyr, som ikke tåler at blive transporteret, utilstrækkelig ventilation i køretøjer, for stor lastetæthed og vanskeligheder med at kontrollere godkendelsen af virksomheder til transport af dyr.

På et rådsmøde (landbrug) den 19. juni 2001 vedtog Rådet en resolution om beskyttelse af dyr under transport.

Ifølge resolutionen, der blandt andet henviser til Kommissionens beretning, skal medlemsstaterne og Kommissionen sikre, at den eksisterende lovgivning gennemføres effektivt og kontrolleres nøje. Desuden skal der i nær fremtid overvejes nye initiativer for at forbedre beskyttelsen af og velfærden for dyr under transport, navnlig ved at begrænse antallet og varigheden af transporter over store afstande.

Den 13. november 2001 vedtog Europa-Parlamentet – ligeledes på baggrund af Kommissionens beretning – en beslutning om at opfordre Kommissionen til inden for den nærmeste fremtid at komme med forslag til nye regler om transport af dyr (kvæg, får, geder, heste og svin). Europa-Parlamentet fandt blandt andet, at transporttiden for de nævnte dyr, som ikke skal anvendes til specifikke opdræts- eller sportsformål, bør begrænses til maksimalt 8 timer eller 500 km, dog med mulighed for at dispensere midlertidigt, hvis der ikke er disponible slagterier i området inden for en radius af 500 km.

Den 11. marts 2002 vedtog EU's Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Trivsel en rapport om dyrs velfærd under transport (detaljer for heste, svin, får og kvæg). I denne rapport kommer komiteen med en række anbefalinger vedrørende

3

forberedelse af dyr til transport, af- og pålæsning af dyr, inspektion af dyrene undervejs ved langvarige transporter, lastetæthed, håndtering af dyr før og under transporter, indretning af køretøjer til transport af dyr og uddannelse og træning af personer, der har med transport af dyr at gøre.

Der blev på et rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 23.-24. september 2002 under

Baggrunden for forslaget blev videre afholdt af det danske debatforbunds forordning af bedre memorandum som oplæg til debatten, der blandt andet indeholdt et forslag om en maksimal transporttid på 8 timer. Et flertal af medlemsstaterne – hovedsagelig nordeuropæiske lande – støttede det danske forslag om en maksimal transporttid på 8 timer. Der var imidlertid et blokerende mindretal af lande, som ikke kunne tilslutte sig forslaget. Det danske formandskab anmodede kraftigt Kommissionen om snarest at fremsætte et forslag til nye EU-regler om beskyttelse af dyr under transport.

Danmark har flere gange efterfølgende gentaget denne anmodning overfor Kommissionen.

På et rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 16.-20. december 2002 blev der endvidere på dansk foranledning vedtaget rådskonklusioner om en bedre og mere effektiv kontrol med dyretransporter, herunder om bedre informationsudveksling mellem de forskellige medlemslandes veterinære myndigheder mv.

På denne baggrund har Kommissionen den 16. juli 2003 fremsat forslag til Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EØF.

1. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Om nærheds- og proportionalitetsprincippet har Kommissionen anført, at det foreliggende forslag er det mest hensigtsmæssige på baggrund af de helt fundamentale ændringer, der er nødvendige som følge af de erfaringer, der er gjort i medlemslandene, og Kommissionens undersøgelser af den seneste forskning på området.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Indhold

0.1. Indledning

Forslaget til forordning er fremsat med hjemmel i EF-Traktatens artikel 37 om den fælles landbrugspolitik og kan vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter

4

høring af Europa-Parlamentet.

Der er tale om et forslag til en helt ny forordning, der skal erstatte de gældende fællesskabsregler om beskyttelse af dyr under transport.

Ifølge Kommissionens ledsagende bemærkninger til forslaget er formålet med forordningsforslaget:

2. at indføre skrappe krav til transportvirksomheder, der udfører fjerntransporter;
3. at opdatere bestemmelserne om transporttid og arealkrav;
4. at forbedre den obligatoriske uddannelse af personale og at udvide denne

- forpligtelse til også at omfatte personalet på markeder og samlesteder;
5. at forbyde transport af helt unge dyr;
 6. at definere, hvornår dyr er uegnede til transport;
 7. at indføre strengere regler for transport af heste;
 8. at opdatere de tekniske normer for vej køretøjer;
 9. at indføre særlige krav til alle skibe til transport af levende dyr, som opererer fra Fællesskabets havne;
 10. at give transportvirksomheder og andre aktører, der beskæftiger sig med transport af dyr, et større ansvar;
 11. at fremhæve de kompetente myndigheders rolle i arbejdet med at føre tilsyn med transporter samt at styrke samarbejdet mellem de relevante aktører, og
 12. at styrke redskaberne til kontrol og en mere effektiv håndhævelse.

Kommissionen har endvidere anført, at flere af de i forslaget indeholdte foranstaltninger også har til formål at forhindre udbredelsen af sygdomme.

0.2. Anvendelsesområde, definitioner og grundlæggende betingelser for transport af dyr (kapitel 1)

Forslagets artikel 1 fastsætter forordningens anvendelsesområde til transport af levende hvirveldyr. Visse af bestemmelserne er dog begrænset til specifikke dyrearter.

Transport omfatter hele transportforløbet fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet, herunder eventuel aflæsning, opstaldning og pålæsning ved mellemliggende stop under transporten. Forordningsforslaget omfatter alle steder, hvor dyr pålæsses, aflæsses og håndteres, herunder også markeder.

Det er en betingelse, at transporten sker i kommercielt øjemed, og at der er tale om en transport inden for Fællesskabets område. Forslaget omfatter herunder de specifikke kontroller, der skal foretages af myndighedspersoner i forbindelse med en forsendelse af dyr, der enten ankommer til eller forlader Fællesskabets toldområde.

5

Forordningen finder dog ikke anvendelse, hvis der alene er tale om transport af et enkelt dyr, som under transporten ledsages af den for dyret ansvarlige person.

Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer indeholder en række undtagelser, som ikke findes i forordningsforslaget. Ifølge de gældende fællesskabsregler om beskyttelse af dyr under transport finder reglerne således ikke anvendelse på transport af selskabsdyr, som ledsager deres herre på en privat rejse, på transport af dyr over en afstand af højst 50 km regnet fra begyndelsen af transporten af dyrene og indtil bestemmelsesstedet, eller som foretages af opdrætteren eller opfederen i landbrugskøretøjer eller i egne transportmidler, når geografiske forhold nødvendiggør sæsonbetonet grænsningsskifte for visse dyrearter, i ikke-kommercielt øjemed. Disse former for transport af dyr vil derfor fremover, hvis forordningsforslaget vedtages i dets nuværende form, blive omfattet af en fællesskabsregulering. Dette forudsætter dog, at der ikke er tale om transport af et

enkelt dyr, som under transporten ledsages af den for dyret ansvarlige person, og at den ovenfor nævnte generelle betingelse om, at transporten skal ske i kommercielt øjemed, er opfyldt.

Forslagets artikel 2 indeholder definitioner af en række af begreberne i forslaget til forordningen, herunder de nye begreber ”fjerntransport”, ”organisator” og ”bruger”. Begrebet ”fjerntransport” er defineret som en transport, hvis varighed overstiger 9 timer, regnet fra det tidspunkt, hvor det første dyr i en sending flyttes med et transportmiddel. Heri er dog – i relation til vejtransport – ikke medregnet 45 minutters hvile til chaufføren, hvilket betyder, at der på dette område først er tale om en ”fjerntransport” i forordningens forstand, når transporttiden er på mere end 9 timer og 45 minutter. Begrebet ”organisator” er defineret som en transportvirksomhed, som har givet en del af en transport i underentreprise til mindst én anden transportvirksomhed, eller en fysisk eller juridisk person, som har givet en transport i kontrakt til mere end én transportvirksomhed, eller en person, som har underskrevet logbogens del I i overensstemmelse med bilag II. Begrebet ”bruger” er defineret som enhver fysisk eller juridisk person, som ikke er en transportvirksomhed, og som permanent eller midlertidigt er ansvarlig for eller håndterer dyr.

I forslaget artikel 3 opregnes en række generelle betingelser, der kræves opfyldt, for at dyr må transporteres. Det skal således bl.a. sikres, at der forud for transporten er truffet alle fornødne foranstaltninger med henblik på at begrænse transporttiden mest muligt og sikre dyrenes behov under transporten, ligesom dyrene skal være fundet egnede til den planlagte transport. Transportmidlet samt på- og aflæsningsfaciliteter skal endvidere være udformet og indrettet samt vedligeholdes og anvendes på en sådan måde, at dyrene ikke kommer til skade eller påføres lidelser, og sådan at dyrenes sikkerhed tilgodeses. Endvidere skal de personer, der håndterer dyrene, være uddannet til dette, ligesom transporten skal gennemføres til bestemmelsesstedet uden forsinkelser, og dyrenes velbefindende skal løbende

6

kontrolleres og sikres. Dyrene skal endvidere råde over et gulvareal og en ståhøjde, som er passende i forhold til deres størrelse og den planlagte transport. Endelig skal det sikres, at dyrene med passende mellemrum tilbydes hvile samt vand og foder af en kvalitet og i mængder, som er passende for deres art og størrelse.

Disse mere generelle regler suppleres af de tekniske forskrifter i bilag I til forordningen, der indeholder mere specifikke krav, jf. nedenfor.

0.3. Organisatorer, transportvirksomheder, brugere og samlepladser (kapitel 2)

Forslagets artikel 4 fastslår, at transport af dyr er forbudt, hvis ikke der i transportmidlet medbringes dokumenter, som gør det muligt for den kompetente myndighed at kontrollere en række oplysninger vedrørende dyrene, herunder dyrenes oprindelse og ejer, afgangsstedet, afgangsdato og -klokkeslæt, det planlagte bestemmelsessted og den planlagte transports forventede varighed. Transportvirksomheden skal efter anmodning forevise de pågældende dokumenter for den kompetente myndighed.

Bestemmelsen svarer stort set til artikel 4 i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19.

november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

Det fastslås endvidere i forslagens artikel 5, at der alene må indgås kontrakter m.v. om transport af dyr med transportvirksomheder, der er autoriserede i medfør af forordningens artikel 10 og 11. Transportvirksomheden skal udpege en fysisk person, som er ansvarlig for transporten, ligesom virksomheden skal sørge for, at oplysninger om planlægningen, udførelsen og tilendebringelsen af den del af transporten, som den er ansvarlig for, til enhver tid er tilgængelige. På samme måde skal organisatorer i forbindelse med hver transport sikre, at dyrenes velbefindende ikke bringes i fare som følge af utilstrækkelig koordination af transportens forskellige dele, og at en juridisk person er ansvarlig for til enhver tid at stille oplysninger om planlægningen, udførelsen og tilendebringelsen af transporten til rådighed for den kompetente myndighed.

Ved fjerntransport af heste, kvæg, svin, får og geder skal der udarbejdes en logbog indeholdende relevante oplysninger om transporten. Logbogen skal kontrolleres af de kompetente myndigheder forud for transporten og skal følge transporten. Logbogen udgør således et redskab for myndighederne i forbindelse med kontrollen med reglernes overholdelse. Forslagets bilag II indeholder nærmere regler for logbogen.

Set i forhold til de gældende regler indeholder forslagens artikel 5 en række nye elementer. Udover at fastslå, at der alene må indgås kontrakter om transport af dyr med autoriserede transportvirksomheder, præciserer bestemmelsen, at transportvirksomhederne skal udpege en fysisk person, der er ansvarlig for transporten. Endvidere kan den i forslagens artikel 5 omtalte logbog karakteriseres

7

som en modernisering af den allerede eksisterende ruteplan. Logbogen er dog indholdsmæssigt blevet udbygget.

Forslagets artikel 6 indeholder et krav om, at kun personer, der er i besiddelse af en autorisation udstedt af en kompetent myndighed, kan optræde som transportvirksomhed. En kopi af autorisationen skal holdes tilgængelig for den kompetente myndighed under transporten af dyrene. Transportvirksomheden er herudover bl.a. forpligtet til at transportere dyrene i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, der fremgår af bilag I til forordningsforslaget, ligesom den pågældende alene må betro håndteringen af dyrene til personale, som er blevet undervist i bestemmelserne i bilag I og II. Endvidere fremgår det af bestemmelsen, at det alene er tilladt for en person at føre en lastbil, der transporterer heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ, hvis vedkommende er i besiddelse af et særligt uddannelsesbevis udstedt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med forslagens artikel 16. Transportvirksomheden skal endelig sørge for, at enhver sending dyr følges af en ledsager, undtagen når dyrene transporteres i specialindrettede containere, eller når chaufføren påtager sig ledsagerens opgaver.

Det bemærkes, at for transporter af dyr over en afstand af højst 50 km regnet fra begyndelsen af transporten af dyrene til bestemmelsesstedet gælder bl.a. autorisationskravet ikke, jf. således forslagens artikel 6, stk. 7.

Kravet om, at transportvirksomheden skal være autoriseret, er ikke nyt. Det fremgår således af artikel 5 i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november

1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer, at medlemslandene skal sørge for, at enhver transportvirksomhed er blevet tildelt en autorisation på betingelse af, at der foreligger et skriftligt tilsagn fra transportvirksomhedens ansvarlige om, at vedkommende vil overholde kravene i den gældende fællesskabsveterinærlovgivning. Det skal i dette tilsagn præciseres, at transportvirksomheden har truffet de foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde kravene i direktivet indtil bestemmelsesstedet, og at personalet har modtaget en særlig uddannelse inden for virksomheden eller i en uddannelsesinstitution, eller at det besidder en tilsvarende faglig erfaring, således at det kan håndtere og transportere dyr og om nødvendigt give dyrene den nødvendige pleje under transporten. Der er således allerede i dag et krav om et vist uddannelsesniveau hos transportvirksomhedens personale. Som noget nyt lægges der nu op til et mere formaliseret uddannelsesforløb og et uddannelsesbevis for hver enkelt ansat. Der sondres i det gældende direktiv – i modsætning til forordningsforslagets artikel 10 og 11 – endvidere ikke mellem autorisationer til fjerntransporter og andre transportere. En autorisation efter det gældende direktiv gælder således til enhver transport, der er omfattet af direktivet.

Forslagets artikel 7 indeholder som noget nyt et krav om forudgående kontrol og

8

godkendelse af transportmidlet ved fjerntransporter ad vej. Det samme gør sig gældende i relation til skibe, der er beregnet til transport af heste, kvæg, får, geder eller svin, og som udgår fra en havn inden for Fællesskabets område. Forslagets bilag I, kapitel II, indeholder mere specifikke krav til transportmidlerne.

Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer indeholder ikke et tilsvarende krav om forudgående godkendelse af transportmidlet. Det fremgår således alene af direktivets artikel 5, A, 1), litra c, at medlemslandene skal sørge for, at enhver transportvirksomhed ved transport af dyr benytter transportmidler, der gør det muligt at overholde fællesskabsbestemmelserne om dyrs velfærd under transport, navnlig kravene i bilaget og de krav, der skal fastsættes i henhold til artikel 13, stk. 1. Der har dog i relation til lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over 8 timers transporttid, været fastsat visse krav, jf. således Rådets forordning 98/411/EF af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over 8 timers transporttid. Kravene i denne forordning er bl.a., at det skal sikres, at dyrene har passende strøelse til deres rådighed, ligesom transportmidlet skal medbringe en tilstrækkelig mængde passende foder, som kan opfylde de pågældende dyrs foderkrav under transporten. De nævnte krav er nu flyttet over i forordningsforslaget, hvorfor den nævnte forordning fra 1998 foreslås ophævet i forbindelse med vedtagelsen af det foreliggende forordningsforslag. I forslaget er desuden indarbejdet Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af forordning 98/411/EF for så vidt angår ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande – et forslag, medlemsstaterne ikke hidtil har kunnet nå til enighed om.

Ifølge forslaget artikel 8-9 skal såvel brugere af dyr på afgangs-, omladnings- eller bestemmelsesstedet som de ansvarlige for godkendte samlesteder som noget nyt

sikre, at dyrene behandles i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i kapitel I og III, del I, i bilag I. Brugere af dyr i transit og brugere på bestemmelsesstedet skal endvidere systematisk kontrollere, om dyrene er blevet transporteret over lange afstande, ligesom de i forbindelse med fjerntransport af heste, kvæg, får, geder eller svin skal overholde bestemmelserne i bilag II vedrørende logbog. De ansvarlige for godkendte samlesteder har tilsvarende en række yderligere forpligtelser. De må således bl.a. udelukkende betro håndteringen af dyrene til personale, som har gennemgået uddannelseskurser i de relevante tekniske forskrifter i bilag I, ligesom de løbende skal orientere personer, som har adgang til samlestedet, om disses opgaver og forpligtelser i henhold til forordningen samt om straffen for overtrædelser. I tilfælde af overtrædelser af forordningen begået af en hvilken som helst person, der er til stede på samlestedet, skal de ansvarlige for samlestedet træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe den konstaterede overtrædelse og forhindre nye overtrædelser, uden at dette berører eventuelle skridt fra den kompetente myndigheds side.

0.4. De kompetente myndigheders opgaver og forpligtelser (kapitel 3)

9

Forslagets artikel 10 indeholder kravene til autorisationer til transportvirksomheder, der udfører fjerntransporter. En transportør, der ansøger om autorisation, skal bl.a. godtgøre, at pågældende råder over et tilstrækkeligt og egnet personale og udstyr samt tilstrækkelige og egnede driftsprocedurer til at kunne overholde reglerne i forordningen, og at pågældende eller de af denne bemyndigede personer ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen vedrørende beskyttelse af dyr i de seneste 5 år. Transportøren skal endvidere kunne fremlægge gyldige uddannelsesbeviser for alle chauffører, der påtænkes indsat på fjerntransporter, gyldige godkendelsescertifikater for alle vejtransportmidler, der påtænkes anvendt til fjerntransporter, detaljerede oplysninger om de procedurer, der gør det muligt for transportvirksomheden at spore og registrere bevægelserne for de vej køretøjer, som virksomheden er ansvarlig for, samt til enhver tid at kontakte chaufførerne under fjerntransporter. Transportøren skal endvidere have udarbejdet nødplaner til brug i situationer, der nødvendiggør foranstaltninger som dem, der er omhandlet i forslagets artikel 22. Selve autorisationen udstedes efter modellen i kapitel I i bilag III med en gyldighedsperiode på højst 2 år regnet fra udstedelsesdatoen.

Kravene til autorisationer til transportvirksomheder, der ikke udfører fjerntransporter, fremgår af forslagets artikel 11. Transportøren skal her opfylde de samme krav som nævnt ovenfor i forslagets artikel 10 om personalet, herunder at den pågældende eller de af denne bemyndigede personer ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen vedrørende beskyttelse af dyr i de seneste 5 år. Transportører skal derimod ikke fremlægge de ovenfor omtalte dokumenter. Selve autorisationen udstedes efter modellen i kapitel II i bilag III med en gyldighedsperiode på højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.

Der henvises i øvrigt til det ovenfor ad artikel 6 anførte.

Den kompetente myndighed kan ifølge forslaget artikel 12 begrænse en autorisation udstedt i henhold til enten forslaget artikel 10 eller 11 efter kriterier, som kan kontrolleres under transporten. Myndigheden er endvidere forpligtet til bl.a. at forsyne autorisationen med et i det pågældende medlemsland unikt nummer, ligesom autorisationerne skal registreres på en sådan måde, at myndigheden hurtigt kan identificere en transportvirksomhed, navnlig i tilfælde af manglende overholdelse af forordningen. Autorisationer til transportvirksomheder, der udfører fjerntransporter, skal registreres i en elektronisk database, hvortil der for så vidt angår selve autorisationernes indhold skal være permanent offentlig adgang. I databasen registreres tillige

10

eventuelle afgørelser om suspension eller annulation af en transportvirksomheds autorisation eller godkendelsescertifikatet for et transportmiddel, samt om et af et medlemsland midlertidigt nedlagt forbud mod, at dyr transporteres af den pågældende virksomhed eller med det pågældende transportmiddel på medlemslandets område, jf. forslaget artikel 25.

Ifølge de gældende regler i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer skal medlemslandene sørge for, at enhver transportvirksomhed er blevet registreret, således at den kompetente myndighed hurtigt kan identificere den pågældende, hvis kravene i direktivet ikke overholdes. Kravet om at registrere autorisationer til transportvirksomheder, der udfører fjerntransporter, i en elektronisk database, er nyt, ligesom der heller ikke tidligere har været noget krav om, at oplysningerne i databasen stilles til rådighed for offentligheden sammen med en række andre oplysninger om autorisationerne.

Forslagets artikel 13 fastsætter kravene til myndighedernes kontrol forud for fjerntransporter. Der fastsættes alene krav vedrørende fjerntransport af heste, kvæg, får, geder og svin. De kompetente myndigheder på afgangsstedet er forud for disse transporter forpligtet til at kontrollere, at den transportvirksomhed, der er anført i logbogen, er i besiddelse af de relevante autorisationer og certifikater, og at den af organisatoren fremlagte logbog er troværdig og synes at opfylde reglerne i forordningen. Hvis resultatet af denne kontrol ikke er tilfredsstillende, anmoder myndigheden organisatoren om at ændre planlægningen af den påtænkte fjerntransport på en sådan måde, at forordningen overholdes. Den kompetente myndighed skal endvidere hurtigst muligt sende de i logbogen angivne oplysninger om den påtænkte fjerntransport til de kompetente myndigheder på bestemmelses- eller udgangsstedet.

Bestemmelsen tydeliggør i forhold til de gældende EU-regler de kompetente myndigheders forpligtelser i forbindelse med den forudgående kontrol af logbogen.

Endvidere skal den kompetente myndighed ifølge forslaget artikel 14 og 15 på vilkårlige tidspunkter under fjerntransporten ved en passende kontrol – enten i form

af stikprøver eller med målrettede kontrolundersøgelser – efterprøve, om de angivne transporttider er troværdige og i overensstemmelse med forordningen. Myndigheden skal først og fremmest kontrollere, at de i kapitel V i bilag I fastsatte regler om transporttid og hvileperioder er overholdt. Myndighedens personale skal være behørigt uddannede og udstyret til at kontrollere de oplysninger, der indsamles via chaufførens fartskriver.

Bestemmelsen svarer med visse mindre præciseringer stort set til de gældende

11

regler.

Ifølge forslagets artikel 16 skal der etableres uddannelseskurser for personalet i transportvirksomheder og på samlesteder, herunder udstedes et særligt uddannelsesbevis for førere af vejtransportmidler, der transporterer heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ, jf. artikel 6. Dette uddannelsesbevis udstedes i overensstemmelse med bilag IV.

Forslagets artikel 17-18 indeholder de nærmere betingelser for at opnå et godkendelsecertifikat for henholdsvis vejtransportmidler, der anvendes til fjerntransporter, og skibe til transport af levende dyr. For begge typer godkendelser gælder, at certifikatet er gyldigt i højst 5 år regnet fra datoen for dets udstedelse, ligesom det vil skulle fornys i forbindelse med enhver modificering af eller montering af nyt udstyr på eller i det pågældende transportmiddel.

Den kompetente myndighed skal i overensstemmelse med forslagets artikel 19 kontrollere skibe til transport af levende dyr, inden dyrene pålæsses, for bl.a. at efterprøve, at det pågældende skib bl.a. er bygget og udstyret til at befordre det antal og den type dyr, der skal transporteres. En tilsvarende kontrol skal foretages før og under aflæsning af dyr, først og fremmest for at efterprøve, at dyrene er egnede til videre transport.

Forordningsforslagets artikel 16-19 er helt nye bestemmelser. Der har således ikke tidligere været udfærdiget nærmere bestemmelser om godkendelse af transportmidlet, ligesom også kravet om et formaliseret uddannelsesforløb af chaufførerne og det øvrige personale, der håndterer dyrene under transporten, er nyt.

Ifølge forslagets artikel 20 skal embedsdyrlæger ved Fællesskabets ydre grænser kontrollere, at reglerne i forordningen er overholdt, herunder at dyrene er egnede til videre transport, og at transportvirksomhederne i forbindelse med eksport har fremlagt dokumentation, som lader slutte, at transporten fra afgangsstedet til det første aflæsningssted i det endelige bestemmelsesland er i overensstemmelse med internationale aftaler, som er nævnt i bilag V, og som finder anvendelse i de pågældende tredjelande. Forslagets bilag V indeholder en henvisning til Den Europæiske Konvention om beskyttelse af dyr under international transport, der åbnes for undertegnelse og ratifikation i november 2003. Forordningsforslaget indeholder ikke herudover bestemmelser vedrørende transporter fra og til tredjelande.

Ifølge forslagets artikel 21 skal den kompetente myndighed endvidere sørge for, at der træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå, at der opstår forsinkelser

under transporten, eller, hvis forsinkelser er undgåelige, at de ikke bliver længere, end højst nødvendigt, eller at dyr påføres lidelser i tilfælde af uforudsete situationer, som forhindrer anvendelsen af forordningen. Der skal endvidere træffes særlige foranstaltninger ved f.eks. grænsekontrolsteder med henblik på at opprioritere

12

dyretransporter. Endelig må ingen sending af dyr holdes tilbage under transport, medmindre dette er strengt nødvendigt af hensyn til dyrenes velfærd eller den offentlige sikkerhed. Hvis en sending dyr under transport må holdes tilbage i over to timer, skal der træffes de fornødne foranstaltninger, så dyrene kan få pasning og om nødvendigt fodres, vandes, aflæsses og opstaldes.

Bestemmelsen svarer stort set til de gældende regler.

0.5. Håndhævelse og udveksling af oplysninger (kapitel 4)

Forslagets artikel 22 fastslår, at hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en bestemmelse i forordningen ikke overholdes eller ikke er blevet overholdt, træffer myndigheden enten selv eller pålægger den for dyrene ansvarlige person at træffe de nødvendige og proportionale foranstaltninger til beskyttelse af dyrenes velfærd. Afhængigt af omstændighederne kan disse foranstaltninger omfatte udskiftning af chauffør eller ledsager, midlertidig udbedring af transportmidlet med henblik på beskyttelse af dyrene mod øjeblikkelige skader, omladning af hele eller dele af sendingen til et andet transportmiddel, tilbagesendelse af dyrene til afgangsstedet ad den mest direkte rute eller aflæsning samt passende anbringelse og pasning af dyrene, indtil problemet er løst. De kompetente myndigheders afgørelser samt de forhold, der ligger til grund herfor, meddeles så hurtigt som muligt til transportvirksomheden eller dennes repræsentant samt til den kompetente myndighed, der har udstedt autorisationen. De kompetente myndigheder bistår om nødvendigt transportvirksomheden med henblik på at lette gennemførelsen af de fornødne hasteforanstaltninger.

Bestemmelsen svarer stort set til de gældende regler, idet forslagets artikel 22 imidlertid udtrykkeligt opregner en række nye eksempler på reaktionsmuligheder fra myndighedernes side.

Forslagets artikel 23 omhandler gensidig bistand og udveksling af oplysninger mellem medlemslandene. Det fastslås i den forbindelse, at de bestemmelser og informationsprocedurer, der er fastlagt i Rådets direktiv 89/609/EØF af 21. november 1989 om gensidig bistand mellem medlemslandenes administrative myndigheder og om samarbejde mellem disse og Kommissionen med henblik på at sikre den rette anvendelse af veterinære og zootekniske bestemmelser, finder anvendelse på denne forordning. Endvidere er hvert medlemsland forpligtet til – inden tre måneder efter, at forordningen er trådt i kraft – at udpege et kontaktpunkt i relation til forordningen.

Forslagets artikel 24 forpligter medlemslandene til nationalt at fastsætte sanktioner for overtrædelse af forordningen. Sanktionerne skal være effektive, proportionale og

afskrækkende. Denne bestemmelse svarer stort set til artikel 18, stk. 1, i Rådets direktiv 91/628/EF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

Forslagets artikel 25 fastsætter de kompetente myndigheders forpligtelser i tilfælde af overtrædelser af forordningen.

Konstaterer en kompetent myndighed, at en transportvirksomhed ikke har overholdt forordningen, eller at et transportmiddel ikke opfylder kravene heri, er myndigheden således ifølge forslagets artikel 25, stk. 2, forpligtet til omgående at underrette den kompetente myndighed, der har udstedt autorisationen til den pågældende transportvirksomhed eller godkendelsescertifikatet for det pågældende transportmiddel.

På samme måde er en kompetent myndighed på et bestemmelsessted, der konstaterer, at transporten er gennemført i strid med forordningen, ifølge forslagets artikel 25, stk. 3, forpligtet til omgående at underrette den kompetente myndighed på afgangsstedet.

Den kompetente myndighed, som modtager en af ovennævnte indberetninger, er ifølge forslagets artikel 25, stk. 4, forpligtet til alt efter omstændighederne at anmode den pågældende transportvirksomhed om at rette op på de konstaterede overtrædelser og træffe foranstaltninger til at hindre nye. Myndigheden kan endvidere underkaste den pågældende transportvirksomhed supplerende kontrol eller vælge at suspendere eller annullere transportvirksomhedens autorisation eller godkendelsescertifikatet for det pågældende transportmiddel. Forordningsforslagets artikel 25, stk. 2-4, svarer i realiteten til de gældende regler.

Hvis en chauffør, der er i besiddelse af et uddannelsesbevis, overtræder forordningen, kan den kompetente myndighed endvidere ifølge forslagets artikel 25, stk. 5, som noget nyt suspendere eller fratage vedkommende uddannelsesbeviset. Dette gælder især i de tilfælde, hvor overtrædelserne viser, at chaufføren ikke er i besiddelse af tilstrækkelig viden om og forståelse for transport af dyr.

Det fremgår endvidere af forslagets artikel 25, stk. 6, at ved gentagne eller alvorlige overtrædelser af forordningen kan et medlemsland nedlægge midlertidigt forbud mod, at dyr transporteres af den pågældende transportvirksomhed eller med det pågældende transportmiddel på medlemslandets område. Dette gælder også i situationer, hvor transportvirksomheden eller transportmidlet er autoriseret eller godkendt af et

andet medlemsland, forudsat at alle muligheder for gensidig bistand og udveksling af oplysninger er udtømt.

Denne del af forslaget artikel 25 er allerede gældende fællesskabsret, jf. i den forbindelse artikel 18, stk. 4, i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

Medlemslandene skal i øvrigt ifølge forslaget artikel 25, stk. 7, sørge for, at alle de i artikel 23, stk. 2, nævnte kontaktpunkter omgående underrettes i tilfælde af, at den kompetente myndighed i medlemslandet beslutter enten at suspendere eller annullere en transportvirksomheds autorisation, et transportmiddels godkendelsescertifikat, en chaufførs uddannelsesbevis eller at nedlægge et midlertidigt forbud mod, at dyr transporteres af den pågældende transportvirksomhed eller med det pågældende transportmiddel på den pågældende medlemslands område.

Underretningspligten er mere vidtgående end den pligt, der findes i den gældende fællesskabsretlige regulering af området.

Ifølge forslaget artikel 26 skal den kompetente myndighed kontrollere overholdelsen af forordningen. Dette skal ske ved ikke-diskriminerende kontrol af dyr, transportmidler og ledsagedokumenter. Kontrollen skal omfatte en passende andel af de dyr, som hvert år transporteres i det enkelte medlemsland, og den kan foretages samtidig med kontroller, der gennemføres med andre formål for øje. Antallet af kontroller skal øges, hvis det konstateres, at forordningens bestemmelser er blevet tilsidesat. Den kompetente myndighed er endvidere forpligtet til senest den 30. juni hvert år at sende en årlig rapport til Kommissionen om den kontrol, der er foretaget. Rapporten skal ledsages af en analyse af de alvorligste konstaterede mangler samt en handlingsplan til afhjælpning heraf.

Bestemmelsen svarer stort set til artikel 8 i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer – dog er kravet om øgede kontroller i tilfælde af overtrædelser, nyt. Den nuværende artikel 8 indeholder også et krav om fremsendelse af en årlig rapport til Kommissionen om den foretagne kontrol, men der har ikke hidtil været fastsat noget bestemt tidsfrist for denne fremsendelse.

Forslagets artikel 27 indeholder en hjemmel for sagkyndige fra Kommissionen til som hidtil i samarbejde med de relevante medlemslandes kompetente myndigheder at foretage kontrol på stedet.

Ifølge forslaget artikel 28 skal medlemslandene som noget nyt opfordre til

udviklingen af retningslinjer for god praksis på området.

0.6. Forslagets bilag I-V

Bilag I-V til forslaget indeholder tekniske forskrifter, krav til logbogen, formularer til brug for autorisationer, føreruddannelsesbeviser og godkendelse af køretøjer, uddannelsesmæssige krav og en liste over relevante internationale aftaler.

Bilag I til forordningsforslaget indeholder tekniske forskrifter, der supplerer de mere generelt holdte bestemmelser i selve forordningsforslaget. Bilaget består af syv kapitler: kapitel I indeholder de nærmere krav til dyrs *transportegnethed*. Der er i forhold til de gældende regler opstillet en nærmere præcisering af, hvornår dyr er at anse for transportegnede og herunder en opregning af situationer, hvor dyr normalt ikke er transportegnede. Drægtige dyr i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden anses bl.a. ikke for transportegnede. Det samme gælder svin på under fire uger, lam på under én uge eller kalve på under to uger, medmindre dyrene skal transporteres mindre end 100 km.

Kapitel II i forslagens bilag I indeholder en række krav til de anvendte *transportmidler* og indretningen af disse. Der har ikke hidtil været fastsat lignende generelle krav til de anvendte transportmidler i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer. I relation til lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid, gælder dog allerede visse krav, jf. således Rådets forordning 98/411/EF af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid. Se nærmere om kravene i denne forordning under pkt. 3.3.

Blandt kravene i kapitel II kan eksempelvis nævnes, at transportmidler og containere skal være indrettet således, at dyrenes sikkerhed tilgodeses, at de beskyttes mod barske vejrforhold, at pladskravene er således, at dyrene kan bevæge sig naturligt, at ventilationen er tilstrækkelig og at der er mulighed for tilsyn.

Kapitel III i bilag I til forslaget omhandler *transportpraksis*, nærmere bestemt kravene i forbindelse med pålæsning, aflæsning og håndtering og de grundlæggende krav under transporten til plads, ventilation, foder, vand og hvile.

Mange af bestemmelserne er en videreførelse af allerede gældende regler, men kapitlet indeholder dog også en række nye bestemmelser. Som eksempel kan nævnes kravene til rampehældningen og et forbud mod elektriske drivstave.

Kapitel IV i bilag I til forslaget fastsætter en række supplerende bestemmelser om indretningen af *skibe* til transport af levende dyr. Bestemmelserne er mere detaljerede end de gældende regler.

afhængig af dyreart. Særlig for så vidt angår heste, kvæg, får, geder og svin må transporttiden under fjerntransporter i forbindelse med vejtransporter ikke overstige 9 timer, hvorefter der skal være en hvileperiode på mindst 12 timer, inden transporten må fortsætte yderligere 9 timer efterfulgt af 12 timers hvile og så fremdeles (uden nogen grænse for, hvor længe denne 9/12-sekvens kan gentages). Medlemslandene kan dog skærpe kravene ved nationale transporters.

Ifølge Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer er der f.eks. krav om, at forsendelsestiden for svin ikke må overstige 8 timer. Den maksimale forsendelsestid kan dog forlænges, hvis transportmidlet opfylder en række supplerende krav, herunder at der er tilstrækkeligt med strøelse på køretøjets gulv. Køretiden må, såfremt disse supplerende krav er opfyldt, imidlertid ikke overstige 24 timer. Efter de 24 timer skal dyrene læsses af på en mellemstation, fodres og vandes, og de skal have en hvileperiode på mindst 24 timer, inden dyrene kan transporteres videre.

Efter forordningsforslaget afskaffes mellemstationerne, således at dyrene forbliver på køretøjet under hvileperioderne. Dette skyldes dels, at af- og pålæsning er stressende for dyrene, dels at risikoen for smittespredning herved kan mindskes. Det bemærkes imidlertid, at forordningsforslaget ikke synes at kræve nogen kontrol af, dels at dyrene faktisk har fået foder, vand og hvile undervejs, dels at de fortsat er transportegnede.

I kapitel VI i bilag I til forslaget er fastsat en række supplerende krav, der skal være opfyldt ved *fjerntransporter (transporter over 9 timer) af heste, kvæg, får, geder eller svin*. Kravene vedrører strøelse, foder, skillevægge, vand og ventilation. Forslaget svarer i vidt omfang til de gældende regler i Rådets forordning 98/411/EF. I forslaget er desuden indarbejdet Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af forordning 98/411/EF for så vidt angår ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande.

Kapitel VII i bilag I til forslaget omhandler *pladskrav*. Arealkravene er mere differentierede i forhold til bl.a. transportens længde og dyrenes vægt og er derfor ikke umiddelbart sammenlignelige med de gældende arealkrav. Groft skitseret er de foreslåede arealkrav nogenlunde svarende til eller en smule større end de gældende krav. I enkelte tilfælde er der tale om lidt lavere arealkrav end efter de gældende regler. For så vidt angår fjerntransporter af svin er kravene dog markant større end i dag. Følgende eksempler kan nævnes til illustration:

Ifølge Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer skal der således være 0,70-0,95 m² pr. 200 kg kvæg ved transport med lastbil, og i forordningsforslaget foreslås kravet fastsat til 0,731 m² pr. 200 kg kvæg i forbindelse med transport under 9 timer og 0,810 m² pr. 200 kg kvæg ved transport over 9 timer.

For så vidt angår svin er arealkravet i de gældende regler ikke fastsat i tabelform. Det anføres i direktivet, at alle svinene som minimum skal kunne ligge ned og stå op i deres naturlige stilling, og for at disse minimumskrav kan opfyldes, bør lastetætheden for svin på ca. 100 kg under transport med jernbane eller lastbil ikke overstige 235 kg/m², hvilket svarer til 0,42 m² pr. 100 kg svin. Uanset denne

lovtekniske uklarhed er det Kommissionens opfattelse, at der gælder et minimumskrav på 0,42 m². Efter de gældende danske regler gælder imidlertid et krav på 0,35 m² for transporter under 4 timer. I forordningsforslaget foreslås det, at der skal være 0,42 m² pr. 100 kg svin ved transporter under 9 timer og 0,599 m² pr. 100 kg svin ved transporter over 9 timer, samt en indvendig højde pr. etage på mindst 92 cm, hvis der er mekanisk ventilation, mens der skal være mindst 107 cm, hvis der ikke er mekanisk ventilation.

Forslagets bilag II fastlægger de nærmere regler for indholdet af den *logbog*, der er omtalt i forslagets artikel 5, 8, 13 og 20. Herudover indeholder bilaget regler om bl.a. udfyldning og opbevaring af logbogen. Formularen indeholder rubrikker om dyrlægekontrol. Det er imidlertid efter forordningsforslaget usikkert, i hvor høj grad der stilles krav om dyrlægekontrol.

Forslagets bilag III indeholder *formularer* til autorisationsdokumenter, føreruddannelsesbevis og godkendelsescertifikater for transportmidler til fjerntransporter.

Endelig opregnes i forslagets bilag IV de overordnede krav til chaufførernes *uddannelse*. Efter forordningsforslaget skal chauffører have fuldført uddannelseskurser i en række nærmere angivne emner og have bestået en eksamen, som er godkendt af den kompetente myndighed. Emnerne omfatter bl.a. kendskab til dyrenes velfærdsmæssige behov og transportreglerne. Forslaget til forordning fastsætter ikke de nærmere rammer for uddannelsesforløbet, herunder eksempelvis uddannelsens varighed.

13. Udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse om forslaget til forordning foreligger endnu ikke.

14. Gældende dansk ret

De danske regler om transport af dyr findes i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr med senere ændringer og i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer. Den sidstnævnte bekendtgørelse gennemfører Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer i dansk ret. Om transport af dyr til søs findes regler i Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 5 af 7. december 1992 om transport til søs af levende dyr.

De to ovenfor nævnte bekendtgørelser er begge udstedt i medfør af bl.a. dyreværnslovens § 12, stk. 1, hvorefter justitsministeren kan fastsætte regler om transport af dyr og om behandling og beskyttelse af dyr i anden særlig retning.

I bekendtgørelsen fra 1964 er fastsat regler om *national* transport af dyr over en afstand af højst 50 km samt visse ikke-erhvervsmæssige transporter.

Bekendtgørelsen indeholder dels mere overordnede regler om, at dyrene

blandt andet skal have tilstrækkelig plads, fornøden ventilation samt drikkevand og føde i tilstrækkeligt omfang, dels mere detaljerede regler om transport af forskellige dyrearter.

Bekendtgørelsen indeholder endvidere særlige regler om indretning og godkendelse af motorkøretøjer, der anvendes til transport af større dyr, som f.eks. svin over 40 kg og heste. Det drejer sig blandt andet om regler for højden af vognkassens sider samt den indvendige længde og bredde.

De danske regler om transport af dyr er for tiden under revision som følge af en række beslutninger m.v. i Folketinget, herunder Folketingets beretning af 31. maj 2002 om bedre dyrevelfærd m.v., Folketingets vedtagelse af 30. januar 2003 om transport af dyr (V 45) og Folketingets beslutning af 8. april 2003 om forbud mod transport og slagting af drægtige produktionsdyr og heste i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden (Beslutningsforslag B 58). Dette revisionsarbejde forventes afsluttet i løbet af 2003.

Reglerne om beskyttelse af dyr på samlesteder findes i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 674 af 14. juli 2003 om beskyttelse af dyr på samlesteder og andre samlinger af dyr.

Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af bl.a. dyreværnslovens § 4, stk. 1, hvorefter justitsministeren kan fastsætte regler om dyrs opholdsarealer og opholdsrum og om inventaret heri, herunder at opholdsrum og inventar skal godkendes, før det tages i brug.

Bekendtgørelsen indeholder særlige regler for samlesteder m.v. Det drejer sig bl.a. om regler om samlestedernes indretning og krav til personalet.

15. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle/økonomiske konsekvenser

0.7. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis forslaget vedtages, vil forordningen være umiddelbart gældende i dansk ret og vil således erstatte gældende danske administrative bestemmelser om bl.a.

19

beskyttelse af dyr under transport, i det omfang bestemmelsernes indhold er omfattet af forordningen.

Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer finder som nævnt tidligere bl.a. ikke anvendelse på transport af dyr over en afstand af højst 50 km regnet fra begyndelsen af transporten af dyrene og indtil bestemmelsesstedet. De enkelte medlemslande kan derfor selv fastsætte særlige - eventuelt strengere - nationale bestemmelser om sådanne transporter, som det bl.a. er sket ved Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 med senere ændringer.

Forslaget til forordning indeholder imidlertid ikke en tilsvarende

undtagelsesbestemmelse, hvorfor denne form for transport af dyr fremover vil være omfattet af forordningen.

Dette betyder, at Danmark – hvis forordningen vedtages i dens nuværende form – ikke længere vil kunne fastsætte særlige bestemmelser for bl.a. transportere under 50 km. Som nævnt ovenfor muliggør forordningen dog på visse steder – herunder maksimale transporttider på eget territorium – at de enkelte medlemsstater kan fastsætte skærpede nationale krav.

0.8. Statsfinansielle konsekvenser

Det skønnes, at en vedtagelse af forordningen vil kunne få statsfinansielle konsekvenser, idet de kompetente myndigheder vil blive pålagt flere og større opgaver, end tilfældet er i dag – herunder i relation til kontrol med transporterne – ligesom samarbejdet mellem de involverede myndigheder vil blive udvidet. Der vil endvidere skulle etableres en database over bl.a. alle autorisationer til transportvirksomheder, der udfører fjerntransporter. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at fremkomme med et nærmere skøn over de samlede økonomiske konsekvenser af forslaget, herunder skøn over de enkelte elementer i forslaget.

0.9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er ikke muligt at angive et skøn over de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser ved en vedtagelse af forordningen. Forslaget indeholder dog en række elementer, der vil betyde øgede udgifter for erhvervet. Der kan således bl.a. henvises til, at Landbrugsraadet i sit høringssvar har anført, at den foreslåede forøgelse af arealkravet for slagtesvin vil betyde en investering på 80 mio. kr. og årlige merudgifter på omkring 65 mio. kr. her i landet, og at det øgede arealkrav til lange smågrisetransporter vil betyde en årlig meromkostning på ca. 20 mio. kr.

20

16. Høring

Forslag til forordning har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Amtsrådsforeningen, Alle Dyr's Ret, Brancheforeningen Fokus På Dyr, Daniche, Danmarks Jordbrugsforskning (Forskningscenter Foulum), Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Familielandbrug, Dansk Dyreværn Århus, Dansk Industri, Dansk Kvæg, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Pelsdyravlerforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Slagterier, Danske Speditører, De Danske Landboforeninger, Den Danske Dyrlægeforening, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole (KVL), Det Danske Fjerkræraad, Det Dyreetiske Råd, Det Veterinære Sundhedsråd, Dyrefondet, Dyrenes Beskyttelse, Dyrenes Dags Komité, Dyrenes Stemme, Dyrenes Venner, Dyreværnsforeningen Freja, Dyreværnsforeningernes Fællesråd, Dyreværnsrådet, Forbrugergruppen for Dyrevelfærd, Foreningen af Danske Svinekonsulenter, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen til Værn for Værgeløse Dyr, Hestens Værn, Hesteinternatet af 1999, Handel, Transport og Serviceerhvervenes interesseorganisation (HTS

Interesseorganisation), Inges Kattehjem, Kattens Værn, Kommunernes Landsforening, Kødbranchens Fællesråd, Kødgedet i Danmark, Landbrugsrådet, Landsforeningen af Danske Svineproducenter, Landsforeningen for Dansk Fåreavl, Landsforeningen for Husdyrenes Vel, Landsforeningen Komitéen mod Dyreforsøg, Landsorganisationen i Danmark (LO), Landsudvalget for Heste, Landsudvalget for Svin, Miljøministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Nordisk Samfund til Bekæmpelse af Misbrug af Dyr, Politidirektøren i København, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Rådet for Dyreforsøg, Rådet vedrørende Hold af Særlige Dyr, SamMark, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger (SALA), Slagteriernes Forskningsinstitut, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Statens Bilinspektion, Søfartsstyrelsen og WSPA Danmark (World Society for the Protection of Animals).

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra Amtsrådsforeningen, Alle Dyrs Ret, Danmarks Jordbrugsforskning (Forskningscenter Foulum), Danmarks Rederiforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Slagterier (på vegne af Slagteriernes Forskningsinstitut), Danske Svineproducenter, Den Danske Dyr lægeforening, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole (KVL), Det Dyreetiske Råd, Det Veterinære Sundhedsråd, Dyrefondet, Dyrenes Beskyttelse, Dyrenes Venner, Dyreværnsforeningen Freja, Dyreværnsrådet, Forbrugergruppen for Dyrevelfærd, Foreningen af Politimestre i Danmark, Hestens Værn, Hesteinternatet af 1999, Inges Kattehjem, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet (på vegne af Dansk Landbrug, Danske Slagterier, Landsudvalget for Svin, Dansk Kvæg, Kødbranchens Fællesråd, Det Danske Fjerkræraad og Landsudvalget for Heste), Landsforeningen Dansk Fåreavl, Landsforeningen af Danske Svineproducenter, Miljøministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Politidirektøren i København, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Dyreforsøgstilsynet, SamMark og

21

Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD).

Amtsrådsforeningen, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole (KVL), Dyreværnsrådet, Foreningen af Politimestre i Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen Dansk Fåreavl, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen og Dyreforsøgstilsynet har svaret, at de ikke har bemærkninger til forslaget.

Politidirektøren i København finder, at forslaget indeholder den fornødne hjemmel til og mulighed for, at myndighederne i vidt omfang i praksis kan foretage en kontrol af langvarige dyretransporter. For at myndighederne kan udføre kontrollen, er det imidlertid efter Politidirektøren i Københavns opfattelse meget relevant, at de i forslaget omtalte logbøger, der skal indsendes til de kompetente myndigheder forud for transporten, videresendes til myndighederne i den eller de medlemsstater, som transporten fortsætter igennem og/eller afsluttes i. Politidirektøren i København er tvivlende overfor, om der i EU-reglerne er tilstrækkelig hjemmel til videregivelse af sådanne oplysninger, hvor der ikke foreligger en konkret mistanke, og foreslår, at hjemlen præciseres i forordningen.

Det Dyreetiske Råd tilslutter sig overordnet formålet med forordningen og finder, at forslaget skærper reglerne om transport af dyr. Rådet finder dog, at der bør fastsættes en øvre grænse for, hvor længe dyr må transporteres, og foreslår en

maksimal transporttid på 8 timer for veldyrdsressigt slagteindkørfødsels. Rådet hensigtsmæssigt at lade dyrene hvile på køretøjet, men at det i så fald bør sikres, at der er tilstrækkelig plads på vognen til, at alle dyr kan ligge ned samtidig. Under henvisning til, at visse af forslagens bestemmelser er begrænset til nogle dyrearter, bør det efter Rådets opfattelse overvejes, om alle relevante dyrearter er omfattet af de enkelte artikler, herunder eksempelvis om fisk, kaniner og fjerkræ skal være omfattet af kontrolbestemmelsen i artikel 13. For så vidt angår bestemmelsen i artikel 20, stk. 3, om dyr, der har været udsat for misrøgt under transporten, finder Rådet, at det bør præciseres, hvad der efterfølgende skal ske med dyrene. Rådet tilslutter sig endelig et forbud mod el-drivstave.

Det Veterinære Sundhedsråd har ingen bemærkninger, ud over at rådet savner en redegørelse for, hvorledes reglerne sikres overholdt.

Den Danske Dyrlægeforening (DDD) er principielt imod lange transporter for slagtedyr. DDD finder de foreslåede transporttider for lange. Foreningen er enig i, at dyrene bør forblive på transportvognene under hvileperioder, men finder, der skal være plads nok til, at dyrene kan ligge ned. DDD finder, at lam først bør transporteres, når de er 14 dage gamle, og ikke som foreslået når de er en uge. DDD rejser spørgsmålet om, hvorvidt forslaget i tilstrækkelig grad beskytter fjerkræ og fisk under transport.

22

Danmarks JordbrugsForskning finder, at forslaget indeholder forbedringer i relation til definitionerne af dyrs transportegnethed, men foreslår, at man overvejer yderligere præciseringer på dette punkt bl.a. for så vidt angår hundyr, der netop har født. Det foreslås, at også udsætterdyr bør have et særligt blødt leje. De foreslåede regler om vand, foder og hvile indeholder forbedringer, men det bør præciseres, at dyrene skal have kendskab til indretningen af foder- og drikkeanordningerne. Hvilepauserne bør have en længde, der sikrer, at alle dyr netop har fået opfyldt deres behov for foder, drikke og hvile, mens længere pauser udgør en risiko for bl.a. aggression. Pauselængderne bør derfor differentieres afhængig af dyrenes art og alder. De foreslåede maksimale temperaturkrav for bl.a. svin er uacceptabelt høje. Dyrene bør kunne ligge ned samtidig, for at deres behov for hvile skal kunne tilgodeses. Dette forudsætter imidlertid væsentligt større minimumsarealkrav, herunder 50 pct. større areal for kvæg og mindst 20 pct. større for svin.

Landbrugsraadet, der også svarer på vegne af Dansk Landbrug, Danske Slagterier, Landsudvalget for Svin, Dansk Kvæg, Kødbbranchens Fællesråd, Det Danske Fjerkræraad og Landsudvalget for Heste, hilser forslaget velkomment og støtter forslagens formål. Landbrugsraadet finder det positivt med harmoniserede regler og kan ikke acceptere, at medlemslandene nationalt får mulighed for at fastsætte strengere krav på visse områder. Landbrugsraadet finder det væsentligt, at kravene er baseret på videnskabelige erfaringer, og støtter kravene om uddannelse, ansvarsfordeling og transportegnethed. Landbrugsraadet er enig i, at dyrene bør forblive på køretøjet under hvileperioden, men savner nærmere retningslinier for, hvordan der skal tages højde for smitterisikoen i forbindelse med lastbilers ophold under hvileperioder. Landbrugsraadet finder ikke, at transport af smågrise under 10 kg bør forbydes, hvis transporten foregår i specielle køretøjer. Landbrugsraadet finder det endvidere problematisk, at der foreslås samme køre- og

hviletidsbestemmelser for alle dyrearter og -kategorier, og foreslår, at der i stedet indføres differentierede krav afhængig af dyreart og -kategori. Kravet om 12-timers pauser er i nogle tilfælde for højt, også i relation til at sikre passende temperaturer. Efter Landbrugsraadets opfattelse mangler der endvidere dokumentation for belægningsgrad og krav om ventilation. Arealkravet for svin er for højt og vil efter omstændighederne forringe dyrevelfærden. Landbrugsrådet bemærker i den forbindelse, at den foreslåede forøgelse af arealkravet for slagtesvin vil betyde en investering på ca. 80 mio. kr. og årlige udgifter på ca. 65 mio. kr. samt ca. 20 mio. kr. ved transport af smågrise. Landbrugsrådet finder, at de foreslåede bestemmelser på nogle områder – f.eks. hældningsgrad på ramper – er rimeligere end de strengere nationale krav, der gælder i dag. Landbrugsrådet har endelig nogle konkrete bemærkninger til bl.a. forbudet mod brug af el-drivstave.

Danske Slagterier, der også svarer på vegne af Slagteriernes Forskningsinstitut, finder det indledningsvis positivt, at reglerne om beskyttelse af dyr under transport bliver reguleret i en forordning, idet det dermed sikres, at reglerne er de samme i alle medlemslande, hvilket også betyder lige markeds- og konkurrencevilkår. Danske Slagterier kan på den baggrund ikke acceptere, at der flere steder i forslaget

23

gives mulighed for at fastsætte strengere nationale krav. Danske Slagterier støtter forslagets formål, men finder det samtidig fundamentalt vigtigt, at bestemmelser, der tjener til forbedring af dyrevelfærden, er baseret på et veldokumenteret videnskabeligt grundlag. Danske Slagterier mener ikke, at forslagets arealkrav ved transport af svin lever op til dette, hvorfor Danske Slagterier foreslår andre arealkrav, der er baseret på internationale og danske undersøgelser. Tilsvarende mener Danske Slagterier, at forslagets krav til temperaturer er baseret på en mangelfuld og fejlbehæftet EU-rapport, hvorfor Danske Slagterier foreslår andre temperaturkrav. Danske Slagterier har ligeledes bemærkninger til en række af forslagets bestemmelser, herunder bl.a. definitionen af, hvornår en transport påbegyndes, og af begrebet ”fjerntransporter”. Danske Slagterier rejser endvidere spørgsmålet om, hvorvidt autorisationskravet omfatter transport af egne svin. Bestemmelsen om, at en transportvirksomhed ikke må have gjort sig skyldig i alvorlige overtrædelser af EU-regler om dyrebeskyttelse i en 5-års periode som betingelse for autorisation til fjerntransporter, bryder efter Danske Slagteriernes opfattelse fundamentalt med nuværende strafferetspraksis. Endelig finder Danske Slagterier, at kravet til ventilation bør præciseres.

Danske Svineproducenter støtter hensigten med forslaget, og bemærker, at problemerne i dag navnlig skyldes manglende kontrolforanstaltninger, hvilket også medfører uens konkurrenceforhold til skade for dem, som overholder reglerne. Efter Danske Svineproducenters opfattelse er det imidlertid afgørende, at bestemmelserne baseres på et videnskabeligt grundlag. Danske Svineproducenter finder, at svin kan transporteres 2 eller 3 gange a 9 timer, uden at det på nogen måde vil belaste dem. Grisene bør under pauser have mulighed for at spise og drikke, men længere pauser og på- og aflæsning under pauserne er direkte til gene for dyrene. Danske Svineproducenter stiller spørgsmål ved, hvor lastbilerne kan holde under pauserne. Danske Svineproducenter finder, at nyfravænnede grise (under 4 uger/10 kg) udmærket kan transporteres i særlige, lukkede vogne. Med hensyn til arealkrav ved fjerntransporter af svin er dette urealistisk højt og vidner om manglende indsigt i transport af svin. Danske Svineproducenter finder endvidere ventilationskravene

for høje, og kravene til maksimale temperaturer for lave. Endelig finder Danske Svineproducenter det positivt, at der bliver krav om uddannelse af chauffører, men bemærker dog, at kravene af hensyn til konkurrencen bør være ens i hele EU.

SamMark er generelt positive over for formålet med forslaget og for ensartede regler i alle medlemslande. Organisationen støtter ikke, at der nationalt kan fastsættes kortere transporttider for indenlandske transportere. SamMark mener ikke, at forslaget om en hvileperiode efter 9 timers transport er hensigtsmæssigt. Praktisk erfaring viser, at svin skal transporteres i ét stræk, mens dette ikke gælder for kvæg. SamMark finder derfor, at der bør ske en differentiering efter dyrekategorier. Der bør også være en tidstolerance, således at der ikke skal hviles 12 timer, hvis den samlede transporttid f.eks. er 10 timer. SamMark finder endvidere, at det er uhensigtsmæssigt at fastsætte grænser for nyfravænnede dyr, men at der i stedet bør fokuseres på indretningen af køretøjerne. SamMark kan tilslutte sig de foreslåede