



Bruxelles, den 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Begrundelse

Kommissionen bebudede i forbindelse med jord til bord-strategien¹, at den ville revidere EU-lovgivningen om dyrevelfærd, herunder dyrevelfærd under transport. Denne revision er en del af Kommissionens arbejdsprogram for 2023². EU's dyrevelfærdslovgivning er blevet udviklet siden 1974 med det formål at forbedre dyrevelfærden og sikre et velfungerende indre marked. Den nuværende lovgivning om beskyttelse af dyr under transport blev vedtaget i 2004 (forordning (EF) nr. 1/2005³ ("transportforordningen")).

Kommissionen gennemførte en formålstjenlighedsanalyse af EU's dyrevelfærdslovgivning⁴, som blev afsluttet i 2022. Analysen viste, at de muligheder, der ligger i diverse landvindinger på det videnskabelige og teknologiske område, ændringerne i samfundsmæssige prioriteringer og stadig større udfordringer på bæredygtighedsområdet ikke er afspejlet i den nuværende forordning. De nuværende regler er desuden vanskelige at implementere og håndhæve, hvilket fører til et fragmenteret og suboptimalt dyrevelfærdsniveau under transport og ulige konkurrencevilkår på EU's indre marked. Kommissionens evaluering af EU-strategien for dyrevelfærd (2012-2015)⁵ viste også, at visse risici med hensyn til overholdelsen af gældende regler i forbindelse med transport af dyr fortsat gør sig gældende.

Rådet har i flere af sine konklusioner konsekvent fremhævet behovet for højere dyrevelfærdsstandarder ved flytning af dyr i forbindelse med økonomisk aktivitet⁶. Især fremhæves i konklusionerne om dyrevelfærd⁷ af 16. december 2019 behovet for at sikre dyrevelfærden under international transport af levende dyr over lange afstande, herunder til tredjelande.

I sin beslutning om jord til bord-strategien⁸ understregede Europa-Parlamentet "vigtigheden af at tage hensyn til de seneste videnskabelige fremskridt inden for dyrevelfærd og af at reagere på offentlig og politisk efterspørgsel samt markedsefterspørgsel efter højere standarder for dyrevelfærd". Endvidere vedtog Europa-Parlamentet i 2022 i forlængelse af

¹ Meddelelse fra Kommissionen— "En jord til bord-strategi for et fair, sundt og miljøvenligt fødevarer-system" (COM(2020) 381 final).

² *Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Kommissionens arbejdsprogram for 2023 – En beslutsom og forenet Union* (COM(2022) 548 final).

³ Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97 (EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1).

⁴ Europa-Kommissionen, *Commission Staff Working Document – Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation* (SWD(2022) 328 final).

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Rådet for Den Europæiske Union: *Rådets konklusioner om en EU-dyrevelfærdsmærkning*, 15. december 2020 (ref.: 14047/20); Rådet for Den Europæiske Union: *Rådets konklusioner om dyrevelfærd under søtransport af dyr over lange afstande til tredjelande*, 28. juni 2021 (ref.: 10235/21).

⁷ Rådets konklusioner om dyrevelfærd – en integrerende del af en bæredygtig husdyrproduktion (16. december 2019).

⁸ Europa-Parlamentets beslutning af 20. oktober 2021 om en jord til bord-strategi for et fair, sundt og miljøvenligt fødevarer-system (2020/2260(INI)).

betænkningen fra Europa-Parlamentets undersøgelsesudvalg om dyretransport (ANIT-udvalget) sin henstilling om beskyttelse af dyr under transport med anbefalinger til en revision af transportforordningen⁹.

I sin særberetning fra 2018¹⁰ konstaterede Den Europæiske Revisionsret, at der fortsat gør sig svagheder gældende under transport. Revisionsretten offentliggjorde i januar 2023 en gennemgang af EU-lovgivningen om dyrevelfærd under transport¹¹, hvori der blev givet udtryk for lignende betænkeligheder.

Mål

Denne revision har til formål at bidrage til bæredygtig landbrugs- og fødevarerproduktion ved at sikre et højere dyrevelfærdsniveau og forhindre forvridninger på det indre marked og derigennem bidrage til et skift i retning af et økonomisk, miljømæssigt og socialt bæredygtigt fødevarer-system i overensstemmelse med jord til bord-strategien. I dette øjemed indføres der i henhold til dette forslag foranstaltninger, der begunstiger slagtning af dyr lokalt, således at transport af levende dyr erstattes af transport af slagtekroppe og kød. Disse foranstaltninger vil derved bidrage til at styrke princippet om korte forsyningskæder, samtidig med at beskyttelsen af dyr vil være sikret, ved at langvarige transporter af dyr til slagtning undgås.

Også transport til andre formål end slagtning bør begrænses med henblik på i sidste ende i videst muligt omfang at få dem erstattet af transport af embryoner, sæd og lignende, hvilket er langt mere effektivt med hensyn til antallet af transporterede dyr og desuden er til gavn for miljøet og forbundet med færre omkostninger.

De overordnede mål med forslaget er at:

- bidrage til bæredygtig landbrugs- og fødevarerproduktion
- sikre et højere dyrevelfærdsniveau
- i højere grad bringe dyrevelfærdskravene i overensstemmelse med den seneste videnskabelige evidens
- imødekomme samfundsmæssige krav
- gøre reglerne lettere at håndhæve (bl.a. via digitalisering)
- sikre et velfungerende indre marked, både for opdrættede dyr og dyr, der transporteres til andre økonomiske formål.

Mere specifikt er målene med denne revision bl.a. at:

- mindske de dyrevelfærdsproblemer, der er forbundet med langvarige forsendelser og gentagen af- og genpålæsning i forbindelse med flere hvileperioder
- sikre mere plads til de dyr, der transporteres
- forbedre betingelserne for transport af sårbare dyr
- forhindre, at dyr udsættes for ekstreme temperaturer

⁹ Europa-Parlamentets henstilling af 20. januar 2022 til Rådet og Kommissionen efter undersøgelsen af påstande om overtrædelser og fejl og forsømmelser i forbindelse med gennemførelsen af EU-retten for så vidt angår beskyttelse af dyr under transport i og uden for Unionen (2021/2736(RSP))

¹⁰ Dyrevelfærd i EU: Bedre balance mellem ambitiøse mål og praktisk gennemførelse, Revisionsretten, 2018.

¹¹ Transport af levende dyr i EU: udfordringer og muligheder, Den Europæiske Revisionsret, 2023.

- lette håndhævelsen af EU-reglerne om beskyttelse af dyr, bl.a. via digitalisering
- sikre en bedre beskyttelse af dyr, der eksporteres til lande uden for EU
- sikre en bedre beskyttelse af hunde og katte, der transporteres i forbindelse med økonomisk aktivitet.

Dette lovgivningsforslag vedtages samtidig med et lovgivningsforslag om hundes og kattes velfærd og sporbarhed. De to forslag er i tråd med hinanden.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er i overensstemmelse med EU-reglerne om offentlig kontrol i agrofødevarerækeden¹². Det er tillige i tråd med Kommissionens forslag om at fastsætte regler for velfærden for hunde og katte, der opdrættes og holdes på virksomheder, og forbedre sporbarheden for hunde og katte, der markedsføres og leveres i Unionen.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt og jord til bord-strategien.

Forslaget skal virke i synergi med andre EU-initiativer og -politikker, der berører både levende dyr og transport, navnlig EU's dyresundhedspolitik¹³, EU-reglerne om køretid, pauser og hviletid for lastbilchauffører¹⁴ og reglerne om beskyttelse af dyr, der anvendes til videnskabelige formål¹⁵.

EU's handelspolitik spiller også en rolle i bestræbelserne på at fremme højere velfærdsstandarder. Forslaget omfatter nye og klarere bestemmelser i form af dyrevelfærdsregler for transport af levende dyr fra et tredjeland til Unionen samt bestemmelser i form af dyrevelfærdsregler for transport af levende dyr fra Unionen til et bestemmestredjeland. I begge tilfælde (import og eksport) skal operatører sikre, at EU's dyrevelfærdsregler overholdes fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet. Der fastsættes i begge tilfælde en overgangsperiode på 5 år, som giver operatørerne mulighed for at tilpasse sig.

Endelig finder databeskyttelsesreglerne (navnlig den generelle forordning om databeskyttelse) anvendelse på bestemmelserne om realtidssporing af køretøjer.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/625 af 15. marts 2017 om offentlig kontrol og andre officielle aktiviteter med henblik på at sikre anvendelsen af fødevarer- og foderlovgivningen og reglerne for dyresundhed og dyrevelfærd, plantesundhed og plantebeskyttelsesmidler (forordningen om offentlig kontrol) (EUT L 95 af 7.4.2017, s. 1).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/429 af 9. marts 2016 om overførbare dyresygdomme og om ændring og ophævelse af visse retsakter på området for dyresundhed ("dyresundhedsloven") (EUT L 84 af 31.3.2016, s. 1).

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/63/EU af 22. september 2010 om beskyttelse af dyr, der anvendes til videnskabelige formål (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 33).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 43 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), da det er nødvendigt at fjerne diverse hindringer for transport af levende dyr, som påvirker det indre marked for animalske produkter, for at sikre velfungerende markedsordninger for dyr og animalske produkter og samtidig sikre et højt niveau for beskyttelse af dyrevelfærden.

Forslaget er tillige baseret på artikel 114 i TEUF, idet det også har til formål at sikre et velfungerende indre marked – ikke kun for dyr, der er omfattet af den fælles landbrugspolitik, men også for andre dyr såsom katte og hunde, pelsdyr, visse kategorier af vilde dyr samt dyr, der anvendes til videnskabelige formål – og dermed går videre end landbrugs- og fødevareproduktion.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Dyr transporteres ofte på tværs af grænserne, og der transporteres hvert år 1,4 milliarder landdyr mellem EU's medlemsstater. De konstaterede dyrevelfærdsproblemer, herunder de underliggende årsager, gør sig gældende i hele EU, om end i forskellig grad i de forskellige medlemsstater. Endelig har de konstaterede dyrevelfærdsproblemer grænseoverskridende konsekvenser, bl.a. antimikrobiel resistens (AMR) og andre trusler mod folkesundheden. Som fastslået af EFSA¹⁶ øger transport af dyr risikoen for overførsel af bakterier, der er resistente over for antimikrobielle stoffer, mellem dyrene (på grund af en række risikofaktorer såsom kontakt mellem dyrene, transportens varighed, luftbåren overførsel på køretøjet og ugunstige rumforhold, herunder mht. temperaturen). Den øgede spredning af AMR blandt dyr har indirekte konsekvenser for AMR blandt mennesker.

De foranstaltninger, der træffes på nationalt plan, forventes ikke at ville forbedre dyrevelfærden væsentligt og ville kun delvist kunne imødegå borgernes bekymringer. Dette område er allerede reguleret ved forordning (EF) nr. 1/2005, hvilket betyder, at medlemsstaternes muligheder for at vedtage nationale regler er begrænsede, men der er fortsat betydelige indbyrdes forskelle på de enkelte landes regler om helt centrale aspekter (f.eks. de krav, der skal være opfyldt i forbindelse med transport af sårbare dyr inden for en bestemt medlemsstat, eksport af dyr eller transport af dyr ad søvejen), og dette gør det vanskeligt at sikre et velfungerende indre marked og lige konkurrencevilkår for alle operatører. En fortsat indsats på nationalt plan ville føre til yderligere fragmentering af de anvendte krav og større forskelle på dyrevelfærdsniveauet i de forskellige medlemsstater. Medlemsstaterne har også forskellige tilgange til anvendelsen af visse bestemmelser, ligesom de håndhæver reglerne forskelligt, hvilket medvirker til at skabe hindringer for et velfungerende indre marked. Dertil kommer, at nationale regler ikke kan finde anvendelse på grænseoverskridende transporter fra andre medlemsstater, hvilket gør grænseoverskridende flytninger til en medvirkende årsag til lavere dyrevelfærdsstandarder.

Dyrevelfærdskrav i forbindelse med transport på EU-plan forudsætter en harmoniseret tilgang og kan derfor reguleres effektivt på EU-plan. Dette forslag vil – takket være et ensartet regelsæt – udmøntes i ensartede og klarere krav til transport af dyr og en bedre anvendelse af

¹⁶ EFSA's Ekspertpanel for Biologiske Farer, Koutsoumanis, K. et al., "Transmission of antimicrobial resistance (AMR) during animal transport", *EFSA Journal*, bind 20, udgave 10 (e07586), Wiley, 2022, s. 1-93 (10.2903/j.efsa.2022.7586).

de tilgængelige teknologier. Revisionen vil derigennem sikre lige konkurrencevilkår for operatører på det indre marked, lette handelen med dyr inden for EU og sikre et mere effektivt myndighedstilsyn.

Disse elementer berettiger foranstaltninger på EU-plan: Foranstaltningerne ville sikre en ensartet tilgang mere mål- og omkostningseffektivt, end medlemsstaterne ville kunne opnå hver for sig og uafhængigt af hinanden.

- **Proportionalitetsprincippet**

De foreslåede foranstaltninger har til formål at skabe den rette balance mellem et højt dyrevelfærdsniveau og konsekvenserne for de berørte operatører. Med yderligere betingelser for eksport af dyr til tredjelande sikres det, at denne forordnings bestemmelser overholdes indtil bestemmelsesstedet i tredjelandet, hvormed EU-Domstolens retspraksis i denne henseende kodificeres. Eftersom alternativet, som ville være at forbyde eksport af levende dyr til lande uden for EU, ville have skadelige virkninger for sektoren, har de strengere eksportbetingelser til formål at forbedre dyrenes velfærd, samtidig med at de relevante aktiviteter fortsat ville give mening rent økonomisk. Tilsvarende er reglerne om maksimal forsendelsestid udformet med henblik på at sikre, at transportaktiviteterne for størstedelens vedkommende ikke berøres.

Forholdsmæssigt afpassede afbødende foranstaltninger, som skal træffes ved transport af dyr under høje eller lave temperaturer, vil gøre det muligt at transportere dyrene, uden at deres velfærd bringes i fare.

Dette forslag omfatter overgangsperioder, som skal give aktørerne mulighed for gradvist at tilpasse sig. Overgangsperioden for de nye regler om maksimal forsendelsestid, herunder den maksimale forsendelsestid for ikke-fravænnede kalve, pladsforhold, eksport, import, minimumsalder og -vægt for ikke-fravænnede kalve og realtidssporing, vil være på 5 år. For de nye regler om transport af katte og hunde vil overgangsperioden være på 3 år.

- **Valg af retsakt**

Da de nuværende bestemmelser er fastsat i en forordning, er det rette instrument til at gennemføre denne ændring en forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/formålstjenlighedsanalyse af gældende lovgivning**

EU's dyrevelfærdslovgivning har været genstand for en formålstjenlighedsanalyse, bl.a. for så vidt angår transport af levende dyr.

Man konstaterede i forbindelse med formålstjenlighedsanalysen et suboptimalt dyrevelfærdsniveau i EU og visse forvriddinger af det indre marked for landbrugere og andre fødevarerproducenter. Der er stadig udfordringer forbundet med langvarige forsendelser, transport under ekstreme temperaturer og transport af sårbare dyr, bl.a. ikke-fravænnede kalve og drægtige dyr. Det er desuden forbundet med praktiske vanskeligheder at forene de artsspecifikke forsendelsestider for dyr i transportforordningen med køretidsbestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006 om visse sociale

vejtransportbestemmelser¹⁷. Dertil kommer, at de nuværende regler ikke i tilstrækkelig grad afspejler den videnskabelige og teknologiske udvikling eller fremtidige bæredygtighedsudfordringer.

I maj 2022 afgav Udvalget for Forskriftskontrol en positiv udtalelse om formålstjenlighedsanalysen med visse anbefalinger.

- **Høringer af interessenter**

Oversigt over høringerne

Kommissionen offentliggjorde i juli 2021 en indledende konsekvensanalyse¹⁸ med en gennemgang af de løsningsmodeller, der skulle behandles i konsekvensanalysen. Efter en analyse af de 983 modtagne bidrag blev fire kampagner identificeret, og 525 individuelle bidrag blev anset for at være relevante for beskyttelse af dyr under transport.

En offentlig høring¹⁹ fra oktober 2021 til januar 2022 gav næsten 60 000 høringssvar vedrørende de nuværende reglers egnethed og om, hvordan de kunne forbedres.

Kommissionen afholdt desuden den 9. december 2021 en endagskonference for interessenter²⁰ om dyrevelfærd med næsten 500 deltagere.

Den indledende konsekvensanalyse, den offentlige høring og interessentkonferencen omfattede forskellige aspekter af den igangværende revision af EU's dyrevelfærdslovgivning, herunder reglerne vedrørende dyrs velfærd under transport.

Der er som led i den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen gennemført målrettede høringsaktiviteter, herunder 9 sonderende interviews, en målrettet spørgeundersøgelse med 68 analyserede svar, 43 interviews til casestudier samt yderligere bidrag fra to fokusgrupper og en workshop.

Endelig blev der inden for rammerne af EU's dyrevelfærdsplatform nedsat en undergruppe om dyretransport bestående af eksperter fra medlemsstaterne, erhvervs- og civilsamfundsorganisationer samt en enkelt uafhængig ekspert. Kommissionen afholdt ti møder for at drøfte de centrale løsningsmodeller, der blev overvejet i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget, og referaterne heraf er offentligt tilgængelige på Kommissionens websted.

Tredjelande med erfaring inden for transport af husdyr bidrog til disse høringer.

De vigtigste resultater af høringsaktiviteterne

Borgerne

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

¹⁸ Findes på Europa-Kommissionens "Deltag i debatten"-platform: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Revision-af-EU-lovgivningen-om-dyrevelf%C3%A6rd_da.

¹⁹ Findes på Europa-Kommissionens "Deltag i debatten"-platform: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/public-consultation_da.

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

Borgerne går ind for at begrænse forsendelsestiden og forbyde eksport til tredjelande, navnlig hvis dyrene er bestemt til slagting. Med hensyn til sårbare dyr, navnlig ikke-fravænnede dyr, foretrækker borgerne helt at forbyde transport af sådanne.

Borgerne går også ind for artsspecifikke krav.

Dyrevelfærds-NGO'erne

Også blandt dyrevelfærdsorganisationerne er der et ønske om at begrænse forsendelsestiden og forbyde eksport til tredjelande. Nogle organisationer så helst, at transport helt blev forbudt. Efter deres mening bør sårbare dyr ikke transporteres.

Hvad angår andre dyrekategorier støtter disse organisationer artsspecifikke krav og en opgradering af anvendelsen af teknologiske redskaber med det formål at opnå en bedre håndhævelse. Der er blandt dyrevelfærdsorganisationerne også et ønske om harmonisering af de anvendte sanktioner.

Virksomhedslederne

Den laveste tilslutning til at begrænse forsendelsestiden finder man blandt virksomhedslederne (især producenterne). De fleste virksomhedsledere går ind for artsspecifikke krav frem for et forbud mod transport af visse kategorier af dyr.

Operatørerne understreger behovet for bedre håndhævelse frem for nye regler og går ind for anvendelse af nye teknologier til dette formål.

De nationale myndigheder

Generelt går de nationale myndigheder ikke ind for et totalforbud mod eksport af levende dyr, men der er udbredt tilslutning til indførelse af strengere foranstaltninger vedrørende ikke-fravænnede dyr og andre sårbare dyr samt til indførelse af maksimale forsendelsestider.

Med hensyn til nye teknologier var der blandt de nationale myndigheder generelt tilslutning til indførelse af en digital applikation på EU-plan med det formål at nedbringe administrationsudgifterne og lette udvekslingen af data mellem medlemsstaterne.

Kommissionens behandling af resultaterne

Resultaterne af høringsaktiviteterne er blevet brugt til at belyse de udfordringer, den aktuelle gennemførelse af forordningen er forbundet med, men også til at sikre et informeret grundlag for de relevante løsningsmodeller og til at vurdere virkningerne heraf, f.eks. med hensyn til konsekvenserne for operatørerne eller til, i hvilket omfang borgernes bekymringer ville blive adresseret.

Den dokumentation, der blev indsamlet fra interessenter, indgik også i grundlaget for fastsættelse af overgangsperioderne og bidrog til at sikre proportionaliteten i foranstaltningerne.

• **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Anvendt metode

Kommissionen indhentede ekspertbistand fra EFSA, som afgav fem videnskabelige udtalelser i 2022 (jf. betragtning 4 i forslaget) om beskyttelse af dyr af hestefamilien, kvæg, små drøvtyggere, svin, tamfugle og kaniner under transport.

Der er i forslaget også taget hensyn til de internationale standarder for beskyttelse af dyr under sø-, vej- og lufttransport af dyr, som er vedtaget af Verdensorganisationen for Dyresundhed²¹.

Der er gjort brug af alle relevante auditrapporter fra Kommissionens tjenestegrene samt de relevante statistiske kilder/databaser (Eurostat, TRACES (Trade Control and Expert System) osv.).

Der blev gennemført en ekstern undersøgelse²² til støtte for den konsekvensanalyse, der ledsager revisionen af EU-lovgivningen om dyrevelfærd under transport. Undersøgelsen omfattede indsamling af oplysninger og data om virkninger og omkostninger for interessenterne i tilknytning til de oprindeligt foreslåede foranstaltninger og løsningsmodeller.

Der blev også gennemført en undersøgelse²³ vedrørende vurderingen af de kumulative virkninger af de to foreslåede pakker af foranstaltninger og løsningsmodeller. I denne undersøgelse præsenteres resultaterne af en forsyningskædeanalyse (udført af en ekstern ekspert) og en modelleringsøvelse (udført af Kommissionens Fælles Forskningscenter) af indvirkningen af de i forsyningskædeanalysen identificerede ændringer i produktionsomkostningerne på produktionsniveauerne, forbrugerpriserne, eksporten og importen. Undersøgelsen indeholder en vurdering af virkningerne af de to pakker for fødevareforsyningsikkerheden og prisoverkommeligheden for fødevarer (foretaget af Kommissionens Fælles Forskningscenter).

Der blev tillige taget hensyn til undersøgelserne som led i to pilotprojekter, bestilt af Kommissionen efter anmodning fra Europa-Parlamentet, om transport af ikke-fravænnede kalve af malkekvæg²⁴ og udtjente malkekøer²⁵. Også Revisionsrettens analyse²⁶ af transport af levende dyr i EU blev taget i betragtning.

Endelig hørte Kommissionen i 2022 og 2023 EU-dyrevelfærdsplatformens transportundergruppe. Kommissionen afholdt desuden en række konsultationsmøder med diverse interessenter, der berøres af revisionen.

Sammendrag af den rådgivning, der er modtaget og gjort brug af

Der er i forslaget taget hensyn til EFSA's anbefalinger, navnlig vedrørende:

- begrænsning af forsendelsestiden

²¹ [Verdensorganisationen for Dyresundheds dyrevelfærdsstandarder under transport](#).

²² Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Sundhed og Fødevarer, *Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2023, punkt 5.2.1, doi: 10.2875/110728 (transportundersøgelsen).

²³ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Sundhed og Fødevarer, *Modelling of policy options to support the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, 2023, doi: 10.2875/061480.

²⁴ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Sundhed og Fødevarer, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening – Final report*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2022.

²⁵ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Sundhed og Fødevarer, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows – Final report*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2022.

²⁶ Den Europæiske Revisionsrets analyse 03/2023, "Transport af levende dyr i EU: udfordringer og muligheder" (https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_DA.pdf).

- forbedring af pladsforholdene
- fastsættelse af øvre kritiske temperaturer under transport.

Anbefalingerne er tilpasset i forslaget for at sikre, at de foreslåede ændringer er teknisk og økonomisk gennemførlige.

Auditrapporter og høringer af nationale kontaktpunkter for transport af dyr var kilder til information og bedste praksis.

Offentliggørelse af ekspertrådgivningen

EFSA's udtalelser, diverse internationale anbefalinger, auditrapporter og referaterne af drøftelser med de nationale kontaktpunkter og med dyrevelfærdsplatformens transportundergruppe er alle offentligt tilgængelige på internettet. Europa-Kommissionen har tillige offentliggjort de to eksterne undersøgelser til støtte for konsekvensanalysen.

• **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen omhandler foranstaltninger vedrørende seks aspekter: forsendelsestid og pladsforhold, eksport til tredjelande, transport af sårbare dyr, transport under høje temperaturer, nye overvågnings- og kontrolteknologier samt transport af katte og hunde.

Foranstaltningerne opfylder princippet om ikke at gøre væsentlig skade, idet gennemførelsen af alle de valgte foranstaltninger (begrænsning af forsendelsers varighed, men samtidig også øgede arealkrav for dyrene på lastbilerne) samlet set kun ville have ubetydelig indvirkning på drivhusgasemissionerne.

Forslaget er tillige i overensstemmelse med "digitalt som standard"-princippet, da det sigter mod at digitalisere certifikater og autorisationer, som med den nuværende forordning håndteres på papir.

Maksimal forsendelsestid og arealkrav under transport

I konsekvensanalysen vurderes følgende løsningsmodeller:

1. en maksimal forsendelsestid på 12 timer for alle dyr samt revision af reglerne om pladsforhold i overensstemmelse med EFSA's anbefalinger eller
2. en maksimal forsendelsestid på 9 timer for slagtedyrt og 21 timer (med mindst 1 times hvile efter 10 timers transport) + 24 timers hvile med aflæsning + 21 timer (med mindst 1 times hvile efter 10 timers transport) for andre dyr samt revision af reglerne om pladsforhold i overensstemmelse med EFSA's anbefalinger.

Det konkluderes i konsekvensanalysen, at sidstnævnte model er den foretrukne løsning. Denne model er helt i tråd med EU-reglerne om lastbilchaufførers sociale rettigheder²⁷. Dette forslag afspejler den foretrukne løsning, og det omfatter en overgangsperiode på 5 år for nævnte foranstaltninger.

²⁷ Reglen om en maksimal forsendelsestid på 9 timer for slagtedyrt er i overensstemmelse med EU-reglerne om lastbilchaufførers sociale rettigheder, som foreskriver maksimalt 9 timer, hvis køretøjet kun føres af én person. Reglen vedrørende dyr, der transporteres til andre formål, muliggør også tilpasning til EU-lovgivningen om lastbilchaufførers sociale rettigheder, i tilfælde hvor køretøjet føres af to personer. For transport med to chauffører foreskriver EU-lovgivningen om chaufførers sociale rettigheder en køretid på højst 19 timer. Da forsendelsestiden i henhold til dette forslag inkluderer den tid, der går med på- og aflæsning af dyrene (skønsmæssigt 1 time til pålæsning af dyrene og 1 timer til aflæsning), svarer dette til den maksimale forsendelsestid på 21 timer.

Begrænsningen af forsendelsestiden vil have stor positiv indvirkning på dyrevelfærden for både dyr, der transporteres til slagtning, og dyr, der transporteres til andre formål. Dette skyldes ikke kun begrænsningen af forsendelsers varighed, men også den nedsatte hyppighed af af- og genpålæsninger, som er forbundet med stress- og velfærdsproblemer (mens der i dag ikke er nogen begrænsninger for antallet af aflæsninger i forbindelse med hvileperioder på 24 timer, vil de nye regler ikke tillade sådan aflæsning for slagtedy, ligesom de kun vil give mulighed for én hvileperiode, der omfatter aflæsning, for dyr, der transporteres til andre formål). 2,6 mio. pattedyr transporteres hvert år til slagtning med en transporttid på over 9 timer, og 1 mio. transporteres årligt i over 42 timer i forbindelse med andre typer forsendelser mellem medlemsstater.

For så vidt angår slagtedytransporter forventes den valgte løsning ikke at ville få større økonomiske virkninger, idet kun en forholdsvis lille del af de forsendelser, der varer over 9 timer, finder sted inden for EU (mellem 0,3 % og 3,4 % af de dyr, der transporteres til slagtning på tværs af medlemsstaterne, afhængigt af arten).

I EU vil de foreslåede forsendelsestider for dyr, der transporteres med henblik på opfødning og animalsk produktion, berøre 1,4 % af kreaturerne og 0,2 % af svinene. De foreslåede forsendelsestider for dyr, der transporteres med henblik på avl, vil påvirke mellem 9 % og 16 % af de køer, geder, svin og får, der flyttes mellem medlemsstaterne. De økonomiske virkninger heraf for operatørerne forventes derfor også at ville være begrænsede.

Kombineret med bedre pladsforhold i lastbiler, i overensstemmelse med EFSA's udtalelse, forventes dette at ville give betydelige fordele for dyrevelfærden og samtidig at ville være forbundet med ekstraomkostninger for transportørerne på grund af behovet for indkøb af flere lastbiler, idet de nye regler forventes at ville føre til en stigning i antallet af transporttimer og større transportudgifter.

På EU-plan vil de samlede årlige nettoomkostninger variere alt efter de transporterede arter og kategorier af dyr, fra 35 mio. EUR for transport af æglæggende høner til 1 069 mio. EUR for transport af slagtekvæg. Størstedelen af disse omkostninger vil være et resultat af bedre pladsforhold for dyrene og vil blive båret af transportørerne. Disse aggregerede data hænger sammen med de store mængder animalske fødevarer, der produceres i EU (og dermed det store antal dyr, der transporteres). Gennemsnitligt svarer de til en stigning i produktionsomkostningerne på 1,4 eurocent pr. kg produceret kød, mælk eller æg. Indvirkningen på forbrugerpriserne, som beskrevet nedenfor under "Samlet vurdering", svarer til en forbedring af dyrevelfærdsforholdene under transport, som i det store og hele imødekommer EU-borgernes ønsker, som illustreret af resultaterne af Eurobarometerundersøgelsen i 2023, hvor 83 % efterspurgte en forbedring af disse forhold.

Med hensyn til de sociale og arbejdsmarkedsmæssige virkninger vil en stigning i antallet af nødvendige transporter øge behovet for chauffører. For så vidt angår virkningerne for miljøet vil de kortere forsendelsestider betyde færre emissioner, mens de forbedrede pladsforhold vil føre til øgede emissioner. Konsekvensanalysen viser, at den kombinerede virkning af disse foranstaltninger vil være en marginal stigning i emissionerne.

Eksport af levende dyr

I konsekvensanalysen vurderes følgende løsningsmodeller:

- 1) et forbud mod eksport af drøvtyggere eller
- 2) nye, skærpede importregler, herunder regler, der skal sikre, at foranstaltninger vedrørende forsendelsestid og pladsforhold anvendes indtil bestemmelsesstedet, at der er en dyrevelfærdsansvarlig om bord på fartøjer, og krav om, at der skal

anvendes fartøjer, der fører hvidt eller gråt flag i overensstemmelse med reglerne for søfartssikkerhed.

Det konkluderes i konsekvensanalysen, at sidstnævnte model er den foretrukne løsning. Dette forslag afspejler den foretrukne løsning, og det omfatter en overgangsperiode på 5 år for nævnte foranstaltninger.

Eksport på strengere betingelser (herunder regler om maksimal forsendelsestid ved vejtransport og strengere søfartssikkerhedskrav til skibe til transport af husdyr) ville udmøntes i væsentlige forbedringer på dyrevelfærdsområdet.

For så vidt angår vejtransport er der en sandsynlighed for, at antallet af kørte kilometer vil blive reduceret, men operatørerne vil skulle opgradere deres lastbiler for at skabe mere plads til dyrene.

Med hensyn til søtransport anslås de gennemsnitlige udgifter til uddannelse af en dyrevelfærdsansvarlig pr. person pr. år at ville beløbe sig til 241 EUR. Der kan forventes en stigning i håndhævelsesomkostningerne i tilknytning til muligheden for at opgradere standarderne for skibe til transport af husdyr.

Der forventes ikke betydelige ændringer i mængden af emissioner fra lastbiler og skibe til transport af husdyr, da antallet af transporterede dyr ikke forventes at ville ændre sig væsentligt.

Transport af ikke-fravænnede kalve

Den løsningsmodel, der gennemgås i konsekvensanalysen, indebærer følgende to tiltag for ikke-fravænnede kalve:

1. en maksimal forsendelsestid på 19 timer for ikke-fravænnede kalve (9 timer + 1 times hvile + 9 timer), forudsat at der forefindes et effektivt fodringssystem (overgangsperiode på 5 år), og
2. en minimumsalder på 5 uger og en minimumsvægt på 50 kg ved transport af ikke-fravænnede kalve (overgangsperiode på 2 år).

Konsekvensanalysen bekræfter disse to tiltag i henhold til den foretrukne løsning. Nærværende lovgivningsforslag afviger fra denne konklusion for så vidt angår varigheden af overgangsperioden for kravet om minimumsalderen og -vægten hos ikke-fravænnede kalve, der skal transporteres, ligesom der foreskrives en overgangsperiode på 5 år også for denne type transport. Formålet hermed er for at afbøde konsekvenserne for mælkeproducenterne, som vil skulle tilpasse sig for at kunne holde kalvene længere på bedriften.

En maksimal forsendelsestid samt en minimumsalder og -vægt for dyr, der transporteres, ville forbedre velfærden for ikke-fravænnede kalve, der betragtes som sårbare dyr, som er særlig udsat for velfærds- og sundhedsrisici under transport.

Den teknologiske udvikling for så vidt angår udvikling af et effektivt system til fodring af kalve om bord på lastbilerne – som er langt fremme, men endnu ikke finder almindelig anvendelse – åbner mulighed for at transportere kalve i op til 19 timer (9 timers kørsel + 1 times hvile og fodring + 9 timers kørsel). Dette ville afbøde de negative økonomiske virkninger af en maksimal forsendelsestid på 8 timer i tilfælde, hvor der ikke forefindes et effektivt fodringssystem, idet de tre baltiske lande dog stadig ville blive påvirket, da de i øjeblikket er afgangssted for langvarige forsendelser af ikke-fravænnede kalve på over 19 timer. Der foreslås en overgangsperiode på 5 år, da de medlemsstater, der påvirkes af dette tiltag, har brug for tid til at omstrukturere deres sektor. Mens fodringshyppigheden i alle

tilfælde ville være hver 9. time ved transport af kalve med ro-ro-skib (f.eks. fra Irland til fastlandet), medregnes den del af forsendelsen, der er tilbragt på ro-ro-skibet, ikke i ovennævnte maksimale forsendelsestid.

Udgifterne til installation af et fodringssystem i en eksisterende lastbil anslås til mellem 25 000 og 30 000 EUR, mens en ny lastbil, der er udstyret med et sådant fodringssystem, skønnes at ville koste ca. 500 000 EUR. På grund af kalvenes højere alder vil lastbiler, der i dag har tre dæk, skulle omdannes til to-dækker-lastbiler, hvilket vil indebære visse, begrænsede omkostninger for transportørerne.

De nye krav skønnes at ville øge omkostningerne for mælkeproducenterne, som vil skulle holde dyrene længere på bedrifterne. Kalvene ville imidlertid kunne sælges til en højere pris, da de ville være stærkere. En forbedret sundhedsstatus og reduceret dødelighed for kalve ved ankomsten grundet øget modstandsdygtighed kommer også opfedningsbedrifterne til gode. Virkningerne forventes derfor samlet set at ville være positive for størstedelen af landbrugerne.

Denne løsningsmodel ville have positiv indvirkning på miljøet, idet en kortere maksimal forsendelsestid ville reducere de transportrelaterede drivhusgasemissioner.

Transport under høje temperaturer

Den løsningsmodel, der gennemgås i konsekvensanalysen, indebærer godkendelse af langvarige forsendelser afhængigt af vejrudsigten. Ved varsling af temperaturer på mellem 25 °C og 30 °C ville kun kortvarige forsendelser (højst 9 timer) være tilladt i dagtimerne, og dyrene ville skulle have adgang til vand. Ved varsling af temperaturer på over 30 °C ville transport af dyr kun være tilladt om natten (dvs. mellem kl. 21.00 og kl. 10.00). Denne løsningsmodel omfatter en overgangsperiode på 5 år. Konsekvensanalysen bekræfter, at dette er den foretrukne løsning, hvilket dette forslag også afspejler.

Denne løsningsmodel ville sikre bedre dyrevelfærd, da den ville gøre det muligt at undgå, at dyrene udsættes for varmestress.

Mange medlemsstater godkender i dag ikke langvarige forsendelser, hvis der er varslet temperaturer på over 30 °C; dette er i overensstemmelse med Kommissionens anbefalinger. De økonomiske virkninger af dette tiltag ville derfor kunne forventes hovedsagelig at ville være forbundet med de logistiske udfordringer, der kan være forbundet med transport af dyr om natten, når der er varslet dagtemperaturer på over 30 °C, men reglerne i sådanne situationer vil være de samme i hele EU. Transportørerne vil opleve en stigning i deres omkostninger som følge af større lønudgifter til natkørsel, men samtidig også større administrationsudgifter, når inspektioner og kontrol vil skulle foretages om natten. Der forventes også visse, begrænsede virkninger for landbrugere og slagterier.

Der forventes ingen miljømæssige virkninger. Med hensyn til de sociale og arbejdsmarkedsmæssige virkninger ville beskæftigede i de pågældende sektorer, navnlig chauffører, slagterimedarbejdere og embedsdyrlæger, kunne blive nødt til i højere grad at arbejde i nattevagter, hvilket ville kunne have yderligere indvirkning på arbejdskraftbehovet.

Ny teknologi

Der gennemgås i konsekvensanalysen to løsningsmodeller. Den første omfatter følgende to tiltag:

- 1) reeltidspositionering af lastbiler og
- 2) en central database og en digital applikation.

Den anden løsningsmodel bestod i efterfølgende kontrol baseret på fartskrivere, kombineret med ovennævnte centrale database og digitale applikation.

Det konkluderes i konsekvensanalysen, at førstnævnte model er den foretrukne løsning, hvilket dette forslag afspejler. Løsningsmodellen indebærer, at GPS-data om lastbiler kommunikerer med et automatiseret system (EU's centrale database), som selv er forbundet med TRACES, således at den kompetente myndighed har adgang til oplysninger om det tidspunkt, hvor lastbilen nåede frem til bestemte steder (afgangssted, kontrolsted, grænseovergange mellem medlemsstater, bestemmelsessted), så de kompetente myndigheder kan foretage offentlig kontrol på grundlag af disse oplysninger. Dette er nødvendigt for at give medlemsstaternes kompetente myndigheder de nødvendige værktøjer til at gennemføre offentlig kontrol på effektiv vis, idet reduktionen af den maksimale forsendelsestid er et af nøgletiltagene i indsatsen for at nå målet for dyrevelfærdspolitikken.

Realtidssporingsystemer vil gøre det muligt bedre at sikre en mere målrettet og mere effektiv offentlig kontrol ved hjælp af den centrale EU-database, hvilket vil føre til forbedret dyrevelfærd.

Da over 77 % af de nuværende lastbiler allerede er udstyret med et sporingsystem, ville operatørernes udgifter til overholdelse af de nye standarder være marginale.

Den administrative byrde for transportørerne forventes at ville blive mindsket væsentligt med brugen af et automatiseret sporingsystem og en IT-plattform.

Den største udgiftspost – som vil være begrænset – ville være Kommissionens udgifter til udvikling af diverse moduler i det eksisterende TRACES-system (se finansieringsoversigten). Medlemsstaternes administrationer ville pådrage sig visse, begrænsede udgifter til uddannelse af personale.

Selv om digitaliseringen – via nedbringelse af papirforbruget – forventes at ville reducere de drivhusgasemissioner, der er forbundet med papir, forventes der en lille stigning i drivhusgasemissionerne som følge af et forventeligt højere energiforbrug.

Der forventes en lille positiv social/arbejdsmarkedsmæssig effekt. Selv om virksomhedsledernes behov for administrativt personale vil kunne blive mindre, er der en sandsynlighed for, at der vil være behov for flere ansatte i den offentlige forvaltning til at behandle de indsamlede data. For operatørerne vil forenklingen, takket være digitaliseringen, betyde forbedrede arbejdsvilkår.

Bedre beskyttelse af katte og hunde, der transporteres i kommercielt øjemed

I konsekvensanalysen vurderes følgende løsningsmodeller:

- 1) ajourførte, mere specifikke krav vedrørende transport af katte og hunde til økonomiske formål, bl.a. vedrørende temperaturforhold og en minimumsalder på 15 uger for dyr, der skal transporteres, eller
- 2) ajourførte, mere specifikke krav for katte og hunde, dog med en minimumsalder på 12 uger for de transporterede dyr.

Det konkluderes i konsekvensanalysen, at model nr. 2) er den foretrukne løsning, hvilket dette lovgivningsforslag afspejler, med en overgangsperiode på 3 år.

Tiltaget ville forbedre velfærden for katte og hunde, der transporteres i forbindelse med økonomisk aktivitet, idet dette er et område, for hvilket der i dag stort set ingen specifikke bestemmelser findes. F.eks. vil fastsættelsen af en minimumsalder for de dyr, der

transporteres, give mulighed for udvikling af et bedre immunforsvar mod smitsomme sygdomme.

Hvad angår de økonomiske virkninger vil udgifterne til supplerende dyrlægekontrol af katte og hunde kunne beløbe sig til mellem 10 og 40 EUR pr. dyr. De økonomiske virkninger af de nye fodrings- og vandingskrav forventes at ville være begrænsede, da der allerede gælder nogenlunde tilsvarende regler. Der vil også kunne forventes ekstraomkostninger for transportørerne relateret til forbedring eller udskiftning af de køretøjer, de benytter i dag, med henblik på at kunne overholde de nye standarder. Markedsprisen for en ny hundetrailer – uden klimaanlæg, men korrekt udformet – til 2-4 hunde kan forventes at ville ligge på mellem 1 000 og 3 000 EUR.

Der forventes ingen væsentlige miljømæssige virkninger. Hvad angår de sociale og arbejdsmarkeds-mæssige virkninger, herunder virkningerne for menneskers sundhed, vil de supplerende vaccinationskrav og den højere transportalder, der foreslås med dette tiltag, kunne betyde færre syge dyr efter ankomsten, hvilket også vil have en positiv indvirkning på menneskers sundhed.

Samlet vurdering

I konsekvensanalysen beskrives også de forventede kumulative virkninger af de to pakker af løsningsmodeller samt deres indvirkning på den internationale konkurrenceevne, fødevarerforsynings-sikkerheden, prisoverkommeligheden for fødevarer og fordelingseffekten. Det fremgår af analysen, for så vidt angår foranstaltningerne vedrørende forsendelsestid, pladsforhold, transport af ikke-fravænnede kalve, høje temperaturer og nye teknologier, at de kumulative virkninger af den foretrukne pakke (model nr. 2)) for produktionsomkostningerne på EU-plan ville være en årlig stigning i produktionsomkostningerne på gennemsnitligt 1,4 eurocent pr. kg kød, mælk eller æg. Denne omkostningsstigning forventes at ville finde sted i den 5-årige overgangsperiode. Modelleringsøvelsen viste, at virkningerne af denne begrænsede stigning i produktionsomkostningerne på produktionsniveauerne, importniveauet, eksporten og forbrugerpriserne ville være begrænsede. Foranstaltningerne forventes derfor kun i meget begrænset omfang at ville indvirke på EU's husdyrsektors internationale konkurrenceevne. Modelleringsøvelsen gav heller ikke formodning om nogen væsentlig indvirkning på tilgængelighedsdimensionen af fødevarerforsynings-sikkerheden (med kun en marginal reduktion i fjerkræforbruget). Hvad angår prisoverkommeligheden for fødevarer viser modelleringsøvelsen en indvirkning på forbrugerpriserne på mellem 0,06 % og 4,37 % afhængigt af råvaren. Dette udgør en årlig ekstraudgift på mellem 2,81 EUR og 14,09 EUR pr. person pr. år afhængigt af kost og indkomst.

Det fremgår af konsekvensanalysen, at dette forslag ville bidrage til at nå verdensmålene for bæredygtig udvikling (SDG): Det ville bidrage til SDG 3, "Sundhed og trivsel", idet forbedring af dyrevelfærden under transport ville bidrage til bekæmpelsen af antimikrobiel resistens hos både mennesker og dyr; det ville også bidrage til SDG 12, "Ansvarligt forbrug og ansvarlig produktion", eftersom produktion af fødevarer under overholdelse af højere dyrevelfærdsstandarder er ensbetydende med et mere ansvarligt produktionssystem.

Udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol om konsekvensanalysen:

Konsekvensanalysen blev den 30. oktober 2023 forelagt for Udvalget for Forskriftskontrol til godkendelse, og den fik den 17. november 2023 en positiv udtalelse med forbehold. Udvalget for Forskriftskontrol efterspurgte i sin udtalelse en klarere beskrivelse af analysen af omkostninger og fordele, komplementering af analysen af konsekvenserne for konkurrenceevnen og fordelingseffekten på forsyningskæden samt en klarere

sammenholdelse af løsningsmodellerne. Konsekvensanalysen blev revideret på grundlag af henstillingerne fra Udvalget for Forskriftskontrol. Først og fremmest blev forsyningskædeanalysen opdateret, så den blev mere omfattende og bedre afspejlede virkningerne for producenterne, og sammenhængen mellem forsyningskædeanalysen og analysen af indvirkningen på konkurrenceevnen blev præciseret.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Indførelsen af mere ensartede krav — såsom fælles regler om maksimal forsendelsestid — vil forenkle regelsættet for både operatører og kompetente myndigheder i forhold til de nuværende regler, som varierer alt efter dyreart og -kategori. Desuden vil klarere definitioner og mindre brug af "åbne normer" gøre lovgivningen mere effektiv og lettere at overholde, fordi virksomhedslederne ikke længere vil være nødt til at foretage deres egne vurderinger med henblik på at afgøre, hvilke tærskler der skal anvendes for de forskellige bestemmelser.

Øget brug af digitale værktøjer vil forenkle kommunikationen mellem virksomhederne og de offentlige myndigheder. Realtidssporing af køretøjer ville gøre det muligt bedre at planlægge, målrette og strømline al offentlig kontrol af dyretransport.

Forslaget omfatter ikke særlige undtagelser for SMV'er, da næsten alle de berørte operatører er SMV'er, og der af samme grund allerede er taget hensyn til deres særlige forhold/karakteristika ved valget af foranstaltninger og fastlæggelsen af overgangsperioder.

- **Grundlæggende rettigheder**

Formålet med bestemmelserne om realtidspostionering af køretøjer er at sikre beskyttelse af personoplysninger i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Dette forslag indebærer de nedenfor angivne virkninger for EU-budgettet i perioden 2022-2027 i EU's flerårige finansielle ramme (FFR). Finansieringsoversigten, der ledsager dette forslag, indeholder mere detaljerede oplysninger.

Menneskelige ressourcer til gennemførelse af forslaget, undersøgelser, audit, tertiær lovgivning og internationale aktiviteter: 6,5 fuldtidsækvivalenter (FTE) om året fra 2026.

Under udgiftsområde 1, "Bidrag til et højt niveau af sundhed og velfærd for mennesker, dyr og planter", i den flerårige finansielle ramme: 2,4 mio. EUR i perioden 2024-2027.

Dette omfatter:

Engangsomkostninger: undersøgelse af metoder til anvendelse af nye teknologier og digitalisering for at lette gennemførelsen og håndhævelsen af reglerne om dyrevelfærd under transport: 250 000 EUR

Engangsomkostninger: udvikling af TRACES-modul: 1 400 000 EUR

Løbende omkostninger: vedligeholdelse af TRACES: 450 000 EUR om året.

Engangsomkostninger: udvikling af digital app: 300 000 EUR.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen gennemfører regelmæssigt audit i medlemsstaterne for at overvåge, i hvilket omfang de overholder EU-retten²⁸. Forslaget indeholder en artikel om netværket af forbindelsesorganer i medlemsstaterne for dyrevelfærd under transport. Dette netværk vil spille en vigtig rolle med hensyn til at befordre en ensartet gennemførelse af den nye forordning i hele Unionen.

Kommissionen har udpeget EU-referencecentre for dyrevelfærd, som yder teknisk bistand til gennemførelsen af EU's dyrevelfærdslovgivning, herunder transportbestemmelserne. Kommissionen støtter desuden efter- og videreuddannelse²⁹, som omfatter beskyttelse af dyr under transport, inden for rammerne af "Bedre uddannelse — større fødevarerikkerhed"-programmet. Gennemførelsen af de nye regler vil også blive drøftet inden for rammerne af EU's dyrevelfærdsplatform.

Alle disse aktiviteter vil bidrage til gennemførelsen af denne revision. Desuden vil nye krav om overvågning af og rapportering om indikatorer, primært – ud over rapporterne fra de kompetente myndigheder – ved hjælp af TRACES-realtidsdata, sikre synlighed omkring gennemførelsesniveauet. Der vil på det grundlag skulle forelægges en overvågningsrapport om situationen i Unionen med hensyn til dyrevelfærden under transport 5 år efter datoen for den nye forordnings ikrafttræden og derefter som minimum hvert 5. år.

For at kunne indsamle solid dokumentation efter overgangsperioderne på 5 år vil der skulle fremlægges en evalueringsrapport 10 år efter forordningens ikrafttræden.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Kapitel I: Genstand, anvendelsesområde, definitioner og almindelige bestemmelser

I dette kapitel præciseres forslagets anvendelsesområde, ligesom der fastlægges definitioner og fastsættes generelle krav, som gælder for samtlige transportaktiviteter.

Kapitel II: Udstedelse af organisator- og transportørautorisationer

I dette kapitel fastsættes der regler og betingelser for autorisation af organisatorer til at arrangere transport af dyr og af transportører til at transportere dyr.

Kapitel III: Transportmidler

Dette kapitel indeholder betingelserne for godkendelse af vejretøjer til dyretransport, som allerede findes i den nuværende lovgivning. Lufttransport vil skulle udføres af luftfartsselskaber, der er medlem af IATA.

Kapitel IV: Forpligtelser forud for afsendelsen

I dette kapitel fastsættes der krav om logbøger for både langvarige og kortvarige forsendelser. Dyreansvarlige er ansvarlige for egnetheden til transport hos de dyr, der pålæses.

Kapitel V: Forpligtelser under transport og på bestemmelsesstedet

²⁸ Auditrapporterne er tilgængelige på følgende adresse: <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>.

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

Dette kapitel omhandler transportørers forpligtelser under en forsendelse. Sammenbringningsvirksomheder er også omfattet.

Der fastsættes i dette kapitel en forpligtelse til realtidssporing af vejkøretøjer.

Transportører forpligtes tillige til at indsamle oplysninger på grundlag af visse indikatorer, analysere dem og træffe korrigerende foranstaltninger for at forbedre de transporterede dyrs velfærd.

Kapitel VI: Betingelser for transport af landdyr

I dette kapitel fastsættes der en maksimal forsendelsestid både for slagtedyr og for dyr, der transporteres til andre formål. Der fastsættes også særlige maksimale forsendelsestider for transport af ikke-fravænnede dyr.

Varigheden af forsendelser under ekstreme temperaturer begrænses, idet der samtidig fastsættes yderligere betingelser, der skal være opfyldt.

Kapitel VII: Transport til og fra tredjelande

Dette kapitel indeholder nye regler for transport af dyr til tredjelande, bl.a. om certificering af organisatorer og brug af erklæringer underskrevet af tredjelandes kompetente myndigheder forud for forsendelser med skibe til transport af husdyr.

Kontrolsteder i tredjelande vil skulle overholde standarder svarende til dem, der gælder i Unionen.

Kapitel VIII: De kompetente myndigheders forpligtelser

I dette kapitel fastsættes der bestemmelser om operatørers uddannelse og kompetencebeviser samt krav om udpegelse af udgangssteder. Kapitlet indeholder desuden regler om nationale forbindelsesorganer for transport af dyr samt om analyse af data indsamlet på grundlag af de i kapitel V omhandlede indikatorer.

Kapitel IX: Sanktioner

I dette kapitel fastsættes der bestemmelser om sanktioner for overtrædelser af forordningen, herunder især i tilfælde af alvorlige overtrædelser.

Kapitel X: Proceduremæssige bestemmelser

Kapitel XI: Andre bestemmelser

Dette kapitel indeholder bestemmelser om strengere nationale foranstaltninger, oprettelse af en digital app med det formål at lette gennemførelsen og håndhævelsen af forordningen samt en undtagelsesbestemmelse vedrørende eksisterende nationale bestemmelser om regioner i den yderste periferi.

Kapitel XII: Overgangsbestemmelser og afsluttende bestemmelser

Dette kapitel ændrer Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 om kontrolsteder, idet der fastsættes krav om, at kontrolstederne skal råde over det fornødne udstyr til håndtering af den eller de relevante arter og kategorier af dyr og skal operere med et reservationssystem for organisatorer.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 43, stk. 2, og artikel 114, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³⁰,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³¹,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets forordning (EF) nr. 1/2005³² er der fastsat fælles minimumsregler for beskyttelse af dyr under transport. Videnskaben og teknologien har udviklet sig siden forordningens vedtagelse. Der er i dag en bedre forståelse af kravene til plads og dyrs behov under transport, navnlig hos dyr, der ikke er fravænnet, og akvatiske dyr. Der er sket en betydelig udvikling i tilgængeligheden af digitale løsninger til de administrative skridt i forbindelse med transport af dyr. På baggrund af borgernes stadig større bevidsthed om dyrevelfærd og deres bekymringer i den forbindelse samt tendensen i retning af mere bæredygtige produktionsmetoder er mange medlemsstater gået i gang med at revidere eller vedtage nationale regler, der går videre end Unionens minimumskrav. Formålstjenlighedsanalysen af EU's dyrevelfærdslovgivning³³ afdækkede desuden, med hensyn til forordning (EF) nr. 1/2005, vanskeligheder med at fortolke, anvende og håndhæve visse bestemmelser, hvilket medvirker til at skabe ulige konkurrencevilkår for de forskellige aktører. Det er derfor nødvendigt at revidere reglerne om beskyttelse af dyr under transport for at bringe dem i

³⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].

³¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

³² Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97 (EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1).

³³ Commission Staff Working Document – "Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation" (SWD(2022) 328 final af 4. oktober 2022).

overensstemmelse med den nyeste videnskab og teknologi samt gøre det lettere at anvende og håndhæve dem.

- (2) Dyrevelfærd er en EU-værdi, som er nedfældet i artikel 13 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Unionen og flere medlemsstater har desuden undertegnet den reviderede europæiske konvention om beskyttelse af dyr under international transport³⁴.
- (3) Transport af levende dyr er en vigtig del af agrofødevarekæden. Beskyttelse af dyr under transport er et spørgsmål af offentlig interesse, som påvirker forbrugernes holdning til landbrugsprodukter. Denne forordning har til formål at forenkle procedurerne, mindske den administrative byrde og befordre lettere håndhævelse af harmoniserede regler, samtidig med at der sikres et højt niveau for beskyttelse af dyr under transport. At sikre beskyttelse af dyr under transport har en positiv indvirkning på dyrenes sundhed og velfærd og bidrager til at forbedre kvaliteten af animalske produkter.
- (4) Det tilstræbes med denne forordning at sikre et velfungerende indre marked, også for dyr, der ikke anvendes til fødevarerproduktion, såsom katte og hunde, pelsdyr, visse kategorier af vilde dyr samt dyr, der anvendes til videnskabelige formål.
- (5) Europa-Parlamentet vedtog i 2022 flere henstillinger om beskyttelse af dyr under transport på grundlag af beretningen fra Undersøgelsesudvalget om Beskyttelse af Dyr under Transport (ANIT-udvalget) om beskyttelse af dyr under transport i og uden for Unionen. I henstillingerne opfordres Kommissionen og Rådet til nøje at revidere EU-lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport baseret på en grundig videnskabelig undersøgelse af transportens indvirkning på dyr af alle arter og i alle aldre og en tilbunds gående socioøkonomisk, miljømæssig og sundhedsmæssig konsekvensanalyse, der tager hensyn til de forskelligartede geografiske og særlige forhold og landbrugsmodeller i hele Unionen. ANIT-udvalget påpegede desuden i sin beretning visse mangler ved gennemførelsen af den nuværende lovgivning i hele Unionen og anbefalede en række tiltag såsom begrænsning af forsendelsestiden, forbud mod transport under ekstreme temperaturer og sikring af, at transport af dyr til tredjelande sker under overholdelse af principperne om beskyttelse af dyr under hele forsendelsen til bestemmelsesstedet i tredjelandet. Europa-Parlamentet påpegede desuden behovet for at erstatte transport af levende dyr med et mere effektivt etisk system, der fremmer transport af sæd eller embryoner frem for avlsdyr og af slagtekroppe og kød frem for dyr til slagting.
- (6) Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet (EFSA) offentliggjorde i september 2022 fem videnskabelige udtalelser om diverse velfærdsmæssige konsekvenser af og farer i forbindelse med transport af små drøvtyggere³⁵ (får og geder), dyr af hestefamilien³⁶ (heste og æsler), kvæg³⁷ (voksne kreaturer og kalve), svin³⁸ og dyr i

³⁴ Den europæiske konvention om beskyttelse af dyr under international transport, Europarådet, Chişinau, 6. november 2003, European Treaty series – nr. 193.

³⁵ EFSA's Ekspertpanel for Dyrs Sundhed og Velfærd, *Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7404, 101 sider.

³⁶ EFSA's Ekspertpanel for Dyrs Sundhed og Velfærd, *Scientific Opinion on the welfare of equidae during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7444, 113 sider.

³⁷ EFSA's Ekspertpanel for Dyrs Sundhed og Velfærd, *Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7404, 101 sider.

containere³⁹, herunder tamfugle (kyllinger, æglæggende høner, kalkuner osv.) og kaniner ("EFSA's udtalelser"). Det konkluderes generelt i EFSA's udtalelser, at såvel mere plads til dyrene som lavere maksimumstemperaturer og så korte forsendelsestider som muligt er påkrævet for at forbedre beskyttelsen af dyr under transport. Forordning (EF) nr. 1/2005 bør derfor erstattes af en ny forordning, som er i overensstemmelse med den nyeste videnskabelige og tekniske viden på dette område og med forbrugernes krav, samtidig med at hindringer for et velfungerende indre marked og for handelen med levende dyr undgås, og det sikres, at de nye regler kan håndhæves.

- (7) For at sikre en konsekvent og effektiv anvendelse af denne forordning i hele Unionen på grundlag af det grundlæggende princip om, at dyr ikke må transporteres under sådanne forhold, at de vil kunne komme til skade eller blive påført unødige lidelser, bør der fastsættes detaljerede bestemmelser om diverse arters særlige behov i forbindelse med forskellige former for transport. Sådanne detaljerede bestemmelser bør fortolkes og anvendes i overensstemmelse med ovennævnte princip og bør ajourføres rettidigt, navnlig i lyset af ny videnskabelig viden, under hensyntagen til nye EFSA-udtalelser.
- (8) Teknologien til navigationssystemer og elektroniske databaser har udviklet sig meget, siden forordning (EF) nr. 1/2005 trådte i kraft. De nye teknologier gør det muligt at forenkle procedurer og styrke kontrollen – og de relevante inspektioner i den forbindelse – med beskyttelse af dyr under transport, med en bedre håndhævelse af EU-reglerne til følge. Det er derfor vigtigt at gøre brug af nye teknologier og udvide de muligheder, der ligger i Trade Control and Expert System (TRACES-NT), den digitale certificerings- og forvaltningsplatform for alle sundheds- og plantesundhedsmæssige krav, som er integreret i informationsstyringssystemet vedrørende offentlig kontrol (IMSOC)⁴⁰.
- (9) Der fastsættes ved denne forordning regler som grundlag for at lade digitale autorisationer, godkendelsescertifikater, kompetencebeviser, logbøger, realtidssporing af vejkøretøjer og temperaturprognoser indgå i TRACES-databasen. TRACES bør tillige indeholde lister over kontrolsteder i tredjelande og EU-udgangssteder. Det giver også mulighed for en mere realistisk planlægning af forsendelser, effektiv sporbarhed, bedre overvågning af aktiviteter og dyrevelfærdsindikatorer, rettidige nødforanstaltninger og fuldstændig analyse af data med det overordnede mål at sikre en mere effektiv anvendelse og en bedre håndhævelse af EU-reglerne om beskyttelse af dyr under transport samt en betydelig reduktion af den administrative byrde.
- (10) EU-operatørers forpligtelse til at beskytte dyr under transport ophører ikke ved Unionens ydre grænser. Organisatorer af transport af dyr fra Unionen til et bestemmelsessted i et tredjeland skal sikre, at EU-reglerne om beskyttelse af dyr under transport overholdes, også under den del af forsendelsen, der finder sted uden for Unionen, indtil dyrene ankommer til det endelige bestemmelsessted i tredjelandet.

³⁸ EFSA's Ekspertpanel for Dyrs Sundhed og Velfærd, *Scientific Opinion on the welfare of pigs during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7445, 108 sider.

³⁹ EFSA's Ekspertpanel for Dyrs Sundhed og Velfærd, *Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers*. EFSA Journal 2022; 20(9):7441, 188 sider.

⁴⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1715 af 30. september 2019 om regler for driften af informationsstyringssystemet vedrørende offentlig kontrol og dets systemkomponenter ("IMSOC-forordningen") (C/2019/7005) (EUT L 261 af 14.10.2019, s. 37).

Dette er i overensstemmelse med EU-Domstolens retspraksis i sag C-424/13⁴¹. Denne forordning bør derfor finde anvendelse på transport af dyr, for hvilke afgangsstedet befinder sig på Unionens område, uanset om bestemmelsesstedet befinder sig på Unionens område eller i et tredjeland.

- (11) Transport af levende dyr fra tredjelande til Unionens område vedrører primært visse bestemte dyrearter og foregår normalt ad direkte ruter. Ved import af levende dyr til Unionen bør de operatører, der transporterer de pågældende dyr fra et tredjeland til et bestemmelsessted i Unionen, sikre, at dyrene er beskyttet på som minimum samme måde som dyr, der transporteres inden for Unionens område – fra det tidspunkt, hvor dyrene læsses på transportmidlet i tredjelandet, til de ankommer til bestemmelsesstedet i Unionen. Dette er nødvendigt på baggrund af EU-borgernes bekymringer vedrørende dyrevelfærden under transport, som omfatter alle dyr, der transporteres til, fra eller inden for Unionen. Denne forordning bør derfor finde anvendelse på transport af dyr, for hvilke afgangsstedet befinder sig på et tredjelands område, og bestemmelsesstedet befinder sig på Unionens område. For at sikre en korrekt anvendelse af kravene til sådan transport på afgangsstedet er det nødvendigt, at tredjelandets kompetente myndighed kontrollerer planen for den pågældende forsendelse og i det officielle sundhedscertifikat til brug ved import af dyrene til Unionen og med sin godkendelse af logbogen attesterer, at planlægningen af forsendelsen er i overensstemmelse med denne forordning eller med tilsvarende krav. Transportøren af dyrene bør være ansvarlig for at sikre, at planen følges indtil bestemmelsesstedet, og bør være forpligtet til at udfylde logbogen.
- (12) For så vidt angår transit af dyr fra et tredjeland til et andet eller samme tredjeland via Unionens område bør EU-lovgivningen finde anvendelse på den del af forsendelsen, der finder sted på Unionens område. Selv om hverken oprindelses- eller bestemmelsesstedet for sådan transport befinder sig i Unionen, bør denne forordning – af hensyn til dyrene og på baggrund af borgernes bekymringer – finde anvendelse på den del af forsendelsen, der finder sted på Unionens område. Transportører bør sikre, at dyrene transporteres under forhold, der er i overensstemmelse med denne forordning, navnlig med hensyn til pladsforhold, fodring og vanding, da disse er afgørende for velfærden hos dyr, der transporteres på Unionens område. Reglerne om forsendelsestid bør dog ikke skulle overholdes i forbindelse med denne type transport, eftersom krav herom, som ville tvinge tredjelandsoperatører til at lede transporten uden om Unionens område ad længere ruter, ville kunne føre til endnu mere langvarige forsendelser af de pågældende dyr, hvilket potentielt kunne have en endnu værre indvirkning på dyrevelfærden.
- (13) Verdensorganisationen for Dyresundheds (WOAH) sundhedskodeks for terrestriske dyr⁴² indeholder retningslinjer med minimumsstandarder, der finder anvendelse på globalt plan, vedrørende bl.a. dyreadfærd, ansvar og kompetenceniveauer for de forskellige aktører, der medvirker ved transport af dyr, den dokumentation, der skal fremlægges, planlægning af forsendelser, pålæsning og foranstaltninger i tilfælde af afvisning af dyrene. Der tages med denne forordning hensyn til disse retningslinjer.

⁴¹ Dom af 23. april 2015, Frankrig mod Kommissionen, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, præmis 56.

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

- (14) Erfaringerne med håndhævelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 samt EU-Domstolens retspraksis, f.eks. i sag C-301/14⁴³, viser, at økonomisk aktivitet i forbindelse med dyretransport bør fortolkes bredt. Transport af dyr i forbindelse med økonomisk aktivitet bør ikke anses for at være begrænset til tilfælde, hvor der er tale om en øjeblikkelig udveksling af penge, varer eller tjenesteydelser, eller hvor transporten udføres med gevinst for øje. Hvis transporten indgår som en del af varer eller tjenesteydelser, der udbydes på et givet marked, bør den betragtes som transport i forbindelse med den økonomiske aktivitet.
- (15) De dyrearter, der transporteres inden for Unionen og fra Unionen til tredjelande til økonomiske formål, er først og fremmest hvirveldyr, herunder små drøvtyggere, dyr af hestefamilien, kvæg, svin, tamfugle, kaniner og akvatiske dyr, dvs. fisk, blæksprutter og tibenede krebsdyr. For at sikre proportionalitet bør denne forordnings anvendelsesområde begrænses til disse arter.
- (16) Prydfisk transporteres normalt som kurerpost i små kasser med poser med vand, som er tilpasset til fiskenes specifikke behov, og forsendelsen varer normalt under 24 timer. Transport af pryd fisk er derfor sjældent forbundet med en stor risiko for dyrevelfærden og bør ikke være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.
- (17) Beskyttelse af dyr, der anvendes til videnskabelige formål, er reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/63/EU⁴⁴. Der gælder strenge krav til kvaliteten af de dyr, der er brug for til forskning og forsøg, og enhver gåen på kompromis med dyrenes sundheds- eller velfærdsstatus ved ankomsten til deres bestemmelsessted har direkte indvirkning på muligheden for at anvende dem til de relevante formål. Videnskabelige forsøg kan desuden nødvendiggøre anvendelse af dyr, der potentielt kunne betragtes som uegnede til transport i henhold til denne forordning, såsom visse genetisk modificerede dyr eller dyr, der har været genstand for kirurgiske forsøg som led i projekter i overensstemmelse med direktiv 2010/63/EU. Transport af levende dyr til videnskabelige formål varetages af specialiserede operatører med særligt konstruerede køretøjer, der er indrettet til at sikre dyrenes sundhed og velfærd under hele den planlagte forsendelse. Selv om der kan foretages en sondering for så vidt angår formålet med transporten af disse dyr, bør deres velfærd sikres. Det ville imidlertid hverken være logisk eller acceptabelt at inkludere dem fuldstændigt i denne forordnings anvendelsesområde. Af disse grunde bør artsspecifikke regler vedrørende egnethed til transport, vandings- og fodringshyppighed samt visse bestemmelser om forsendelsestid, temperatur og hvileperioder ikke finde anvendelse på transport af dyr, der anvendes eller påtænkes anvendt til videnskabelige formål i forbindelse med et projekt, der er godkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/63/EU.
- (18) Erfaringerne med anvendelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 viser, at operatører ofte forlænger varigheden af forsendelser ud over de grænser, der er fastsat i de relevante bestemmelser, ved at transportere dyr fra en bedrift til flere forskellige sammenbringningsvirksomheder efter hinanden. Dyrene samles i grupper sammen med dyr fra andre bedrifter på disse sammenbringningsvirksomheder, og kun den sidste af disse registreres som afgangssted. Der bør derfor indføres et obligatorisk

⁴³ Dom af 3. december 2015.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/63/EU af 22. september 2010 om beskyttelse af dyr, der anvendes til videnskabelige formål (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 33).

ophold for dyrene på både afgang- og bestemmelsesstedet, og en sammenbringningsvirksomhed bør kun kunne fungere som afgangssted, hvis den er beliggende tæt på første pålæsningssted, med henblik på at forhindre praksis med at "hoppe" fra sammenbringningsvirksomhed til sammenbringningsvirksomhed.

- (19) Kun organisatorer af dyretransporter, der råder over de fornødne midler til at overholde kravene i denne forordning, bør kunne transportere dyr som langvarige forsendelser. Der bør derfor indføres en autorisationsordning for organisatorer. Organisatorerne bør være ansvarlige for at sikre overholdelse af EU-reglerne fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet. De kan give transporten af dyr i underentreprise til en transportør og bør fortsat være ansvarlige for at sikre, at den pågældende transportør og alle andre personer, der medvirker ved transporten, overholder EU-reglerne. En organisator bør over for de kompetente myndigheder dokumentere, at den pågældende er i stand til at sikre, at EU-reglerne om transport overholdes, indtil dyrene ankommer til bestemmelsesstedet.
- (20) Transportører og deres personale spiller en central rolle i forbindelse med transport af dyr og har stor betydning for de transporterede dyrs velfærd. Velfærdssituationen for dyr under transport påvirkes i høj grad af transportørernes ageren i deres daglige arbejde. Transportører bør have den fornødne kompetence til at sikre, at denne forordning overholdes, og at deres personale overholder den, samt at de anvendte transportmidler godkendes på behørig vis, og at der foreligger beredskabsplaner til håndtering af nødsituationer. Der bør derfor indføres en autorisationsordning for transportører. De bør kunne stilles til ansvar og operere i fuld åbenhed med hensyn til deres status og aktiviteter. De bør navnlig indberette eventuelle vanskeligheder og føre præcise fortegnelser over deres aktiviteter og resultater.
- (21) Transportmidler bør være udformet på en måde, så dyrene ikke kommer til skade eller lider. Der bør af samme grund fastsættes tekniske krav, som skal være opfyldt, for at et transportmiddel kan godkendes, under hensyntagen til behovene hos den eller de specifikke arter og kategorier af dyr om bord.
- (22) Transport af dyr ad luftvejen er betydeligt mindre udbredt end vej- og søtransport. På grund af de omkostninger, der er forbundet med denne form for transport, er de dyr, der transporteres ad luftvejen, i de fleste tilfælde selskabsdyr og dyr af høj værdi bestemt til avls- eller sportsaktiviteter. Lufttransport af dyr udføres i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) regler for transport af levende dyr (LAR), som udarbejdes og hvert år ajourføres af Live Animals and Perishables Board (LAPB) med henblik på at skabe balance med hensyn til principperne om beskyttelse af dyrs velfærd og sikkerheden om bord på luftfartøjer og under hensyntagen til de særlige karakteristika og begrænsninger ved lufttransport. Luftfartsselskaber, der er medlem af IATA, er forpligtet til at følge standarderne i nævnte regler, når de udfører transportaktiviteter, og når de udstyrer deres luftfartøjer. Lufttransport af dyr bør derfor kun være tilladt med luftfartøjer tilhørende luftfartsselskaber, der er medlem af IATA.
- (23) Som det fremgår af Kommissionens audit og de kompetente myndigheders inspektioner, opfylder et betydeligt antal skibe til transport af husdyr, som i dag opererer i Unionen, ikke de relevante standarder for søfartssikkerhed og udgør en risiko for både dyr og besætning. For at sikre, at disse skibe til transport af husdyr overholder gældende sikkerhedsstandarder, og at essentielle systemer som f.eks.

systemer til elproduktion, stabilitet, afsaltning af vand og afløb fungerer korrekt, bør kun skibe til transport af husdyr, der sejler under flag for en stat, der er opført på den hvide eller den grå liste i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol⁴⁵, godkendes til transport af dyr af de relevante kompetente myndigheder i en medlemsstat. Desuden bør kompetente myndigheder kun tillade pålæsning af dyr på fartøjer, hvis risikoprofil er klassificeret som "lavrisiko" eller "standardrisiko" i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol.

- (24) Der føres i dag fortegninger over godkendelser af skibe til transport af husdyr i det informationssystem, der understøtter den nye inspektionsordning i henhold til direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol⁴⁶. Inspektionsdatabasen for havnestatskontrol (THETIS) er en database, der letter den offentlige kontrol af søfartøjer i Unionen, herunder skibe til transport af husdyr. Denne database omfatter et modul specifikt til offentlig kontrol, som fokuserer på dyrebeskyttelseskrav. Oplysninger om godkendte skibe til transport af husdyr bør også være tilgængelige i TRACES med henblik på at muliggøre digital oprettelse, ajourføring og udfyldelse af logbøger i TRACES. De kompetente myndigheder bør være ansvarlige for regelmæssigt at ajourføre disse oplysninger.
- (25) I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2023/372⁴⁷ bør en embedsdyrlæge, efter godkendelse og inden fornyelse af en godkendelse af et skib til transport af husdyr, ledsage sendingen af dyr under den første forsendelse. Dette ville gøre det muligt for dyrlægen at foretage offentlig kontrol under denne første forsendelse for at kontrollere, at de mekaniske systemer og håndteringssystemerne på skibet til transport af husdyr ikke vil indvirke negativt på velfærden hos de ombordværende dyr under forsendelsen.
- (26) Logbøger er vigtige redskaber til at give alle aktører, der medvirker ved den pågældende dyretransport, og de kompetente myndigheder oplysninger om den planlagte rute og forsendelsestidspunkterne og give dem mulighed for at kontrollere, om den planlagte rute følges i praksis, og dermed lette håndhævelsen. Logbogen bør indeholde oplysninger, der har til formål specifikt at sikre en bedre håndhævelse af de relevante dyrevelfærdsstandarder, navnlig ved at øge sporbarheden og gennemsigtigheden i forbindelse med transport. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne bør godkende logbøger for langvarige forsendelser både inden for Unionen og til tredjelande samt for kortvarige forsendelser til tredjelande. Brugen af logbøger bør digitaliseres fuldt ud ved at gøre brug af og udvide de muligheder, TRACES giver. Digitaliseringen af logbogen vil sikre en bedre dataindsamling og muliggøre bedre analyser og risikoidentifikation.
- (27) For at sikre, at forsendelser ikke overstiger den planlagte varighed, og for at sikre bedre sporbarhed bør der indføres en forenklet logbog for kortvarige forsendelser inden for Unionen. Disse logbøger, udfyldt af organisatoren, og uden at der stilles

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>.

⁴⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (omarbejdning) (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

⁴⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/372 af 17. februar 2023 om fastsættelse af regler om registrering, opbevaring og deling af skriftlige registre over offentlig kontrol af skibe til transport af levende dyr, om beredskabsplaner for skibe til transport af levende dyr i tilfælde af nødsituationer, om godkendelse af skibe til transport af levende dyr og om minimumskrav til udgangssteder (EUT L 51 af 20.2.2023, s. 32).

krav om den kompetente myndigheds godkendelse, vil gøre det lettere for de kompetente myndigheder at vurdere operatørernes resultater i forbindelse med inspektioner og kontrol. Dette ville også give både de kompetente myndigheder og Kommissionen adgang til oplysninger om alle transportaktiviteter.

- (28) Drægtige dyr er særligt sårbare under transport. Da det ikke altid er muligt for transportøren at vurdere drægtighedsstadiet hos sådanne dyr, bør den dyreansvarlige være ansvarlig for at oplyse transportøren om drægtighedsstadiet eller i påkommende tilfælde insemineringsdatoen.
- (29) Det, at EU-retten kun indeholder få specifikke bestemmelser om transport af katte og hunde, navnlig hvalpe og killinger, af diverse racer, samt medlemsstaternes forskellige fortolkning og håndhævelse af gældende EU-regler har ført til, at disse dyr ofte transporteres under forhold, der udgør en risiko for deres velfærd og fører til ulige konkurrencevilkår for operatørerne. Det er derfor nødvendigt mere målrettet at fastsætte specifikke regler om minimumsalderen hos katte og hunde, der transporteres, og for fodringshyppigheden under forsendelsen samt at kræve forebyggende dyrlægebehandling for at undgå stressrelaterede og artsspecifikke sygdomme og derved udvide de specifikke, harmoniserede regler for kommerciel transport af katte og hunde. Det er af samme grund nødvendigt at fastsætte visse regler, bl.a. temperatur- og luftfugtighedskrav og krav om en logbog for langvarige forsendelser.
- (30) WOAH's retningslinjer for opdrættede fisks velfærd under transport omfatter minimumsstandarder, som skal overholdes på internationalt plan, samt anbefalinger vedrørende ansvar, planlægning, køretøjers indretning, udstyr, håndtering, vand, forberedelse, artsspecifikke aspekter, beredskabsplanlægning, dokumentation, pålæsning og aflæsning. Der bør på grundlag af disse retningslinjer fastsættes og ajourføres særlige bestemmelser for akvatiske dyr baseret på ny videnskab, i takt med at de relevante EFSA-udtalelser foreligger. Et aspekt af stor betydning for transporterede dyrs velfærd er den plads, de tildeles om bord på transportmidlet i overensstemmelse med deres art, kategori og størrelse. Det anbefales i EFSA's udtalelser, at de dyr, der er om bord, skal have tilstrækkelig plads til at skifte stilling, drikke og hvile. De arealkrav, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1/2005, bør derfor øges i overensstemmelse med EFSA's anbefalinger.
- (31) Luftfartøjers, søfartøjers og togs position er i dag offentligt tilgængelig i realtid af hensyn til sikkerheden og i informationsøjemed. De fleste vejkøretøjer er allerede udstyret med et satellitnavigationssystem, som registrerer den faktisk fulgte rute og forsendelsens varighed. Disse oplysninger er af afgørende betydning, for at de kompetente myndigheder kan gennemføre og bedre målrette deres offentlige kontrol på grundlag af en risikovurdering. De kompetente myndigheder har imidlertid ikke adgang til disse oplysninger om vejkøretøjer.
- (32) Begrænsning af forsendelsers varighed er af afgørende betydning for beskyttelsen af dyr under transport. Der er evidens for, at den anslåede forsendelsestid i henhold til den oprindelige planlægning ofte overskrides i praksis, hvilket kan have alvorlige skadelige virkninger for de transporterede dyrs velfærd. Den kompetente myndighed har i dag ikke mulighed for at kontrollere en sendings placering under forsendelsen med henblik på at målrette de kontrol- og inspektionsopgaver vedrørende forsendelses- og hvileperioder, som den udfører i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/625. Dette gør det vanskeligt for de kompetente myndigheder at kontrollere, at den faktiske varighed af en forsendelse svarer til, hvad der er angivet.

Mange af disse udfordringer ville kunne løses med indsamling af oplysninger via et informationssystem, der gør brug af realtidspositioneringsredskaber.

- (33) Adgang til oplysninger om, hvornår et vejkøretøj er nået frem til bestemte nøglepunkter under forsendelsen, såsom kontrolsteder eller bestemmelsesstedet, ville gøre det muligt for de kompetente myndigheder at styrke og bedre planlægge og målrette deres kontrol. Frem for alt ville de have lettere ved at opdage transportere, der overskrider den maksimale forsendelsestid, og dermed identificere transportere, som der er større sandsynlighed for ender med ringere velfærd hos dyrene. Alle vejkøretøjer bør derfor være forsynet med et realtidspositioneringssystem, der under hele forsendelsen og efter dennes afslutning kan kommunikere køretøjets placering til et informationssystem, der er forbundet med TRACES.
- (34) Oplysninger om varigheden af forsendelsen og af hvileperioder bør registreres og opbevares for alle forsendelser med henblik på behandling af oplysningerne udelukkende med henblik på offentlig kontrol og andre officielle aktiviteter i forbindelse med denne offentlige kontrol. Disse data bør opbevares i seks år, således at de kompetente myndigheder kan tilgå dem, navnlig med henblik på at kontrollere, om organisatoren eller transportøren opfylder betingelserne for at få fornyet en autorisation efter udløbet af gyldighedsperioden på fem år. Positioneringsdata, der registreres i det med TRACES forbundne informationssystem, bør udelukkende registreres og opbevares med henblik på offentlig kontrol og andre officielle aktiviteter i forbindelse med denne kontrol. Også disse data bør opbevares i seks år.
- (35) Ud over forordning (EU) 2016/679⁴⁸ og forordning (EU) 2018/1725⁴⁹ bør også bestemmelserne om behandling af og kontrol med data i gennemførelsesforordning (EU) 2019/1715⁵⁰, med henblik på at sikre specifikke, tilfredsstillende databeskyttelsesgarantier, finde anvendelse for så vidt angår den database, hvor de pågældende data vil blive opbevaret.
- (36) Det er vigtigt, at de kompetente myndigheder på afgangsstedet kender dyrenes egnethed ved ankomsten til bestemmelsesstedet. Både chauffører – eller, hvis det er relevant, ledsagere – og dyreansvarlige på bestemmelsesstedet bør registrere tilstanden hos de dyr, der ankommer til bestemmelsesstedet, i TRACES, med oplysninger om de relevante dyrevelfærdsindikatorer. Den elektroniske udgave af logbogen vil sikre, at de kompetente myndigheder på både afgang- og bestemmelsesstedet får disse oplysninger, så de kan gribe ind, hvis dyrenes tilstand ikke er tilfredsstillende, eller hvis der er uoverensstemmelse mellem de oplysninger, der gives af henholdsvis dyreansvarlige, chauffører og ledsagere.

⁴⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

⁴⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

⁵⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1715 af 30. september 2019 om regler for driften af informationstyringssystemet vedrørende offentlig kontrol og dets systemkomponenter ("IMSOC-forordningen") (C/2019/7005) (EUT L 261 af 14.10.2019, s. 37).

- (37) Den videnskabelige evidens tyder generelt på, at mere langvarige forsendelser påvirker dyrevelfærden mere negativt end mere kortvarige forsendelser. I lyset af den nuværende fordeling af slagterier i medlemsstaterne og den seneste videnskabelige udtalelse om dyrs velfærd under transport og med det formål at sikre, at forsendelser er så kortvarige som muligt, bør en forsendelse af dyr til slagtning ikke vare mere end 9 timer. Generelt er teknologien på de slagterier, der anvendes i dag, tilpasset til den eller de arter og kategorier af dyr, de slagter. For at undgå en situation, hvor det ikke er muligt at slagte dyr, fordi der ikke findes et behørigt udstyret slagteri i det pågældende område, som kan nås inden for transporttiden på ni timer, bør der fastsættes en undtagelse fra grænsen på 9 timer, som gør det muligt undtagelsesvis, hvis den kompetente myndighed har givet tilladelse hertil, at foretage langvarige forsendelser til behørigt udstyrede slagterier.
- (38) Det er i EFSA's udtalelser blevet bekræftet, at for mange stop med af- og genpålæsning på kontrolsteder under forsendelsen indvirker negativt på dyrevelfærden, idet for mange stop indebærer yderligere håndtering af dyrene, med yderligere stress og øget risiko for skader og infektioner til følge. Langvarige forsendelser bør derfor ikke omfatte mere end én hvileperiode med af- og genpålæsning. I forbindelse med forsendelser ad vej eller jernbane af mere end 9 timers varighed til andre formål end slagtning bør der, tillige med den seneste videnskabelige rådgivning fra EFSA, tages hensyn til de maksimumskørselsperioder og minimumshvileperioder for førere af vej køretøjer, der er fastsat i forordning (EF) nr. 561/2006⁵¹, for at sikre en højere grad af overensstemmelse mellem disse og de forsendelsestider og hvileperioder, der gælder for de transporterede dyr.
- (39) Ikke-fravænnede dyr er særligt sårbare under transport, og det bør sikres, at sådanne dyr fodres om bord i overensstemmelse med deres behov. I overensstemmelse med EFSA's videnskabelige rådgivning bør den minimumsalder og -vægt, som disse dyr skal have for at måtte transporteres, sættes op, så dyrene er mere modstandsdygtige og egnede til transport. Dyrene bør desuden højst transporteres i 8 timer, medmindre der forefindes et system om bord på det pågældende transportmiddel, der gør det muligt på effektiv vis at fodre ikke-fravænnede dyr med mælk eller mælkeerstatning ved kropstemperatur under passende forhold.
- (40) Erfaringerne med anvendelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 viser, at hensigtsmæssig fodring af ikke-fravænnede dyr er et krav, som det er vanskeligt at overholde. Ikke-fravænnede dyr skal fodres med artsspecifik mælk eller en passende mælkeerstatning ved kropstemperatur under forhold, der svarer til naturlig mælkeoptagelse, og med en hyppighed, der sikrer, at dyret ikke udsættes for længerevarende sult. Fodringssystemer bør være udformet, så det er muligt at forsyne alle dyr om bord med mælk eller mælkeerstatning med et minimalt behov for indgriben fra ledsageres eller chaufførers side. Vedligeholdelsen bør muliggøre passende rengøring og desinfektion med henblik på at forhindre kontaminering af mælken. Fodringssystemet bør være tilpasset til de givne omstændigheder og den type transport, det påtænkes anvendt til. Især bør der, når dyr transporteres med ro-ro-skib, tages hensyn til den begrænsede plads omkring transportmidlet og fartøjets bevægelser. For at undgå indbyrdes

⁵¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

forskellige fodringssystemer bør Kommissionen skulle godkende disse systemer på grundlag af videnskabelig og teknisk dokumentation for, at de er effektive ved anvendelse som påtænkt og er i overensstemmelse med denne forordning. Kommissionen bør i dette arbejde også bistås af EFSA.

- (41) Det fremgår af EFSA's videnskabelige udtalelser, at bevægelsesstress udgør en alvorlig risiko for velfærden hos dyr, der transporteres i vej køretøjer, men de når ikke frem til samme konklusion med hensyn til bevægelsesstress i søtransportmidler. Forsendelsestiden begrænses for vej- og jernbanetransport, og der påbydes hvileperioder med det formål at afbøde konsekvenserne af bevægelsesstress for de transporterede dyrs velfærd. Dyr, der transporteres ad søvejen, udsættes ikke for den samme type bevægelser som dyr, der transporteres ad vej eller jernbane. Bevægelserne om bord på søfartøjer påvirker ikke dyrenes stabilitet på samme måde som bevægelserne på vej køretøjer, hvor de udsættes for gentagne og uventede pludselige bevægelser. Af samme grund er søtransports indvirkning på dyr mindre skadelig for deres velfærd. Forudsat at dyr om bord på søfartøjer som skibe til transport af husdyr, containerskibe og ro-ro-skibe har tilstrækkelig plads til at kunne lægge sig ned og hvile sig og har adgang til foder og vand i tilstrækkelige mængder og med en passende hyppighed, bør den tid, der tilbringes til søs, ikke medregnes som forsendelsestid.
- (42) Den temperatur, dyr udsættes for under transport, er en vigtig faktor af betydning for deres velfærd. Måling af indendørs temperaturer under vejtransport har vist sig at være en vanskelig opgave, og det er ikke let at træffe afhjælpende foranstaltninger på grundlag af sådanne målinger. Det er vanskeligt at holde temperaturen inden for bestemte grænser i et køretøj, eftersom den afhænger af mange faktorer, herunder luftfugtigheden og pladsforholdene om bord. Det er omkostningstungt og sandsynligvis ikke bæredygtigt at transportere dyr i lastbiler, der er udstyret med klimaanlæg. Forsendelsestiden bør derfor begrænses under ekstreme temperaturer for at mindske dyrenes eksponering for sådanne temperaturer, ligesom det i de mest ekstreme tilfælde kun bør være tilladt at transportere dyr om natten. Derudover bør der træffes foranstaltninger, der afbøder de potentielle negative virkninger af temperaturen om bord, såsom åbning af ventilationsåbninger og afsættelse af mere plads til dyrene.
- (43) Det påhviler organisatorer, der transporterer dyr til et bestemmelsessted i et tredjeland, at sørge for, at et certificeringsorgan evaluerer den første forsendelse med det formål at fastslå, hvorvidt organisatoren er i stand til at sikre, at denne forordning overholdes, indtil dyrene ankommer til bestemmelsesstedet i tredjelandet. Hvis betingelserne i denne forordning ikke er opfyldt, bør den kompetente myndighed suspendere organisatorens autorisation for så vidt angår transport til tredjelands. Certificeringsorganet bør regelmæssigt evaluere forsendelser til tredjelands, som arrangeres af organisatoren, med henblik på at fastslå, om denne fortsat råder over de fornødne midler til at overholde denne forordning. Certificeringsorganer bør besidde den fornødne viden og de fornødne kvalifikationer, ligesom de bør kunne garantere deres fortsatte uafhængighed af organisatorer, transportører og alle andre personer eller enheder, der medvirker ved transport eller håndtering af dyr under transport,

samt være akkrediteret af nationale akkrediteringsorganer etableret i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008⁵².

- (44) Der er ved Rådets forordning (EF) nr. 1255/97⁵³ fastsat krav til kontrolsteder og krav vedrørende anvendelsen af disse kontrolsteder i Unionen. Med henblik på at sikre, at transport af dyr fra Unionen til tredjelande sker i overensstemmelse med denne forordning, navnlig med hensyn til forsendelsestid, hvileperioder og betingelserne for opstaldning af dyrene under hvileperioder, bør kontrolsteder i tredjelande overholde standarder svarende til dem, der er fastsat i EU-lovgivningen, navnlig Rådets forordning (EF) nr. 1255/97.
- (45) Operatører af kontrolsteder i tredjelande eller organisatorer kan anmode om at blive optaget på en liste, som vedtages af Kommissionen, hvis de kan påvise, at de overholder krav, der mindst svarer til EU-reglerne, navnlig forordning (EF) nr. 1255/97. Kontrolsteder i tredjelande kan i dette øjemed fremlægge dokumentation for, at et certificeringsorgan har attesteret, at kontrolstedet overholder krav, der mindst svarer til dem, der er fastsat i EU-retten, navnlig Rådets forordning (EF) nr. 1255/97. Listen over godkendte kontrolsteder i tredjelande bør vedtages af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter.
- (46) Kontrolsteder bør, for bedre at sikre, at de opfylder behovene hos de dyr, der hviler hos dem, være tilpasset til de relevante arter og kategorier. Der bør indføres et reservationssystem med det formål at undgå forsinkelser eller overbooking af kontrolsteder. Forordning (EF) nr. 1255/97 bør derfor ændres.
- (47) Erfaringen viser, at udpegelse af et udgangssted i Unionen er vigtigt for at sikre gnidningsløs transport af levende dyr fra Unionen til tredjelande. Dyr bør forlade Unionen via udpegede udgangssteder, som opfylder de nødvendige krav til dyrevelfærdskontrol, jf. artikel 21, stk. 2, litra c), i forordning (EU) 2017/625⁵⁴, og som er i stand til at sikre kommunikationen mellem kompetente myndigheder på afgangsteder, sammenbringningsvirksomheder, kontrolsteder og bestemmelsesvirksomheder i denne henseende. De kompetente myndigheder bør registrere sådanne udpegelser i TRACES.
- (48) Erfaringen har vist, at der er en risiko for, at sendinger af dyr, der transporteres ad søvejen, afvises af bestemmelseslandet på grundlag af de fremlagte dokumenter, f.eks. sundhedscertifikater. I visse tilfælde vil dette kunne påvirke dyrenes velfærd, da de af dyresundhedsmæssige årsager ikke kan sendes tilbage til afgangstedet. De kompetente myndigheder på afgangstedet bør kun godkende logbogen, hvis

⁵² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

⁵³ Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 af 25. juni 1997 om fællesskabskriterier for kontrolsteder og tilpasning af den ruteplan, der er omhandlet i direktiv 91/628/EØF (EFT L 174 af 2.7.1997, s. 1).

⁵⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/625 af 15. marts 2017 om offentlig kontrol og andre officielle aktiviteter med henblik på at sikre anvendelsen af fødevarer- og foderlovgivningen og reglerne for dyresundhed og dyrevelfærd, plantesundhed og plantebeskyttelsesmidler, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 999/2001, (EF) nr. 396/2005, (EF) nr. 1069/2009, (EF) nr. 1107/2009, (EU) nr. 1151/2012, (EU) nr. 652/2014, (EU) 2016/429 og (EU) 2016/2031, Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 og (EF) nr. 1099/2009 samt Rådets direktiv 98/58/EF, 1999/74/EF, 2007/43/EF, 2008/119/EF og 2008/120/EF og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 854/2004 og (EF) nr. 882/2004, Rådets direktiv 89/608/EØF, 89/662/EØF, 90/425/EØF, 91/496/EØF, 96/23/EF, 96/93/EF og 97/78/EF og Rådets afgørelse 92/438/EØF (forordningen om offentlig kontrol) (EUT L 95 af 7.4.2017, s. 1).

operatørerne forelægger dem en erklæring om accept af dokumentationen for den internationale søtransport af levende dyr underskrevet af den kompetente myndighed i søhavnen i det endelige bestemmelsesland. Der bør derfor udarbejdes en standarderklæring.

- (49) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner for overtrædelse af denne forordning, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, og sikre, at de anvendes. For at sikre en konsekvent og effektiv anvendelse af denne forordning i hele Unionen er det nødvendigt at undgå varierende håndhævnelsesniveauer og varierende strengthed af sanktionerne i de forskellige medlemsstater for manglende overholdelse af denne forordning, som fører til, at transportaktiviteter planlægges ud fra, hvilke medlemsstater der anvender de mindst strenge sanktioner. Det bør fastlægges, hvilke overtrædelser af denne forordning der medfører betydelige risici for dyrevelfærden, ligesom der bør fastsættes minimumssatser for de økonomiske sanktioner for sådanne overtrædelser baseret på værdien af sendingen af dyr i den pågældende situation. Også en overtrædelses hyppighed bør være en faktor, idet gentagne overtrædelser bør betragtes som alvorligere. Dette burde afskrække fra fremtidige overtrædelser og sikre en bedre håndhævelse af forordningen.
- (50) Formålstjenlighedsanalysen af EU's dyrevelfærdslovgivning viste, at det er vanskeligt at vurdere effektiviteten af forordning (EF) nr. 1/2005 med hensyn til forbedring af dyrevelfærden, fordi der ikke er fastsat indikatorer i forordningen. Der bør etableres et system til overvågning af dyrevelfærdsindikatorer.
- (51) Transportører og dyreansvarlige bør indsamle data på grundlag af dyrevelfærdsindikatorer af relevans for de transportaktiviteter, de beskæftiger sig med. En analyse af disse data vil gøre det muligt for transportørerne og de dyreansvarlige at identificere eventuelle mangler i forhold til dyrevelfærden og træffe passende korrigerende foranstaltninger som fornødent. Data om indikatorer bør også stilles til rådighed for de kompetente myndigheder og Kommissionen i TRACES.
- (52) For at ajourføre de tekniske forskrifter i kapitel I, II, V og VII i bilag I og bilag II og tilpasse disse forskrifter til enhver udvikling i den videnskabelige og tekniske viden bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF. For at befordre en korrekt gennemførelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter om ajourføring af logbogen i bilag III og standarderklæringen i bilag IV delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵⁵. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (53) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, herunder diverse elementer i beredskabsplaner og modellerne hertil, tekniske forskrifter

⁵⁵ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

vedrørende godkendelse af skibe til transport af husdyr, de tekniske elementer, der er behov for til etablering af systemet til realtidssporings-/navigationsregistrering, godkendelse af fodringssystemer til ikke-fravænnede dyr om bord, indholdet af de evalueringer, der kræves med henblik på certificering af organisatorer, der transporterer dyr til tredjelande, og hyppigheden, hvormed de skal foretages, listerne over kontrolsteder, der overholder standarder svarende til dem, der er fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 1255/97, fastlæggelse af velfærdsindikatorer og metoderne til overvågning heraf samt tekniske forskrifter vedrørende anvendelse af TRACES, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁶.

- (54) Det er vigtigt at sikre, at medlemsstaterne ikke anvender nationale forskrifter på en måde, der skaber hindringer for en korrekt anvendelse af denne forordning eller påvirker det indre markeds funktion. Medlemsstaterne bør underrette Kommissionen om sådanne nationale forskrifter. Kommissionen bør orientere de øvrige medlemsstater herom. Nationale forskrifter, der falder ind under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535, bør skulle meddeles til Kommissionen i overensstemmelse med samme direktiv.
- (55) Det fremgår af den konsekvensanalyse, der blev gennemført med henblik på udarbejdelsen af denne forordning, at nogle af de nye krav, der fastsættes ved forordningen, nødvendiggør planlægning og investeringer blandt de operatører, der berøres af kravene. Nye regler om forsendelsestid og fodring af ikke-fravænnede dyr under transport vil kræve ændrede transportmønstre og investeringer i nye lastbiler, så dyrene får mere plads, og muligvis nye fodringssystemer. Der bør derfor ved denne forordning fastsættes passende overgangsperioder, så de berørte operatører får tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de relevante krav, der fastsættes i denne forordning.
- (56) Målene for denne forordning, nemlig at sikre en harmoniseret tilgang til beskyttelse af dyr under transport, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af omfanget, virkningerne og den grænseoverskridende og internationale karakter af denne form for transport bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (57) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav en udtalelse den [...] –

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE, DEFINITIONER OG ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1 *Genstand*

Ved denne forordning fastsættes der regler for beskyttelse af dyr under transport i forbindelse med økonomisk aktivitet.

Artikel 2 *Anvendelsesområde*

1. Denne forordning finder anvendelse på transport af dyr:
 - inden for Unionen
 - fra et afgangssted i et tredjeland til et bestemmelsessted i Unionen
 - fra et afgangssted i Unionen til et bestemmelsessted i et tredjeland og
 - fra et EU-indgangsgrænsekontrolsted til et EU-udgangssted, hvis dyrene under transporten passerer gennem Unionens område.
2. Transport til følgende formål er kun omfattet af artikel 4:
 - a) landbrugerens transport af egne dyr med egne transportmidler med henblik på sæsonbestemt græsningsskifte
 - b) landbrugerens transport af egne dyr med egne transportmidler til andre formål end græsningsskifte, hvis dyrene transporteres højst 50 km væk fra den bedrift, de holdes på
 - c) transport af dyr med henblik på deltagelse i træning/dressur, udstillinger, konkurrencer, kulturelle arrangementer, cirkusser, ridesport og fritidsaktiviteter.
3. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende former for transport:
 - a) transport af dyr, der ikke finder sted i forbindelse med økonomisk aktivitet
 - b) transport af dyr direkte til eller fra dyrlægepraksisser eller -klinikker
 - c) transport af beskyttede arter i henhold til konventionen om international handel med udryddelsestruede vilde dyr og planter (CITES)⁵⁷
 - d) transport af dyr mellem zoologiske haver som defineret i artikel 2 i Rådets direktiv 1999/22/EF⁵⁸

⁵⁷ Rådets afgørelse (EU) 2015/451 af 6. marts 2015 om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om international handel med udryddelsestruede vilde dyr og planter (CITES) (EUT L 75 af 19.3.2015, s. 1).

⁵⁸ Rådets direktiv 1999/22/EF af 29. marts 1999 om hold af vilde dyr i zoologiske haver (EFT L 94 af 9.4.1999, s. 24).

- e) transport af prydfisk
 - f) leverancer af akvatiske dyr direkte til fødevarer virksomheder, der leverer til den endelige forbruger.
4. Artikel 4, stk. 2, litra b), artikel 20 og 26, bilag I, kapitel I og V, og bilag II, punkt 4, finder ikke anvendelse på transport af dyr med henblik på et projekt, der er godkendt i henhold til direktiv 2010/63/EU⁵⁹.

Artikel 3 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- 1) "dyr": levende hvirveldyr, blæksprutter og tibenede krebsdyr
- 2) "afgangssted":
 - a) det sted, hvor et dyr har været opstaldet i mindst en uge forud for afsendelsen, og hvor det første gang læsses på et transportmiddel, eller
 - b) en sammenbringningsvirksomhed, hvis dyret er blevet indsamlet inden for en afstand af ikke mere end 100 km
- 3) "bestemmelsessted": et slagteri eller ethvert andet sted, hvor et dyr aflæsses fra et transportmiddel og opstaldes i mindst en uge forud for enhver efterfølgende afgang
- 4) "forsendelse": flytning af dyr med et eller flere transportmidler, fra og med pålæsningen af det første dyr på det første transportmiddel på afgangsstedet til og med aflæsningen af det sidste dyr på bestemmelsesstedet, og de dermed forbundne aktiviteter, herunder hvileperioder og overførsel fra ét transportmiddel til et andet
- 5) "transportmiddel": vej- eller skinnekøretøj, skib eller luftfartøj, der anvendes til transport af dyr
- 6) "akvatiske dyr": fisk, blæksprutter og tibenede krebsdyr
- 7) "organisator":
 - a) en transportør, der transporterer dyr eller har givet transport af dyr i underentreprise til mindst én anden transportør for hele eller en del af forsendelsen, eller
 - b) en fysisk eller juridisk person, der har givet transport af dyr i kontrakt til en transportør, eller
 - c) en person, der har underskrevet logbogens del 1 i TRACES i overensstemmelse med bilag III
- 8) "langvarig forsendelse": en forsendelse, hvis varighed overstiger 9 timer
- 9) "kompetent myndighed": en kompetent myndighed som defineret i artikel 3, nr. 3), i forordning (EU) 2017/625
- 10) "TRACES": det IT-system til udveksling af data, oplysninger og dokumenter, der er omhandlet i artikel 133, stk. 4, i forordning (EU) 2017/625

⁵⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/63/EU af 22. september 2010 om beskyttelse af dyr, der anvendes til videnskabelige formål (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 33).

- 11) "transportør": en operatør, hvis økonomiske aktivitet består i transport af dyr på egne vegne eller på vegne af tredjemand
- 12) "kortvarig forsendelse": en forsendelse, hvis varighed ikke overstiger 9 timer
- 13) "ledsager": en person, der er direkte ansvarlig for de transporterede dyrs velfærd, og som ledsager disse under en forsendelse ad vej eller jernbane
- 14) "køretøj": et transportmiddel på hjul, som er selvkørende eller trækkes
- 15) "dyrevelfærdsansvarlig": en person, der er direkte ansvarlig for velfærden for dyr, der transporteres med et skib til transport af husdyr, under hele forsendelsen ad søvej
- 16) "skib til transport af husdyr": et søgående fartøj, der er bygget eller indrettet til transport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner
- 17) "container": en tremmekasse eller anden form for kasse, en beholder eller en anden stiv konstruktion, der anvendes til transport af dyr, og som ikke er et transportmiddel
- 18) "containerskib": et fartøj, der transporterer landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, i flytbare containere
- 19) "landdyr": opdrættede dyr af hestefamilien samt kvæg, svin, får, geder, hjortedyr, kaniner og tamfugle, herunder fjerkræ
- 20) "ro-ro-skib": et fartøj, der er indrettet således, at vej- eller skinnekøretøjer kan køres direkte om bord og fra borde
- 21) "container til store dyr": en container, der anvendes til transport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, med vej- eller jernbanetransportmidler eller med containerskib
- 22) "embedsdyrlæge": en embedsdyrlæge som defineret i artikel 3, nr. 32), i forordning (EU) 2017/625
- 23) "sammenbringningsvirksomhed": en virksomhed, der beskæftiger sig med sammenbringning og er registreret i overensstemmelse med artikel 97, stk. 1, i forordning (EU) 2016/429, hvor kvæg, får, geder, dyr af hestefamilien eller svin med oprindelse på mere end én bedrift midlertidigt samles i grupper med henblik på forsendelse
- 24) "kontrolsted": kontrolsted som defineret i artikel 1 i forordning (EF) nr. 1255/97
- 25) "forsendelsestid": det tidsrum, hvori dyr flyttes med transportmidler, inklusive den tid, der går med på- og aflæsning af dyrene
- 26) "dyreansvarlig": enhver fysisk eller juridisk person, der ikke er en transportør, og som permanent eller midlertidigt er ansvarlig for eller håndterer dyr
- 27) "udgangssted": et udgangssted som defineret i artikel 3, nr. 39), i forordning (EU) 2017/625
- 28) "grænsekontrolsted": et grænsekontrolsted efter betydningen i artikel 3, nr. 38), i forordning (EU) 2017/625
- 29) "positioneringssystemer": infrastruktursystemer til global, fortløbende, nøjagtige og garanterede tids- og positionsbestemmelsestjenester, som er nødvendige for anvendelsen af denne forordning

- 30) "hvileperiode": en sammenhængende periode under en forsendelse, hvor dyrene ikke flyttes med et transportmiddel
- 31) "biologisk sikker transport": transport af dyr med henblik på direktiv 2010/63/EU, hvor dyrene med en fysisk barriere beskyttes mod overførsel af mikrobielle forurenende stoffer, og hvor deres velfærd er sikret med foder-, vand- og rumforhold, der er passende for den pågældende art og for dyrenes udviklingsstadium, herunder tilstrækkelig plads til hvile og udstrækning
- 32) "certificeringsorgan": en retlig enhed, der er akkrediteret i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 765/2008 og opererer i overensstemmelse med ISO/IEC/17065 (Overensstemmelsesvurdering — Krav til organer, der certificerer produkter, processer og serviceydelser)
- 33) "utæmmet dyr af hestefamilien": et dyr af hestefamilien, som ikke kan holdes bundet eller blive ført ved grime, uden at det forårsager unødige ophidselse, smerte eller lidelse.

Artikel 4

Generelle bestemmelser om transport af dyr

1. Det er forbudt at transportere dyr eller lade dem transportere under sådanne forhold, at de påføres eller vil kunne påføres unødige lidelser.
2. Enhver, der transporterer dyr eller lader dem transportere, skal sikre, at følgende krav er opfyldt:
 - a) Forud for transporten skal alle fornødne foranstaltninger være truffet for at gøre forsendelsestiden så kort som muligt, således at de mest almindelige farer for dyrevelfærden, herunder sult, tørst, udmattelse, skader eller termisk ubehag, minimeres.
 - b) Dyrene skal være egnede til hele den planlagte forsendelse.
 - c) Transportmidlerne skal være udformet og indrettet samt vedligeholdes og anvendes på en sådan måde, at dyrene ikke kommer til skade eller påføres unødige lidelser, og sådan at dyrenes sikkerhed er garanteret.
 - d) På- og aflæsningsfaciliteterne skal være udformet og indrettet samt vedligeholdes og anvendes på en sådan måde, at dyrene ikke kommer til skade eller påføres unødige lidelser, og sådan at dyrenes sikkerhed er garanteret.
 - e) Enhver fysisk person, der er ansvarlig for dyrene på et hvilket som helst tidspunkt under transporten, skal være kvalificeret til dette og til at håndtere de transporterede dyr og udføre sit arbejde uden brug af vold eller andre metoder, der vil kunne påføre dyrene skader eller unødige lidelser.
 - f) Transporten skal gennemføres uden unødige forsinkelser.
 - g) Dyrenes velfærdstilstand skal løbende kontrolleres og sikres på passende vis.
 - h) Transportmidlets gulvareal og højde samt aflæsnings- og pålæsningsfaciliteterne skal være tilpasset til de pågældende dyrs art, størrelse og kategori og til den planlagte forsendelse.

- i) Dyrene skal under forsendelsen med jævne mellemrum tilbydes vand, foder og hvile af en kvalitet og af en længde/i mængder, der er passende for dyrenes art og fysiologiske behov.
- j) Akvatiske dyr skal forsynes med vand i tilstrækkelige mængder og af tilfredsstillende kvalitet.

KAPITEL II

UDSTEDELSE AF ORGANISATOR- OG TRANSPORTØRAUTORISATIONER

Artikel 5

Ansøgning om organisatorautorisation til langvarige forsendelser

1. Organisatorer må kun arrangere transport af dyr som langvarige forsendelser, hvis de er i besiddelse af en autorisation udstedt i henhold til artikel 6.
2. Organisatoren skal under anvendelse af formularen i bilag V, del 1, indgive en ansøgning i TRACES til den kompetente myndighed om autorisation til at transportere dyr som langvarige forsendelser. Det skal i ansøgningen angives, hvorvidt organisatoren agter at organisere transport af dyr til tredjelande.
3. Organisatorer behøver kun at ansøge om autorisation hos én kompetent myndighed i én medlemsstat.
4. Den i stk. 2 omhandlede ansøgning skal indeholde dokumentation for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Organisatoren er etableret eller, hvis der er tale om en organisator etableret i et tredjeland, repræsenteret i den relevante kompetente myndigheds medlemsstat.
 - b) Organisatoren har kapacitet til at overholde artikel 14.

Artikel 6

Udstedelse, fornyelse, suspension og inddragelse af organisatorautorisationer

1. Den kompetente myndighed udsteder den i artikel 5 omhandlede autorisation i TRACES under anvendelse af formularen i bilag V, del 1, forudsat at betingelserne i artikel 5, stk. 4, er opfyldt.
2. Det skal i den i stk. 1 omhandlede autorisation være angivet, hvilke(n) art(er) og hvilke(n) kategori(er) af dyr der er tale om, og hvilke(n) type(r) transport autorisationen gælder for, samt hvorvidt den også gælder for transport af dyr til tredjelande.

Autorisationen er gyldig i højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.
3. En måned inden udløbet af autorisationens gyldighed kan organisatoren ansøge om fornyelse af autorisationen i TRACES. En ansøgning om fornyelse skal indeholde dokumentation for, at betingelserne i artikel 5, stk. 4, er opfyldt, det i artikel 33 omhandlede certifikat, hvis det er relevant, og en dokumenteret analyse af overvågningen af indikatorer i gyldighedsperioden for den tidligere autorisation samt, hvis det er relevant, dokumentation for de foranstaltninger, der er truffet, hvis en eller flere værdier til kvantificering af indikatorerne overstiger de i artikel 26, stk. 3, fastsatte tærskelværdier. Den kompetente myndighed imødekommer eller afslår

ansøgningen om fornyelse og registrerer fornyelsen eller afslaget samt, i tilfælde af afslag, begrundelsen for afslaget i TRACES.

4. Hvis organisatoren ikke længere opfylder betingelserne i artikel 5, stk. 4, eller i artikel 33, stk. 6, påbyder den kompetente myndighed suspension af autorisationen, jf. artikel 138, stk. 2, litra j), i forordning (EU) 2017/625, og registrerer straks suspensionen i TRACES. Hvis det er relevant, suspenderer den kompetente myndighed den del af autorisationen, der gælder for transport til et tredjeland.

Den kompetente myndighed giver organisatoren en skriftlig erklæring med begrundelsen for suspensionen og anbefalinger til, hvordan de konstaterede mangler kan afhjælpes.

Den kompetente myndighed ophæver suspensionen, hvis organisatoren fremlægger dokumentation for, at den pågældende har afhjulpet de mangler, der ligger til grund for suspensionen.

For så vidt angår transport inden for Unionen inddrager den kompetente myndighed autorisationen, hvis organisatoren ikke har afhjulpet manglerne senest en måned efter suspensionen.

For så vidt angår transport til et tredjeland inddrager den kompetente myndighed autorisationen, hvis organisatoren ikke har afhjulpet manglerne senest tre måneder efter suspensionen.

Artikel 7

Ansøgning om transportørautorisation til kortvarige forsendelser

1. Transportører må kun transportere dyr som kortvarige forsendelser, hvis de er i besiddelse af:
 - a) en autorisation til kortvarige forsendelser udstedt i henhold til artikel 9, stk. 1, for den eller de pågældende arter og kategorier eller
 - b) en autorisation til langvarige forsendelser udstedt i henhold til artikel 9, stk. 1, for den eller de pågældende arter og kategorier.
2. Transportøren skal under anvendelse af formularen i bilag V, del 2, indgive en ansøgning i TRACES til den kompetente myndighed om autorisation til at transportere dyr som kortvarige forsendelser. Ansøgningen skal indeholde dokumentation for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Transportøren er etableret eller, hvis der er tale om en transportør etableret i et tredjeland, repræsenteret i den relevante kompetente myndigheds medlemsstat.
 - b) Transportøren råder over tilstrækkeligt og egnet personale og udstyr og har en skriftlig instruks til personalet om vanding, fodring og pasning af dyr samt driftsprocedurer, som sikrer, at transportørens personale kan overholde denne forordning.
 - c) Chauffører og ledsagere, der er ansat af eller leverer tjenesteydelser til transportøren, har fulgt de relevante kurser og er i besiddelse af et kompetencebevis som omhandlet i artikel 38.

- d) Hverken transportøren eller dennes repræsentanter i den medlemsstat, hvor ansøgningen indgives, har gjort sig skyldig i en alvorlig overtrædelse, jf. artikel 44, i de fem år, der går forud for ansøgningsdatoen.

Med henblik på litra d) skal transportøren eller dennes repræsentanter, hvis de har gjort sig skyldige i en alvorlig overtrædelse i nævnte periode, på en for den kompetente myndighed tilfredsstillende måde godtgøre, at de har truffet alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå yderligere overtrædelser.

Artikel 8

Ansøgning om transportørautorisation til langvarige forsendelser

1. Transportører må kun transportere dyr som langvarige forsendelser, hvis de er i besiddelse af en autorisation udstedt i henhold til artikel 9, stk. 1. Sådanne autorisationer gælder også for kortvarige forsendelser.
2. Transportøren skal under anvendelse af formularen i bilag V, del 3, indgive en ansøgning i TRACES til den kompetente myndighed om autorisation til at transportere dyr som langvarige forsendelser. Transportører behøver kun at ansøge om autorisation hos én kompetent myndighed i én medlemsstat.
3. Den i stk. 2 omhandlede ansøgning skal indeholde dokumentation for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Transportøren opfylder betingelserne i artikel 7, stk. 2, og
 - b) transportøren er i besiddelse af følgende dokumenter:
 - i) gyldige godkendelsescertifikater, jf. artikel 12 og 13, for det eller de vejtransportmidler, transportøren agter at anvende til den pågældende langvarige forsendelse
 - ii) et dokument med detaljerede oplysninger om de procedurer, der gør det muligt for transportøren at spore og registrere bevægelserne for de køretøjer og fartøjer, vedkommende er ansvarlig for, samt til enhver tid at kontakte chaufførerne under langvarige forsendelser
 - iii) en beredskabsplan til brug i nødsituationer under den påtænkte transport.
4. For at sikre en ensartet udformning af beredskabsplaner til brug i nødsituationer under lange transporter, jf. litra b), nr. iii), tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 med henblik på at fastsætte minimumskrav til beredskabsplanens indhold, for forskellige typer forsendelser, og som fornødent udarbejde og ajourføre standardformularer til fremlæggelse af disse beredskabsplaner.

Artikel 9

Udstedelse, fornyelse, suspension og inddragelse af transportørautorisationer

1. Den kompetente myndighed udsteder en autorisation til en transportør til kort- eller langvarige forsendelser, jf. artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, i TRACES under anvendelse af formularerne i henholdsvis del 2 og del 3 i bilag V, forudsat at betingelserne i henholdsvis artikel 7, stk. 2, og artikel 8, stk. 2, er opfyldt.

2. Det skal i den i stk. 1 omhandlede autorisation være angivet, hvilke(n) art(er) og hvilke(n) kategori(er) af dyr der er tale om, og hvilken type transport autorisationen gælder for, samt om den gælder for langvarige eller kortvarige forsendelser.

Autorisationen er gyldig i højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.

3. En måned inden udløbet af gyldigheden af autorisationen til kort- eller langvarige forsendelser kan transportøren ansøge om fornyelse af autorisationen i TRACES. En ansøgning om fornyelse skal indeholde de dokumenter, der kræves i henhold til artikel 7, stk. 2, eller artikel 8, stk. 2, og en dokumenteret analyse af overvågningen af indikatorer i gyldighedsperioden for den tidligere autorisation samt, hvis det er relevant, dokumentation for de foranstaltninger, der er truffet, hvis en eller flere værdier til kvantificering af indikatorerne overstiger de i artikel 26, stk. 3, fastsatte tærskelværdier.
4. Den kompetente myndighed imødekommer eller afslår ansøgningen om fornyelse og registrerer fornyelsen eller afslaget samt, i tilfælde af afslag, begrundelsen for afslaget i TRACES.
5. Transportøren skal underrette den relevante kompetente myndighed om enhver ændring i de i artikel 7, stk. 2, og artikel 8, stk. 2, omhandlede dokumenter, senest 5 arbejdsdage efter at den pågældende ændring har fundet sted.
6. Hvis transportøren ikke længere opfylder betingelserne i artikel 7, stk. 2, eller artikel 8, stk. 2, påbyder den kompetente myndighed suspension af autorisationen, jf. artikel 138, stk. 2, litra j), i forordning (EU) 2017/625, og registrerer straks suspensionen i TRACES.

Den kompetente myndighed giver transportøren en skriftlig erklæring med begrundelsen for suspensionen og anbefalinger til, hvordan de konstaterede mangler kan afhjælpes.

Den kompetente myndighed ophæver suspensionen, hvis transportøren fremlægger dokumentation for, at den pågældende har afhjulpet de mangler, der ligger til grund for suspensionen.

Den kompetente myndighed inddrager autorisationen, hvis transportøren ikke har afhjulpet manglerne senest en måned efter suspensionen.

Artikel 10

Uddannelse af chauffører, ledsagere og dyrevelfærdsansvarlige

Transportøren skal sørge for, at chauffører, ledsagere og dyrevelfærdsansvarlige som omhandlet i artikel 21 følger et godkendt kursus i dyrevelfærd, jf. artikel 37, stk. 1, litra b). Uddannelsen skal være relevant for deres opgaver, de(n) pågældende art(er), de kategorier af dyr, de håndterer, og de anvendte transportmidler.

KAPITEL III TRANSPORTMIDLER

Artikel 11

Generelle regler om transportmidler

1. Langvarige forsendelser af dyr ad vej eller jernbane må kun finde sted, hvis det pågældende transportmiddel er blevet inspiceret og godkendt i overensstemmelse med artikel 12.
2. Ingen må transportere dyr med skibe til transport af husdyr mere end 10 sømil fra en EU-havn, medmindre skibet til transport af husdyr er blevet inspiceret og godkendt i overensstemmelse med artikel 13.
3. Stk. 1 og 2 finder anvendelse på containere, der anvendes til vej-, jernbane- eller containertransport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner.
4. Kun luftfartøjer tilhørende luftfartsselskaber, der er medlem af Den Internationale Luftfartssammenslutning, må benyttes til lufttransport af dyr.
5. Dyr må kun transporteres med ro-ro-skib, hvis kravene i bilag I, kapitel II, punkt 3, er opfyldt.

Artikel 12

Godkendelsescertifikater for vej- eller jernbanetransportmidler og containere til store dyr

1. Transportøren skal under anvendelse af formularen i bilag V, del 5, indgive en ansøgning i TRACES til den kompetente myndighed om et godkendelsescertifikat for et vej- eller jernbanetransportmiddel til langvarige forsendelser eller for en container til store dyr.
2. Den kompetente myndighed udsteder et godkendelsescertifikat for transportmidlet til transportøren i TRACES under anvendelse af formularen i bilag V, del 5, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Transportmidlet er ikke genstand for en ansøgning indgivet til, et godkendelsescertifikat udstedt af eller et afslag på en ansøgning besluttet af en anden kompetent myndighed i samme eller en anden medlemsstat.
 - b) Transportmidlet er blevet inspiceret af den kompetente myndighed og fundet i overensstemmelse med kravene i bilag I, kapitel II og VI, vedrørende udformning, konstruktion og vedligeholdelse af vejtransportmidler, der anvendes til langvarige forsendelser.
3. Den kompetente myndighed registrerer ethvert afslag på en ansøgning om et godkendelsescertifikat i TRACES sammen med begrundelsen for myndighedens afgørelse.

Godkendelsescertifikatet er gyldigt i højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.
4. En måned inden udløbet af det i stk. 2 omhandlede godkendelsescertifikats gyldighed kan transportøren ansøge om fornyelse af certifikatet i TRACES i overensstemmelse med kravene i stk. 1 og 2.

5. Transportøren skal underrette den kompetente myndighed om enhver ændring, ombygning eller svækkelse af transportmidlet, der vil kunne påvirke de transporterede dyrs velfærd, senest 5 dage efter en sådan ændring, ombygning eller svækkelse.
6. Hvis et transportmiddel ikke længere opfylder betingelserne i stk. 2, påbyder den kompetente myndighed suspension af certifikatet, jf. artikel 138, stk. 2, litra j), i forordning (EU) 2017/625, og registrerer suspensionen i TRACES.

Den kompetente myndighed giver transportøren en skriftlig erklæring med begrundelsen for suspensionen og anbefalinger til, hvordan de konstaterede mangler kan afhjælpes.

Den kompetente myndighed ophæver suspensionen, hvis transportøren fremlægger dokumentation for, at den pågældende har afhjulpet de mangler, der ligger til grund for suspensionen af certifikatet.

Den kompetente myndighed inddrager certifikatet, hvis transportøren ikke har afhjulpet manglerne senest en måned efter suspensionen af certifikatet.

Artikel 13

Godkendelsescertifikat for skibe til transport af husdyr

1. Transportøren skal under anvendelse af formularen i bilag V, del 6, indgive en ansøgning i TRACES til den kompetente myndighed om et godkendelsescertifikat for et skib til transport af husdyr. Ansøgningen skal indeholde følgende dokumenter:
 - a) et dokument med oplysninger om ansøgeren og skibet, herunder dato for skibets ombygning til transport af husdyr, hvis det er relevant, og en oversigtsplan for skibet, der viser indretningen af folde samt belysnings-, afløbs-, brandsluknings- og ventilationssystemer
 - b) et dokument, der beskriver, hvordan de i litra a) nævnte systemer fungerer, og hvordan strømkilderne er i stand til at levere tilstrækkelig energi til disse systemer.
2. Den kompetente myndighed udsteder et godkendelsescertifikat for skibet til transport af husdyr i TRACES under anvendelse af formularen i bilag V, del 6, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Fartøjet vil første gang sejle ud fra den medlemsstat, hvori ansøgningen er indgivet.
 - b) Fartøjet er ikke genstand for en ansøgning indgivet til, et godkendelsescertifikat udstedt af eller et afslag på en ansøgning besluttet af en anden kompetent myndighed i samme medlemsstat eller en anden medlemsstat.
 - c) Fartøjet er blevet inspiceret af den kompetente myndighed og fundet i overensstemmelse med kravene i bilag I, kapitel II og IV, vedrørende konstruktion og udstyr for skibe til transport af husdyr.
 - d) Fartøjet sejler under flag for en stat med hvid eller grå status i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol.

Godkendelsen af skibet til transport af husdyr suspenderes, medmindre en embedsdyrlæge har foretaget offentlig kontrol om bord på skibet til transport af husdyr under hele fartøjets første sejlads efter godkendelse og forud for fornyelse af en godkendelse, og denne kontrol har vist, at skibets konstruktion og udstyr ikke vil indvirke negativt på velfærden hos de ombordværende dyrene, eller at der er truffet effektive korrigerende foranstaltninger.

3. Den kompetente myndighed registrerer ethvert afslag på en ansøgning om godkendelse i TRACES sammen med begrundelsen for myndighedens afgørelse.

Godkendelsescertifikatet er gyldigt i højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.

4. En måned inden udløbet af gyldigheden af det i stk. 2 omhandlede godkendelsescertifikat for skibet til transport af husdyr kan transportøren ansøge om fornyelse af certifikatet i TRACES i overensstemmelse med kravene i stk. 1 og 2.
5. Transportøren skal underrette den relevante kompetente myndighed om enhver ændring, ombygning eller svækkelse af fartøjet, der vil kunne påvirke de transporterede dyrs velfærd, senest 5 dage efter en sådan ændring, ombygning eller svækkelse, eller hvis kravet i stk. 2, litra d), ikke længere er opfyldt.
6. Hvis fartøjet ikke længere opfylder betingelserne i stk. 2, påbyder den kompetente myndighed suspension af certifikatet, jf. artikel 138, stk. 2, litra j), i forordning (EU) 2017/625, og registrerer suspensionen i TRACES.

Den kompetente myndighed giver transportøren en skriftlig erklæring med begrundelsen for suspensionen og anbefalinger til, hvordan de konstaterede mangler kan afhjælpes.

Den kompetente myndighed ophæver suspensionen, hvis transportøren fremlægger dokumentation for, at den pågældende har afhjulpet de mangler, der ligger til grund for suspensionen af certifikatet.

Den kompetente myndighed inddrager certifikatet, hvis transportøren ikke har afhjulpet manglerne senest en måned efter suspensionen.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 vedrørende:
 - a) oprettelse af en elektronisk database til registrering af inspektioner om bord på skibe til transport af husdyr med henblik på denne artikel og den offentlige kontrol, der gennemføres i henhold til forordning (EU) 2017/625
 - b) sammensætningen af de hold af inspektører, der skal udføre de i stk. 1 omhandlede inspektioner
 - c) nærmere regler om en embedsdyrlæges tilstedeværelse om bord med henblik på godkendelse af et skib til transport af husdyr.

KAPITEL IV

FORPLIGTELSE FORUD FOR AFSENDELSEN

Artikel 14

Organisatorers forpligtelser

1. Organisatorer er ansvarlige for at sikre, at hele forsendelsen fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet i Unionen eller i et tredjeland sker i overensstemmelse med denne forordning.
2. Organisatorer er ansvarlige for planlægningen af forsendelsen fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet. Organisatoren skal overholde bestemmelserne vedrørende logbogen, jf. artikel 15, og underskrive logbogens del 1 i TRACES, jf. bilag III, punkt 1 og 2.
3. Organisatorer skal i forbindelse med hver forsendelse sikre, at:
 - a) de dyr, der skal transporteres, holdes opstaldet på afgangsstedet i mindst 1 uge forud for afsendelsen
 - b) forsendelsens forskellige etaper koordineres, navnlig når de udføres af forskellige operatører, således at dyrenes velfærd ikke bringes i fare som følge af utilstrækkelig koordination af forsendelsens forskellige etaper eller mellem forskellige operatører
 - c) der ved planlægningen af forsendelsen tages hensyn til temperaturprognoserne som relevant for den eller de pågældende arter og kategorier af dyr, jf. artikel 31 og bilag I, kapitel V
 - d) en person udpeges til til enhver tid at stille oplysninger om planlægningen, udførelsen og tilendebringelsen af forsendelsen til rådighed for de kompetente myndigheder på afgangsstedet, sammenbringningsvirksomheder, kontrolsteder og bestemmelsesvirksomheder.

Artikel 15

Logbog for alle langvarige forsendelser og for kortvarige forsendelser til tredjelande

1. I forbindelse med langvarige forsendelser samt kortvarige forsendelser til tredjelande skal organisatoren forud for forsendelsen udfylde logbogens del 1 i TRACES, jf. bilag III, punkt 1.
2. Hvis logbogen vedrører en langvarig forsendelse eller en kortvarig forsendelse til et tredjeland, skal organisatoren mindst 2 dage, men ikke tidligere end 5 dage før den planlagte afgangsdato, indgive logbogen i TRACES med henblik på godkendelse fra den kompetente myndighed på afgangsstedet. Forsendelsen må ikke påbegyndes, før den kompetente myndighed har godkendt logbogen i overensstemmelse med stk. 4.
3. Logbogen skal indeholde bekræftelse af en reservation på et kontrolsted, hvis det i henhold til forsendelsesplanen er sandsynligt, at forsendelsestiden vil overstige 21 timer.
4. Den kompetente myndighed godkender logbogen i TRACES, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- a) Logbogen er realistisk og synes at være i overensstemmelse med denne forordning.
 - b) De i logbogen angivne transportører er i besiddelse af de relevante gyldige transportørautorisationer, gyldige godkendelsescertifikater for de relevante transportmidler samt gyldige kompetencebeviser for chauffører og ledsagere.
5. Hvis betingelserne i stk. 4 ikke er opfyldt, pålægger den kompetente myndighed organisatoren at ændre planen for den påtænkte forsendelse, så den er i overensstemmelse med denne forordning.
 6. De kompetente myndigheder sikrer, at logbøger for såvel langvarige forsendelser som kortvarige forsendelser til tredjelande opbevares i TRACES i højst 6 år med henblik på efterfølgende offentlig kontrol i overensstemmelse med artikel 21 i forordning (EU) 2017/625.

Artikel 16

Logbog for kortvarige forsendelser inden for Unionen

1. Ved kortvarige forsendelser inden for Unionen skal organisatoren forud for forsendelsen udfylde logbogen i TRACES, jf. bilag III, punkt 2.
2. Logbøger for kortvarige forsendelser inden for Unionen skal opbevares i TRACES i højst 6 år med henblik på efterfølgende offentlig kontrol i overensstemmelse med artikel 21 i forordning (EU) 2017/625.

Artikel 17

Forpligtelser for dyreansvarlige forud for en forsendelse

1. Dyreansvarlige på afgangsstedet er ansvarlige for at sikre, at de dyr, der skal læsses på transportmidlet, er egnede til transport.
For drægtige dyr skal den dyreansvarlige på afgangsstedet angive insemineringsdatoen eller den formodede dato for naturlig bedækning i logbogen.
2. Pålæsning af dyr på transportmidler skal ske under tilsyn af en dyrlæge.

KAPITEL V FORPLIGTELSE UNDER TRANSPORT OG PÅ BESTEMMELSESTEDET

Artikel 18

Almindelige forpligtelser for transportører

1. Transportøren skal transportere dyr i overensstemmelse med denne forordning, navnlig de relevante regler for den eller de transporterede arter i bilag I for landdyr og i bilag II for akvatiske dyr, indtil ankomsten til bestemmelsesstedet i Unionen eller i et tredjeland.
2. Transportøren er ansvarlig for, at dyrene er egnede til transport fra pålæsningen af dyrene på afgangsstedet til aflæsningen af dyrene på bestemmelsesstedet.

3. Ved vej- eller jernbanetransport skal transportøren betro håndteringen af dyrene til chauffører og ledsagere, der er i besiddelse af et kompetencebevis som omhandlet i artikel 38.
4. Ved vej- eller jernbanetransport skal transportøren sørge for, at alle sendinger af dyr følges af en ledsager, undtagen hvis:
 - a) dyrene transporteres i containere, der er sikret, ventileret på passende vis og om nødvendigt indeholder tilstrækkeligt med foder og vand i spildsikre automater til en forsendelse af dobbelt så lang varighed som den forventede forsendelsestid
 - b) chaufføren påtager sig ledsagerens opgaver.
5. Ved vej- eller jernbanetransport, hvor en del af forsendelsen inkluderer transport med ro-ro-skib, skal transportøren og den person, der er ansvarlig for indladningen af køretøjerne på fartøjet, sikre, at fartøjet opfylder kravene i bilag I, kapitel II, punkt 3.

Artikel 19

Forpligtelser for organisatorer, transportører, chauffører og ledsagere under vej- eller jernbanetransport

1. Chaufføren eller ledsageren skal tilse dyrene mindst hver 4,5 time for at vurdere deres velfærd og egnethed til transport.
2. Chaufføren og ledsageren skal straks underrette transportøren og organisatoren i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i beredskabsplanen, jf. artikel 8, om enhver alvorlig hændelse, der vil kunne påvirke dyrenes velfærd negativt. Organisatoren skal fremsende oplysningerne til den relevante kompetente myndighed.
3. Transportøren er ansvarlig for ethvert dyr, der under forsendelsen bliver uegnet til transport, fordi ledsageren eller chaufføren ikke varetager sine opgaver på behørig vis.
4. Under overførsel fra ét transportmiddel til et andet skal chaufføren eller ledsageren sikre, at de tekniske forskrifter i bilag I, kapitel I og III, vedrørende de dyr, der transporteres, overholdes.

Artikel 20

Forpligtelser for dyreansvarlige på sammenbringningsvirksomheder, kontrolsteder og bestemmelsessteder

1. Dyreansvarlige for dyr, der holdes på sammenbringningsvirksomheder, kontrolsteder og bestemmelsessteder, skal sikre, at de tekniske forskrifter i bilag I, kapitel I, punkt 1-3, og, hvis det er relevant, i bilag II, punkt 4, overholdes.
2. Dyreansvarlige på sammenbringningsvirksomheder eller kontrolsteder skal registrere, i hvilken tilstand dyrene er ankommet, samt udfylde og underskrive logbogens del 3 i TRACES, jf. bilag III, punkt 1.

Artikel 21
Dyrevelfærdsansvarlige på skibe til transport af husdyr

1. I forbindelse med en forsendelse med skib til transport af husdyr skal transportøren udpege en dyrevelfærdsansvarlig, som er uddannet og er i besiddelse af et kompetencebevis som omhandlet i artikel 38.
2. Den dyrevelfærdsansvarlige skal rapportere til transportøren og arbejde under dennes direkte myndighed og skal rapportere direkte til denne og organisatoren om dyrevelfærdsspørgsmål.
3. Den dyrevelfærdsansvarlige er ansvarlig for:
 - a) at passe dyrene og kontrollere dem mindst to gange om dagen for at vurdere deres velfærd og egnethed til transport og træffe passende foranstaltninger til at opretholde deres velfærd
 - b) at underrette den kompetente myndighed på afgangstedet og organisatoren i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i beredskabsplanen, jf. artikel 8, stk. 3, litra b), nr. iii), om enhver alvorlig hændelse, der vil kunne påvirke dyrenes velfærd negativt
 - c) at sikre, at forordning (EF) nr. 1099/2009 overholdes, når dyr aflives under en forsendelse ad søvejen for at gøre en ende på deres lidelser.
4. Organisatoren skal underrette kaptajnen på skibet til transport af husdyr om det ansvar, der påhviler den dyrevelfærdsansvarlige i henhold til stk. 3.

Artikel 22
Sammenbringningsvirksomheder

1. Operatører af sammenbringningsvirksomheder skal tilbyde deres personale kurser i de tekniske forskrifter i bilag I, kapitel I og III, punkt 1.
2. Operatører af sammenbringningsvirksomheder skal:
 - a) udelukkende betro håndteringen af dyr til personale, der har fuldført kurser i de relevante tekniske forskrifter i bilag I
 - b) løbende orientere deres personale og andre personer, der har adgang til sammenbringningsvirksomheden, om deres opgaver og forpligtelser i henhold til denne forordning samt om straffen for overtrædelser heraf
 - c) sikre, at deres personale og andre personer, der har adgang til sammenbringningsvirksomheden, til enhver tid råder over kontaktoplysningerne for den kompetente myndighed, der skal underrettes om eventuelle overtrædelser af denne forordning
 - d) i tilfælde af overtrædelse af denne forordning begået af en person, der er til stede på en sammenbringningsvirksomhed, træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe overtrædelsen og forhindre nye overtrædelser, uden at dette berører eventuelle skridt fra den kompetente myndigheds side
 - e) indføre, føre kontrol med overholdelsen af og håndhæve de interne regler, der er nødvendige for at sikre overensstemmelse med litra a)-d).
3. En sammenbringningsvirksomhed må ikke angives som bestemmelsesstedet i logbogen som omhandlet i artikel 15 og 16.

Artikel 23
Forsinkelser under transport

1. Organisatorer og, hvis det er relevant, den kompetente myndighed, skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at undgå, at der opstår forsinkelser under transporten, eller sikre, at uundgåelige forsinkelser bliver så kortvarige som muligt.
2. De kompetente myndigheder sikrer, at der træffes særlige foranstaltninger på afgangsteder, sammenbringningsvirksomheder, kontrolsteder, bestemmelsesvirksomheder, udgangssteder og grænsekontrolsteder for at give prioritet til dyretransporter, herunder etablering af hurtigbaner, således at dyrene kan undersøges som fornødent uden unødige forsinkelser.

Artikel 24
Positioneringssystemer til transportmidler

1. Vejtransportmidler skal være udstyret med et positioneringssystem, som kommunikerer med det i stk. 3 omhandlede informationssystem i overensstemmelse med de i stk. 8 omhandlede tekniske krav.
2. Det i stk. 1 omhandlede positioneringssystem skal registrere vejkøretøjets position med korte mellemrum og være funktionsdygtigt under hele forsendelsen fra afgangstedet til bestemmelsesstedet.
3. De registrerede oplysninger, der hentes med transportmidlets positioneringssystemer, skal lagres i et informationssystem, som er tilgængeligt for TRACES, og som oprettes af Kommissionen i henhold til stk. 7.
4. Organisatorer skal, når de udfylder logbogens del 1, jf. bilag III, punkt 1, angive, hvor følgende af forsendelsen omfattede steder befinder sig:
 - a) afgangstedet
 - b) kontrolsteder
 - c) EU-udgangsstedet og grænseovergange mellem medlemsstater og
 - d) bestemmelsesstedet.
5. Når forsendelsen er tilendebragt, henter TRACES dataene om, hvornår det pågældende transportmiddel er nået frem til de i stk. 4 angivne steder, fra det i stk. 3 omhandlede informationssystem. Disse oplysninger opbevares i TRACES med henblik på offentlig kontrol, herunder analyse af tilendebragte forsendelser.
6. Kommissionen kan bruge de i stk. 5 omhandlede oplysninger til, efter anonymisering af personoplysninger, at udarbejde de i artikel 114 i forordning (EU) 2017/625 omhandlede årsrapporter og til tilrettelæggelse af audit i medlemsstaterne.
7. Senest den [3 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] udvikler Kommissionen det i stk. 3 omhandlede informationssystem.
8. Senest den [3 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] udarbejder Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter de tekniske protokoller, der er nødvendige, for at de i stk. 1 omhandlede positioneringssystemer kan kommunikere køretøjets position, dvs. dets geografiske placering med en nærmere fastsat nøjagtighed, til det i stk. 3 omhandlede informationssystem, med henblik på

anvendelse af informationssystemet, samt protokoller til hentning til TRACES af de nødvendige oplysninger fra informationssystemet.

Artikel 25

Forpligtelser på bestemmelsesstedet

1. Chaufføren eller ledsageren samt den dyreansvarlige på bestemmelsesstedet skal registrere dato og klokkeslæt for dyrenes ankomst samt deres tilstand i TRACES ved at udfylde og underskrive logbogens del 3, jf. bilag III, punkt 1.

Er der mellem chaufføren eller ledsageren og den dyreansvarlige på bestemmelsesstedet uenighed om, hvilken tilstand dyrene er ankommet til bestemmelsesstedet i, eller fremgår det af logbogen, at dyrenes tilstand var dårlig ved ankomsten, registrerer den dyreansvarlige og chaufføren eller ledsageren de konstaterede uregelmæssigheder i logbogens del 5, jf. bilag III, punkt 1.

2. Uanset stk. 1 skal en chauffør eller ledsager, der transporterer dyr med henblik på et projekt, der er godkendt i henhold til direktiv 2010/63/EU, kun registrere ankomstdato og -klokkeslæt i TRACES.
3. Aflæsningen skal ske under tilsyn af en dyrlæge.

Artikel 26

Overvågning af indikatorer

1. Med henblik på artikel 25, stk. 1, skal chaufføren eller ledsageren og den dyreansvarlige på bestemmelsesstedet vurdere landdyrs tilstand ved ankomsten ved hjælp af følgende indikatorer:
 - a) samlet antal dyr
 - b) antal døde dyr ved ankomsten i hver sending
 - c) antal dyr, der er kommet til skade under transporten, i hver sending
 - d) andre sundhedsmæssige og fysiske problemer end skader, herunder evt. varme- eller kuldestress eller langvarig tørst/sult, som måtte være blevet observeret hos dyrene i en sending.
2. Den dyreansvarlige skal registrere resultaterne for de i stk. 1 angivne indikatorer i logbogens del 3 i TRACES.
3. Organisatoren og transportøren skal overvåge de i stk. 1 omhandlede indikatorer og analysere de indsamlede oplysninger, når transporten er tilendebragt. Fremgår det af resultaterne af analysen, at kravene i artikel 4 ikke er opfyldt, eller overstiger en eller flere værdier til kvantificering af indikatorerne de tærskelværdier, Kommissionen har fastsat i henhold til stk. 5, skal de træffe korrigerende foranstaltninger.
4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 om fastlæggelse af, hvilke sundhedsmæssige og fysiske problemer der skal overvåges, jf. stk. 1, litra d), samt hvilke metoder der skal anvendes til kvantificering af de i stk. 1 omhandlede indikatorer.
5. Kommissionen kan på grundlag af rådgivning fra Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (EFSA) vedtage delegerede retsakter i

overensstemmelse med artikel 48 om fastsættelse af, hvilke tærskelværdier der skal udløse korrigerende foranstaltninger.

KAPITEL VI

BETINGELSER FOR TRANSPORT AF LANDDYR

Artikel 27

Forsendelsestid, hvileperioder og fodrings- og vandingshyppighed under vej- og jernbanetransport af voksne landdyr som langvarige forsendelser

1. Uden at det berører strengere bestemmelser om forsendelsestid i dette kapitel og i bilag I, kapitel V, skal langvarige forsendelser, hvor landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, transporteres ad vej eller jernbane til andre formål end slagtning, opfylde følgende betingelser:
 - a) Forsendelsen omfatter højst to dele, som hver især er på højst 21 timer, hvorefter dyrene når frem til bestemmelsesstedet.
 - b) 21 timer efter forsendelsens påbegyndelse aflæsses dyrene, hvis de endnu ikke er nået frem til bestemmelsesstedet, og gives hvile i mindst 24 timer på et kontrolsted, inden transporten fortsættes.
 - c) Begge forsendelsens dele, jf. litra a), omfatter hvileperioder på mindst 1 time efter højst 10 timers transport; i hvileperioden skal dyrene forblive på transportmidlet, som skal holde stille.
2. For så vidt angår langvarige forsendelser finder kravene i bilag I, kapitel VI, anvendelse.
3. Vejtransport af tamfugle og kaniner til andre formål end slagtning skal ske i overensstemmelse med de særlige regler i bilag I, kapitel V, punkt 2.
4. Landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, skal tilbydes vand og foder med jævne mellemrum, jf. bilag I, kapitel V.
5. Stk. 1, litra c), finder ikke anvendelse på jernbanetransport.
6. Stk. 1-5 finder ikke anvendelse på dyr, der gøres til genstand for biologisk sikker transport med henblik på et godkendt projekt eller avl i henhold til direktiv 2010/63/EU.

Artikel 28

Forsendelsestid og hvileperioder ved transport af landdyr til slagtning ad vej eller jernbane

1. Transport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, til slagtning må kun ske som kortvarige forsendelser.
2. Hvis det, inden for Unionens grænser, ikke er muligt at få bragt dyrene fra et bestemt afgangssted til slagterier, der er indrettet til slagtning af arter/kategorier af dyr som omhandlet i stk. 1, som en kortvarig forsendelse, kan de kompetente myndigheder på afgangsstedet give tilladelse til en langvarig forsendelse til det nærmeste slagteri, der er indrettet til den eller de transporterede arter.
3. Transport af kaniner og fjerkræ til slagtning skal ske i overensstemmelse med de særlige regler for disse arter i bilag I, kapitel V, punkt 2.

Artikel 29

Forsendelsestid, hvileperioder og fodring og vanding af ikke-fravænnede kalve, lam, gedekid, smågrise og føl

1. Forsendelsestiden ved vejtransport af ikke-fravænnede kalve, lam, gedekid, smågrise eller føl må ikke overstige 8 timer.
2. Uanset stk. 1 er det, hvis transportmidlet er udstyret med et godkendt fodringssystem, jf. stk. 5, tilladt at transportere ikke-fravænnede kalve, lam, gedekid, smågrise og føl i højst 9 timer, hvorefter dyrene skal have hvile i mindst en time uden at blive aflæst, inden forsendelsen genoptages i højst 9 timer.
3. Hvis dele af en forsendelse ved transport af ikke-fravænnede kalve, lam, gedekid, smågrise eller føl finder sted til søs, medregnes denne del af forsendelsen ikke som en del af forsendelsestiden.
4. Ikke-fravænnede kalve, lam, gedekid, smågrise og føl skal have adgang til vand ad libitum og fodres med artsspecifik mælk eller passende mælkeerstatning med intervaller på 9 timer regnet fra forsendelsens påbegyndelse, uanset hvilket transportmiddel de transporteres med.
5. En fabrikant af et fodringssystem som omhandlet i stk. 2, der er etableret i Unionen eller, hvis den pågældende er etableret i et tredjeland, er repræsenteret i Unionen, kan indgive en ansøgning til Kommissionen om godkendelse af fodringssystemet.
6. Kommissionen godkender ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 et fodringssystem som omhandlet i stk. 2, forudsat at der foreligger videnskabelig og teknisk dokumentation for, at fodringssystemet gør det muligt under forsendelsen at fodre alle ikke-fravænnede kalve, lam, gedekid, smågrise og føl med mælk eller mælkeerstatning ved kropstemperatur og med et tilfredsstillende hygiejneniveau.

Artikel 30

Forsendelser ad vej til og fra skibe til transport af husdyr og ro-ro-skibe til transport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner

1. Ved transport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, hvor en del af forsendelsen finder sted til søs, og hvor der transporteres sendinger fra forskellige oprindelsessteder, beregnes forsendelsestiden fra tidspunktet for pålæsning af dyrene på det afgangssted, der målt i køretid ligger længst fra indladningshavnen. Beregningen af forsendelsestiden afbrydes fra det tidspunkt, hvor det sidste dyr læsses på fartøjet, til det første dyr aflæsses i ankomsthavnen.
2. Fodringstidspunkterne om bord skal være i overensstemmelse med de specifikke regler i bilag I, kapitel V, punkt 1.

Artikel 31

Forsendelsestid og betingelser for vej- og jernbanetransport af landdyr, bortset fra tamfugle og kaniner, under ekstreme temperaturer

1. Der skal – for organisatorens vedkommende, når den pågældende fremlægger logbogen i TRACES, og for den kompetente myndigheds vedkommende, når den godkender logbogen – tages hensyn til de varslede temperaturer på afgangsstedet, bestemmelsesstedet og, hvis det er relevant, kontrolstedet på det tidspunkt, hvor

dyrene forventes at ville befinde sig på disse steder. For sendinger, der transporteres til tredjelande, skal organisatoren tillige tage hensyn til de varslede temperaturer på udgangsstedet eller på grænsekontrolstedet i tredjelandet.

2. Ved vejtransport af landdyr, bortset fra hunde og katte, gælder følgende:
 - a) Hvis der er varslet temperaturer på under 0 °C, skal vejkøretøjet være overdækket, ligesom luftcirkulationen i de rum, dyrene opholder sig i, skal kontrolleres for at beskytte dyrene mod vindafkøling under forsendelsen.
 - b) Hvis der er varslet temperaturer på under - 5 °C, må forsendelsestiden, samtidig med at foranstaltningerne i litra a) skal være truffet, ikke overstige 9 timer.
 - c) Hvis der er varslet temperaturer på mellem 25 °C og 30 °C, må forsendelsestiden i perioden mellem kl. 10.00 og kl. 21.00 ikke overstige 9 timer.
 - d) Hvis der er varslet temperaturer på over 30 °C, er kun forsendelser, der udelukkende finder sted mellem kl. 21.00 og kl. 10.00, tilladt.
 - e) Hvis der er varslet temperaturer på over 30 °C mellem kl. 21.00 og kl. 10.00, skal den til dyrene afsatte plads øges med 20 %.
3. Hunde og katte skal transporteres i et rum med en omgivelsestemperatur på mellem 20 og 25 °C og en luftfugtighed på mellem 30 og 70 %.
4. Stk. 1-3 finder ikke anvendelse på dyr, der gøres til genstand for biologisk sikker transport med henblik på et godkendt projekt eller avl i henhold til direktiv 2010/63/EU.
5. Med henblik på stk. 1 indsætter medlemsstaterne senest den dato, hvorfra denne forordning finder anvendelse, et link til deres udpegede temperaturprognoseorgan i TRACES for at give alle kompetente myndigheder og operatører adgang til temperaturprognoseerne.

Ved transport af dyr til et tredjeland bestemmes de forventede temperaturer på diverse steder i tredjelande ved hjælp af afgangsstedets udpegede temperaturprognoseorgan.

KAPITEL VII TRANSPORT TIL OG FRA TREDJELANDE

Artikel 32

Forpligtelser vedrørende transport af dyr til tredjelande

1. Organisatorer må kun arrangere transport af dyr til tredjelande, hvis de er i besiddelse af en autorisation udstedt i henhold til artikel 5.
2. Organisatorer skal udfylde logbogens del 1, jf. bilag III, punkt 1, i overensstemmelse med artikel 15 for både kortvarige og langvarige forsendelser og sikre, at transportører og dyreansvarlige på bestemmelsesstedet udfylder de dele af logbogen, der vedrører dem.
3. I forbindelse med forsendelser, der omfatter transport med et skib til transport af husdyr, skal organisatoren sikre, at den kompetente myndighed i

bestemmelsestredjelandet har udfyldt, underskrevet og stemplet erklæringen i bilag IV og sendt den til den kompetente myndighed på afgangstedet. Den kompetente myndighed godkender ikke logbogen, hvis denne erklæring ikke er fremlagt.

4. Sendinger af dyr må kun forlade Unionens toldområde via udpegede udgangssteder som omhandlet i artikel 39.

Artikel 33

Certifikat til transport af dyr til tredjelände

1. Organisatoren skal sørge for, at et certificeringsorgan evaluerer den første forsendelse arrangeret af organisatoren til et bestemmelsessted i et tredjelände.
2. Certificeringsorganet vurderer, om følgende betingelser er opfyldt under den første forsendelse, jf. stk. 1:
 - a) Køretøjerne og fartøjerne overholder de relevante regler i bilag I.
 - b) Den maksimale forsendelsestid, de særlige betingelser for transport under ekstreme temperaturer og de hvileperioder, der er fastsat i denne forordning, er som angivet i logbogen.
 - c) Pladsforholdene opfylder kravene i bilag I, kapitel VII.
 - d) Dyrene opholder sig på det angivne bestemmelsessted i mindst 7 dage eller slagtes.
 - e) Formålet med forsendelsen er det, der er angivet i logbogen.
 - f) Hvis der er tale om en forsendelse, der inkluderer transport med et skib til transport af husdyr, ankommer dyrene til ankomsthavnen i god stand.
 - g) Dyrene håndteres i overensstemmelse med denne forordning.
 - h) De anvendte kontrolsteder er, hvis det er relevant, listeopført som omhandlet i artikel 34, stk. 3.
 - i) Ved transport af akvatiske dyr er køretøjerne og transportaktiviteterne i overensstemmelse med reglerne i bilag II.
3. Hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt, udsteder certificeringsorganet et certifikat til organisatoren til transport af dyr til tredjelände. Certifikatet er gyldigt i 5 år.
4. Organisatoren skal fremsende certifikatet til den kompetente myndighed, der har udstedt den i artikel 5 omhandlede autorisation.
5. De kompetente myndigheder registrerer certificerede organisatorer i TRACES.
6. Er betingelserne i stk. 2 ikke opfyldt, underretter certificeringsorganet organisatoren og den kompetente myndighed, som suspenderer organisatorens autorisation til transport til tredjelände, jf. artikel 6, stk. 4.
7. Et certificeringsorgan skal foretage mindst to uanmeldte evalueringer af forsendelser gennemført af organisatoren inden for certifikatets gyldighedsperiode på 5 år for at kontrollere, at betingelserne i stk. 2 er opfyldt.
8. Certificeringsorganet sender rapporter om de uanmeldte evalueringer til organisatoren og den kompetente myndighed og underretter dem om alvorlige tilfælde af manglende overholdelse efter uanmeldte inspektioner. I sådanne tilfælde

suspenderer den kompetente myndighed organisatorens autorisation til transport til tredjelande, jf. artikel 6, stk. 4. Uanmeldte evalueringer berører ikke offentlig kontrol, der gennemføres i henhold til forordning (EU) 2017/625.

9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 med henblik på at præcisere, hvilke elementer der skal verificeres ved evalueringerne, og hvor hyppigt evalueringerne skal foretages.

Artikel 34

Kontrolsteder i tredjelande

1. Hvileperioder for dyr i tredjelande må kun finde sted på kontrolsteder, der opfylder krav, som mindst svarer til kravene i forordning (EF) nr. 1255/97 og er opført på den i stk. 3 omhandlede liste.
2. Kontrolsteder i tredjelande opføres kun på den i stk. 3 omhandlede liste, hvis et certificeringsorgan har attesteret, at de råder over de fornødne midler til at opfylde krav svarende til dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1255/97. Certifikatet er gyldigt i 5 år. Operatøren af kontrolstedet eller organisatoren kan anmode Kommissionen om at opføre kontrolstedet på den i stk. 3 omhandlede liste.
3. Kommissionen godkender ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 en liste over kontrolsteder, der opfylder standarder svarende til dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1255/97. Denne liste gøres tilgængelig i TRACES.
4. Kommissionen fjerner et kontrolsted fra den i stk. 3 omhandlede liste, hvis det ved certificeringsorganets evaluering eller Kommissionens audit er dokumenteret, at kontrolstedet ikke længere opfylder standarder svarende til dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1255/97. Proceduren i artikel 49 finder anvendelse.

Artikel 35

Dyr, der indføres til Unionen

1. Transportører, der transporterer dyr til Unionen, skal:
 - a) sikre, at dyrene transporteres i overensstemmelse med denne forordning eller under forhold, der af Unionen er anerkendt som svarende til dem, der fastsættes ved denne forordning, fra afgangsstedet i tredjelandet til bestemmelsesstedet i Unionen
 - b) udfylde logbogen i TRACES, jf. bilag III, punkt 1, med angivelse af navnlig afgangssted, -dato og -klokkeslæt i tredjelandet.
2. Det officielle sundhedscertifikat, som ledsager dyr, der indføres til Unionen fra tredjelande og territorier, skal indeholde en erklæring fra den kompetente myndighed på afgangsstedet, som attesterer, at planlægningen af forsendelsen opfylder krav, der mindst svarer til kravene i denne forordning.
3. I forbindelse med lange forsendelser gennemgår og godkender den kompetente myndighed på afgangsstedet i tredjelandet logbogen i TRACES forud for ansendelsen.

Artikel 36

Dyr, der føres i transit gennem Unionens område

Når dyr transporteres fra et oprindelsessted i et tredjeland til et bestemmelsessted i samme eller et andet tredjeland og føres i transit gennem Unionens område, skal operatøren sikre, at denne forordning, bortset fra bestemmelserne om maksimal forsendelsestid i artikel 27, stk. 1, 2 og 3, artikel 28, artikel 29, stk. 1 og 2, og bilag I, kapitel V, punkt 2.2, overholdes under den del af forsendelsen, der finder sted på Unionens område.

KAPITEL VIII DE KOMPETENTE MYNDIGHEDERS FORPLIGTELSER

Artikel 37

Kurser

1. Med henblik på artikel 10 udpeger medlemsstaterne den kompetente myndighed, der skal være ansvarlig for at:
 - a) sikre, at chauffører, ledsagere og dyrevelfærdsansvarlige, der medvirker ved transport af dyr, tilbydes kurser af relevans for de pågældende arter og kategorier af dyr
 - b) udarbejde en liste over godkendte kurser, der tilbydes til chauffører, ledsagere og dyrevelfærdsansvarlige med ansvar for dyrs velfærd under transport
 - c) organisere en uafhængig afsluttende prøve, hvis indhold skal være relevant for de pågældende kategorier af dyr og vedrøre det relevante transportled, med henblik på at teste chaufførernes, ledsagernes og de dyrevelfærdsansvarliges viden
 - d) udstede kompetencebeviser, hvori det attesteres, at indehaveren har bestået en uafhængig afsluttende prøve
 - e) fastlægge indholdet af de i litra a) omhandlede kurser og af den i litra b) omhandlede prøve.
2. De i stk. 1 omhandlede kurser skal som minimum dække følgende kompetencer, viden og færdigheder:
 - a) dyrevelfærdsforpligtelserne, navnlig dem, der er fastsat i bilag I og II
 - b) dyrenes artsspecifikke adfærd og deres fysiologiske og etologiske behov under en forsendelse
 - c) metoder til at minimere dyrevelfærdsrisici under en forsendelse
 - d) evne til at genkende positive og negative følelser hos dyr, herunder eventuelle tegn på lidelse under en forsendelse
 - e) anvendelse og vedligeholdelse af udstyr, der anvendes til de i transportmidlet opstaldede dyr
 - f) metoder til overvågning af indikatorer, jf. artikel 26, og
 - g) beredskabsplaner, jf. artikel 8.

Artikel 38
Kompetencebeviser

1. Den kompetente myndighed udsteder et kompetencebevis i TRACES, hvis følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Ansøgeren har bestået den i artikel 37, stk. 1, litra c), omhandlede afsluttende prøve.
 - b) Ansøgeren har fremlagt en skriftlig erklæring om, at han/hun ikke har begået en alvorlig overtrædelse, jf. artikel 44, i de tre år, der går forud for datoen for ansøgningen om certifikatet.
2. Den kompetente myndighed udsteder ikke kompetencebeviset, hvis en anden kompetent myndighed har forbudt ansøgeren at håndtere dyr.
3. Kompetencebeviset skal indeholde de i bilag V, del 4, angivne oplysninger. Det er gyldigt i højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.
4. En medlemsstat anerkender gyldige kompetencebeviser, der er udstedt i en anden medlemsstat.
5. Medlemsstaterne kan anerkende kvalifikationer, der er erhvervet til andre formål, som ligestillet med kompetencebeviser med henblik på anvendelse af denne forordning, forudsat at de er erhvervet på samme betingelser som dem, der er fastsat i denne artikel. De kompetente myndigheder offentliggør og ajourfører på internettet en liste over kvalifikationer, der anerkendes som værende ligestillet med kompetencebeviset.
6. De kompetente myndigheder inddrager et kompetencebevis, der er udstedt i henhold til denne forordning, i TRACES, hvis indehaveren af beviset ikke længere viser tilstrækkelig kompetence, viden eller opmærksomhed med hensyn til sine opgaver.

Artikel 39
Udpegelse af udgangssteder

Medlemsstaterne:

- a) udpeger udgangssteder, via hvilke dyr kan transporteres til tredjelande
- b) registrerer de udpegede udgangssteder på deres område i TRACES og ajourfører regelmæssigt disse oplysninger.

Oplysningerne gøres offentligt tilgængelige i TRACES.

Artikel 40
Inspektion af skibe til transport af husdyr ved på- og aflæsning

1. Inden dyr pålæsses et skib til transport af husdyr, inspicerer den kompetente myndighed fartøjet for navnlig at kontrollere, at:
 - a) det pågældende skib er bygget og udstyret til at befordre det antal og den type dyr, der skal transporteres
 - b) de rum, hvori dyrene skal opstaldes, er i god stand
 - c) det i bilag I, kapitel IV, omtalte udstyr er funktionsdygtigt

- d) det pågældende skibs risikoprofil er klassificeret som "standardrisiko" eller "lavrisiko" i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol.
2. Inden dyr læsses på eller aflæsses fra et skib til transport af husdyr, inspicerer den kompetente myndighed fartøjet for at kontrollere, at:
- a) dyrene er egnede til videre forsendelse
 - b) pålæsningen/aflæsningen sker i overensstemmelse med bilag I, kapitel III, punkt 2
 - c) foder- og vandingsanlæg er i overensstemmelse med bilag I, kapitel IV, punkt 2.

Artikel 41

Forbindelsesorganer for beskyttelse af dyr under transport

1. Forbindelsesorganer for beskyttelse af dyr under transport, udpeget i henhold til artikel 103, stk. 1, i forordning (EU) 2017/625, skal, ud over at varetage de i forordning (EU) 2017/625 fastsatte opgaver og ansvarsområder:
- a) yde gensidig bistand med henblik på at befordre en gnidningsløs anvendelse af denne forordning og bl.a. undgå forsinkelser i forbindelse med transport eller tredjelandes afvisning af sendinger af dyr, der transporteres ad vej eller jernbane eller med skib
 - b) udveksle gode råd og bedste praksis vedrørende overholdelse af denne forordning.
2. Kommissionen organiserer regelmæssige møder i netværket af forbindelsesorganer, jf. stk. 1, med det formål at befordre en ensartet håndhævelse af denne forordning i Unionen.

KAPITEL IX SANKTIONER

Artikel 42

Foranstaltninger og sanktioner med det formål at sikre overholdelse

Uden at det berører anvendelsen af forordning (EU) 2017/625, fastsætter medlemsstaterne regler om foranstaltninger og sanktioner over for fysiske personer, der begår, eller juridiske personer, der er ansvarlige for overtrædelser af denne forordning. Medlemsstaterne skal navnlig systematisk:

- a) undersøge enhver mistanke om overtrædelser for at be- eller afkræfte mistanken
- b) træffe passende foranstaltninger, når der er konstateret en overtrædelse, herunder foranstaltninger til at bringe overtrædelsen til ophør, og
- c) anvende sanktioner i overensstemmelse med dette kapitel og med forordning (EU) 2017/625 over for den fysiske person, der har begået, eller den juridiske person, der er ansvarlig for overtrædelsen af denne forordning.

Artikel 43

Sanktioner for overtrædelse af denne forordning

1. Uden at det berører anvendelsen af forordning (EU) 2017/625, sikrer medlemsstaterne, at en fysisk person, der har begået, eller en juridisk person, der er ansvarlig for en overtrædelse af denne forordning, pålægges administrative sanktioner i overensstemmelse med denne forordning og national ret. Alternativt kan medlemsstaterne anvende strafferetlige sanktioner.
2. Medlemsstaterne sikrer, at de sanktioner, der anvendes i overensstemmelse med denne forordning og de relevante bestemmelser i national ret, står i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og er så strenge, at de effektivt straffer og afskrækker fra yderligere overtrædelser.
3. Medlemsstaterne tager ved fastsættelsen af sanktioner, herunder størrelsen af økonomiske sanktioner, jf. stk. 5, hensyn til overtrædelsens art, grovhed og omfang, herunder de skadelige konsekvenser for de pågældende dyrs velfærd, deres antal, type, alder eller sårbarhed, overtrædelsens varighed, gentagelser heraf samt akkumulering af samtidige overtrædelser, og til, om overtrædelsen blev begået bevidst eller ved forsømmelighed.
4. Følgende betragtes som skærpende omstændigheder:
 - a) overtrædelser begået ved svigagtig eller vildledende adfærd eller ved anvendelse af dokumenter/certifikater, der er forfalskede eller vides at være ugyldige
 - b) bevidst afgivelse af urigtige eller vildledende erklæringer i logbøger.
5. Medlemsstaterne sikrer i tilfælde af en alvorlig overtrædelse, at overtrædelsen kan straffes med administrative økonomiske sanktioner, idet bødeløbet som minimum skal være sendingens værdi. I tilfælde af gentagelse af en alvorlig overtrædelse inden for en treårig periode sikrer medlemsstaterne, at overtrædelsen kan straffes med administrative økonomiske sanktioner, idet bødeløbet som minimum skal være to gange sendingens værdi.

Medlemsstaterne kan tage hensyn til den økonomiske situation for den fysiske person, der har begået overtrædelsen, eller den juridiske person, der er ansvarlig for overtrædelsen, for at sikre, at sanktionerne virker afskrækkende. Med henblik herpå kan medlemsstaterne i overensstemmelse med national ret anvende et system, hvorved der pålægges en bøde, der beregnes som en procentdel af omsætningen hos den operatør, der er ansvarlig for overtrædelsen.

Artikel 44

Alvorlige overtrædelser

Følgende overtrædelser betragtes som alvorlige, hvis de begås bevidst eller ved forsømmelighed:

- a) Transport af dyr med alvorlige åbne sår, prolaps eller brækkede lemmer.
- b) Transport af dyr, der ikke har nået minimumsalderen for transport.
- c) Den plads i højden, som de transporterede dyr råder over, er på under 80 % af den plads i højden, der kræves i henhold til bilag I, kapitel III, punkt 6.

- d) Den plads, som de transporterede dyr råder over, er på under 80 % af den plads, der kræves i henhold til bilag I, kapitel VII.
- e) Overskridelse af den maksimale forsendelsestid med 30 %, hvileperioder ikke medregnet.
- f) Transport af akvatiske dyr uden overvågning af de relevante vandparametre, jf. bilag II.
- g) Transport af dyr som langvarige forsendelser, uden at der er udstedt en organisatorautorisation, en transportørautorisation eller et godkendelsescertifikat for et transportmiddel, eller uden at chaufføren eller ledsageren er i besiddelse af et kompetencebevis.
- h) Transport af dyr som langvarige forsendelser, uden at den kompetente myndighed har godkendt logbogen.
- i) Transport af dyr med et tredjeland som bestemmelsessted, uden at der foreligger et gyldigt certifikat til transport af dyr til tredjelande udstedt i henhold til artikel 33.

*Artikel 45
Andre sanktioner*

- 1. De i dette kapitel omhandlede sanktioner berører ikke andre sanktioner, som de kompetente myndigheder måtte træffe i tilfælde af en konstateret overtrædelse, navnlig:
 - a) tilbageholdelse af det køretøj eller det skib til transport af husdyr, der er involveret i overtrædelsen
 - b) konfiskation af køretøjet eller skibet til transport af husdyr eller de transporterede dyr
 - c) suspension eller inddragelse af organisatorens eller transportørens autorisation
 - d) suspension eller indstilling af alle eller en del af operatørens økonomiske aktiviteter vedrørende transport af dyr.
- 2. Medlemsstaterne fastsætter varigheden af de i stk. 1 omhandlede sanktioner.

**KAPITEL X
PROCEDUREMÆSSIGE BESTEMMELSER**

*Artikel 46
Rapport om statussen med hensyn til dyrs velfærd under transport*

- 1. Kommissionen offentliggør, på grundlag af de data, der er registreret i TRACES i henhold til artikel 26, og alle andre relevante oplysninger, senest den [5 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] og derefter hvert 5. år en overvågningsrapport om statussen med hensyn til dyrs velfærd under transport i Unionen.
- 2. Med henblik på den i stk. 1 omhandlede rapportering giver medlemsstaterne Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for at kunne udarbejde rapporten.

Artikel 47
Ændring af bilagene

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 48 med henblik på at ajourføre de tekniske forskrifter i bilag I, kapitel I, II, V og VII, og bilag II for at tage hensyn til tekniske fremskridt og udviklingen på det videnskabelige område, herunder videnskabelige udtalelser fra EFSA, og til sociale, økonomiske og miljømæssige virkninger, for så vidt angår:
 - a) transportmidlers udformning og vedligeholdelse
 - b) håndteringsudstyr
 - c) krav vedrørende vand, herunder maksimalgrænseværdier for diverse vandparametre, og vandovervågningskrav
 - d) krav vedrørende fodring
 - e) egnethed til transport
 - f) på- og aflæsningspraksis
 - g) håndtering under og efter transport
 - h) betingelserne om bord på ro-ro-skibe og under flytransport
 - i) transportpraksis
 - j) krav til pladsforhold og lastetæthed.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 med henblik på at ajourføre logbogsmodellerne i bilag III og standarderklæringen i bilag IV.

Artikel 48
Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i stk. 2 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til stk. 2 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 49

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder, som er nedsat ved artikel 58, stk. 1, i forordning (EF) nr. 178/2002. Denne komité er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 50

Gennemførelsesbeføjelser vedrørende dokumenter

Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 fastsætte regler vedrørende ensartet anvendelse af artikel 6, 9, 12, 13 og 38 i form af regler for udstedelse af elektroniske autorisationer, certifikater og logbøger og for anvendelse af elektroniske signaturer.

KAPITEL XI ANDRE BESTEMMELSER

Artikel 51

Databeskyttelse i forbindelse med autorisation, logbøger, realtidspositioneringssystemer og certifikater

1. Kommissionen og medlemsstaterne er fælles dataansvarlige, som omhandlet i artikel 28 i forordning (EU) 2018/1725 og artikel 26 i forordning (EU) 2016/679, jf. artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/1715, for autorisationer som omhandlet i kapitel II, logbøger som omhandlet i kapitel IV og certifikater som omhandlet i kapitel VIII.
2. Hvad angår de i artikel 24 omhandlede realtidspositioneringssystemer er Kommissionen dataansvarlig efter betydningen i artikel 3, nr. 8), i forordning (EU) 2018/1725.
3. Data registreret i det i artikel 24, stk. 3, omhandlede informationssystem må kun tilgås af Kommissionen med det formål at hente de i artikel 24, stk. 5, omhandlede oplysninger i TRACES.
4. Ud over de kategorier af data, der behandles i henhold til artikel 10 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/1715, behandles også de data, der indsamles ved hjælp af det i artikel 24 omhandlede realtidspositioneringssystem, og dataene i

logbogen vedrørende chaufførens navn og telefonnummer udelukkende med henblik på gennemførelse af offentlig kontrol og andre officielle aktiviteter som defineret i artikel 2 i forordning (EU) 2017/625.

5. Positioneringsdata registreret med korte tidsintervaller opbevares i det i artikel 24, stk. 3, omhandlede informationssystem i seks år.
6. Personoplysninger vedrørende autorisationer som omhandlet i kapitel II og certifikater som omhandlet i kapitel VIII opbevares i TRACES, så længe de pågældende autorisationer og certifikater er gyldige, og i seks år efter deres udløb eller inddragelse.

Artikel 52

Strengere nationale foranstaltninger

Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan indføre strengere nationale foranstaltninger med henblik på at forbedre beskyttelsen af dyr under transport, der udelukkende finder sted på den pågældende medlemsstats område, eller under transport, der udelukkende finder sted mellem et afgangssted på medlemsstatens område og et bestemmelsessted i et tredjeland, forudsat at disse foranstaltninger ikke forstyrrer det indre markeds funktion.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne nationale regler, inden de vedtages. Kommissionen orienterer de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 53

Mobilapplikation

1. Senest [5 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] udvikler Kommissionen en mobilapplikation, som gør det muligt at varetage administrative opgaver i forbindelse med transport af dyr, og stiller applikationen til rådighed for operatører og kompetente myndigheder. Applikationen skal som minimum have følgende funktioner, som er forbundet med TRACES:

- a) registrerede TRACES-brugeres oprettelse og ajourføring af diverse dele af en logbog
 - b) indgivelse af en logbog til godkendelse
 - c) beregning af krav til pladsforhold
 - d) værktøjer til kontrol af egnethed til transport
 - e) værktøjer til tjek af vejrudsigten.
2. Senest den [5 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] fastsætter Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 49 detaljerede specifikationer for udviklingen af den i stk. 1 omhandlede applikation.

Artikel 54

Rapportering og evaluering

1. Senest den [10 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] foretager Kommissionen en evaluering af denne forordning og forelægger en rapport om de

vigtigste resultater for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

2. Med henblik på den i stk. 1 omhandlede rapportering giver medlemsstaterne Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for at kunne udarbejde rapporten.

Artikel 55
Undtagelse

Som en undtagelse fra denne forordning kan medlemsstaterne fortsat anvende gældende nationale bestemmelser vedrørende transport inden for deres regioner i den yderste periferi af dyr, der har oprindelse i eller ankommer til disse regioner. De underretter Kommissionen herom.

KAPITEL XII

OVERGANGSBESTEMMELSER OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 56
Ophævelse

1. Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 ophæves.
2. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag VI.

Artikel 57
Ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97

I Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 foretages følgende ændringer:

I artikel 3 tilføjes som litra e) og f):

- "e) råde over det fornødne udstyr til håndtering af den eller de arter og kategorier af dyr, de huser
- f) have en størrelse, der gør det muligt for dem at huse som minimum en vognfuld dyr og samtidig overholde de arealkrav, der er fastsat i Rådets direktiv 2008/119/EF⁶⁰ og 2008/120/EF⁶¹."

I artikel 5 tilføjes som litra j):

- "j) operere med et reservationssystem i TRACES, der gør det muligt for organisatorer at se og reservere slottider."

⁶⁰ Rådets direktiv 2008/119/EF af 18. december 2008 om fastsættelse af mindstekrav med hensyn til beskyttelse af kalve (EUT L 10 af 15.1.2009, s. 7).

⁶¹ Rådets direktiv 2008/120/EF af 18. december 2008 om fastsættelse af mindstekrav med hensyn til beskyttelse af svin (EUT L 47 af 18.2.2009, s. 5).

Artikel 58
Overgangsbestemmelser

Kapitel I, punkt 2, litra e), i bilag I, kapitel V i bilag I, kapitel VI, punkt 3.1, i bilag I og kapitel VII i bilag I til Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 finder fortsat anvendelse indtil anvendelsesdatoen for kapitel I, punkt 1, litra h), i bilag I til, artikel 27-30 i og kapitel VII i bilag I til nærværende forordning.

Artikel 59
Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra 2 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden, medmindre andet er fastsat i stk. 3 og 4.
3. Artikel 13, stk. 2, litra d), artikel 44, stk. 5, artikel 44, bilag I, kapitel I, punkt 10, bilag I, kapitel II, punkt 2.5, og bilag I, kapitel V, punkt 3.3, finder anvendelse fra 3 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.
4. Artikel 24, stk. 1-4, artikel 51, artikel 27-30, kapitel VII, bilag I, kapitel I, punkt 1, litra h), og bilag I, kapitel VII, finder anvendelse fra 5 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

1.4.4. Resultatindikatorer

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet**
- 3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne**
 - 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
 - 3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger*
 - 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
 - 3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer*
 - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. Bidrag fra tredjemand*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne**

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1/2005

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Udgiftsområde 1: Det indre marked, innovation og det digitale område

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁶²

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Forslaget har til formål at forbedre beskyttelsen af dyr under transport og derigennem bidrage til både højere velfærd og en mere bæredygtig fødevareproduktion.

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål nr.

At ajourføre de nuværende betingelser for transport af dyr i lyset af de seneste videnskabelige og teknologiske fremskridt med det formål at sikre et højere velfærdsniveau samt animalske fødevarer af højere kvalitet.

At bidrage til en bedre, harmoniseret håndhævelse af dyretransportreglerne på EU-plan, styrke den offentlige kontrol i relation til beskyttelse af dyr under transport og digitalisere hele processen med transport af dyr med henblik på at mindske den administrative byrde for operatørerne og de kompetente myndigheder.

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Specifikt mål nr. 1:

– Kortere forsendelsestid

– En bedre harmoniseret, ensartet metode til beregning af forsendelsestiden for slagtedy og de fem vigtigste opdrættede dyrearter

– Bedre pladsforhold

– Klare og mere specifikke betingelser for de forskellige arter og kategorier af dyr

⁶² Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

- Bedre forhold i forbindelse med transport af sårbare kategorier af dyr som f.eks. drægtige dyr, ikke-fravænnede kalve eller udsætterhøner
- Forbedring af forholdene om bord på skibe til transport af husdyr
- Ekstern attestering af overholdelse af reglerne uden for Unionens grænser
- Strengere betingelser for eksport af dyr fra EU til tredjelande
- Nye og mere specifikke krav til transport af hunde og katte samt akvatiske dyr
- Klarere regler for mindskelse af dyrs udsættelse for ekstreme (dvs. meget lave eller ekstremt høje) temperaturer under transport

Specifikt mål nr. 2:

- Reduktion af forvriddninger på det indre marked
- Modernisering af diverse værktøjer til udveksling af oplysninger
- Digitalisering af hele processen og reduktion af papirarbejdet og den administrative byrde
- Harmoniseret tilgang til sanktionssystemet og en fælles forståelse af alvorlighedsgraden for diverse tilfælde af manglende overholdelse af reglerne
- Et realtidssporingsystem, som skal sikre mere effektiv indgriben i tilfælde af hændelser under transport

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Specifikt mål nr. 1:

- Varigheden af forsendelser
- Antal og procentdel af dyr, der kommer til skade under transport
- Antal og procentdel af dyr med problemer af sundhedsmæssig karakter/relateret til deres fysiske tilstand (varme- eller kuldestress, langvarig tørst/sult)
- Antal og procentdel af dyr, der er døde ved ankomsten
- Antal dyretransporter
- Færre tilfælde af manglende overholdelse

Specifikt mål nr. 2:

- Anvendelse af en digital app baseret på TRACES, som skal udvikles.

1.5. **Begrundelse for forslaget/initiativet**

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

Forslaget har til formål at forbedre dyrevelfærden og fremme et harmoniseret niveau for håndhævelse og overholdelse. Forslaget indebærer, at reglerne om dyrevelfærd under transport ajourføres i overensstemmelse med de seneste videnskabelige og teknologiske fremskridt med det formål at forbedre dyrevelfærden og sikre fair konkurrence for virksomhedslederne. TRACES ville blive videreudviklet med henblik på elektronisk behandling af alle certificeringer, autorisationer og godkendelser, hvormed alle kompetente myndigheder i EU ville kunne tilgå de

relevante data om transport af dyr. Desuden ville der være mulighed for realtidssporing af vejretøjer i TRACES, så man bedre ville kunne overvåge, at reglerne vedrørende forsendelsestiden overholdes.

Behovet for økonomiske ressourcer begynder i 2024 med en undersøgelse af metoder til anvendelse af nye teknologier og digitalisering for at lette gennemførelsen og håndhævelsen af reglerne om dyrevelfærd under transport: De følgende år ville være viet til udformningen af de relevante værktøjer og vedligeholdelse heraf.

- 1.5.2. *Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis*

Videnskaben har udviklet sig siden vedtagelsen af transportforordningen, ny teknologi giver mulighed for en mere effektiv gennemførelse af reglerne, og EU-borgerne lægger stadig større vægt på dyrevelfærd. Medlemsstaterne har i mange tilfælde udfordringer med fortolkningen af de samme bestemmelser, hvilket i mange tilfælde fører til en forskellig grad af håndhævelse af transportreglerne i de forskellige medlemsstater. Dertil kommer, at medlemsstaterne har vedtaget deres egne dyrevelfærdsregler, som modsvarer de nye krav, som den seneste tilgængelige videnskabelige viden stiller til dem. Dette indebærer forvridninger på det indre marked og af konkurrencevilkårene for alle de involverede aktører.

Dette forslag bygger på den nyeste videnskabelige rådgivning vedrørende denne form for transport og bidrager til at befordre handelen med både dyr og animalske fødevarer, samtidig med at der sikres lige konkurrencevilkår, og til at forbedre husdyrs velfærd i hele EU. Det indre marked ville blive forbedret, og det ville blive lettere at fremme EU's høje standarder for dyrevelfærd på globalt plan.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Formålstjenlighedsanalysen (evalueringen) af EU's dyrevelfærdslovgivning viser, at den nuværende forordning ikke fuldt ud afspejler diverse væsentlige videnskabelige og teknologiske landvindinger, nye samfundsmæssige tendenser eller bæredygtighedsrelaterede udfordringer. Medlemsstaterne har adresseret disse videnskabelige skævheder med national lovgivning, hvilket har medvirket til at skabe ulige konkurrencevilkår i Unionen.

De nuværende transportregler har desuden vist sig at være vanskelige at implementere og håndhæve, hvilket fører til et fragmenteret dyrevelfærdsniveau og ulige konkurrencevilkår på EU-markedet.

Drøftelserne med medlemsstaternes kompetente myndigheder og diverse interessenter, resultaterne af Kommissionens audit og nationale eksperter identificering af eksempler på bedre praksis har vist, at der er behov for klarere regler og ansvarsområder med henblik på at fremme en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse i hele Unionen.

- 1.5.4. *Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Forordningen vil skulle være en del af fødevarerdel af programmet for det indre marked og vil fungere i synergi med den fælles landbrugs politik. Dette forslag kan forventes at ville fremme dyrevelfærden via forbrugernes efterspørgsel, men

samtidig frembyder den fælles landbrugspolitik en række redskaber til at forbedre velfærden for dyr bestemt til fødevareproduktion i form af tilskud til producenterne (bioordninger, foranstaltninger til udvikling af landdistrikterne på dyrevelfærdsområdet, investeringer, uddannelse, rådgivning, kvalitetsordninger osv.).

1.5.5. *Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

Omkostningerne vil blive dækket over fødevaredelen af programmet for det indre marked, da målene for denne forordning bidrager til et af programmets vigtigste mål, nemlig bæredygtig og modstandsdygtig fødevareproduktion, og til EU's jord til bord-mål.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

Ubegrænset varighed

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2024-2027
- Derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁶³

Direkte forvaltning ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

- tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

[...]

[...]

⁶³ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Forordningen indeholder bestemmelser om indsamling af data og årlige indikatorer for dyrevelfærd.

I henhold til forordningen skal medlemsstaterne og operatørerne indføre alle oplysninger i TRACES, og medlemsstaternes kompetente myndigheder skal hvert år indberette data til Kommissionen med henblik på overvågning og evaluering.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

I overensstemmelse med Europa-Kommissionens forvaltningsopgørelse udfører GD for Sundhed og Fødevarer (SANTE) sine aktiviteter i overensstemmelse med de gældende love og bestemmelser, arbejder på en åben og gennemsigtig måde og opfylder det forventede høje niveau af faglige og etiske standarder.

De foranstaltninger, der har til formål at forbedre beskyttelsen af dyr under transport, vil blive gennemført ved direkte forvaltning ved hjælp af de gennemførelsesmetoder, der er fastsat i finansforordningen: Direkte forvaltning giver mulighed for at etablere tilkudsaftaler/-kontrakter med støttemodtagere/kontrahenter, der er direkte involveret i aktiviteter, der tjener EU's politikker. Kommissionen sikrer direkte overvågning af resultatet af de finansierede foranstaltninger. De nærmere bestemmelser om betaling af de finansierede foranstaltninger vil blive tilpasset til de risici, der er forbundet med de finansielle transaktioner.

For at sikre effektivitet, produktivitet og sparsommelighed i Kommissionens kontrol vil kontrolstrategien blive orienteret i retning af en balance mellem forudgående og efterfølgende kontrol og fokusere på tre vigtige faser i gennemførelsen af tilskud/kontrakter i overensstemmelse med finansforordningen:

- Udvælgelse af forslag/bud, der er i tråd med forordningens politikmålsætninger.
- Operationel kontrol, overvågning og forudgående kontrol, der dækker projektgennemførelse, offentlige udbud, forfinansiering samt mellemliggende og endelige betalinger.
- Der vil også blive udført efterfølgende kontrol på stedet – af effektivitetshensyn typisk på en stikprøve (risikobaseret) af transaktionerne – hos støttemodtagerne.

Generaldirektoratet for Sundhed og Fødevarer (GD SANTE) er underlagt administrativ kontrol, herunder budgetkontrol, årsberetninger/-rapporter fra Den Europæiske Revisionsret og Kommissionens Interne Revisionstjeneste, den årlige decharge for gennemførelsen af EU-budgettet og eventuelle undersøgelser foretaget af OLAF for at sikre, at de tildelte ressourcer anvendes korrekt.

I overensstemmelse med Kommissionens ramme for intern kontrol⁶⁴ har GD SANTE udarbejdet en strategi for intern kontrol, der fokuserer på den finansielle forvaltning og dens overholdelse af finansforordningen, navnlig med hensyn til de fem kontrolmål⁶⁵ og hovedprincipperne om omkostningseffektiv og virkningsfuld kontrol og foranstaltninger til bekæmpelse af svig. Strategien er et dynamisk dokument, som ajourføres regelmæssigt og vedtages af GD SANTE's ledelse.

Direktøren med ansvar for risikostyring og intern kontrol (RMIC) i GD SANTE er ansvarlig for at koordinere udarbejdelsen, ajourføringen og formidlingen af kontrolstrategien til alle berørte medarbejdere. Med henblik herpå iværksætter direktøren hvert år en årlig vurdering af det interne kontrolsystem, som indgår i GD SANTE's årlige aktivitetsrapport.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Risikostyring er fuldt integreret i GD SANTE's planlægnings- og kontrolcyklus. De vigtigste risici identificeres i den årlige risikovurdering. Der fokuseres på restrisikoeksponeringen under hensyntagen til alle foranstaltninger, der allerede er truffet for at mindske risikoen. Øvelsen afsluttes med drøftelser på øverste ledelsesniveau under ledelse af generaldirektøren. De såkaldte "kritiske risici" rapporteres til kommissæren sammen med en handlingsplan med det formål at reducere dem til et acceptabelt niveau. For at overvåge gennemførelsen af handlingsplanerne udarbejdes der en statusrapport, som sendes til kommissæren i forbindelse med midtvejsrapporten.

GD SANTE har integreret risikostyring i sine budgetgennemførelsesprocesser. Potentielle risici, udfordringer eller problemer identificeres på hvert trin i den finansielle forvaltningsproces.

Ved gennemførelsen af den nye forordning fokuseres der på tildeling af offentlige indkøbskontrakter samt en række tilskud til specifikke aktiviteter og organisationer.

De offentlige indkøbskontrakter vil hovedsagelig blive indgået på områder som IT-produktudvikling samt støtte og undersøgelser.

De væsentligste risici er som følger:

- Risiko for ikke at kunne nå forordningens mål fuldt ud på grund af utilstrækkelig udnyttelse eller kvalitet/forsinkelser i gennemførelsen af de udvalgte projekter eller kontrakter
- Risiko for ineffektiv eller uøkonomisk anvendelse af tildelte midler, både med hensyn til tilskud (kompleksiteten af finansieringsreglerne) og udbud (et begrænset antal økonomiske operatører med den nødvendige ekspertise, hvilket medfører utilstrækkelige muligheder for at sammenligne pristilbud i visse sektorer)
- Risiko for at skade Kommissionens omdømme, hvis der afsløres svig eller kriminel virksomhed; der kan kun uddrages delvis forsikring fra tredjeparternes interne

⁶⁴ C(2017) 2373 af 19.4.2017.

⁶⁵ I henhold til COSO-modellen, som Kommissionen har vedtaget i sin seneste udgave af sin ramme for intern kontrol: C(2017) 2373 af 19.4.2017 3 – Communication to the Commission – Revision of the Internal Control Framework (C(2017) 2373 af 19.4.2017) (foreligger ikke på dansk), som erstatter de interne kontrolstandarder, der var fastsat i SEK(2001) 2037 og revideret ved SEK(2007) 1341.

kontrollsystemer, da kontrahenterne og støttemodtagerne har hver deres eget kontrolsystem.

Kommissionen etablerer interne procedurer med det formål at dække de ovenfor anførte risici. De interne procedurer er i fuld overensstemmelse med finansforordningen og omfatter foranstaltninger til bekæmpelse af svig og hensyn til omkostningseffektiviteten. Inden for disse rammer fortsætter Kommissionen med at undersøge mulighederne for at forbedre forvaltningen og realisere effektivitetsgevinster. Hovedtrækkene i kontrolstrukturen er som følger:

Kontrol før og under gennemførelsen af projekterne:

- Der vil blive oprettet et passende system til projektledelse, som fokuserer på projekternes og kontraktens bidrag til politikmålsætningerne, sikrer systematisk inddragelse af alle aktører, etablerer regelmæssig rapportering om projektledelse, som suppleres af kontrolbesøg på ad hoc-basis, herunder risikorapportering til den øverste ledelse, og sikrer en passende budgetmæssig fleksibilitet.
- De anvendte standardtilkudsaftaler og standardtjenesteydelseskontrakter er udviklet/udvikles i Kommissionen. De indeholder en række kontrolbestemmelser om bl.a. revisionsattester, finansielle garantier, audit på stedet og OLAF-inspektioner. Reglerne vedrørende støtteberettigelse forenkles, f.eks. ved at anvende enhedsomkostninger, faste beløb, bidrag, der ikke er knyttet til omkostninger, og andre muligheder i finansforordningen. Dette vil reducere kontrolomkostningerne og sætte fokus på kontrol inden for højrisikoområder.
- Alle medarbejdere underskriver kodeksen for god forvaltningsskik. Personale, der er involveret i udvælgelsesproceduren eller i forvaltningen af tilkudsaftaler/kontrakter, underskriver desuden en erklæring om, at de ikke har interessekonflikter. Personalet efteruddannes løbende og anvender netværk til at udveksle bedste praksis.

Et projekts tekniske gennemførelse skrivebordskontrolleres med jævne mellemrum på grundlag af kontrahenternes og støttemodtagernes tekniske statusrapporter; derudover vil der blive afholdt møder med kontrahenterne/støttemodtagerne og gennemført besøg på stedet på ad hoc-basis.

Kontrol ved projektets afslutning: Der udføres efterfølgende audit af en stikprøve af transaktionerne for at kontrollere omkostningskravenes støtteberettigelse på stedet. Formålet med disse kontroller er at forhindre, påvise og rette væsentlige fejl i relation til de finansielle transaktioners lovlighed og formelle rigtighed. Med henblik på at maksimere kontrolvirkningen kan udvælgelsen af støttemodtagere, der skal revideres, ske ved at kombinere risikobaseret udvælgelse med stikprøvekontrol. Der vil så vidt muligt blive lagt vægt på operationelle aspekter under audit på stedet.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Der tages i Kommissionens og GD SANTE's strategier for intern kontrol hensyn til de vigtigste omkostningsfaktorer og den indsats, der allerede er gjort i flere år for at reducere kontrolomkostningerne, uden at det går ud over kontrollens effektivitet. De eksisterende kontrolsystemer har vist sig at kunne forhindre og/eller afdække fejl og/eller uregelmæssigheder og i forbindelse med fejl eller uregelmæssigheder at kunne afhjælpe disse.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

I henhold til artikel 325 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) skal EU og EU's medlemsstater bekæmpe svig og enhver anden ulovlig aktivitet, der kan skade EU's finansielle interesser. I henhold til artikel 317 i TEUF og artikel 36 i finansforordningen⁶⁶ gennemfører Kommissionen EU-budgettet i overensstemmelse med principperne om forsvarlig økonomisk forvaltning og anvender effektiv og produktiv intern kontrol⁶⁷, hvilket omfatter forebyggelse, opdagelse, korrektion af og opfølgning på svig og uregelmæssigheder.

For så vidt angår aktiviteter under direkte forvaltning træffer Kommissionen egnede foranstaltninger til at sikre, at Den Europæiske Unions finansielle interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, korrupsion og andre ulovligheder, gennem virkningsfuld kontrol og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb og, hvis det er relevant, gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Med henblik herpå vedtog Kommissionen en strategi for bekæmpelse af svig, senest ajourført i april 2019 (COM(2019) 196) med den reviderede handlingsplan fra juli 2023 (COM(2023) 405). GD'erne har udviklet og gennemført deres egne strategier for bekæmpelse af svig på grundlag af OLAF's metode. Generelt ajourføres disse hvert tredje år, og gennemførelsen af dem overvåges og rapporteres regelmæssigt til ledelsen.

For så vidt angår budgetgennemførelsen ved direkte forvaltning gennemfører Kommissionen også en række foranstaltninger, f.eks.:

- Beslutninger, aftaler og kontrakter som følge af forordningens gennemførelse berettiger udtrykkeligt Kommissionen, herunder OLAF, og Revisionsretten til at foretage audit, kontrol og inspektion på stedet og at inddrive uretmæssigt udbetalte beløb og om nødvendigt pålægge administrative sanktioner.
- Under evalueringsfasen for en indkaldelse af forslag/et udbud kontrolleres ansøgerne og tilbudsgiverne i forhold til de offentliggjorte udelukkelseskriterier på grundlag af erklæringer og systemet for tidlig opdagelse og udelukkelse (EDES).
- Reglerne om omkostningers støtteberettigelse vil blive forenklet i overensstemmelse med finansforordningens bestemmelser.
- Alle medarbejdere, der er involveret i kontraktforvaltning, samt auditører og inspektører, der kontrollerer støttemodtagernes erklæringer ved kontrolbesøg på stedet, videreuddannes løbende i og bibringes kendskab til spørgsmål om svig og uregelmæssigheder.

Den ved delegation bemyndigede anvisningsberettigedes sikkerhedsopbygningsproces er baseret på de eksisterende kontrolsystemers kapacitet

⁶⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2018/1046 af 18. juli 2018 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget, om ændring af forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU og om ophævelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 193 af 30.7.2018, s. 1).

⁶⁷ Communication to the Commission – Revision of the Internal Control Framework (C(2017) 2373 af 19.4.2017) (princip 8, karakteristikum 8.2).

til at opdage væsentlige og/eller gentagne mangler. Kontrolsystemerne består af forskellige elementer: tilsyn med og verifikation af operationer, forudgående kontrol, efterfølgende kontrol og audit foretaget af Den Interne Revisionstjeneste og Den Europæiske Revisionsret samt sundheds- og fødevarerevisioner udført af GD SANTE i EU's medlemsstater og tredjelande. Alle involverede aktører spiller en afgørende rolle i forebyggelsen og afsløringen af svig.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁶⁸	fra EFTA-lande ⁶⁹	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁷⁰	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	03.02.06 – Bidrag til et højt niveau af sundhed og velfærd for mennesker, dyr og planter	Opdelte	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

⁶⁸ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁶⁹ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁷⁰ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer 1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	-------------	---

GD SANTE			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ff.	I ALT
○ Aktionsbevillinger							
03.02 06 Bidrag til et højt niveau af sundhed og velfærd for mennesker, dyr og planter	Forpligtelser	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalinger	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer							
Budgetpost		(3)	0	0	0	0	0
Bevillinger I ALT til GD SANTE	Forpligtelser	=1a+3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalinger	=1b+3.	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	-4.	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalinger	-5.	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
○ Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		-6.					

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalinger	=5+6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalinger	5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		6)					
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalinger	=5+6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag V til de interne regler), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ff.	I ALT
GD SANTE						
○ Menneskelige ressourcer		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Andre administrationsudgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
I alt GD SANTE	Bevillinger	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	--	-------	-------	-------	-------	-------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ff.	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Betalinger	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År 2024		År 2025		År 2026		År 2027 ff.		I ALT	
	RESULTATER											
	Type[1]	Gnsntl. omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 2												
- Resultat	Undersøgelse af metoder til anvendelse af nye teknologier og digitalisering for at lette gennemførelsen og håndhævelsen af reglerne om dyrevelfærd under transport		0,250									0,250
- Resultat	Udvikling af systemet i TRACES				0,800		0,600					1,400
- Resultat	Vedligeholdelse af TRACES				0,050		0,200		0,200			0,450
- Resultat	Udvikling af digital app:								0,300			0,300
Subtotal for specifikt mål nr. 2				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400
I alt				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ff.	I ALT
--	------------	------------	------------	----------------	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme					
Menneskelige ressourcer ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Andre administrationsudgifter	0	0,000	0,000	0,000	0
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

<u>Uden for</u> <u>UDGIFTSOMRÅDE 7[2]</u> i den flerårige finansielle ramme					
Menneskelige ressourcer					
Andre administrationsudgifter					
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme					

I ALT	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil delvist blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 ff.
○ Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)					
	20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	3,5	3,5	6,5	6,5
	20 01 02 03 (i delegationerne)				
	01 01 01 01 (indirekte forskning)				
	01 01 01 11 (direkte forskning)				
	Andre budgetposter (angiv nærmere)				
○ Eksternt personale (i årsværk)⁷²					
	20 02 01 (KA, UNE og V under den samlede bevillingsramme)				
	20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)				
XX 01 xx yy zz ⁷³	- i hovedsædet				
	- i delegationerne				
	01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)				
	01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)				
	Andre budgetposter (angiv nærmere)				
	I ALT	3,5	3,5	6,5	6,5

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil delvist blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	AD vil udføre alle de opgaver, der omfatter forholdet til medlemsstaterne, referencecentre, interessenter og enhver forberedelse af lovgivning.
Eksternt personale	

⁷² KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer og JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁷³ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

2,400 mio. EUR i aktionsudgifter under budgetpost 03.02.06 i årene 2024-2027 vil blive dækket af interne omfordelinger inden for budgetposten.

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År n⁷⁴	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁷⁴ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Erstat på lignende vis for de efterfølgende år.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter
 - Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁷⁵					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ...								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

[...]

Andre bemærkninger (f.eks. om, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

[...]

⁷⁵

Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.