

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

12. november 2004



Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 19. november 2004
– dagsordenspunkt rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 22. – 23. november
2004 – vedlægges Justitsministeriets supplerende notat vedrørende
dagsordenspunkt 1.

Audens Tops PR



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 11. november 2004
Kontor: Civilkontoret
Sagsnr.: 2003-5415-0056
Dok.: CAG21667

Aktuelt notat

om

Forslag til Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EØF og forordning (EF) nr. 1255/97 (KOM (2003) 425 endelig)

Revideret notat. Ændringer er markeret med kursiv.

1. Baggrund

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

Den 6. december 2000 afgav Kommissionen en beretning til Rådet og Europa-Parlamentet om erfaringerne på området siden 1995 (KOM (2000) 809 endelig).

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

Bl.a. på denne baggrund vedtog Rådet på et rådsmøde (landbrug) den 19. juni 2001 en resolution om beskyttelse af dyr under transport.

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

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

Den 11. marts 2002 vedtog Kommissionens Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Velfærd en rapport om dyrs velfærd under transport (detaljer for heste, svin, får og kvæg). I denne rapport kommer komiteen med en række anbefalinger vedrørende forberedelse af dyr til transport, af- og pålæsning af dyr, inspektion af dyrene undervejs ved langvarige transporter, lastetæthed, håndtering af dyr før og under transporter, indretning af køretøjer til transport af dyr og uddannelse og træning af personer, der har med transport af dyr at gøre.

Der blev på et rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 23.-24. september 2002 under dansk formandskab endvidere afholdt en åben debat om transport af dyr. Baggrunden for drøftelserne var et af det danske formandskab udarbejdet memorandum som oplæg til debatten, der bl.a. indeholdt et forslag om en maksimal transporttid på 8 timer. Et flertal af medlemsstaterne – hovedsagelig nordeuropæiske lande – støttede det danske forslag om en maksimal transporttid på 8 timer. Der var imidlertid et blokerende mindretal af lande, som ikke kunne tilslutte sig forslaget. Det danske formandskab anmodede kraftigt Kommissionen om snarest at fremsætte et forslag til nye EU-regler om beskyttelse af dyr under transport.

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

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

På rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 17.-19. december 2003 noterede Rådet sig de tekniske fremskridt, der var gjort under det italienske formandskab og besluttede at fortsætte den tekniske gennemgang af forslaget i første halvdel af 2004. Rådet noterede sig endvidere, at det irske formandskab aktivt ville fortsætte arbejdet med henblik på at træffe beslutning i denne sag, så snart Europa-Parlamentet havde afgivet sin udtalelse, der forventedes i foråret 2004. Herudover havde Rådet en overordnet drøftelse af emnet "transporttid".

På rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 24. februar 2004 noterede Rådet sig det irske formandskabs situationsrapport om forhandlingerne af forslaget. Alle delegationer erkendte, at det er nødvendigt at forbedre dyrevelfærden under transport på grundlag af veldokumenterede videnskabelige data. Flere delegationer gentog deres ønske om at medtage en begrænsning af transporttiderne, navnlig for slagtedy, og antallet af transportcyklusser for visse kategorier af dyr. Flere andre delegationer gjorde Rådet opmærksom på nødvendigheden af at analysere situationen i både kødindustrien og transportindustrien grundigt, samtidig med at der tages behørigt hensyn til dyrevelfærd. Nogle af disse delegationer understregede endvidere, at det er nødvendigt at tage hensyn til de særlige geografiske forhold, navnlig i fjerntliggende områder, for så vidt angår transportomkostninger.

På rådsmødet (landbrug) den 26. april 2004 besluttede Rådet efter at have drøftet forslaget under flere timers plenarsamling og bilaterale møder i forbindelse med samlingen at indstille drøftelsen af sagen. Det irske formandskab konkluderede, at der ikke havde været tilstrækkelig bevægelse til at nå til politisk enighed med kvalificeret flertal om emnet.

På rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 22.-23. november 2004 forventes det hollandske formandskab at sætte forordningsforslaget på dagsordenen for rådsmødet med henblik på en vedtagelse af forslaget.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

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

3. Formål og indhold

3.1. Indledning

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

Ifølge Kommissionens ledsagende bemærkninger til *det oprindelige* forslag er formålet med forordningsforslaget:

- at indføre skrappe krav til transportvirksomheder, der udfører lange transporter;
- at opdatere bestemmelserne om transporttid og arealkrav;
- at forbedre den obligatoriske uddannelse af personale og at udvide denne forpligtelse til også at omfatte personalet på markeder og samlesteder;
- at forbyde transport af helt unge dyr;
- at definere, hvornår dyr er uegnede til transport;
- at indføre strengere regler for transport af heste;
- at opdatere de tekniske normer for vejtransportmidler;
- at indføre særlige krav til alle skibe til transport af levende dyr, som opererer fra Fællesskabets havne;
- at give transportvirksomheder og andre aktører, der beskæftiger sig med transport af dyr, et større ansvar;
- at fremhæve de kompetente myndigheders rolle i arbejdet med at føre tilsyn med transporter samt at styrke samarbejdet mellem de relevante aktører, og
- at styrke redskaberne til kontrol og en mere effektiv håndhævelse.

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

Formandskabet har udarbejdet en ny konsolideret udgave af forordningsforslaget (dokument 13874/04 ADD 1 AGRILEG 145), hvor bilagene om transporttid og arealkrav i det oprindelige forslag fra Kommissionen er udgået. Forordningsforslaget vil på disse centrale punkter blive erstattet af de gældende EU-regler om transporttid og arealkrav i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer. Formandskabets kompromisforslag blev præsenteret på et veterinærdirektørmøde den 5.-8. oktober 2004. I det følgende vil den seneste udgave af forordningsforslaget blive gennemgået.

For en nærmere beskrivelse af forordningsforslagets oprindelige indhold henvises til grundnotatet af 3. november 2003.

3.2. Anvendelsesområde, definitioner og almindelige betingelser for transport af dyr (kapitel 1)

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

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

Forordningen finder anvendelse, når transporten sker *i forbindelse med økonomisk virksomhed*, og der er tale om, at transporten sker inden for Fællesskabets område. Forslaget omfatter herunder de specifikke kontroller, der skal foretages af myndighedspersoner i forbindelse med en forsendelse af dyr, der enten ankommer til eller forlader Fællesskabets toldområde. Forordningen finder dog ikke anvendelse, hvis der alene er tale om transport af dyr direkte til eller fra en dyrlægepraksis eller klinik efter samråd med en dyrlæge.

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

Det bemærkes i den forbindelse, at transport af selskabsdyr, som ledsager deres herre på en privat rejse, som altovervejende hovedregel ikke vil være at anse som en transport *i forbindelse med økonomisk virksomhed*.

Endvidere bemærkes det, at hvis der tale om græsningskifte for så vidt angår *visse kategorier af dyr* eller landbrugers transport af egne dyr i egne transportmidler over en strækning på mindre end 50 km fra deres bedrift, finder kun artikel 3 og artikel 26 i forordningen anvendelse, jf. således forslaget artikel 1, stk. 2.

Det fremgår endvidere af forslaget artikel 1, stk. 3, at forordningen ikke er til hinder for, at der på nationalt plan kan træffes strengere foranstaltninger med henblik på at forbedre dyrenes velfærd under transport, der fuldt ud afvikles inden for et medlemslands område, eller som i forbindelse med søtransport indledes på et medlemslands område.

Forslagets artikel 2 indeholder definitioner af en række af begreberne i forslaget til forordningen, herunder begreberne "lange transporter", "organisator", "bruger" og "navigationssystemer". Begrebet "lange transporter" er defineret som en transport, hvis varighed overstiger 8 timer, regnet fra det tidspunkt, hvor det første dyr i en sending flyttes med et transportmiddel. Begrebet "organisator" er defineret som en transportvirksomhed, som har givet en del af en transport i underentreprise til mindst én anden transportvirksomhed, eller en fysisk eller juridisk person, som har givet en transport i kontrakt til mere end én transportvirksomhed, eller en person, som har underskrevet logbogens del I i overensstemmelse med bilag II. Begrebet "bruger" er defineret som enhver fysisk eller juridisk person, som ikke er en transportvirksomhed, og som permanent eller midlertidigt er ansvarlig for eller håndterer dyr. *Begrebet "navigationssystemer" er defineret som satellitbaserede infrastrukturer til global, fortløbende, præcis og garanteret tids- og positionsbestemmelse eller teknologi, der yder tjenester, der betragtes som tilsvarende i forhold til formålet med denne forordning.*

I forslaget artikel 3 opregnes en række generelle betingelser, der kræves opfyldt, for at dyr må transporteres. Det skal således bl.a. sikres, at der forud for transporten er truffet alle fornødne foranstaltninger med henblik på at begrænse transporttiden mest muligt og sikre dyrenes behov under transporten, ligesom dyrene skal være fundet egnede til den planlagte transport. Transportmidlet samt på- og aflæsningsfaciliteter skal endvidere være udformet og indrettet samt vedligeholdes og anvendes på en sådan måde, at dyrene ikke kommer til skade eller påføres lidelser, og sådan at dyrenes sikkerhed tilgodeses. Endvidere skal de personer, der håndterer dyrene, være uddannet eller kvalificeret til dette, ligesom transporten skal gennemføres til bestemmelsesstedet uden forsinkelser, og dyrenes velbefindende skal løbende kontrolleres og sikres. Dyrene skal endvidere råde over et gulvareal og en ståhøjde, som er passende i forhold til deres størrelse og den planlagte transport. Endelig skal det sikres, at dyrene med passende mellemrum tilbydes hvile samt vand og foder af en kvalitet og i mængder, som er passende for deres art og størrelse.

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

3.3. Organisatorer, transportvirksomheder, brugere og samlesteder (kapitel 2)

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

Bestemmelsen svarer stort set til artikel 4 i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

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

Ved lange transporter *mellem medlemslandene og til og fra tredjelande* af heste (bortset fra registrerede heste, som omhandlet i direktiv 90/426/EØF), kvæg, får, geder og svin skal transportvirksomheden og organisatoren endvidere udarbejde en logbog indeholdende relevante oplysninger om transporten. Forslagets bilag II indeholder nærmere regler for logbogen. Det fremgår bl.a. af bilag II, at den person, der planlægger transporten, skal udfylde, stemple og underskrive logbogen. Organisatoren skal endvidere forsyne hver enkelt logbog med et identifikationsnummer, ligesom den pågældende skal sikre, at den kompetente myndighed på afgangsstedet mindst to arbejdsdage inden afgangstidspunktet modtager en behørigt udfyldt og underskrevet kopi af den del af logbogen, der omhandler planlægningen af transporten. Organisatoren skal endvidere *sikre, at logbogen er stemplet i overensstemmelse med artikel 13, ligesom den pågældende skal følge eventuelle anvisninger fra den kompetente myndighed i henhold til artikel 13, jf. nedenfor.*

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

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

Forslagets artikel 6 indeholder et krav om, at kun personer, der er i besiddelse af en autorisation udstedt af en kompetent myndighed, kan optræde som transportvirksomhed. En kopi af autorisationen skal kunne forevises for den kompetente myndighed under transporten af dyrene. Transportvirksomheden er herudover bl.a. forpligtet til at transportere dyrene i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, der fremgår af bilag I til forordningsforslaget, ligesom den pågældende alene må betro håndteringen af dyrene til personale, som er blevet undervist i bestemmelserne i bilag I og II. Endvidere fremgår det af bestemmelsen, at det alene er tilladt for en person enten at føre eller fungere som ledsager på en lastbil, der transporterer heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ, hvis vedkommende er i besiddelse af et særligt kompetencebevis udstedt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med forslagets artikel 16. Transportvirksomheden skal endvidere sørge for, at enhver sending dyr følges af en ledsager, undtagen når dyrene transporteres i specialindrettede containere, eller når chaufføren påtager sig ledsagerens opgaver. *Endelig fremgår det af bestemmelsen, at fra og med 1. januar 2007 må kun transportvirksomheder, der anvender et navigationssystem til at spore de af deres vejtransportmidler, der anvendes til lange transporter af heste (bortset fra registrerede heste), kvæg, geder og svin, udføre disse transporter, og transportvirksomheden skal opbevare systemets data i minimum 3 år. Hvis der er tale om transportmidler, der allerede er taget i brug, gælder kravet om, at de skal være udstyret med et navigationssystem først fra 1. januar 2009.*

Det bemærkes, at for transporter af dyr over en afstand af højst 50 km regnet fra begyndelsen af transporten af dyrene til bestemmelsesstedet gælder bl.a. kravet om autorisation og uddannelse af chauffør og ledsager ikke, jf. således forslagets artikel 6, stk. 7.

Kravet om, at transportvirksomheden skal være autoriseret, er ikke nyt. Det fremgår således af artikel 5 i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer, at medlemslandene skal sørge for, at enhver transportvirksomhed er blevet tildelt en autorisation på betingelse af, at der foreligger et skriftligt tilsagn fra transportvirksomhedens ansvarlige om, at vedkommende vil overholde kravene i den gældende fællesskabsveterinærlovgivning. Det skal i dette tilsagn præciseres, at transportvirksomheden har truffet de foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde kravene i direktivet indtil bestemmelsesstedet, og at personalet har modtaget en særlig uddannelse inden for virksomheden eller i en uddannelsesinstitution, eller at det besidder en tilsvarende faglig erfaring, således at det kan håndtere og transportere dyr og om nødvendigt give dyrene den nødvendige pleje under transporten. Der er således allerede i dag et krav om et vist uddannelsesniveau hos transportvirksomhedens personale. Som noget nyt lægges der nu op til et mere formaliseret uddannelsesforløb og et kompetencebevis for hver enkelt ansat. Der sondres i det gældende direktiv – i modsætning til for-

ordningsforslagets artikel 10 og 11 – endvidere ikke mellem autorisationer til lange transporter og andre transporter. En autorisation efter det gældende direktiv gælder således til enhver transport, der er omfattet af direktivet. Endelig er kravet om indførelse af et navigationssystem i alle vejtransportmidler, der udfører lange transporter af heste (bortset fra registrerede heste), kvæg, får, geder og svin helt nyt.

Forslagets artikel 7 indeholder ligeledes som noget nyt et krav om forudgående kontrol og godkendelse af alle vejtransportmidler, der anvendes ved lange transporter. Ifølge bestemmelsen skal også skibe, der er beregnet til transport over mere end 10 sømil af heste, kvæg, får, geder eller svin, og som udgår fra en havn inden for Fællesskabets område, og containere, der anvendes til lange vej- og/eller søtransporter af heste, kvæg, får, geder eller svin, gøres til genstand for en forudgående kontrol og godkendelse. Forslagets bilag I, kapitel II, indeholder mere specifikke krav til transportmidlerne.

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

Ifølge forslagets artikel 8-9 skal såvel brugere af dyr på afgang-, omladnings- eller bestemmelsesstedet som de ansvarlige for godkendte samlesteder som noget nyt sikre, at dyrene behandles i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i kapitel I og III, del 1, i bilag I. Brugere skal endvidere kontrollere alle dyr, der ankommer til et transitsted eller et bestemmelsessted, og fastslå, om dyrene er eller har været genstand for en lang transport *mellem medlemslandene og til og fra tredjelande*, ligesom de i forbindelse med lange transporter af heste, kvæg, får, geder eller svin skal overholde bestemmelserne i bilag II vedrørende logbog. De ansvarlige for godkendte samlesteder har tilsvarende en række yderligere forpligtelser. De må således bl.a. udelukkende betro

håndteringen af dyrene til personale, som har gennemgået uddannelseskurser i de relevante tekniske forskrifter i bilag I, ligesom de løbende skal orientere personer, som har adgang til samlestedet, om disses opgaver og forpligtelser i henhold til forordningen samt om straffen for overtrædelser. I tilfælde af overtrædelser af forordningen begået af en hvilken som helst person, der er til stede på samlestedet, skal de ansvarlige for samlestedet træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe den konstaterede overtrædelse og forhindre nye overtrædelser, uden at dette berører eventuelle skridt fra den kompetente myndigheds side.

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

Forslagets artikel 10 indeholder kravene til autorisationer til transportvirksomheder, der ikke udfører lange transporter. En transportør, der ansøger om autorisation, skal bl.a. godtgøre, at pågældende råder over et tilstrækkeligt og egnet personale og udstyr samt tilstrækkelige og egnede driftsprocedurer til at kunne overholde reglerne i forordningen, og at han/hun eller pågældendes repræsentanter ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen og/eller den nationale lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i de seneste 3 år, medmindre transportøren over for den kompetente myndighed kan godtgøre, at han/hun har truffet alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå yderligere overtrædelser. Selve autorisationen, der ikke gælder for lange transporter, udstedes efter modellen i kapitel I i bilag III med en gyldighedsperiode på højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.

Kravene til autorisationer til transportvirksomheder, der udfører lange transporter, fremgår af forslagets artikel 11. Transportøren skal her opfylde de samme krav som nævnt ovenfor i forslagets artikel 10, herunder at han/hun eller den pågældendes repræsentanter ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen og/eller den nationale lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i de seneste 3 år, medmindre transportøren over for den kompetente myndighed kan godtgøre, at han/hun har truffet alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå yderligere overtrædelser. Transportøren skal endvidere kunne fremlægge gyldige kompetencebeviser for alle chauffører og ledsagere, der påtænkes indsat på lange transporter, gyldige godkendelsescertifikater for alle vejtransportmidler, der påtænkes anvendt til lange transporter, detaljerede oplysninger om de procedurer, der gør det muligt for transportvirksomheden at spore og registrere bevægelserne for de vejtransportmidler, som virksomheden er ansvarlig for, samt til enhver tid at kontakte chaufførerne under lange transporter. *Det fremgår i den forbindelse, at fra og med 1. januar 2007 skal transportøren kunne dokumentere, at den pågældende anvender et navigationssystem til at spore de af hans/hendes vejtransportmidler, der udfører lange transporter af heste (bortset fra registrerede heste), kvæg, får, geder og svin. Hvis der er tale om transportmidler, der allerede er taget i brug, gælder kravet om, at de skal være udstyret med navigationssystem først fra 1. januar 2009.* Transportøren skal endvidere have udarbejdet beredskabs-

planer til brug i nødsituationer. Selve autorisationen udstedes efter modellen i kapitel II i bilag III med en gyldighedsperiode på højst 5 år regnet fra udstedelsesdatoen.

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

Forslagets artikel 11 a fastslår, at transportvirksomheder kun behøver at ansøge om autorisation i henhold til artikel 10 eller artikel 11 hos én kompetent myndighed i ét medlemsland.

Den kompetente myndighed kan ifølge forslagets artikel 12 begrænse en autorisation udstedt i henhold til enten forslagets artikel 10 eller 11 efter kriterier, som kan kontrolleres under transporten. Myndigheden er endvidere forpligtet til bl.a. at forsyne autorisationen med et i det pågældende medlemsland unikt nummer, ligesom autorisationerne skal registreres på en sådan måde, at myndigheden hurtigt kan identificere en transportvirksomhed, navnlig i tilfælde af manglende overholdelse af forordningen. Autorisationer til transportvirksomheder, der udfører lange transporter, skal registreres i en elektronisk database. Oplysninger om transportvirksomhedens navn og autorisationsnummer skal i autorisationens gyldighedsperiode gøres offentligt tilgængelige. Medlemslandene er herudover med forbehold af Fællesskabets og/eller nationale bestemmelser om beskyttelse af privatlivets fred forpligtet til at gøre andre oplysninger i forbindelse med transportvirksomhedens autorisationer offentligt tilgængelige. I databasen registreres tillige eventuelle afgørelser om suspension eller annullation af en transportvirksomheds autorisation eller godkendelsescertifikatet for et transportmiddel, samt om et af et medlemsland midlertidigt nedlagt forbud mod, at dyr transporteres af den pågældende virksomhed eller med det pågældende transportmiddel på medlemslandets område, jf. forslagets artikel 25.

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

Forslagets artikel 13 fastsætter kravene til myndighedernes kontrol og andre foranstaltninger vedrørende logbogen forud for lange transporter. Der fastsættes alene krav vedrørende lange transporter mellem medlemslandene og til og fra tredjelande af heste, kvæg, får, geder og svin. Den kompetente myndighed på adgangsstedet skal, som nævnt ovenfor i forbindelse med omtalen af forslagets artikel 5, mindst to arbejdsdage inden afgangstidspunktet have modtaget en behørigt udfyldt og underskrevet kopi af den del af logbogen, der omhandler planlægningen af dis-

se transporter. Myndigheden er herefter i løbet af de to dage forpligtet til at foretage den nødvendige kontrol af, at den transportvirksomhed, der er anført i logbogen, er i besiddelse af de relevante autorisationer og certifikater, og at den af organisatoren fremlagte logbog er realistisk og synes at opfylde reglerne i forordningen. Hvis resultatet af denne kontrol ikke er tilfredsstillende, anmoder myndigheden organisatoren om at ændre planlægningen af den påtænkte lange transport på en sådan måde, at forordningen overholdes. *Hvis resultatet af kontrollen derimod er tilfredsstillende stempler den kompetente myndighed logbogen.* Den kompetente myndighed på afgangsstedet skal endvidere hurtigst muligt sende de i logbogen angivne oplysninger om den påtænkte lange transport til de kompetente myndigheder på bestemmelses- eller udgangsstedet eller kontrolstedet. *Endelig fastslår bestemmelsen, at hvis der i forbindelse med transporten anvendes vejtransportmidler, der er udstyret med et navigationssystem, skal logbogen dog ikke stemples.*

Ifølge de gældende regler i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer skal medlemslandene sørge for, at transportvirksomheden, hvis der er tale om transport af heste, kvæg, får, geder, svin og fjerkræ, der skal indgå i samhandlen mellem medlemslandene, eller som skal eksporteres til tredjelande, og når forsendelsens varighed overstiger otte timer, opstiller en ruteplan i overensstemmelse med modellen i kapitel VIII i bilaget til direktivet, og at transportvirksomheden forelægger ruteplanen for den kompetente myndighed, for at denne kan udarbejde det såkaldte sundhedscertifikat. Dette certifikats nummer skal anføres på ruteplanen sammen med et stempel fra dyrlægen på afgangsstedet. Dyrlægen anmelder endvidere ruteplanen via ANIMO-systemet. Den kompetente myndighed er efter de gældende fællesskabsretlige regler forpligtet til at foretage en egentlig kontrol/godkendelse af alle indsendte ruteplaner.

Den kompetente myndighed skal ifølge forslagets artikel 14, stk. 1, på vilkårlige tidspunkter under en lang transport ved en passende kontrol – enten i form af stikprøver eller med målrettede kontrolundersøgelser – efterprøve, om de angivne transporttider er realistiske, om transporten er i overensstemmelse med forordningen, og navnlig om de i kapitel V i bilag I fastsatte regler om transporttid og hvileperioder er overholdt.

Finder den lange transport sted i forbindelse med handel inden for Fællesskabet, skal den kontrol af dyrenes egnethed til transport, der udføres på afgangsstedet, jf. kapitel I i bilag I, ske som led i kontrol af dyresundheden som fastsat i de relevante EF-veterinærforskrifter, jf. forslagets artikel 14, stk. 2.

Denne del af forslagets artikel 14 om kontrol af dyrenes transportegnethed i forbindelse med lange transporter af dyr, der skal indgå i samhandelen mellem medlemslandene, er allerede gæl-

dende fællesskabsret, jf. i den forbindelse bl.a. artikel 5, A, 2), litra b, i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

Endvidere fremgår det af forslagets artikel 14, stk. 3, at er bestemmelsesstedet et slagteri, kan den i stk. 1 omhandlede kontrol udføres som led i den kontrol af dyrevelfærd, der er omhandlet i *Rådets forordning (EF) nr. 854/2004 af 29. april 2004 om særlige bestemmelser for tilrettelæggelsen af den offentlige kontrol af animalske produkter til konsum*. Denne del af forslagets artikel 14 er også allerede gældende fællesskabsret, jf. således bl.a. artikel 3, stk. 1, A, litra b i Rådets direktiv 64/433/EØF om de sundhedsmæssige betingelser for produktion og afsætning af fersk kød.

Det fremgår endelig af forslagets artikel 14, stk. 4, at de oplysninger, der registreres ved hjælp af det i vejtransportmidlerne installerede navigationssystem, *om nødvendigt* kan bruges i forbindelse med den kompetente myndigheds kontrol.

Den kompetente myndigheds personale skal ifølge forslagets artikel 15 være behørigt uddannet og udstyret til at kontrollere de oplysninger, der indsamles via chaufførens fartskriver og *navigationssystemet*.

Ifølge forslagets artikel 16 skal der etableres uddannelseskurser for personalet i transportvirksomheder og på samlesteder, herunder udstedes et særligt kompetencebevis for førere af og ledsagere i vejtransportmidler, der transporterer heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ, jf. artikel 6. *Kravene til uddannelse er nærmere beskrevet i bilag IV*. Kompetencebeviset, *der udstedes efter modellen i kapitel III i bilag III, kan begrænses til kun at gælde en bestemt art eller gruppe af arter*.

Forslagets artikel 17-18 indeholder de nærmere betingelser for at opnå et godkendelsescertifikat for henholdsvis vejtransportmidler, der anvendes til lange transporter, og skibe til transport af levende dyr, jf. forslagets artikel 7. For begge typer godkendelser gælder, at certifikatet er gyldigt i højst 5 år regnet fra datoen for dets udstedelse, ligesom det vil skulle fornys i forbindelse med enhver modificering af eller montering af nyt udstyr på eller i det pågældende transportmiddel, som påvirker dyrenes velfærd. *For så vidt angår vejtransportmidler udstedes dette efter modellen i kapitel IV i bilag III*.

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

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

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

Ifølge forslaget artikel 21 skal den kompetente myndighed endvidere sørge for, at der træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå, at der opstår forsinkelser under transporten, eller, hvis forsinkelser er uundgåelige, at de ikke bliver længere end højst nødvendigt, eller at dyr påføres lidelser i tilfælde af uforudsete situationer, som forhindrer anvendelsen af forordningen. Der skal endvidere træffes særlige foranstaltninger ved f.eks. grænsekontrolsteder med henblik på at opprioritere dyretransporter. Endelig må ingen sending af dyr holdes tilbage under transport, medmindre dette er strengt nødvendigt af hensyn til dyrenes velfærd eller den offentlige sikkerhed. *Der må ikke opstå unødige forsinkelser mellem afslutningen af pålæsningen og afgang.* Hvis en sending dyr under transport må holdes tilbage i over to timer, skal der træffes de fornødne foranstaltninger, så dyrene kan få pasning og om nødvendigt fodres, vandes, aflæsses og opstaldes.

Bestemmelsen svarer stort set til de gældende regler.

3.5. Håndhævelse og udveksling af oplysninger (kapitel 4)

Forslagets artikel 22 fastslår, at hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en bestemmelse i forordningen ikke overholdes eller ikke er blevet overholdt, træffer myndigheden enten selv eller pålægger den for dyrene ansvarlige person at træffe de nødvendige og proportionale foranstaltninger til beskyttelse af dyrenes velfærd. Afhængigt af omstændighederne kan disse foranstaltninger omfatte udskiftning af chauffør eller ledsager, midlertidig udbedring af transportmidlet med henblik på beskyttelse af dyrene mod øjeblikkelige skader, omladning af hele eller dele af sendingen til et andet transportmiddel, tilbagesendelse af dyrene til afgangsstedet *eller tilladelse til, at de kan fortsætte til bestemmelsesstedet* ad den mest direkte rute, *alt efter hvad der er bedst for dyrenes velfærd* eller aflæsning samt passende anbringelse og pasning af dyrene, indtil pro-

blemet er løst. *Er der ikke mulighed for at beskytte dyrenes velfærd, skal de aflives på forsvarlig vis.* De kompetente myndigheders afgørelser samt de forhold, der ligger til grund herfor, meddeles så hurtigt som muligt til transportvirksomheden eller dennes repræsentant samt til den kompetente myndighed, der har udstedt autorisationen. De kompetente myndigheder bistår om nødvendigt transportvirksomheden med henblik på at lette gennemførelsen af de fornødne hasteforanstaltninger.

Bestemmelsen svarer stort set til de gældende regler, idet forslaget artikel 22 imidlertid udtrykkeligt opregner en række nye eksempler på reaktionsmuligheder for myndighederne.

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

Forslagets artikel 24 forpligter medlemslandene til nationalt at fastsætte sanktioner for overtrædelse af forordningen. Sanktionerne skal være effektive, proportionale og afskrækkende. Denne bestemmelse svarer stort set til artikel 18, stk. 1, i Rådets direktiv 91/628/EF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

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

Konstaterer en kompetent myndighed, at en transportvirksomhed ikke har overholdt forordningen, eller at et transportmiddel ikke opfylder kravene heri, er myndigheden således ifølge forslaget artikel 25, stk. 2, forpligtet til omgående at underrette den kompetente myndighed, der har udstedt autorisationen til den pågældende transportvirksomhed eller godkendelsescertifikatet for det pågældende transportmiddel, *og, hvis føreren har medvirket til den manglende overholdelse af kravene i denne forordning, den myndighed, der har udstedt førerens kompetencebevis.*

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

Den kompetente myndighed, som konstaterer, at en transportvirksomhed ikke har overholdt forordningen, eller at et transportmiddel ikke opfylder kravene i forordningen, eller som modtager

en indberetning i overensstemmelse med stk. 2 og 3, er ifølge forslaget artikel 25, stk. 4, forpligtet til alt efter omstændighederne at anmode den pågældende transportvirksomhed om at rette op på de konstaterede overtrædelser og træffe foranstaltninger til at hindre nye. Myndigheden kan endvidere underkaste den pågældende transportvirksomhed supplerende kontrol, *navnlig ved at kræve en dyrlæges tilstedeværelse ved pålæsning af dyrene*, eller vælge at suspendere eller annullere transportvirksomhedens autorisation eller godkendelsescertifikatet for det pågældende transportmiddel. Forordningsforslagets artikel 25, stk. 2-4, svarer i realiteten til de gældende regler.

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

Det fremgår endvidere af forslaget artikel 25, stk. 6, at ved gentagne eller alvorlige overtrædelser af forordningen kan et medlemsland nedlægge midlertidigt forbud mod, at dyr transporteres af den pågældende transportvirksomhed eller med det pågældende transportmiddel på medlemslandets område. Dette gælder også i situationer, hvor transportvirksomheden eller transportmidlet er autoriseret eller godkendt af et andet medlemsland, forudsat at alle muligheder for gensidig bistand og udveksling af oplysninger er udtømt.

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

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

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

Ifølge forslaget artikel 26 skal den kompetente myndighed kontrollere overholdelsen af forordningen. Dette skal ske ved ikke-diskriminerende kontrol af dyr, transportmidler og ledsagedo-

kumenter. Kontrollen skal omfatte en passende andel af de dyr, som hvert år transporteres i det enkelte medlemsland, og den kan foretages samtidig med kontroller, der gennemføres med andre formål for øje. Antallet af kontroller skal øges, hvis det konstateres, at forordningens bestemmelser er blevet tilsidesat. *Medlemslandene* er endvidere forpligtet til senest den 30. juni hvert år at sende en årlig rapport til Kommissionen om den kontrol, der er foretaget. Rapporten skal ledsages af en analyse af de alvorligste konstaterede mangler samt en handlingsplan til afhjælpning heraf.

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

Forslagets artikel 27 indeholder en hjemmel for sagkyndige fra Kommissionen til som hidtil i samarbejde med de relevante medlemslandes kompetente myndigheder at foretage kontrol på stedet *efter procedurerne i artikel 45 i Rådets forordning (EF) nr. 882/2004 af 29. april 2004 om offentlig kontrol med henblik på verifikation af, at foderstof- og fødevarerlovgivningen samt dyresundheds- og dyrevelfærdsbestemmelserne overholdes.*

Ifølge forslagets artikel 28 skal medlemslandene som noget nyt opfordre til udviklingen af retningslinjer for god praksis på området.

3.6. Gennemførelsesbeføjelser og udvalgsprocedure (kapitel 5)

Ifølge forslagets artikel 29, stk. 1, ændres bilagene til forordningen af Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen, navnlig med henblik på deres tilpasning til den teknologiske og videnskabelige udvikling, idet der dog er visse af bilagene, herunder en række nærmere opregnede bestemmelser i bilagene, der kan ændres efter den i forslagets artikel 30 beskrevne forskriftprocedure. Denne procedure vil bl.a. også skulle anvendes til at vedtage eventuelle nødvendige gennemførelsesbestemmelser som følge af forordningen, jf. forslagets artikel 29, stk. 2-6.

Det fremgår endvidere af forslagets artikel 29, stk. 7, at som en undtagelse fra denne forordning kan medlemslandene fortsat anvende gældende nationale bestemmelser vedrørende transport inden for deres regioner i den yderste periferi af dyr, der stammer fra eller ankommer til disse regioner. Medlemslande, der ønsker at gøre brug af denne undtagelse, skal underrette Kommissionen herom.

Indtil der er vedtaget detaljerede bestemmelser for arter, der ikke udtrykkeligt er nævnt i bilagene til forordningen, kan medlemslandene i øvrigt ifølge forslaget artikel 29, stk. 8, indføre eller opretholde yderligere nationale regler vedrørende transport af sådanne dyrearter.

Forslagets artikel 30 a fastslår, at inden fire år fra den i forslaget artikel 34, 2. led, nævnte dato, forelægger Kommissionen Rådet en rapport om forordningens og udvidelsens indvirkning på samhandelen med levende dyr inden for Fællesskabet, om nødvendigt ledsaget af passende forslag vedrørende lange transporter, navnlig med hensyn til transport- og hviletid samt lastetæthed, som Rådet træffer afgørelse om med kvalificeret flertal.

3.7. Afsluttende bestemmelser (kapitel 6)

Ifølge forslaget artikel 31 ophæves med virkning fra den dato, der er nævnt i forslaget artikel 34, 2. led, Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport og Rådets forordning (EF) nr. 411/98 af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid.

Det vil endvidere som følge af forordningens vedtagelse være nødvendigt at foretage visse ændringer i en række andre gældende EU-regler på området dyresundhed og dyrevelfærd. De pågældende ændringer er nærmere beskrevet i forslaget artikel 32-33 a.

Forordningen træder i henhold til forslaget artikel 34 i kraft 20 dage efter offentliggørelsen i De Europæiske Unions Tidende. Forordningen finder dog først anvendelse fra 24 måneder efter dens offentliggørelse. Dette gælder dog ikke den i forslaget artikel 6 indeholdte bestemmelse om, at det alene er tilladt for en person enten at føre eller fungere som ledsager på en lastbil, der transporterer heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ, hvis vedkommende er i besiddelse af et særligt kompetencebevis udstedt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med forslaget artikel 16. Denne bestemmelse finder først anvendelse fra 36 måneder efter forordningens offentliggørelse.

3.8. Forslagets bilag I-VI

Bilag I-VI til forslaget indeholder tekniske forskrifter, krav til logbogen, formularer til brug for autorisationer, kompetencebeviser og godkendelse af køretøjer, uddannelsesmæssige krav, en liste over relevante internationale aftaler og en henvisning til Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA)'s regler for lufttransport af levende dyr (30. udgave af 1. oktober 2003).

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

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

Blandt kravene i kapitel II kan eksempelvis nævnes, at transportmidler og containere skal være indrettet således, at dyrenes sikkerhed tilgodeses, at de beskyttes mod barske vejrforhold, ekstreme temperaturer og ugunstige klimatiske forandringer, at ventilationen er tilstrækkelig og at der er mulighed for tilsyn.

Kapitel III i bilag I til forslaget omhandler transportpraksis, nærmere bestemt kravene i forbindelse med pålæsning, aflæsning og håndtering. Mange af bestemmelserne er en videreførelse af allerede gældende regler, men kapitlet indeholder dog også en række nye bestemmelser. Som eksempel kan nævnes kravene til rampehældningen.

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

Kapitel V i bilag I til forslaget indeholder kravene til transporttider og hvileperioder, herunder vandings og fodringshyppighed. Der er tale om en videreførelse af de gældende regler ifølge Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer. I dette direktiv er f.eks. krav om, at forsendelsestiden for heste, kvæg, får, geder eller svin ikke må overstige 8 timer. Den maksimale forsendelsestid kan dog forlænges, hvis transportmidlet opfylder en række supplerende krav, herunder at der er tilstrækkeligt med strøelse på køretøjets gulv. Køretiden må, såfremt disse supplerende krav er opfyldt, imidlertid ikke

overstige op til 28 timer afhængig af dyreart. Efter dette antal timer skal dyrene læsses af på en mellemstation, fodres og vandes, og de skal have en hvileperiode på mindst 24 timer, ligesom det skal undersøges af en dyrlæge om dyrene er egnede til videre transport, inden transporten kan fortsætte.

Det bemærkes, at i det oprindelige forordningsforslag fra Kommissionen varierede kravene til transporttid afhængig af dyreart. Særlig for så vidt angår heste, kvæg, får, geder og svin måtte transporttiden under fjerntransporter i forbindelse med vejtransporter ikke overstige 9 timer, hvorefter der skulle være en hvileperiode på mindst 12 timer, inden transporten måtte fortsætte yderligere 9 timer efterfulgt af 12 timers hvile og så fremdeles (uden nogen grænse for, hvor længe denne 9/12-sekvens kunne gentages). Medlemslandene kunne dog skærpe kravene ved nationale transporters. Endvidere var der lagt op til, at dyrene skulle forblive på vejtransportmidlet under hvileperioderne, og at mellemstationerne som følge heraf kunne afskaffes. Baggrunden herfor var dels, at af- og pålæsning er stressende for dyrene, dels at risikoen for smittespredning herved kan mindskes.

I kapitel VI i bilag I til forslaget er fastsat en række supplerende krav, der skal være opfyldt ved lange transporters (transporter over 8 timer) af heste, kvæg, får, geder eller svin. Kravene vedrører strøelse, foder, skillevægge, vand og ventilation. Denne del af forslaget svarer i vidt omfang til de gældende regler i Rådets forordning 98/411/EF. Som noget nyt er der endvidere indført et krav om, at alle nye vejtransportmidler fra og med 1. januar 2007, skal udstyres med passende navigationsudstyr, der kan registrere og fremsende oplysninger om transportmidlets bevægelser til den kompetente myndighed. Systemet skal give oplysninger svarende til dem, der er anført i logbogens del 4, ligesom der skal foreligge oplysninger om åbning/lukning af lasteklappen. Hvis der er tale om transportmidler, der allerede er taget i brug, gælder kravet om, at de skal være udstyret med navigationssystem først fra 1. januar 2009. Det fremgår i den forbindelse endvidere, at Kommissionen senest den 1. januar 2008 skal aflægge en rapport til Rådet om resultaterne af et pilotprojekt vedrørende navigationssystemer og mulighederne for at anvende sådan teknologi i forbindelse med området "beskyttelse af dyr under transport". Kommissionen skal endvidere inden 1. januar 2010 fremlægge en rapport om implementeringen af det navigationssystem, der er omhandlet i denne forordning, ledsaget af eventuelle forslag, den skønner påkrævet, og som navnlig tager sigte på at fastsætte yderligere specifikationer for det navigationssystem, der skal anvendes for alle transportmidler.

Det bemærkes, at i det oprindelige forordningsforslag fra Kommissionen var desuden indarbejdet Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af forordning 98/411/EF for så vidt angår ventilation i lastbiler til transport af dyr over lange afstande. Dette forslag er imidlertid udgået under forhandlingerne. Det fastslås således nu blot i forordningsforslaget, at ventilations-systemerne i vejtransportmidler skal være udformet og indrettet samt vedligeholdes på en sådan

måde, at de til enhver tid under transporten, hvad enten køretøjet holder stille eller er i bevægelse, kan holde temperaturen mellem 5° C til 30° C for alle dyr med en tolerancegrænse på +/-5° afhængigt af udetemperaturen. Kravene til ventilation svarer i vidt omfang til den gældende regel herom i Rådets forordning 98/411/EF.

Kapitel VII i bilag I til forslaget omhandler arealkrav. Der er tale om en videreførelse af de gældende arealkrav, således som de er fastsat i Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer.

Det bemærkes, at sammenlignet med de i det oprindelige forordningsforslag fra Kommissionen indeholdte arealkrav, var arealkravene i Kommissionens oprindelige forslag mere differentierede i forhold til bl.a. transportens længde og dyrenes vægt, og de var derfor ikke umiddelbart sammenlignelige med de gældende arealkrav. Groft skitseret var de foreslåede arealkrav nogenlunde svarende til eller en smule større end de gældende krav. I enkelte tilfælde var der tale om lidt lavere arealkrav end efter de gældende regler. For så vidt angår fjerntransporter af svin var kravene dog markant større end i dag.

Forslagets bilag II fastlægger de nærmere regler for indholdet af den logbog, der er omtalt i forslagens artikel 5, 8, 13 og 20. Herudover indeholder bilaget regler om bl.a. udfyldning og opbevaring af logbogen. Formularen indeholder rubrikker om dyrlægekontrol. Det er imidlertid under forhandlingerne af forordningsforslaget blevet klart, at der med indsættelsen af de pågældende felter ikke har været tale om indførelse af et krav om obligatorisk dyrlægekontrol. I det oprindelige forslag fra Kommissionen indgik således heller ikke i selve forordningens tekst noget krav herom. Der blev i forbindelse med det tidligere irske formandskabs kompromisforslag tilføjet en række bestemmelser om dyrlægekontrol, jf. det ovenfor ad artikel 14 anførte. Dette har dog ikke indebåret, at de pågældende felter i bilag II er blevet præciseret.

Forslagets bilag III indeholder formularer til autorisationsdokumenter, kompetencebevis og godkendelsescertifikater for transportmidler til lange transporter.

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

4. Udtalelser

Europa-Parlamentet har den 30. marts 2004 afgivet en udtalelse om forordningsforslaget.

Udtalelsen indeholder en række ændringsforslag til Kommissionens *oprindelige* forslag om bl.a. en maksimal transporttid for slagtedy, arealkravene, hvileperioderne og indførelsen af satellit-navigationsystemer.

5. Gældende dansk ret

De danske regler om transport af dyr findes i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr med senere ændringer og i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer. Den sidstnævnte bekendtgørelse gennemfører Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer i dansk ret. Om transport af dyr til søs findes regler i Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 9 af 2. december 2003 om transport til søs af levende dyr.

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

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

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

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

De danske regler om transport af dyr er for tiden under revision som følge af en række beslutninger m.v. i Folketinget, herunder Folketingets beretning af 31. maj 2002 om bedre dyrevelfærd m.v. og Folketingets vedtagelse af 30. januar 2003 om transport af dyr (V 45).

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

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

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

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle/økonomiske konsekvenser

6.1. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis forslaget vedtages, vil forordningen være umiddelbart gældende i dansk ret og vil således erstatte gældende danske administrative bestemmelser om bl.a. beskyttelse af dyr under transport, i det omfang bestemmelsernes indhold er omfattet af forordningen.

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

Forslaget til forordning indeholder imidlertid ikke en tilsvarende undtagelsesbestemmelse, hvorfor denne form for transport af dyr fremover vil være omfattet af forordningen, hvis transporten sker i forbindelse med økonomisk virksomhed.

Dette betyder, at Danmark - hvis forordningen vedtages i dens nuværende form - ikke længere vil kunne fastsætte særlige bestemmelser for bl.a. transporter under 50 km. Som nævnt ovenfor muliggør forordningen dog, at de enkelte medlemslande kan fastsætte strengere nationale foranstaltninger med henblik på at forbedre dyrenes velfærd under transport, der fuldt ud afvikles inden for et medlemslands område, eller som i forbindelse med søtransport indledes på et medlemslands område.

6.2. Statsfinansielle konsekvenser

En vedtagelse af forordningen vil ifølge *Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender* få statsfinansielle konsekvenser, idet de kompetente myndigheder vil blive pålagt flere og større opgaver, end tilfældet er i dag - herunder i relation til kontrol med transporterne - ligesom samarbejdet mellem de involverede myndigheder vil blive udvidet. Der vil endvidere skulle etableres

en database over bl.a. alle autorisationer til transportvirksomheder, der udfører lange transporter. *Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender* har oplyst, at med udgangspunkt i en udgave af forordningsforslaget fra den 22. oktober 2004 vurderes de økonomiske konsekvenser af en vedtagelse af forordningen at betyde øgede udgifter på 7,1 mio. kr. i 2007, der må antages at blive det første år, hvor forordningen er i kraft, og herefter en årlig udgift på 6,3 mio. kr. *Herudover vil implementeringen af reglerne vedrørende navigationssystemer kunne indebære øgede udgifter. Størrelsesniveauet heraf kan imidlertid ikke beregnes på nuværende tidspunkt, da den nærmere udmøntning af reglerne herom endnu ikke er fastlagt i forslaget.* En stor del af udgifterne vil dog i forbindelse med implementeringen af forordningen blive forsøgt brugerfinansieret. Merudgifter herudover vil som udgangspunkt blive afholdt indenfor de gældende bevillingsmæssige rammer. Endvidere har Søfartsstyrelsen og Rigspolitichefens Færdselsafdeling med udgangspunkt i samme dokument oplyst, at en vedtagelse af forordningen på det foreliggende grundlag ikke skønnes at medføre væsentlige ressourcemæssige konsekvenser for de nævnte myndigheder.

6.3. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er ikke muligt at angive et skøn over de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser ved en vedtagelse af forordningen. Forslaget indeholder dog en række elementer, der vil betyde øgede udgifter for erhvervet. Dette gælder for eksempel forslaget om, at alle vejtransportmidler, der anvendes til lange transporter skal udstyres med et navigationssystem. Et navigationssystem koster typisk ca. 40-50.000 kr., og der findes i Danmark omkring 70-80 danske lastbiler, der anvendes til lange transporter. Dette betyder en investering på ca. 4,0 mio. kr.

7. Høring

Kommissionens oprindelige forordningsforslag har været sendt i høring hos en række myndigheder og organisationer mv. Der henvises til grundnotatet af 3. november 2003 for en udførlig gennemgang af de indkomne høringssvar.

Forordningsforslaget har endvidere været drøftet på indtil nu seks møder i Den Nationale Komité vedrørende landbrugsdyr, der består af repræsentanter fra Dyreværnsrådet, Det Dyreetiske Råd, *Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender*, *Fødevarestyrelsen*, Danmarks Jordbrugsforskning, KVL, Landbrugsraadet, Landsudvalget for Svin, Kødbranchens Fællesråd, Det Danske Fjerkræråd, Danske Slagterier, Dansk Kvæg, Slagteriernes Forskningsinstitut, Den Danske Dyrælgeforening, Foreningen til Dyrenes Beskyttelse, Dansk Pelsdyravlerforening, Landsforeningen for Dansk Fåreavl, Søfartsstyrelsen, Dansk Transport og Logistik og Danmarks Rederiforening. På komitéens seneste møde den 8. november 2004 drøftedes indgående en ny konsolideret udgave af forordningsforslaget (dokument 13874/04 ADD 1 AGRILEG 145), herunder

navnlige ændringer af forslaget, der udgør formandskabets kompromisforslag.

En enig komité gav på mødet udtryk for, at det hollandske formandskabs kompromisforslag ikke er tilfredsstillende. Komitéen fandt det i den forbindelse yderst beklageligt, at det hollandske formandskab har valgt denne "step-by-step approach", der indebærer, at bilagene om transporttid og arealkrav i det oprindelige forslag fra Kommissionen udgår og i stedet erstattes af de allerede gældende regler på disse to områder.

Komitéen var endvidere meget bekymret over, at forslaget bærer præg af ikke at være ordentlig gennemarbejdet. Adskillige steder i forslaget anvendes således meget vage og upræcise formuleringer, ligesom der mange steder ikke er sikret den fornødne sammenhæng mellem forslagets enkelte dele. Det er f.eks. efter komitéens opfattelse uforståeligt, at definitionerne af begreberne "forsendelse", "lange transportere" og "transport" i forordningsforslagets artikel 2, litra j), m) og w) ikke er afstemt med hinanden, således at der ikke senere vil kunne opstå tvivl om indholdet heraf. Komitéen fandt i den forbindelse, at definitionen af "transporttid" bør være den samme, uanset om der er tale om en lang transport eller ikke. Hvis på- og aflæsningstiden således indgår i definitionen af begrebet "transport" bør dette også gælde for begrebet "lange transportere".

På mødet gav en enig komité endvidere endnu engang udtryk for, at forordningsforslagets artikel 1, stk. 3, er i strid med formålet med en forordning, nemlig at skabe fuldt harmoniserede regler. Komitéen kunne i øvrigt ikke støtte, at der i bestemmelsen sondres mellem sø- og vejtransporter. For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt det bør være et krav, at den af transportvirksomheden eller organisatoren indsendte logbog skal godkendes af den kompetente myndighed, inden en lang transport, jf. forslagets artikel 13, noterede komitéen sig, at forslaget nu tilsyneladende er blevet ændret på dette punkt, således at det nuværende godkendelsessystem for så vidt angår ruteplaner også skal gælde fremover. En række af komitéens medlemmer kunne dog ikke støtte det i forslagets artikel 13 indeholdte forslag om, at hvis der i forbindelse med transporten anvendes vejtransportmidler, der er udstyret med et navigationssystem, skal logbogen ikke stemples. Efter disse medlemmers opfattelse kan navigationssystemer således alene anvendes som et kontrolredskab under og efter transporten, ligesom det i forbindelse med embedsdyrlægens vurdering af, hvorvidt dyrene er egnede til den transport, er vigtigt, at vedkommende er besiddelse af oplysninger om den planlagte transport.

Endelig drøftede komitéen det i kompromisforslaget indeholdte forslag om, at alle vejtransportmidler, der anvendes til lange transportere skal udstyres med et navigationssystem. Komitéen kunne fortsat støtte dette forslag, herunder de i forslaget nævnte datoer for, hvornår sådanne systemer skal være installeret i henholdsvis nye og allerede ibrugtagne vejtransportmidler, idet komitéen dog også fortsat var enig om, at det er vigtigt at sikre, at systemerne kan bruges til at

kontrollere dyrevelfærd, og at det i forordningen præciseres, hvordan systemerne er tænkt anvendt i en kontrolsituation.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget tillige med et grundnotat herom blev oversendt til Folketingets Europaudvalg, Retsudvalget samt Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 3. november 2003. Et aktuelt notat om forslaget *er senest* blev oversendt til Folketingets Europaudvalg, Retsudvalget samt Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 19. april 2004 forud for rådsmødet (*landbrug og fiskeri*) den 26.- 27. april 2004.