

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

4. december 2003

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg 12. december 2003 –
dagsordenspunkt rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 17-19. december 2003
– vedlægges Justitsministeriets notat vedrørende dagsordenspunkt 5.

Anders Topf



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 3. december 2003
Kontor: Civilkontoret
Sagsnr.: 2003-5415-0056
Dok.: CAG21230

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 (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, uhensigtsmæssige 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.

Danmark har flere gange efterfølgende gentaget denne anmodning overfor Kommissionen.

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

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

Det forventes, at formandskabet vil sætte forordningsforslaget på dagsordenen for rådsmødet (landbrug) den 17- 19. december 2003 med henblik på formandskabets afgivelse af en statusrapport for forhandlingerne af forslaget og med henblik på en efterfølgende mulig generel stillingtagen til forslaget.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

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

3. Formål og indhold

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.

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

Ifølge Kommissionens ledsagende bemærkninger til forslaget er formålet med forordningsforslaget:

- at indføre skrappe krav til transportvirksomheder, der udfører fjerntransporter;
- 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 vejkøretøjer;

- 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, samt
- 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 fremlagt en ny konsolideret udgave af forslaget, der på nuværende tidspunkt imidlertid alene foreligger på fransk. Dokumentet indeholder mindre ændringer af først og fremmest sproglig karakter, ligesom der i noterne er medtaget visse lande-positioner. Dokumentet har ikke været drøftet i hverken Rådets arbejdsgruppe vedrørende dyrevelfærd eller på et CVO-møde(Chief Veterinary Officers).

Herudover har formandskabet under de igangværende forhandlinger i Bruxelles fremlagt en række kompromisforslag vedrørende transporttid. I det følgende vil alene det seneste af disse kompromisforslag vedrørende transporttid (fjerntransporter) blive gennemgået.

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

Formandskabets senest fremlagte kompromisforslag til transporttid (fjerntransporter) indeholder følgende tre forskellige modeller:

Model 1 (det tager 36 timer at komme fra A til B)

Dyrene kan transporteres i 9 timer, hvorefter dyrene skal have en pause. Herefter skal dyrene kunne transporteres yderligere 9 timer før næste pause og så fremdeles (uden nogen grænse for, hvor længe denne 9/pause-sekvens kan gentages). Det er endnu ikke fastlagt, hvilken tidsmæssig udstrækning (antal timer) de enkelte pauser skal have. Dyrene skal under pauserne vandes og have mulighed for at hvile på køretøjet, hvorimod de alene fodres, hvis dette er relevant for den pågældende dyreart.

Formandskabet lægger endvidere op til, at der skal være en form for sundheds- og velfærdsmæssig kontrol af dyrene i løbet af den anden tredjedel af fjerntransporten, og denne kontrol skal foretages af en dyrlæge.

Kravet om dyrlægekontrol gælder dog ikke, hvis den endelige aflæsning af dyrene finder sted inden for 12 timers transport, og hvis det forventes, at der foretages en sundheds- og velfærdsmæssig kontrol af dyrene af en dyrlæge på bestemmelsesstedet eller - i tilfælde af eksport - på et "eksportudgangssted". "Bestemmelsesstedet" kan eksempelvis være et slagteri eller et samlested.

Model 2a (det tager 12 timer at komme fra A til B)

Dyrene kan transporteres i 12 timer uden pauser, dog således at der efter 9 timers transport skal indlægges en pause, hvor dyrene skal have vand. Der skal være en form for sundheds- og velfærdsmæssig kontrol af dyrene på bestemmelsesstedet, og denne kontrol skal foretages af en dyrlæge.

Model 2b (det tager 22 timer at komme fra A til B)

Dyrene kan transporteres i 22 timer uden pauser, dog således at dyrene mindst hver 9. time skal vandes. Der lægges fra formandskabets side for så vidt angår denne model op til samme form for sundheds- og velfærdsmæssig kontrol af dyrene som i forbindelse med model 1, jf. ovenfor.

4. Udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet en udtalelse om forordningsforslaget.

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. 5 af 7. december 1992 om transport til søs af levende dyr.

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

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

Bekendtgørelsen indeholder dels mere overordnede regler om, at dyrene bl.a. 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 bl.a. om regler for højden af vognkassens sider samt den indvendige længde og bredde.

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

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

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

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

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.

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

6.2. Statsfinansielle konsekvenser

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

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. Der kan således bl.a. henvises til, at Landbrugsrådet i sit høringssvar har anført, at den foreslåede forøgelse af arealkravet for slagtesvin vil betyde en investering på 80 mio. kr. og årlige merudgifter på omkring 65 mio. kr. her i landet, og at det øgede arealkrav til lange smågrisetransporter vil betyde en årlig meromkostning på ca. 20 mio. kr.

7. Høring

Forordningsforslaget 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 tre møder i Den Nationale Komité vedrørende landbrugsdyr, der består af repræsentanter fra Dyreværnsrådet, Det Dyreetiske Råd, Fødevareministeriet, Fødevaredirektoratet, Danmarks JordbrugsForskning, KVL, Landbrugsraadet, Landsudvalget for Svin, Kødbbranchens Fællesråd, Det Danske Fjerkræråd, Danske Slagterier, Dansk Kvæg, Slagteriernes Forskningsinstitut, Den Danske Dyrlægeforening, Foreningen til Dyrenes Beskyttelse, Dansk Pelsdyravlerforening, Landsforeningen for Dansk Fåreavl, Søfartsstyrelsen, Dansk Transport og Logistik og Danmarks Rederiforening. På komitéens seneste møde den 1. december 2003 blev emnet "transporttid" for så vidt angår andre dyr end slagtedyr (bortset fra heste) indgående drøftet.

En række af komitéens medlemmer mente, at kalve, lam og gedekid til videre opfødning bør kunne transporteres i 9 timer efterfulgt af en passende pause, hvorefter dyrene kan transporteres i 9 timer igen. Dyrene må herefter ikke transporteres yderligere. For så vidt angår svin til videre opfødning fandt en række af komitéens medlemmer, at der bør sondres mellem svin med en vægt på 7 kg og andre svin, hvilket typisk vil sige svin med en vægt på 20-35 kg. Svin med en vægt på 7 kg bør kunne transporteres i maksimalt 12 timer uden indlagte pauser, idet der samtidig bør stilles en række specielle krav til transportmidlets indretning. For så vidt angår svin med en vægt på 20-35 kg bør disse kunne transporteres i maksimalt 24 timer ligeledes uden pauser – dog således, at dyrene undervejs skal vandes.

Andre af komitéens medlemmer mente, at der bør gælde samme krav til transporttid for dyr til videre opfødning som for slagtedy, hvilket vil sige en maksimal transporttid på 8 timer.

Komitéen var dog enige om, at andre brugsdyr end dyr til opfødning (eksempelvis en malkekvægsbesætning) i relation til transporttider bør behandles som avlsdyr.

For så vidt angår avlsdyr gav en række medlemmer af komitéen udtryk for, at kvæg, får og geder til avl bør kunne transporteres i et begrænset antal timer. Dyrene skal således kunne transporteres i 9 timer, efterfulgt af en pause på ca. 6 timer, hvorefter transporten kan fortsætte i yderligere 9 timer, efterfulgt af endnu en pause på ca. 12 timer og yderligere 9 timers

transport. Enkelte medlemmer af komitéen gav dog udtryk for, at det efter deres opfattelse var nødvendigt med yderligere en pause af passende varighed og 9 timers transport.

Komitéen fandt for så vidt angår svin til avl, at også disse bør kunne transporteres i et begrænset antal timer. Svin skal således kunne transporteres i 9 timer, efterfulgt af en pause på ca. 1 time til vanding, hvorefter dyrene kan transporteres i 9 timer igen, inden en ny pause af en noget længere varighed er påkrævet til fodring. Længden af denne pause bør tage hensyn til, at dyrene kan blive køresyge efter netop at have ædt, idet pausen dog samtidig ikke bør være af en sådan udstrækning, at dyrene begynder at slås. Transporten bør herefter kunne fortsætte i 9 timer igen, hvorefter dyrene ikke bør kunne transporteres yderligere. Enkelte medlemmer af komitéen fandt, at det alene bør være tilladt at transportere dyrene i 2 x 9 timer.

Komitéen var generelt enige om, at det er meget vigtigt, at der i relation til de indlagte pauser bliver taget nærmere stilling til bl.a. varigheden heraf, idet der i den forbindelse bør tages hensyn til dyrenes behov for vand, foder og hvile, og om nødvendigt sondres mellem de forskellige dyrearter. Endvidere fandt komitéen det yderst vigtigt, at forholdene omkring pauserne generelt bliver tydeliggjort i forordningsforslaget. Det bør således efter komitéens opfattelse fremgå, hvor disse pauser skal holdes, ligesom kontrollen med at dyrene bliver vandet, fodret og får den fornødne hvile i forbindelse med pauserne er af væsentlig betydning.

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 blev oversendt til Folketingets Europaudvalg, Retsudvalget samt Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 4. november 2003 forud for rådsmødet den 17. november 2003. Forslaget var imidlertid ikke på den endelige dagsorden for dette rådsmøde.