

Titel:

- **Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over de bescherming van dieren tijdens het vervoer**
- **Voorstel voor een verordening van de Raad inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten en tot wijziging van de richtlijnen 64/432/EEG en 93/119/EG**

Datum Raadsdocument: 24 juli 2003
Nr Raadsdocument: 11794/03
Nr Commissiedocument: COM(2003) 425 def
Eerstverantwoordelijk ministerie: LNV i.o.m. FIN, V&W, BZ

Behandelingstraject in Brussel:

Raadswerkgroep veterinaire experts (dierenwelzijn); Landbouw –en Visserijraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De Commissie stelt een grondige herziening van de regels voor diersporten voor teneinde het welzijn van dieren tijdens transport te verbeteren. De huidige richtlijn biedt hiervoor niet genoeg handvatten. Tevens geeft de huidige stand van de wetenschap aan dat de nu geldende richtlijn elementen bevat die hier niet meer mee in overeenstemming zijn. Ook voorziet de huidige richtlijn onvoldoende in het voorkomen van verspreiding van ziekten.

Het doel waarnaar wordt gestreefd met deze verordening is de stress die dieren tijdens transport ondergaan te minimaliseren en de dieren zo snel mogelijk naar hun eindbestemming te brengen. Om de handhaving te verbeteren wordt in de verordening aangegeven wie in de keten van betrokkenen waarvoor verantwoordelijk is. Waar mogelijk wordt aangesloten bij bestaande doeltreffende handhavingsinstrumenten zoals de tachograaf als controle-instrument voor de rij –en rusttijden (EU verordeningen 3820/85 en 3821/85). Eveneens worden daarbij de begrippen nationaal en grensoverschrijdend vervoer verlaten.

Aangezien dieren vooral bij het laden en lossen stress te verduren krijgen, schrijft de verordening voor wat er voor en na het vervoer, bijvoorbeeld in slachthuizen en bij overslag of verladen, met dieren moet gebeuren.

De meeste hieronder vermelde wijzigingen betreffen welzijnsverbeteringen en handvatten voor een betere controle:

- De richtlijn wordt vervangen door een verordening.
- Er wordt geen onderscheid in reistijd gemaakt tussen de verschillende diersoorten; alle dieren mogen maximaal 9 uur getransporteerd worden met een rusttijd van 12 uur. Dit kan eindeloos worden herhaald. Tijdens rust worden de dieren niet uitgeladen, aangezien in- en uitladen de meeste stress veroorzaakt. Tevens hoeft men voor het rusten geen halteplaatsen meer te gebruiken. Er wordt naar gestreefd deze periodes in lijn te houden met de verordening 3820/85 inzake rij –en rusttijden van chauffeurs.
- Jonge dieren mogen niet verder dan 100 km worden vervoerd. (varkens jonger dan 4 weken, lammeren jonger dan 1 week, kalveren jonger dan 2 weken, paarden jonger dan 4 maanden).
- Vrouwelijke dieren die een week geleden geworpen hebben of nog 10% van de tijd te dragen hebben mogen niet worden vervoerd.
- Een acceptabele temperatuur dient te worden gehandhaafd door geforceerde ventilatie en een monitoring systeem in het voertuig dient aanwezig te zijn om deze data te registreren. Ook bij stilstand dient de gewenste temperatuur gehandhaafd te blijven.
- Permanent toegang tot drinkwater.
- Meer ruimte voor de dieren tijdens transport: 40% meer voor varkens; 16% meer voor runderen; 32% meer voor schapen
- Betere condities op zeecontainers
- Paarden dienen voor lange afstandstransport in individuele ruimten te worden vervoerd met permanente beschikking over hooi.
- Een ieder die te maken heeft met het transport is tevens verantwoordelijk voor het welzijn van de dieren (personeel van verzamelplaatsen, markten en slachthuizen).
- Een reislogboek wordt geïntroduceerd voor transporten langer dan 9 uur waarin gedetailleerde gegevens over reis, vertrek en aankomst dienen te worden vastgelegd en kunnen worden gecontroleerd.
- Controle van rijtijd kan plaatsvinden via tachograaf.
- Eén persoon is verantwoordelijk voor het gehele transport.
- Verplichte scholing, waarbij een certificaat wordt uitgegeven, voor personeel welke verantwoordelijk zijn voor het welzijn van de dieren. Door deze verplichte scholing wordt vervoerder/medewerker

verzamelcentrum een beschermd beroep. Aanpassing van de relevante EU-richtlijnen over dit onderwerp zal mogelijk aan de orde zijn.

- Mogelijkheid om het intrekken of schorsen van het certificaat en de autorisatie van het transportmiddel.
- Harmonisatie van registratie van transporteurs en vrachtwagens.
- Mogelijkheden om voertuig te traceren.

Rechtsbasis van het voorstel: Artikel 37 EG-verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

Raad: gekwalificeerde meerderheid; EP: advies

Instelling nieuw Comitologie-comité:

Regelgevend Comité (art 5 van 1999/468/EG): Permanent Comité voor de voedselketen en diergezondheid

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: Positief. Het voorgenomen optreden behoort tot de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap.

Proportionaliteit: Positief. De problemen als gevolg van de uiteenlopende manieren waarop de huidige richtlijn 91/628/EEG in de lidstaten in nationaal recht is omgezet rechtvaardigen het vaststellen van een verordening. De verordening gaat over het algemeen niet verder dan nodig is om de doelstellingen te verwezenlijken. Op nationaal niveau is invulling nodig van enkele handhabingsbepalingen.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

De verordening zal voor de rijksoverheid en de uitvoerende diensten AID (Algemene Inspectiedienst) en RVV (Rijksdienst voor Keuring van Vee en Vlees), financiële en personele gevolgen hebben en leiden tot stijging van de administratieve lasten door verzwaring van controle –en handhavingstaken en nieuwe verplichtingen tot informatie-uitwisseling. Een gedeelte van de kosten kan worden doorberekend aan het bedrijfsleven. De kosten die niet op het bedrijfsleven kunnen worden verhaald komen ten laste van de LNV-begroting.

Deze verordening zal leiden tot een verzwaring van investeringskosten, financiële verplichtingen en administratieve lasten voor het bedrijfsleven doordat de verplichtingen die de diertransportsector heeft t.a.v. welzijn en controle worden aangescherpt en uitgebreid (onder andere: verkorten maximum reisduur; beter regelen van temperatuur tijdens vervoer en monitoring hiervan; meer ruimte voor dieren tijdens vervoer; verplichte scholing voor personeel; bijhouden van een reislogboek; aanvragen vergunningen). Tevens zal een gedeelte van de uitvoeringskosten van de overheid door de sector zelf moeten worden betaald. Dit alles kan gevolgen hebben voor de werkgelegenheid in de diertransportsector. Daar staat echter tegenover dat er mogelijk werkgelegenheid wordt gecreëerd doordat er meer slachthuizen in de eigen regio nodig zijn.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

De verordening noodzaakt tot wijziging van het Besluit dierenvervoer 1994 en de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren (art. 58-60). Op nationaal niveau moet een handhabingsinstrumentarium worden gemaakt. Eventuele open normen die op nationaal niveau mogen worden ingevuld, dienen in de wet of een amvb te worden uitgewerkt indien Nederland ervoor kiest deze uit te werken.

In verband met de opleidingsvereisten voor betrokkenen bij veetransport moeten de relevante voorschriften over onderwijs worden aangepast. Dit betreft vooralsnog vermoedelijk niet een wet of amvb, maar enkele regelingen (tot vaststelling kwalificatiestructuur e.d.).

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

De Verordening treedt in werking 18 maanden na de datum van bekendmaking. Waarschijnlijk wordt inwerkingtreding op zijn vroegst eind 2005. Medio 2004 dient het voorstel te zijn aangenomen, alvorens de uitbreiding met de nu toetredende landen zal plaatsvinden. Dit zal hoogstwaarschijnlijk niet haalbaar zijn. Indien het voorstel medio 2004 niet is aangenomen, zal aanname van het voorstel minstens nog een jaar op zich laten wachten (aannee tweede helft 2005) gezien de vertraging die opgelopen zal worden door de komst van een

nieuwe Commissie en een nieuw Europees Parlement en het feit dat de tien nieuwe lidstaten dan mee gaan doen in de onderhandelingen en dit voorstel onder codecisie zal gaan vallen.

Aanpassing Gezondheids- en welzijnswet voor dieren is tijdrovende procedure. Hiermee is minimaal een jaar gemoeid, maar waarschijnlijk meer.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland heeft in Europa nog altijd een koploperspositie op het gebied van dierenwelzijn en streeft er naar samen met omringende landen die ook voor een hoog welzijn staan, welzijnszaken op de Europese agenda te krijgen. Nederland gaat op dierenwelzijnniveau niet verder dan wat de EU zal gaan voorschrijven, maar tracht het EU-niveau betreffende dierenwelzijn te verhogen. Daarom steunt Nederland in algemene zin het voorstel.

Nederland pleit in internationaal verband al jaren voor een beperking van de maximale reisduur van levend vee. Het vervoer van dieren over lange afstand kent nu vele negatieve welzijnsaspecten. Dit geldt ook als aan de voorwaarden van de huidige geldende richtlijn wordt voldaan. Het zijn problemen zoals; te hoge of te lage temperatuur, uitputting, stress bij in- en uitladen op halteplaatsen.

Ook in veterinaire opzicht geeft het systeem de volgende problemen: import van grote aantallen levende dieren en sterke verspreiding naar gespecialiseerde bedrijven, menging van dieren op halteplaatsen, verspreiding van ziekten door transport in wagens met natuurlijke ventilatie (openingen). Dit betekent een verhoogd risico tot verspreiding van ziekten. Nederland heeft daarom in internationaal verband gepleit voor een aanpassing van de huidige richtlijn en betere mogelijkheden om een goede controle en handhaving te kunnen garanderen.

Volgens het voorstel van de Commissie mogen dieren maximaal 9 uur getransporteerd worden. Het algemene standpunt van Nederland is vooralsnog de transportduur te beperken tot 8 uur of over een afstand van 500 km. Het doel hiervan is op langere termijn de landbouw te regionaliseren.

Nederland is voorstander van een betere handhaving en controle zoals voorgesteld door de Commissie. Tevens is het vereenvoudigen van regelgeving en harmonisering van de regelgeving met bestaande regelgeving noodzakelijk. Derhalve steunt Nederland de wijziging van de richtlijn in een verordening, waarbij implementatieverschillen worden opgeheven. Het voorstel voor de verplichte scholing van personeel dat verantwoordelijk is voor het welzijn van de dieren tijdens transport met een daaraan verbonden certificaat, wordt door Nederland ook zeer verwelkomd.

De verwachting op basis van het huidige voorstel is dat de kosten en de administratieve lasten voor overheid en bedrijfsleven zullen toenemen. De voorgestelde maatregelen zullen echter de controleerbaarheid en de kwaliteit van het vervoer, en daardoor het welzijn van de dieren verbeteren. Nederland is van mening dat de voorgestelde maatregelen noodzakelijk zijn voor het verhogen van het niveau van dierenwelzijn tijdens het transport.