



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 30. november
2004
Dok.: CAG21691

Udkast til tale

til ministeren til brug for besvarelsen af spørgsmål G
(FLF alm. del) i Folketingets Fødevarerudvalg den 1.
december 2004.

Spørgsmål G:

”Vil ministeren redegøre for forhandlingerne på råds-
mødet (landbrug og fiskeri) den 22.-23. november 2004
om beskyttelse af dyr under transport?”

Svar:

1. Jeg vil indledningsvis gerne takke for invitationen til
at komme her i Fødevarerudvalget og redegøre for for-
handlingerne om forslaget til Rådets forordning om be-

skyttelse af dyr under transport på rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 22. november 2004.

2. Forslaget var som bekendt sat på dagsordenen for anden gang med henblik på vedtagelse.

Første gang var i april måned i år under det irske formandskab. Den gang blev forslaget ikke sat til afstemning, fordi det irske formandskab efter lange og intense forhandlinger måtte konstatere, at der ikke var grundlag for at fortsætte drøftelserne, da medlemslandene stod for langt fra hinanden.

Desværre gik det anderledes denne gang!

3. Formanden for Rådet, den hollandske landbrugsmi-
nister, indledte mødet med at præsentere formandska-
bets kompromisforslag, som jeg forud for rådsmødet
præsenterede for udvalget. Endvidere redegjorde han
nærmere for en række spørgsmål, som det ikke var lyk-

kedes for formandskabet at finde en løsning på i Core-per, og som derfor skulle drøftes på dagens møde.

Udover to mindre spørgsmål [*rækkevidden af den i forslaget indeholdte bestemmelse om landbrugeres transport af egne dyr i egne transportmidler og aldersgrænsen for, hvornår det skal være tilladt at transportere kalve, når der ikke er tale om lange transport*] var det navnlig revisionsbestemmelsen, der skulle drøftes.

4. Kort fortalt, så gik formandskabets forslag til revisionsbestemmelse ud på, at Kommissionen - inden fire år efter, at forordningen finder anvendelse - skal forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om bl.a. de dyrevelfærdsmæssige konsekvenser af forordningen og erfaringerne med indførelsen af navigationssystemer. Forordningen finder anvendelse 2 år efter offentliggørelse i EU-tidende. Kommissionens rapport kan om nødvendigt ledsages af passende forslag vedrørende

lange transporter, navnlig vedrørende transport- og hviletid samt lastetæthed.

Sagt med andre ord, så lagde formandskabet med sit kompromisforslag op til, at Kommissionens rapport og eventuelle forslag til nye regler om transport- og hviletid samt lastetæthed skulle fremlægges efter i alt 6 år.

5. Kommissionen støttede formandskabets kompromisforslag, forudsat at det kom til at fremgå klart af forslaget, at det var en målsætning hurtigst muligt at forbedre vilkårene for dyr under transport. Det blev i den forbindelse understreget, at man fra Kommissionens side ville holde øje med udviklingen og overholdelsen af de vedtagne regler.

6. Som I ved, var vi fra dansk side samlet set ikke tilfreds med forordningsforslaget, som det så ud – og Danmark tog derfor ordet umiddelbart efter Kommissionen og tilkendegav, at **Danmark** ikke kunne støtte

formandskabets kompromisforslag og ville stemme mod, hvis det kom til afstemning. Det var vores håb, at vi med dette meget tidlige danske indlæg kunne overbevise de øvrige medlemslande om, at det var nødvendigt at fortsætte drøftelserne om forslaget, ligesom vi fra dansk side henstillede, at også den nye samlede Kommission arbejdede videre med sagen.

7. Sverige støttede formandskabets forslag, idet man dog gerne så, at den i revisionsbestemmelsen nævnte frist på fire år blev sat ned til to år.

Frankrig støttede ligeledes formandskabets forslag, idet man dog foreslog, at der i revisionsbestemmelsen blev indsat en sætning om, at Kommissionen i dens vurderinger til brug for udarbejdelsen af den i bestemmelsen omtalte rapport også skal medtage konklusionerne fra den rapport, som Kommissionen ifølge en anden af forordningsforslagets bestemmelser er forpligtet til at præ-

sentere for Rådet den 1. januar 2010 om anvendelsen af satellitnavigationssystemerne.

Tyskland var utilfredse med det franske forslag og spurgte i skarpe vendinger, hvad begrundelsen var for, at formandskabet ville udsætte spørgsmålene om transporttid og arealkrav formentlig længere end til 2010, når der allerede nu var tilstrækkelige erfaringer at bygge på.

Kommissionen fandt, at der umiddelbart var tale om et godt forslag til "den videre procedure", men at det i revisionsklausulen burde sikres, at rapporten og eventuelle forslag skal fremsættes inden for de 4 år, der er fastsat i bestemmelsen.

8. Dagsordenspunktet blev herefter udsat med henblik på, at formandskabet fik tid til at udarbejde en ny tekst til revisionsbestemmelsen.

Det fremgik af det omdelte nye tekstforslag til bestemmelsen, at formandskabet havde valgt at imødekomme det franske forslag om, at den i revisionsbestemmelsen omtalte rapport også skal inddrage konklusionerne fra den rapport, som Kommissionen skal forelægge for Rådet om implementeringen af navigationssystemer, dog således, at hvor denne rapport tidligere først skulle foreligge den 1. januar 2010, fremgår det nu af teksten, at den senest skal foreligge denne dato.

Da mødet blev genoptaget meddelte **Tyskland** på baggrund af formandskabets forslag til en ny tekst, at man ville afholde sig fra at stemme om forslaget. Man henvisede i den forbindelse fra tysk side til, at der med den nye formulering af revisionsbestemmelsen vil være muligt at vente med at præsentere et eventuelt forslag med nye regler om transporttid og arealkrav for Rådet helt til 2011.

På **formandens** forespørgsel tilkendegav **Sverige, Luxembourg og Belgien**, at de også ville afholde sig fra at stemme.

Formanden konkluderede herefter, at der ”med kvalificeret flertal var politisk enighed om forslaget.” Forslaget kan dog ikke endelig vedtages før alle sprogversioner foreligger.

9. Hvad kommer der så til at ske nu?

Forordningsforslaget er i øjeblikket ved at blive oversat til alle EU's officielle sprog. Når dette er sket, vil den blive sat på en dagsorden for et rådsmøde som et såkaldt A-punkt – dvs. et punkt uden debat, men hvor altså Danmark som det eneste EU-medlemsland vil blive noteret for at have stemt imod – Tyskland, Sverige, Belgien og Luxembourg alene for at have undladt at stemme.

Forordningen vil formentlig blive endelig vedtaget på et rådsmøde umiddelbart før jul, og der er – desværre – som nævnt kun tale om en formsag, da der er konstateret politisk enighed med kvalificeret flertal.