

Vergaderjaar 2008–2009

**28 286**

**Dierenwelzijn**

**Nr. 275**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN  
VOEDSELKWALITEIT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2009

De Vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft mij tijdens de procedure-vergadering van 27 januari 2009 verzocht om Europese stukken waaruit blijkt hoe in andere lidstaten uitvoering wordt gegeven aan de verordening (EG) Nr. 1/2005 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer (...) (hierna: transportverordening) (2009Z01386/2009D03577). Bij het ontbreken van dergelijke informatie, is mij verzocht op andere wijze informatie te geven, aan de hand waarvan de Kamer zich een beeld kan vormen over de manier waarop uitvoering wordt gegeven aan de transportverordening in andere lidstaten.

Ten aanzien van de uitvoering van de transportverordening in andere lidstaten en meer specifiek ten aanzien van de reikwijdte van de transportverordening, heb ik geen (Europese) informatie beschikbaar waaruit blijkt hoe hieraan in elke lidstaat uitvoering is gegeven. Op ambtelijk niveau is daarom een verzoek uitgezet bij een aantal lidstaten met de vraag hoe hun autoriteiten de reikwijdte van de verordening uitleggen teneinde uw Kamer nader te kunnen informeren.

In het genoemde verzoek is o.a. gevraagd naar de uitleg en toepassing van het uit de verordening voortvloeiende criterium «economische bedrijvigheid» in de lidstaat en meer specifiek om de in de lidstaten toegepaste richtsnoeren bij de uitleg van dit criterium.

Zes lidstaten hebben informatie verstrekt, te weten Duitsland, Denemarken, Zweden, Engeland, Frankrijk en België.

De verkregen informatie bevestigt het beeld dat de vraag of vervoer plaatsvindt in het kader van een economische bedrijvigheid, door de verschillende lidstaten wordt bepaald aan de hand van uiteenlopende criteria. Zo acht Engeland de vraag of voor de dieren subsidies worden aangevraagd, doorslaggevend. België bepaalt of het vervoer van dieren onder de transportverordening valt aan de hand van de vraag of contri-

butie moet worden betaald aan het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (voor België betekent dit dat op basis van het aantal dieren dat wordt vervoerd, bepaald wordt of sprake is van vervoer dat onder de transportverordening valt). Duitsland en Frankrijk kijken naar de vraag of het vervoer wordt uitgevoerd door een bedrijfsmatige vervoerder; het doel van het vervoer is hierbij minder relevant.

In aanvulling op deze algemene aanknopingspunten hebben, veel lidstaten voor specifieke categorieën vervoer nog nadere onderscheidende criteria bepaald, zoals bijvoorbeeld het vervoer naar tentoonstellingen en wedstrijden. Ook hier is sprake van een wisselend beeld. Terwijl Nederland en België vervoer van dieren naar wedstrijden en tentoonstellingen uitzonderen, sluit Denemarken aan bij de vraag of de waarde van het dier omhoog gaat door deelname aan de wedstrijd en of aanzienlijk prijsgeld is te verwachten. In Denemarken wordt het vervoer van paarden voor wedstrijden waarop gewed kan worden wel als economische activiteit gezien. Ook in Zweden valt het vervoer van deze paarden deels onder de verordening waarbij men aanhaakt bij de vraag in hoeverre hieruit een inkomen kan worden verkregen, dan wel of de deelnemer over andere inkomstenbronnen beschikt. Dit wordt in Zweden bepaald aan de hand van het soort vergunning waarover de eigenaar die de paarden laat vervoeren, beschikt.

Met betrekking tot het vervoer van circusdieren oordeelt Frankrijk, net als Nederland, dat het vervoer van deze dieren onder de verordening valt, terwijl voor Denemarken en België het vervoer van deze dieren niet onder de verordening valt.

Ten aanzien van het vervoer van dierentuindieren scharen sommige lidstaten het vervoer van dierentuindieren onder de EU transportverordening (Zweden, Nederland), terwijl voor andere lidstaten, zoals Denemarken en Engeland, dit slechts onder bepaalde voorwaarde het geval is (in Engeland is dit bijvoorbeeld niet het geval als wordt vervoerd in het kader van het fokprogramma).

Op basis van de verkregen informatie uit de genoemde lidstaten, constateer ik dat veel lidstaten bij de afbakening van de reikwijdte van de transportverordening en de invulling van het begrip economische bedrijvigheid, evenals Nederland, naar pragmatische oplossingen zoeken en aanhaken bij verschillende, maar voor de desbetreffende lidstaat werkbare oplossingen.

In het kader van de komende evaluatie van de transportverordening, zal Nederland nadere aandacht vragen voor de reikwijdte van de transportverordening. Ik verwacht voorts dat in de toekomst op basis van jurisprudentie van het Hof van Justitie meer duidelijkheid zal kunnen worden gegeven over toepassing van het criterium «economische bedrijvigheid» en de reikwijdte van de transportverordening.

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
G. Verburg