

Vergaderjaar 2007–2008

28 286

Dierenwelzijn

Nr. 225

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 augustus 2008

Tijdens het spoeddebat internationale varkenstransporten op 12 september 2007 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 95, blz. 5370–5403) heb ik toegezegd om de mogelijkheden te verkennen van het invoeren van een nationale database voor navigatiegegevens. Middels deze brief voldoe ik aan deze toezegging, waarbij ik u tevens in breder verband informeer over de verplichting ten aanzien van navigatie voor lange afstandstransporten.

De EU-Transportverordening stelt verplicht dat met ingang van 1 januari 2009 alle wegvervoermiddelen voor lange afstandstransporten (voor runderen, schapen, geiten, varkens, niet geregistreerde paarden) zijn voorzien van een navigatiesysteem. De verordening stelt minimaal als eis dat deze navigatiesystemen gegevens genereren over gevolgde route, rijtijd en opengaan laadklep. Daarnaast moet de temperatuur worden vastgelegd (koppeling met navigatiesystemen is echter niet verplicht).

Ik ben voorstander van meer en betere controle- en handhavingsmogelijkheden voor lange afstandstransporten. Ik zie grote meerwaarde in het gebruik van navigatiesystemen en het centraal verzamelen van navigatiegegevens. Automatisch gegenereerde gegevens over de gevolgde route, rijtijd, temperatuur en opengaan laadklep zijn goed bruikbaar voor de controle, bijvoorbeeld bij het achteraf verifiëren van reisgegevens naar aanleiding van een klacht uit het buitenland. De controle kan nog verder worden verbeterd door navigatiegegevens te versturen naar een centrale database van de nationale of Europese overheid. Een dergelijke database geeft de autoriteit(en) immers de mogelijkheid om een transport in «real-time» te monitoren. Bovendien geeft dit de autoriteiten efficiënter toegang tot de opgeslagen gegevens.

Het is belangrijk om, aanvullend op de minimale eisen die de Transportverordening stelt aan navigatie, op Europees niveau specificaties vast te stellen voor de apparatuur en het communicatieprotocol van de navigatie-

systemen. Dit is nodig om de kwaliteit van navigatiegegevens te garanderen. Een uniform communicatieprotocol zorgt ervoor dat de autoriteiten bij de controle ter plekke beter toegang krijgen tot de navigatiegegevens. Een dergelijk protocol is tevens nodig om gegevens naar een centrale database te versturen.

Met een Europese database krijgen alle bevoegde autoriteiten toegang tot de benodigde navigatiegegevens van een transport. De Nederlandse vertegenwoordigers van de transportsector, primaire producenten, ontwikkelaars van navigatiesystemen en de Dierenbescherming ondersteunen een Europese aanpak.

De Commissie heeft eind vorig jaar een wetgevingsvoorstel gepresenteerd aan de lidstaten. Dit voorstel voorzag in geharmoniseerde specificaties voor de apparatuur en in een uniform communicatieprotocol. Het voorstel verplichtte ook om gegevens te zenden naar een EU-database. Het voorstel ging daarmee verder dan de reikwijdte van de Transportverordening. Onder druk van een aantal lidstaten heeft de Commissie in april jl. besloten het wetgevingsvoorstel in te trekken. Dit is een ongunstige ontwikkeling omdat Europa hiermee een kans mist om de controle op grensoverschrijdende diertransporten te verbeteren. Bovendien heeft de transportsector nu nog steeds geen duidelijkheid waaraan de navigatiesystemen moeten voldoen, terwijl de deadline van 1 januari 2009 nadert.

LNV heeft richting de Commissie en andere lidstaten aangedrongen op een compromis. Daarbij heeft LNV de suggestie gedaan om de verplichting van het zenden van data naar een Europese database weg te laten uit het eerdere voorstel. Een dergelijk compromis zou dan nog steeds bindende specificaties bevatten, waardoor harmonisatie optreedt. De introductie van een Europese database kan in een latere fase geschieden nadat bij de herziening van de Transportverordening (medio 2009) een juridische basis is gecreëerd. Nederland krijgt steun voor dit compromis van meerdere lidstaten. Naar aanleiding van deze interventie heeft de Commissie in het CVO-overleg van 11 juni 2008 toegezegd om op korte termijn een overleg te organiseren met de lidstaten. Ondanks de steun van de Commissie en een behoorlijk aantal lidstaten, is het nog niet zeker of het lukt overeenstemming te krijgen over een voorstel met bindende specificaties.

Gegeven de naderende deadline van 1 januari 2009 heb ik de mogelijkheden van vooruitlopende nationale implementatie onderzocht. Daarbij ben ik uitgegaan van de in Brussel besproken specificaties en het opstellen van een nationale database.

Het nationaal voorschrijven van specificaties heeft als voordeel dat de VWA/AID toegang krijgen tot meer uniforme en betrouwbare navigatiegegevens (bij controle ter plekke). De meerwaarde hiervan op nationaal niveau is echter beperkt omdat een dergelijke verplichting voor navigatiesystemen betrekking heeft op lange afstandstransporten en uitsluitend geldt voor Nederlandse vervoerders. Bovendien kan ik niet uitsluiten dat Europa in een latere fase alsnog instemt met gewijzigde specificaties. Dit zou de gedane investeringen en inspanningen teniet doen.

Idealiter besluit Europa op zeer korte termijn tot geharmoniseerde specificaties. Ik kies ervoor om op dit spoor in te zetten. Als pas na de zomer overeenstemming komt op Europees niveau, dan pleit ik voor een redelijke doch ambitieuze overgangstermijn. Tot die tijd moet de sector werken volgens de minimale eisen uit de Transportverordening. Ook de minimale eisen uit de Transportverordening ten aanzien van specificaties voor

navigatiesystemen bieden nog steeds mogelijkheden voor een scherpe controle.

Daarnaast heb ik de mogelijkheden onderzocht van een nationale database. De opzet van een nationale database vergt dat navigatiegegevens op een uniforme wijze worden verstuurd. Hiervoor zijn wederom uniforme specificaties voor navigatiesystemen nodig. Het verplichten dat navigatiegegevens worden verstuurd naar een nationale database gaat verder dan de eisen in de EU-Transportverordening. Op basis van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren kunnen geen regels worden vastgesteld die verder gaan dan de transportverordening. De wettelijke grondslag hiervoor is per amendement van Kamerlid Ormel (Handelingen TK 2005/2006, nr. 92) vervallen. Overigens zou Nederland niet kunnen eisen dat vervoerders met een vergunning van een andere EU-lidstaat en van wagens goedgekeurd in een andere EU-lidstaat, voldoen aan deze nationaal vastgelegde specificaties of navigatiegegevens beschikbaar stellen aan een nationale database. Ik zie daarom geen reële mogelijkheden voor een nationale database.

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