

DZIENNIK URZĘDOWY

Organ promulgacyjny Królestwa Niderlandów od 1814 r.

Decyzja Sekretarza Stanu ds. Rolnictwa, Rybołówstwa, Bezpieczeństwa Żywnościowego i Przyrody z dnia 28 czerwca 2026 r., nr WJZ/107044338, zmieniająca

wytyczne dotyczące polityki w zakresie transportu zwierząt w wysokich temperaturach [identyfikator łańcucha W GK: 29216]

Sekretarz Stanu ds. Rolnictwa, Rybołówstwa, Bezpieczeństwa Żywnościowego i Przyrody,

Uwzględniając art. 4:81 ustawy o ogólnym prawie administracyjnym i art. 3 Rozporządzenia Rady (WE) Nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu oraz operacji związanych z transportem, zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/EWG oraz rozporządzenie (WE) Nr 1255/97 (Dz.U. UE 2005 L 3);

niniejszym zarządza, co następuje:

ARTYKUŁ I

W art. 1 wytycznych dotyczących polityki w zakresie transportu zwierząt w wysokich temperaturach wyrażenie „jeżeli transport odbywa się w temperaturze zewnętrznej wynoszącej co najmniej 35 stopni Celsjusza przy użyciu środka transportu, który nie jest wyposażony w aktywny system chłodzenia” zastępuje się wyrażeniem „jeżeli transport odbywa się w temperaturze zewnętrznej wynoszącej co najmniej 30 stopni Celsjusza przy użyciu środka transportu, który nie jest wyposażony w aktywny system chłodzenia, lub jeżeli transport obejmuje ryby ozdobne, gady lub ryby jadalne i transport taki odbywa się w temperaturze zewnętrznej wynoszącej co najmniej 35 stopni Celsjusza przy użyciu środka transportu, który nie jest wyposażony w aktywny system chłodzenia”.

ARTYKUŁ II

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2027 r.

Niniejsze rozporządzenie i noty wyjaśniające są publikowane w Dzienniku Urzędowym.

Haga, 28 czerwca 2026 r.

Sekretarz Stanu ds. Rolnictwa, Rybołówstwa, Bezpieczeństwa Żywnościowego i Przyrody,
S.P.A. Erkens

UZASADNIENIE

1. Wstęp

Niniejsze wytyczne dotyczące polityki określają, w odniesieniu do sytuacji transportu w wysokich temperaturach otoczenia, zakaz „transportu lub zlecenia transportu zwierząt w sposób, który może powodować urazy lub niepotrzebne cierpienie u zwierząt”, ustanowiony w art. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywę 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. EU 2005, L 3) (zwanego dalej: Rozporządzenie dotyczące transportu). Przewóz zwierząt w upalnych warunkach pogodowych może prowadzić do stresu cieplnego i cierpienia, co stanowi naruszenie tego zakazu. W wytycznych dotyczących polityki z 2020 r. ustalono, że ma to zawsze miejsce przy temperaturze zewnętrznej wynoszącej co najmniej 35 stopni Celsjusza. Dzięki tej poprawce do wytycznych dotyczących polityki limit temperatury zewnętrznej został skorygowany z 35 stopni Celsjusza do 30 stopni Celsjusza, ponieważ nowe odkrycia naukowe wskazują, że zwierzęta powyżej tej temperatury zewnętrznej są narażone na wysokie ryzyko stresu cieplnego. Wytyczne dotyczące polityki mają zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu w Holandii, nawet jeśli przewóz pochodzi z innego kraju lub jest w drodze do innego kraju. W przypadku transportu ryb ozdobnych, gadów oraz ryb jadalnych nadal obowiązuje limit temperatury zewnętrznej wynoszący 35 stopni Celsjusza.

2. Wpływ wysokich temperatur na dobrostan zwierząt

Ze sprawozdania naukowego Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywnościowego (EFSA) dotyczącego zagrożeń dla dobrostanu zwierząt w transporcie¹ wynika, że przy wilgotności panującej w Holandii temperatura zewnętrzna wynosząca 30 stopni Celsjusza lub więcej zawsze stwarza znaczne ryzyko problemów związanych z dobrostanem zwierząt ze względu na stres cieplny. Z tego samego sprawozdania wynika, że istnieje również zwiększone ryzyko stresu cieplnego w temperaturach zewnętrznych niższych niż 30 stopni Celsjusza dla różnych gatunków zwierząt. Aby uwzględnić również wykonalność wytycznych dotyczących polityki, wybrano ogólny limit temperatury dla wszystkich gatunków zwierząt we wszystkich rodzajach transportu podlegających wymogom art. 3 rozporządzenia w sprawie transportu. Limit ten jest taki sam jak limit temperatury, który już istnieje w przypadku transportu na długich dystansach. Powodem tej granicy temperatury dla transportu na długich dystansach jest wezwanie ze strony Komisji Europejskiej z 2019 r. do państw członkowskich, aby nie dopuszczały już do długich przewozów, gdy po drodze oczekuje się temperatury zewnętrznej wynoszącej co najmniej 30 stopni Celsjusza. Minister Rolnictwa, Środowiska i Jakości Żywności odpowiedział na to wezwanie, podobnie jak wiele innych państw członkowskich UE.

Niemniej jednak nawet w temperaturach otoczenia poniżej 30 stopni Celsjusza u transportowanych zwierząt może wystąpić niepotrzebne cierpienie spowodowane stresem cieplnym. Jak opisano w Krajowym planie transportu zwierząt gospodarskich w ekstremalnych temperaturach, Holenderska Agencja ds. Żywności i Produktów Konsumpcyjnych (NVWA) przeprowadza dodatkowe kontrole na podstawie przewidywanej temperatury zewnętrznej 27 stopni Celsjusza w De Bilt. Podejmuje działania egzekucyjne w przypadku wystąpienia stresu cieplnego i cierpienia zwierząt w wyniku transportu w ciepłych warunkach, a tym samym naruszenia art. 3 rozporządzenia w sprawie transportu.

Ryzyko cierpienia zwierząt w ciepłych warunkach jest wyższe podczas transportu niż w innych sytuacjach (np. w stajniach). Przemawiają za tym dwie przesłanki. Po pierwsze, załadunek i transport powodują dodatkową aktywność, której często towarzyszy reakcja na stres ze strony zwierząt. W związku z tym zwierzęta szybciej ulegają przegrzaniu. Po drugie, podczas transportu zwierzęta znajdują się bliżej siebie w porównaniu z sytuacją w stajni, a nad nimi jest mniej miejsca na niezbędną wentylację, co oznacza, że są one mniej zdolne do rozproszenia ciepła ciała. Zwierzęta nie mogą uciec z tej sytuacji, aby szukać ochłodzenia. Z powyższych względów uzasadnione jest zatem stwierdzenie, że transport zwierząt w temperaturze zewnętrznej wynoszącej co najmniej 30 stopni Celsjusza przy wilgotności panującej w Holandii zawsze stwarza wysokie ryzyko niepotrzebnego cierpienia.

Wyjątek ma zastosowanie do transportu ryb ozdobnych, gadów oraz ryb jadalnych. Powodem tego jest to, że w przypadku tych kategorii zwierząt, zwłaszcza w przypadku wielu gatunków utrzymywanych i sprzedawanych w Holandii, nie jest prawdopodobne, aby miały one zwiększoną szansę na stres cieplny podczas transportu powyżej 30 stopni Celsjusza. Ryby i gady ozdobne często żyją w swoim naturalnym środowisku w ciepłych lub nawet gorących warunkach. Ponadto ryby ozdobne są transportowane w workach

¹ Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności, 7 września 2022 r. „Dobrostan świń podczas transportu” (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445>), Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności, 7 września 2022 r. „Dobrostan bydła podczas transportu” (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7442>), Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności, 7 września 2022 r. „Dobrostan ptaków domowych i królików transportowanych w kontenerach” (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7441>), Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności, 7 września 2022 r. „Dobrostan małych przeżuwaczy podczas transportu” (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7404>), Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności, 7 września 2022 r. „Dobrostan koniowatych podczas transportu” (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7444>).

z wodą w pojemnikach polistyrenowych. Ryby jadalne są również zazwyczaj transportowane w wodzie. Woda ta nagrzewa się bardzo powoli, więc nie oczekuje się, że jej temperatura podczas transportu wzrośnie do poziomów krytycznych dla ryb. Ponadto nie są dostępne opinie EFSA dotyczące maksymalnej temperatury otoczenia podczas transportu gadów, ryb ozdobnych oraz ryb jadalnych. Nie ma naukowego uzasadnienia, że obniżenie maksymalnej temperatury doprowadziłoby do poprawy dobrostanu tych zwierząt. We wniosku Komisji Europejskiej w sprawie zmiany rozporządzenia w sprawie transportu również nie określono maksymalnej temperatury transportu tych zwierząt. Wreszcie, te kategorie zwierząt mają inną fizjologię niż ssaki, co oznacza, że ich zarządzanie ciepłem działa inaczej i mogą wytrzymać wyższe temperatury. Niemniej jednak te kategorie zwierząt mają również maksymalne temperatury, powyżej których napotykają problemy. W związku z tym poprzedni limit 35 stopni Celsjusza pozostaje w mocy w odniesieniu do nich.

3. Planowanie przez organizatora transportu

W rozporządzeniu w sprawie transportu podkreślono znaczenie dobrego planowania transportu zwierząt. W art. 5 ust. 3, zdanie wprowadzające oraz lit. a), wymaga się od podmiotów organizujących transport zwierząt, aby przed każdym transportem dopilnowały, by dobrostan zwierząt nie został naruszony przez niewystarczającą koordynację różnych części transportu oraz aby uwzględnione zostały warunki pogodowe. W związku z tym konieczne jest podjęcie działań z wyprzedzeniem. Oznacza to, że transport zwierząt w żadnym wypadku nie powinien odbywać się, jeżeli istnieje ryzyko, że transport przebiega przez obszar, w którym temperatura zewnętrzna wynosi 30 stopni Celsjusza lub więcej. Nawet przy oczekiwanych temperaturach poniżej 30 stopni, biorąc pod uwagę prawdopodobieństwo problemów z dobrostanem zwierząt w odniesieniu do gatunku i kategorii zwierząt w określonych temperaturach, należy starannie rozważyć, czy transport może się odbyć. Jeżeli transport realizowany jest w temperaturze zewnętrznej 30 stopni Celsjusza lub wyższej, ważne jest dla dobrostanu zwierząt, aby transport nie był znacząco opóźniony i, w razie potrzeby, był prowadzony do odpowiedniego miejsca, w którym zwierzęta mogą zostać rozładowane i zakwaterowane. Fakt, że w takich przypadkach transport jest zatem kontynuowany – w możliwie jak największym stopniu – pozostaje oczywiście bez uszczerbku dla faktu, że doszło do naruszenia art. 3 rozporządzenia w sprawie transportu i że w związku z tym zostaną podjęte działania w zakresie egzekwowania tych przepisów.

4. Środki transportu wyposażone w systemy chłodzenia

Ponieważ ostatecznie wytyczna ta dotyczy warunków dla zwierząt w środkach transportu, ma ona zastosowanie wyłącznie do pojazdów, które nie są wyposażone w aktywny system chłodzenia w boksach dla zwierząt, a mianowicie w klimatyzację. Środki transportu wyposażone w aktywne systemy chłodzenia są w stanie dostatecznie chłodzić (lub podgrzewać, jak to jest praktykowane w przypadku transportu klimatyzowanego kilkudziesięciu piskląt) temperaturę środka transportu niezależnie od temperatury zewnętrznej, do temperatur, które są przyjazne dla zwierząt. Obecność wentylacji (mechanicznej lub innej) jest niewystarczająca, aby założyć, że istnieje system chłodzenia w rozumieniu niniejszych wytycznych, ponieważ wentylacja nawiewa ciepłe powietrze zewnętrzne. Chociaż może to być bardziej przyjemne dla zwierząt, ich temperatura nie zostanie obniżona, co oznacza, że ryzyko cierpienia pozostaje niezmienione. Szczególnie w czasie postoju ciężarówki z bydłem, np. podczas możliwych korków lub okresów odpoczynku kierowcy, ciepło w pojazdach bez aktywnego chłodzenia szybko wzrasta i wentylacja temu nie zapobiega. Transporty zwierząt, które nie są objęte niniejszymi wytycznymi ze względu na obecność aktywnego systemu chłodzenia, muszą oczywiście nadal być zgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie transportu, co oznacza między innymi, że zwierzęta nie mogą ponosić niepotrzebnych obrażeń, ani cierpieć podczas transportu.

5. Obciążenie regulacyjne

Ponieważ nie jest to rozporządzenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy ustanawiającej Komitet Doradczy ds. Obciążeń Regulacyjnych [Adviescollege toetsing regeldruk, ATR], a niniejsze wytyczne dotyczące polityki służą wyjaśnieniu normy zawartej w rozporządzeniu w sprawie transportu, nie przeprowadzono analizy obciążeń regulacyjnych.

6. Test wdrażania i wykonalności

Podsumowanie testu

W teście egzekwowania, wykonalności i odporności na oszustwa (test HUF) NVWA stwierdza, że wytyczne dotyczące polityki są egzekwowalne i wykonalne w ograniczonym stopniu. NVWA twierdzi, że ograniczenie to wynika z braku podstawy prawnej do oceny temperatury na trasie przed transportem długodystansowym

oraz – jeżeli temperatura ta przekracza 30 stopni Celsjusza na trasie – do nierealizowania wniosku o transport. NVWA stwierdza również, że naruszenia można wykryć jedynie na gorącym uczynku, co oznacza, że NVWA nie może działać w oczekiwaniu na transport krajowy. Ponadto NVWA stwierdza, że wytyczne dotyczące polityki nie określają, w jaki sposób NVWA może stwierdzić, że je naruszono. Ponadto NVWA stwierdza, że biorąc pod uwagę fakt, iż dni, w których temperatura osiąga 30 stopni Celsjusza lub więcej, będą w przyszłości z dużym prawdopodobieństwem coraz częstsze, w praktyce agencja musi nieustannie dążyć do zachowania równowagi między przeznaczaniem zasobów na monitorowanie dobrostanu zwierząt podczas transportu a monitorowanie innych zagrożeń dla dobrostanu zwierząt. W odniesieniu do zwolnienia dotyczącego transportu pojazdem wyposażonym w aktywny system chłodzenia NVWA stwierdza, że nie istnieją żadne kryteria pozwalające określić wymagania, jakie musi spełniać taki system. W związku z tym NVWA nie jest w stanie dokonać jego oceny w tym momencie. NVWA stwierdza również, że w uzasadnieniu do wytycznych dotyczących polityki należy wyraźnie zaznaczyć, że nie są one sprzeczne z rozporządzeniem w sprawie transportu.

NVWA zwraca ponadto uwagę, że po wejściu w życie zmienionych wytycznych dotyczących polityki może w rzeczywistości odmówić wydania świadectwa wywozowego jedynie wtedy, gdy temperatura na miejscu w momencie certyfikacji wynosi co najmniej 30 stopni Celsjusza. Jeśli temperatura jest (jeszcze) niższa, NVWA musi wydać świadectwo wywozowe (o ile spełnione są również pozostałe warunki certyfikacji). Niemniej jednak NVWA może podjąć działania egzekucyjne w późniejszym etapie tej podróży na terenie Niemiec, na przykład poprzez nałożenie grzywny, jeżeli temperatura w momencie podjęcia działań egzekucyjnych wynosi co najmniej 30 stopni Celsjusza. Istnieje możliwość, że w takim przypadku przewoźnik zgłosi sprzeciw, argumentując, że NVWA wydała już przed rozpoczęciem transportu ważne świadectwo wywozowe. Nie jest pewne, w jaki sposób sąd oceni taką sytuację i czy w związku z tym ewentualna nałożona grzywna może zostać utrzymana.

Odpowiedź

NVWA musi ocenić przed długotrwałym transportem, czy przedstawiony plan transportu jest realistyczny i zgodny z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie transportu. Jak wskazano powyżej, w niniejszych wytycznych dotyczących polityki określono zakaz „transportu lub zlecenia transportu zwierząt w sposób, który może powodować urazy lub niepotrzebne cierpienie u zwierząt”, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia w sprawie transportu. Jeżeli przed długim transportem jest już jasne, że najprawdopodobniej po drodze będzie cieplej niż 30 stopni Celsjusza, NVWA może zatem stwierdzić, że planowanie transportu nie jest zgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie transportu. Na przykład wytyczne dotyczące polityki zapewniają NVWA wsparcie prawne w ocenie planowania transportu przed transportem długodystansowym. Z uwagi na to, że wytyczne dotyczące polityki stanowią wykładnię zakazu „transportu lub zlecenia transportu zwierząt w sposób, który może powodować obrażenia lub niepotrzebne cierpienie”, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia w sprawie transportu, nie jest on sprzeczny z rozporządzeniem w sprawie transportu. W przypadku transportu krótkiego i transportu krajowego takie planowanie transportu nie jest obowiązkowe na mocy rozporządzenia w sprawie transportu. Dlatego też w tym przypadku działanie z wyprzedzeniem jest rzeczywiście niemożliwe, a wykonanie zależy od ustaleń dokonanych w momencie wykrycia na gorącym uczynku. Ponadto wydane świadectwo zdrowia nie zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności za dobrostan zwierząt podczas transportu. Przewoźnik musi nadal wykonywać przewóz zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie transportu, co pozwala na egzekwowanie przepisów, jeżeli NVWA ustali, że przewoźnik przewozi zwierzęta w temperaturze 30 stopni Celsjusza. NVWA może samodzielnie określić, w jaki sposób może wykazać, że niniejsze wytyczne zostały naruszone. Taka metoda może być dalej rozwijana przez NVWA w instrukcji pracy, tak jak miało to miejsce w przypadku wytycznych dotyczących polityki z 2020 r., w których 35 stopni Celsjusza stanowi górną granicę dla transportu zwierząt. Zrozumiałe jest, że NVWA musi w praktyce, w oparciu o dostępne zdolności, podjąć decyzję w sprawie rozmieszczenia urzędowych lekarzy weterynarii i innych organów nadzoru.

W odniesieniu do kryteriów, które musi spełniać aktywne chłodzenie, w uzasadnieniu do tej wytycznej wyjaśniono, że oznacza to klimatyzację, która umożliwia wystarczające schłodzenie temperatury wewnątrz środka transportu – niezależnie od temperatury zewnętrznej – do temperatur, w których zwierzęta mogą skutecznie regulować swoją temperaturę ciała. Oczywiście jest, że środki transportu z takim aktywnym chłodzeniem muszą nadal być zgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie transportu, co oznacza między innymi, że zwierzęta nie mogą ponosić urazów lub niepotrzebnie cierpieć.

7. Powiadomienie

W celu zapewnienia zgodności z dyrektywą 2015/1535 (dyrektywa o powiadomieniach) projekt rozporządzenia został zgłoszony Komisji Europejskiej pod numerem 2025/0111/NL. W trakcie trwającego trzy miesiące okresu zawieszenia od innego państwa członkowskiego wpłynęły dwa pytania dotyczące stanu faktycznego w związku z projektem wytycznych dotyczących polityki (MSG 103). Pierwsze pytanie dotyczyło włączenia krabów i homarów do niniejszego rozporządzenia. W wyniku tego pytania zmieniono projekt wytycznych dotyczących polityki, tak aby nie uwzględniały one już krabów i homarów. Wynika to z faktu, że

nie są to zwierzęta kręgowce, a rozporządzenie w sprawie transportu, do którego odnoszą się niniejsze wytyczne dotyczące polityki, nie ma do nich zastosowania, jak słusznie zauważył autor pytania. Drugie pytanie dotyczyło zakresu wytycznych dotyczących polityki (czy mają one zastosowanie tylko do transportu krajowego czy również międzynarodowego). W odpowiedzi stwierdzono, że wytyczne dotyczące polityki mają zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu, w tym transportu międzynarodowego, ponieważ dotyczą interpretacji rozporządzenia w sprawie transportu. Okres zawieszenia rozpoczął się 25 lutego 2025 r. i zakończył się 26 maja 2025 r.

8. Wejście w życie 1 kwietnia 2027 r.

Ponieważ zmiana tych wytycznych dotyczących polityki ma znaczący wpływ na sektor i wymaga różnych dostosowań, podjęto decyzję o odroczeniu ich wejścia w życie do 1 kwietnia 2027 r. W dłuższych okresach wysokich temperatur hodowcy zwierząt gospodarskich i przewoźnicy mogą stwierdzić, że mają krótsze okno każdego dnia lub tygodnia, w którym mogą transportować zwierzęta w chłodniejszych godzinach. W szczególności w przypadku gdy flota przewoźnika nie została jeszcze wystarczająco dostosowana, aby umożliwić dalszy transport zwierząt w temperaturach powyżej 30 stopni Celsjusza w pojazdach wyposażonych w aktywny system chłodzenia. Wymaga to znacznych inwestycji, a produkcja i dostawa takich pojazdów zajmuje sporo czasu. Ponadto przewoźnik musi być w stanie wykazać, że zainstalowany aktywny system chłodzenia działa skutecznie, oraz musi znać wymagania, które ten system musi spełniać. Nadchodzący rok ma zostać wykorzystany na zawarcie dalszych porozumień w tej sprawie, w porozumieniu z Sekretarzem Stanu ds. LVVN, przedstawicielami branży oraz NVWA.

Ze względu na ograniczenia dotyczące wyprowadzania zwierząt z gospodarstw macierzystych w okresach utrzymujących się wysokich temperatur stopień wykorzystania pojemności w zagrodach dla zwierząt może stać się zbyt wysoki. Odroczone wejście w życie daje gospodarstwom macierzystym możliwość zapewnienia elastyczności operacyjnej w zakresie wykorzystania pojemności, m.in. w kwestii harmonogramów hodowli, co z kolei zapewnia swobodę w ustalaniu terminów odbioru i dostawy zwierząt. Szczególnie w sektorze hodowli trzody chlewnej tego rodzaju planowanie należy dostosować z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem, aby móc ocenić jego wpływ na wykorzystanie pojemności po upływie tego okresu. Również w rzeźniach długotrwałe okresy wysokich temperatur mogą negatywnie wpłynąć na ciągłość procesu uboju i wydajność ubojową, ponieważ dostawy zwierząt mogą być ograniczone. Krótko mówiąc, długi okres przejściowy przed faktycznym wejściem tej zmiany w życie daje sektorowi czas niezbędny do tego, aby mógł w rozsądnym zakresie dostosować się do zmienionych wytycznych dotyczących polityki, zapobiegając w ten sposób wszelkim nieproporcjonalnym konsekwencjom dla sektora, które mogłyby wynikać z natychmiastowego wejścia tej zmiany w życie.

W związku z tym podjęto decyzję, że zmiana wejdzie w życie dopiero 1 kwietnia 2027 r., zgodnie z informacją zawartą w piśmie skierowanym do Parlamentu¹ z dnia 16 kwietnia 2026 r. oraz szeroko relacjonowaną w mediach.

NVWA wykorzysta okres do 1 kwietnia 2027 r. na współpracę z odpowiednimi podmiotami branżowymi w celu dostosowania postanowień Krajowego planu transportu zwierząt gospodarskich w ekstremalnych temperaturach do nowych standardów określonych w zmienionych wytycznych dotyczących polityki. Ponadto wyznaczony termin daje NVWA możliwość dostosowania sposobu sprawowania nadzoru i egzekwowania przepisów w razie potrzeby. Ponieważ Krajowy plan transportu zwierząt gospodarskich w ekstremalnych temperaturach zaczyna obowiązywać już przy temperaturze otoczenia wynoszącej 27 stopni Celsjusza lub więcej, oczekuje się, że konieczne będą tu stosunkowo niewielkie zmiany.

*Sekretarz Stanu ds. Rolnictwa, Rybołówstwa, Bezpieczeństwa Żywnościowego i Przyrody,
S.P.A. Erkens*

¹ Dokumenty parlamentarne II 2025/26, 28 286, nr 1433