



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 6.12.2000  
KOM(2000) 809 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

**om de erfaringer, medlemsstaterne har gjort siden gennemførelsen af Rådets direktiv 95/29/EF om ændring af direktiv 91/628/EØF om beskyttelse af dyr under transport**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET om de erfaringer, medlemsstaterne har gjort siden gennemførelsen af Rådets direktiv 95/29/EF om ændring af direktiv 91/628/EØF om beskyttelse af dyr under transport.....	1
RESUMÉ.....	4
1. BAGGRUND .....	6
2. DE VIGTIGSTE OBSERVATIONER.....	7
2.1. Lav prioritering af direktivets gennemførelse i nogle medlemsstater.....	7
2.2. Problemer med at fremskaffe inspektionsrapporter fra medlemsstaterne .....	8
2.3. Transport af heste .....	8
2.4. Uegnede køretøjer .....	9
2.5. Manglende overholdelse af ruteplaner og maksimal transporttid.....	10
2.6. Misrøgt og forkert håndtering af dyr.....	10
2.7. Dyr, der ikke kan tåle transport.....	10
2.8. Utilstrækkelig ventilation i køretøjer, der benyttes til fjerntransport.....	11
2.9. For stor lastetæthed .....	11
2.10. Godkendelse af transportvirksomheder .....	11
2.11. Problemer med at fortolke direktivet.....	12
2.12. Ny forskning inden for transport af dyr.....	12
3. TILTAG .....	12
Generelt.....	12
3.1. Medlemsstaterne .....	12
3.2. Registrering af og udstedelse af certifikat til transportvirksomheder .....	13
3.3. Udveksling af oplysninger og gensidig bistand .....	13
3.4. Anvendelse af EF-bestemmelserne på dyr fra tredjelande .....	13
3.5. Mandat til at forhandle den reviderede europæiske konvention.....	14
3.6. Transport af heste .....	15
Teknisk .....	15
3.7. Ændring af ruteplanen .....	15
3.8. Definitionen af dyr, der ikke kan tåle at blive transporteret.....	16

3.9. Sundhedscertifikater .....	16
3.10. Ventilation .....	16
3.11. Medlemsstaternes inspektionsrapporter .....	16
Initiativer på længere sigt .....	16
<b>BILAG</b> .....	<b>18</b>

## RESUMÉ

Beskyttelse af dyr under transport har altid været et af de vigtigste indsatsområder inden for dyrevelfærd. Det første EF-direktiv på dette område blev udstedt i 1977. Siden da er direktivet blevet ændret to gange, sidste gang i 1995 ved Rådets direktiv 95/29/EF. Ved sidstnævnte direktiv blev der indført adskillige ændringer, herunder følgende:

- Det blev pålagt transportvirksomheder, der transporterer dyr, at gennemføre hovedbestemmelserne i direktivet, og de skal være godkendt af medlemsstaternes myndigheder.
- Der blev fastsat lastetæthed for husdyr.
- Transporter, hvis varighed overstiger otte timer, skal planlægges i henhold til specifikke krav i direktivet vedrørende køretøjer og transporttider. Der blev indført en særlig procedure, "ruteplanen", som gør det nødvendigt at planlægge ordentligt og gør det lettere at kontrollere, om fjerntransporter er gennemført korrekt.

Ved direktivet blev det også pålagt Kommissionen at forelægge Rådet en rapport om de erfaringer, medlemsstaterne har gjort siden gennemførelsen af direktivet. Der er blevet anvendt tre informationskilder ved udarbejdelsen af denne rapport:

- Medlemsstaternes inspektionsrapporter
- Levnedsmiddel- og Veterinærkontorets inspektionsrapporter
- Klager fra ikke-statslige organisationer (ngo'er).

Nedenfor følger rapportens vigtigste resultater:

Medlemsstaterne har problemer med at anvende direktivet fuldt ud. I rapporter fra Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret anføres det, at medlemsstaterne prioriterer direktivets gennemførelse lavt.

På grund af problemer med at fremskaffe inspektionsrapporter fra medlemsstaterne og utilstrækkelig harmonisering af de fremsendte data har de kun været til begrænset nytte.

Transport af heste fra central- og østeuropæiske lande til EU er et specielt problem. Der er kun sikret få forbedringer på lang sigt.

Ud fra et teknisk synspunkt er de vigtigste observationer følgende:

- U hensigtsmæssige køretøjer
- Ulovlige ruteplaner og manglende overholdelse af de maksimale transporttider
- Misrøgt og forkert håndtering af dyr
- Transport af dyr, som ikke tåler at blive transporteret
- Utilstrækkelig ventilation i køretøjer

- For stor lastetæthed
- Vanskeligheder med at kontrollere godkendelsen af transportvirksomheder til transport af dyr.

Som følge af disse resultater bør det især overvejes at gribe ind på følgende områder:

Medlemsstaterne har det primære ansvar for den daglige gennemførelse af EF-forskrifterne. De må hurtigt afsætte tilstrækkelige ressourcer til at opfylde direktivets mål.

Det er nødvendigt at indføre et harmoniseret certifikat for registrerede transportvirksomheder, så der hurtigt kan foretages kontrol.

Der må også indføres særlige procedurer for at lette myndighedernes kontrol, navnlig i forbindelse med ruteplanens gennemførelse og en tilfredsstillende opfølgning af overtrædelser.

EF-reglerne er gældende, når dyrene er ankommet til EU's område. Myndighederne i de central- og østeuropæiske lande bør opfordres til at sikre, at deres transportvirksomheder ved, at de er forpligtet til at overholde EF-reglerne, når de har passeret grænsen til EU. Ansvaret herfor påhviler Kommissionen, som derfor vil tilskynde de lande, der er berørt af udvidelsen, til at vedtage bestemmelser, som er forenelige med gældende EF-ret.

EF bør også være part i den europæiske konvention om beskyttelse af dyr under international transport.

For at løse det særlige problem med heste, der transporteres, bør aflæsning og faste hvileperioder for heste, der passerer EU's grænse, gøres obligatoriske.

Det er nødvendigt at foretage tekniske ændringer af direktivet, navnlig i forbindelse med ruteplanen, definitionen af dyr, der ikke tåler at blive transporteret, sundhedscertifikater, ventilationsnormer for køretøjer og medlemsstaternes inspektionsrapporter.

Der vil blive overvejet initiativer på længere sigt, navnlig hvad angår den påkrævede ajourføring af den videnskabelige viden, Kommissionen på nuværende tidspunkt ligger inde med. Flere af direktivets grundlæggende aspekter bør evalueres på et videnskabeligt grundlag, navnlig data for transporttider og lastetæthed. Det er også nødvendigt at overveje en forbedring af kvalifikationerne hos de personer, der beskæftiger sig med transport af dyr. Foranstaltninger, der tilskynder til slagtning af dyr tættere på det sted, hvor de er opdrættet, bør også overvejes.

## 1. BAGGRUND

Transport er et af de mest kontroversielle områder inden for dyrevelfærd og har altid været i offentlighedens søgelys. Det første direktiv om beskyttelse af dyr under transport, som blev udstedt i 1977<sup>1</sup>, fulgte på udstedelsen af det første direktiv om beskyttelse af dyr i 1974<sup>2</sup>. Der blev vedtaget nye forskrifter for beskyttelse af dyr under transport i 1991 og i 1995.

Efter artikel 13, stk. 3, i Rådets direktiv 91/628/EØF om beskyttelse af dyr under transport, ændret ved Rådets direktiv 95/29/EF, skal Kommissionen forelægge Rådet en rapport om de erfaringer, medlemsstaterne har gjort siden ændringsdirektivets gennemførelse, eventuelt ledsaget af forslag. Formålet med denne rapport er at analysere, i hvilken grad medlemsstaterne har gennemført EF-bestemmelserne om beskyttelse af dyr under transport, og at foreslå fremtidige tiltag. Rapporten fokuserer på kritiske områder, hvor situationen kunne forbedres, navnlig ved en ændring af de eksisterende EF-rammebestemmelser.

Ifølge artikel 2 i Rådets direktiv 95/29/EF skal medlemsstaterne sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivets bestemmelser senest den 31. december 1996 (undtagen kapitel VII, punkt 3).

Ved direktiv 95/29/EF blev der også indført væsentlige nyskabelser, hvad angår kontrollen af dyrevelfærd under transport. Det er derfor vigtigt at overvåge, hvordan disse ændringer gennemføres i praksis.

Et af hovedelementerne i ændringsdirektivet var, at der blev pålagt transportvirksomhederne en række forpligtelser, og at de skulle godkendes af medlemsstaternes myndigheder. Dyrebeskyttelsesorganisationerne fandt, at godkendelsen af transportvirksomhederne var et af de mest positive skridt til at gøre transportvirksomhederne ansvarlige for eventuelle overtrædelser på dette område og til at præcisere, at medlemsstaterne er ansvarlige for at træffe de nødvendige håndhævelsesforanstaltninger.

I direktiv 91/628/EØF er der fastsat lastetæthed for de arter, der hyppigst transporteres (heste, kvæg, får, geder, svin og fjerkræ). Der blev som en generel regel indført et maksimum på otte timer for transport af husdyr. Det er stadig tilladt at forlænge transporttiden, hvis transporten finder sted i køretøjer, som opfylder bestemte supplerende normer, og foregår på særlige betingelser, hvad angår vandings- og fodringsintervaller samt hvileperioder. Baseret på direktiv 91/628/EØF er der udstedt to forordninger, som fastlægger normerne for sådanne køretøjer og for mellemstationer<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 77/489/EØF af 18. juli 1977 – EFT 1977 L 200, s. 10.

<sup>2</sup> Rådets direktiv 74/577/EØF af 18. november 1974 om bedøvelse af dyr inden slagting – EFT 1974 L 316, s. 10.

<sup>3</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 af 25. juni 1997 om fællesskabskriterier for mellemstationer og om tilpasning af den ruteplan, der er omhandlet i bilaget til direktiv 91/628/EØF, EFT L 174 af 2.7.1997, s. 0001 - 0006.

Rådets forordning (EF) nr. 411/98 af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid, EFT L 52, s. 8-11.

Inden transporten starter, skal transportvirksomheden forelægge en "ruteplan" for embedsdyrlægen med en beskrivelse af alle transportens "stadier" (afgangs- og ankomsttidspunkt, fodrings- og vandingspauser, pauser på mellemstationer, omladning).

Denne rapport er udarbejdet på grundlag af tre hovedinformationskilder:

1. Medlemsstaternes rapporter. Ifølge direktivets artikel 8 skal medlemsstaterne forelægge en årlig rapport for Kommissionen med angivelse af antallet af udførte inspektioner, herunder nærmere oplysninger om eventuelle overtrædelser og de deraf følgende skridt fra myndighedernes side. I artikel 2 i Rådets direktiv 95/29/EF er fristen for gennemførelsen sat til den 31. december 1996. Data fra medlemsstaterne, som er benyttet i rapporten, vedrører således 1997 og 1998 (jf. tabel 2). Disse data er blevet suppleret med værdifulde oplysninger fra en arbejdsgruppe vedrørende transport af dyr under Den Stående Veterinærkomité.
2. Levnedsmiddel- og Veterinærkontorets inspektionsrapporter. Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret varetager kontrollen af, om EF-bestemmelserne på dette område håndhæves korrekt. Siden ikrafttrædelsen af direktiv 95/29/EF er der foretaget adskillige inspektioner vedrørende beskyttelsen af dyr under transport i medlemsstaterne (jf. tabel 3).
3. Officielle klager fra ikke-statslige organisationer (ngo'er). Kommissionen modtager jævnligt klager fra ngo'er for dyrebeskyttelse. De vigtigste ngo'er, der har sendt Kommissionen oplysninger om dette emne, er: EUROGROUP for Animal Welfare, Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), den nederlandske dyrevelfærdsorganisation (NVBD), International League for the Protection of Horses (ILPH), organisationen Animals' Angels, Compassion In World Farming (CIWF) og Deutscher Tierschutzbund e.V. Endvidere har Europa-Parlamentet og offentligheden gentagne gange rejst spørgsmålet om dyrevelfærd under transport.

Desuden bestræber Kommissionen sig altid på at udarbejde bestemmelser, som har et solidt videnskabeligt grundlag. Den Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Trivsel har udarbejdet en rapport om ventilationen i køretøjer, som blev vedtaget<sup>4</sup> den 8. december 1999.

## **2. DE VIGTIGSTE OBSERVATIONER<sup>5</sup>**

### **2.1. Direktivets gennemførelse er lavt prioriteret i nogle medlemsstater.**

En af de hyppigste kommentarer i rapporterne fra Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret og ngo'erne er, at medlemsstaternes myndigheder prioriterer håndhævelsen af direktivet lavt.

---

<sup>4</sup> Normer for mikroklimaet i køretøjer til transport af dyr ad landevej - rapport fra Den Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Trivsel (vedtaget den 8. december 1999) SANCO/B3/AW/R13/1999.

<sup>5</sup> Se nærmere herom i tabel 1 til 6 i bilaget.

Det rapporteres ofte, at medlemsstaterne ikke har taget skridt til at afhjælpe manglerne i forbindelse med håndhævelsen af direktivet. Denne bemærkning gælder for flere tekniske mangler, som er nævnt nedenfor, såsom godkendelse af ruteplaner, der ikke opfylder kravene, ingen omgående reaktion i tilfælde af transport af dyr, som ikke tåler at blive transporteret, eller forkert håndtering af dyr. Transportvirksomhederne arbejder i forskellige medlemsstater i en ret kompleks transportkæde, og det er ofte uklart, hvem af de forskellige erhvervsdrivende der har ansvaret. Denne situation gør det svært at anvende sanktioner i forbindelse med overtrædelser, der konstateres af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Det bør bemærkes, at der er blevet indledt overtrædelsesprocedurer mod nogle medlemsstater for deres undladelse af at gennemføre EF-forskrifterne for beskyttelse af dyr under transport.

## **2.2. Problemer med at fremskaffe inspektionsrapporter fra medlemsstaterne**

Selv om Kommissionen gentagne gange har erindret medlemsstaterne om, at de har pligt til at forelægge en rapport for 1997 og 1998, er det ikke alle medlemsstaterne der har fremsendt oplysninger til Kommissionen (24 rapporter ud af 30). Fra nogle medlemsstater indgik dataene meget sent, og der forelå kun 19 rapporter, da denne rapport skulle udarbejdes. Der forelå ingen oplysninger fra Grækenland, selv om der blev vedtaget nationale gennemførelsesforanstaltninger i 1997.

Forsinkelser i gennemførelsen af direktivet kunne for nogle medlemsstaters vedkommende forklare, hvorfor der ikke forelå en rapport for 1997. Nogle medlemsstater var dog i stand til at sende nogle inspektionsdata for 1997 uden fuldt ud at have gennemført direktivet den 1. januar 1997 (Belgien, Tyskland, Spanien, Danmark, Luxembourg, Portugal, Finland og Det Forenede Kongerige).

Rapporterne er ofte ufuldstændige og er ikke harmoniserede, hvilket resulterer i, at Kommissionen ikke kan give et globalt billede af de bestræbelser, medlemsstaternes myndigheder udfolder for at håndhæve direktivet. Den utilstrækkelige harmonisering af de forelagte data bevirker, at de i nogle tilfælde kun kan sammenlignes og anvendes i begrænset omfang. De fremsendte data er ikke ensartede og kan derfor ikke anvendes til at foretage pålidelige statistiske sammenligninger.

## **2.3. Transport af heste**

Transport af heste til slagting fra Central- og Østeuropa til nogle medlemsstater er et særligt problem. Dyrene transporteres over lange afstande, inden de når frem til EU's område.

Siden åbningen af de østeuropæiske lande i begyndelsen af 1990'erne er der hvert år blevet importeret ca. 140 000 heste til EU til slagting, hovedsagelig transporteret ad landevej. Polen, de baltiske lande, Ungarn og Rumænien er de vigtigste eksportlande, og Italien er hovedimportøren (over 80%).

Ifølge ngo'erne<sup>6</sup> og som bekræftet af Kommissionen er eksport- og transitlandenes love ikke tilstrækkelige til at beskytte disse hestes velfærd under transport. Som følge deraf ankommer der heste til EU's grænse, som ikke har fået hvile og vand nok og ikke er blevet fodret. Køretøjerne er ofte uegnede til fjerntransport, lastetætheden er for stor, og mindstekravene til velfærd overholdes ikke.

Ngo'erne klager også over, at inspektionerne på de grænsekontrolsteder i EU (navnlig i Italien), hvor heste forsendes i transit, er utilstrækkelige, og at dyr transporteres i adskillige ekstra timer uden ordentlig hvile, vand, foder eller dyrlægebehandling, indtil de når frem til den endelige destination.

Også her ser der ud til at være en sammenhæng med myndighedernes lave prioritering af dyrevelfærd.

Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret har rettet forskellige henstillinger til medlemsstaternes myndigheder, men der er ikke skabt sikkerhed for nogen særlig forbedring på lang sigt. Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret har navnlig kritiseret de italienske grænseveterinærmyndigheder for ikke at håndhæve bestemmelserne aktivt<sup>7</sup>.

#### **2.4. Uegnede køretøjer**

Medlemsstaterne og Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret rapporterer jævnligt om anvendelse af dårligt udformede, dårligt vedligeholdte og snavsede køretøjer. Medlemsstaterne rapporterer ofte om køretøjer, der er snavsede, hvilket også kan give anledning til alvorlige dyresundhedsmæssige problemer. Andre mangler er tage og vægge i dårlig stand, skarpe kanter og uhensigtsmæssigt anbragte tøjningsanordninger i køretøjer. I rapporterne fra Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret understreges det, at både den dårlige udformning og den dårlige vedligeholdelse af køretøjerne er potentielt farlig for de dyr, der transporteres (fremspringende genstande, glatte overflader, manglende tag, huller og fordybninger i gulve osv.).

---

<sup>6</sup> Se "Dead on arrival, the transport of live horses in Europe", som er offentliggjort af Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals og International League for the Protection of Horses.

<sup>7</sup> Se rapport DG(SANCO)/1067/1999-MR endelig udg. fra Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret om inspektionen på grænsekontrolsteder i Italien den 5.-9 juli 1999, navnlig punkt 6.2.5 vedrørende grænsekontrolstedet i Gorizia.

## **2.5. Manglende overholdelse af ruteplaner og maksimal transporttid**

Medlemsstaterne mener ikke, at manglende overholdelse af ruteplaner og for kort hviletid er hyppigt forekommende mangler. I modsætning hertil bliver de i forbindelse med Levnedsmiddel- og Veterinærkontorets inspektionsbesøg identificeret som to af de største tekniske mangler. Ifølge Levnedsmiddel- og Veterinærkontorets rapporter godkender medlemsstaternes myndigheder jævnligt ruteplaner, som ikke opfylder direktivets bestemmelser (Tyskland, Nederlandene, Frankrig og Spanien). Medlemsstaterne beretter om problemer, hvad angår den korrekte anvendelse af ruteplaner. Dette bekræfter konklusionen af nogle inspektionsrapporter fra Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret, nemlig at ruteplanen i dens nuværende udformning ikke anses for egnet til transporter i samhandelen inden for EF, som afvikles i flere etaper. Det er nødvendigt at foretage nøjagtige beregninger af en transports varighed for at kontrollere, om ruteplanen er i overensstemmelse med direktivets krav, og ifølge indberetningerne er dette et problem for myndighederne. Der siges navnlig at være fortolkningsproblemer, hvad angår ruteplanens anvendelse, når transporten gennemføres i forskellige afsnit og med forskellige transportmidler.

Utilstrækkelig kontrol af ruteplanerne ved afgang med henblik på at sikre, at de i direktivet fastsatte grænser er overholdt, har resulteret i, at dyr er blevet transporteret i alt for lange perioder uden tilstrækkelig vanding, fodring og hvile.

## **2.6. Misrøgt og forkert håndtering af dyr**

I rapporter fra medlemsstaterne, Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret og ngo'er omtales forkert håndtering og misrøgt af dyr under transport. Der er rapporteret om mangel på tilstrækkeligt vandingsudstyr til svin. Manglende foder og strøelse er også blevet nævnt. Fra forskellige lande rapporteres der om overdreven brug af elektriske pigkæppe. For kvægs vedkommende er der rapporteret om tilfælde, hvor unge dyr er blevet anbragt sammen med voksne dyr. De værste tilfælde af forkert håndtering og direkte dyremishandling rapporteres fra nogle markeder.

En forbedring af håndteringsmetoderne er påkrævet. Folk, der direkte har med dyr at gøre, og officielle inspektører, der fører tilsyn med håndteringen af dyr, må i højere grad bevidstgøres om dyrenes lidelser, og om det ansvar, de ifølge loven har for at forhindre dette.

## **2.7. Dyr, der ikke kan tåle transport**

Transport af dyr, som ikke kan tåle at blive transporteret, er en vigtig observation både i medlemsstaterne og i Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret. Hovedgrundene er mere eller mindre udtalt halten (arthritis, gamle eller nye brud på lemmer), navnlig hos svin, andre skader, drægtighed i afsluttende fase (heste, kvæg) og heste "i dårlig sundhedstilstand". Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret understreger nødvendigheden af at finde frem til en mere præcis definition af, hvilke drægtige dyr og meget unge dyr der kan tåle transport.

## **2.8. Utilstrækkelig ventilation i køretøjer, der benyttes til fjerntransport**

Utilstrækkelig ventilation i lastbilerne er et spørgsmål, der må tages op, eftersom størstedelen af de dyr, der transporteres i Europa, for næsten alle husdyrarters vedkommende (heste, kvæg, får, grise) transporteres fra det nordlige til det sydlige Europa. Den utilstrækkelige ventilation i køretøjer, der benyttes til fjerntransport, betragtes som et alvorligt problem i rapporterne fra Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret, mens medlemsstaternes myndigheder ikke rapporterer om problemer, hvad angår dette særlige aspekt. Ngo'erne har rapporteret om alvorlige dyrevelfærdsproblemer i forbindelse med manglende ventilation.

Som tidligere hændelser har vist, er en for høj kropstemperatur hos dyr om sommeren en af de primære årsager til lidelser og dødelighed i fjerntransport. Effektiv ventilation og tilstrækkelig vanding spiller ligesom korrekt lastetæthed en afgørende rolle for dyrs velfærd under transport.

## **2.9. For stor lastetæthed**

For stor lastetæthed forekommer ofte, men der foreligger kun få oplysninger om, hvilke dyrearter der er tale om. I Levnedsmiddel- og Veterinærkontorets rapporter og fra ngo'erne berettes der om tilfælde af for stor lastetæthed, navnlig når det gælder svin.

Foruden i sig selv at påføre dyrene lidelser er for stor lastetæthed et af de kritiske elementer, der forårsager øget temperatur og fugtighed i den bås, dyrene transporteres i, og kan resultere i for høj kropstemperatur. Dette er endnu et eksempel på utilstrækkelig kontrol på afgangstidspunktet.

## **2.10. Godkendelse af transportvirksomheder**

For øjeblikket har transportører ikke pligt til at medføre og til enhver tid efter anmodning herom forelægge myndighederne et dokument, hvoraf det fremgår, at de er godkendt. Som følge heraf finder medlemsstaternes myndigheder det unødigt svært at foretage en korrekt og effektiv kontrol af, om transportvirksomheder er godkendt i henhold til direktiv 91/628/EØF.

Af de modtagne data fremgår det også, at overtrædelser, som er begået af en godkendt transportvirksomhed, ikke nødvendigvis følges op, når de anmeldes til registreringsmedlemsstaten, samtidig med, at den myndighed, der foretog inspektionen, ikke får nogen feedback på det videre forløb.

Svagheder i EF-bestemmelserne om godkendelse af transportvirksomheder og utilstrækkelig udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne mindsker inspektionernes effektivitet og den afskrækkende virkning af sanktioner. Myndighederne i de medlemsstater, hvor transportvirksomhederne er etableret, har måske ikke en gang kendskab til alle de begåede overtrædelser. Som følge deraf vil transportvirksomheder, der føler sig fristet til at lade hånt om dyrevelfærden, ofte tage en chance og løbende tilsidesætte EF-bestemmelserne på dette område. Dette skaber også konkurrenceforvridninger, idet "gode" transportvirksomheder er mindre konkurrencedygtige i forhold til deres uansvarlige konkurrenter.

## **2.11. Problemer med at fortolke direktivet**

Følgende fortolkningsproblemer, som navnlig vedrører bestemmelserne i kapitel VII i bilaget til direktivet, er blevet fremhævet af medlemsstaterne, Levnedsmiddel- og Veterinærkontoret og ngo'erne:

- punkt 4, litra a): definitionen af fravænnede dyr<sup>8</sup>,
- punkt 4, litra c): anvendelse af ruteplanen i forbindelse med registrerede heste
- punkt 7, litra b): hvileperioden på 12 timer efter transport med RO-RO-skibe.

Disse bestemmelser anvendes ikke ensartet inden for EF, og uoverensstemmelserne er ofte til skade for dyrenes velfærd. Som følge heraf er disse krav ikke blevet gennemført effektivt i ret mange medlemsstater.

## **2.12. Ny forskning inden for transport af dyr**

Kravene i kapitel VII i bilaget til direktivet med hensyn til transporttid må tages op til revision på baggrund af den forskning, der for nylig er gennemført på dette område, fx i lastetæthed og i den stress, som pålæsning og aflæsning medfører.

Lastetætheden vil måske også blive taget op til nyvurdering under hensyntagen til den mulige revision af disse data i de tekniske protokoller til den reviderede europæiske konvention om beskyttelse af dyr under international transport (ETS 65).

## **3. TILTAG<sup>9</sup>**

Kommissionen har til hensigt at begynde at fremsætte forslag om forbedring af transporten af dyr i nær fremtid, om muligt inden årets udgang. Der vil desuden også blive overvejet initiativer på længere sigt.

### **GENERELT**

#### **3.1. Medlemsstaterne**

Afhjælpingen af nogle væsentlige mangler, der er rapporteret, afhænger først og fremmest af holdningen og engagementet hos inspektører og personer, der har med dyr at gøre. Dette er navnlig tilfældet, når det gælder brutalitet og forkert pasning og håndtering af dyr. Kontrol af køretøjers konformitet set ud fra et velfærdssynspunkt og kontrol af lastetæthed er to andre områder, der kræver aktiv, professionel overvågning på medlemsstaternes ansvar.

---

<sup>8</sup> De maksimale transporttider er i henhold til direktivet forskellige for fravænnede og ikke fravænnede dyr.

<sup>9</sup> Se tabel 7 i bilaget, hvor de vigtigste observationer er stillet op over for Kommissionens tiltag.

Medlemsstaterne må i nær fremtid afsætte tilstrækkelige ressourcer til at bevidstgøre og uddanne deres inspektører i marken og koordinere disse inspektørers arbejde, således at de nuværende bestemmelser kan anvendes mere effektivt. Fagfolk i hele EF må prioritere dyrevelfærd højt.

### **3.2. Registrering af og udstedelse af certifikat til transportvirksomheder**

I direktivet er der ikke fastsat nogen harmoniseret procedure for registrering af og udstedelse af certifikat til godkendte transportvirksomheder.

Det er nødvendigt at indføre certifikater for registrerede transportvirksomheder i et harmoniseret format for hele EU, så der hurtigt kan foretages kontrol, navnlig når der konstateres mangler i en anden medlemsstat end den, hvor transportvirksomheden er registreret. Certifikatet bør navnlig indeholde alle relevante oplysninger om transportvirksomhederne, godkendelsesbetingelserne (rækkevidde og gyldighedsperiode) og oplysninger om den myndighed, der er ansvarlig for godkendelsen.

### **3.3. Udveksling af oplysninger og gensidig bistand**

En reel informationsudveksling mellem medlemsstaternes myndigheder er af afgørende betydning for håndtævelsen af direktiv 91/628/EØF.

I direktivet påpeges nødvendigheden af, at medlemsstaterne samarbejder, navnlig for at lette kontrollen i forbindelse med registreringen af godkendte transportvirksomheder og anvendelsen af ruteplanen. I betragtning af, at de mest prækære situationer opstår under fjernttransport, hvor forskellige medlemsstater er involveret, må der indføres særlige procedurer for at lette kontrollen for myndighederne i oprindelseslandet, hvad angår den korrekte gennemførelse af transporten i overensstemmelse med ruteplanen, og den relevante opfølgning af overtrædelser, navnlig når det gælder transportvirksomheder, der gentagne gange har overtrådt bestemmelserne.

### **3.4. Anvendelse af EF-bestemmelserne på dyr fra tredjelande**

Fjerntransporter starter ofte i Central- og Østeuropa, og for øjeblikket når dyrene frem til EU's grænse efter lang tids transport.

I disse tilfælde ser det ofte ud til, at kontrollen ikke er streng nok, fordi det ikke med sikkerhed vides, om myndighederne ifølge loven kan insistere på, at EF-bestemmelserne overholdes. Der er imidlertid ingen tvivl om, at EF-bestemmelserne er gældende, når dyrene er ankommet til en medlemsstats område. Medlemsstaterne skal forbyde en transport, som ikke opfylder direktivets krav. Formålet med direktivet var at forsøge at forhindre dyrs lidelser under hele transporten, og det er hævet over enhver tvivl, at medlemsstaterne skal træffe forholdsregler, der hindrer dyrenes lidelser på deres område, også selv om lidelserne skyldes hændelser i tredjelande. Medlemsstaternes myndigheder er normalt i stand til at fastslå, under hvilke forhold dyrene blev transporteret, inden de ankom til EU's grænser, bl.a. ved hjælp af forsendelsespapirer som dyrlæge- og toldpapirer og køretøjernes fartskrivere. Dette materiale kan have betydning for en vurdering af dyrenes velfærd.

Ved anvendelsen af EF-reglerne bør der tages hensyn til faktorer, der skyldes transporten til EU's område, forudsat at de fortsat gør sig gældende. Der kan på denne baggrund ske og konstateres overtrædelser på EU's område. En transportvirksomhed vil ikke blive gjort ansvarlig for den forudgående transport i et tredjeland, men vil blive draget til ansvar for transport af dyr inden for EU's område, som sker i strid med direktivets bestemmelser, og de lidelser dyret påføres under denne del af transporten. Direktivet sikrer endvidere, at importører og eksportører er bekendt med EF-bestemmelserne, idet det fastsættes, at indførsel, transit og transport til og gennem EF's område kun er tilladt, hvis importøren og/eller eksportøren skriftligt har forpligtet sig til at opfylde kravene og har truffet foranstaltninger til at overholde dem (jf. artikel 11, stk. 2).

Ud fra et ønske om at forbedre forholdene for dyr, der ankommer til EU's ydre grænser har Kommissionen til hensigt at indgå i et samarbejde med myndighederne i central- og østeuropæiske lande og herigennem forsøge at overtale dem til at stille de samme krav, som der stilles i EF. Spørgsmålet om fjerntransport af dyr, herunder især heste, er blevet diskuteret med lederne af veterinærmyndighederne i de central- og østeuropæiske lande, som deltager i optagelsesforhandlingerne med EU. Der er på grundlag af denne diskussion blevet vedtaget en protokol om beskyttelse af heste under transport. TAIEX-kontoret (Informationskontoret for Teknisk Bistand) har i denne sammenhæng udarbejdet nogle oplysningsprogrammer om spørgsmål vedrørende dyrevelfærd henvendt til den brede offentlighed og mere specifikt embedsdyrlægerne i de pågældende lande. Der er blevet lagt særlig vægt på spørgsmålet om beskyttelse af dyr under transport. TAIEX har til hensigt at arbejde videre med sådanne programmer.

I forbindelse med drøftelserne som led i udvidelsen, hvor veterinærspørgsmål vil komme mere og mere i fokus, vil Kommissionen desuden tilskynde de pågældende lande til at vedtage og gennemføre bestemmelser, som er forenelige med gældende EF-ret. Herved sikres det, at transportvirksomheder og myndigheder snarest muligt eller endog inden den officielle tiltrædelsesdato kommer til at arbejde inden for sammenhængende lovgivningsmæssige rammer. Dette vil både lette gennemførelsen af transporter og sikre en høj grad af respekt for dyrevelfærd i EU og på nabolandenes område.

### **3.5. Mandat til at forhandle den reviderede europæiske konvention**

Også af denne grund bør EF være part i den europæiske konvention om beskyttelse af dyr under international transport (ETS-65). Forhandlingerne herom bør tage sigte på at opnå en bredere accept af EF's principper for beskyttelse af dyr under transport.

Kommissionen har allerede forelagt Rådet et forslag til henstilling om bemyndigelse af Kommissionen til på Det Europæiske Fællesskabs vegne at forhandle den reviderede europæiske konvention om beskyttelse af dyr under international transport (dokument SEK(2000) 649 og 764). Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at tilslutte sig forslaget vedtagelse snarest muligt.

### 3.6. **Transport af heste**

#### *Supplerende foranstaltninger for beskyttelse af heste under transport*

På grund af alvoren og hyppigheden af de aktuelle problemer, der er omtalt i punkt 2.3 i denne rapport, vil der blive indført supplerende foranstaltninger for at forbedre forholdene for heste, der transporteres til slagtning.

For at sikre hestes velfærd bør de kun transporteres i individuelle båse eller bokse, der er således udformet, at de beskyttes mod stød.

Det maksimale antal heste, der må transporteres i et køretøj, vil også blive fastlagt på grundlag af videnskabelige data.

I overensstemmelse med de generelle principper i rapporten fra Den Videnskabelige Komité for Dyr Sundhed og Trivsel om normer for mikroklimaet i køretøjer til transport af dyr ad landevej, som blev vedtaget den 8. december 1999, vil det blive fastsat, at voksne heste kun må transporteres ved temperaturer på mellem 0/30°C og en fugtighedsgrad på <80%.

Med hensyn til heste, der passerer EU's ydre grænse, skal der i de tilfælde, hvor det er berettiget, indføres en pligtig aflæsning og en fast hvileperiode (minimum 24 timer) ved grænsekontrolstedet for at sikre, at dyrene er i stand til at klare transporten.

Der kan kun afviges fra dette krav, hvis transportørerne er i stand til over for grænsekontrolmyndighederne at fremlægge tilstrækkeligt bevis for:

- at transporten af dyrene fra udgangsstedet til grænsekontrolstedet har fundet sted under overholdelse af krav, der svarer til kravene i direktiv 91/628/EF, og
- at transportøren ikke på noget tidspunkt under hele transporten har været forpligtet til at aflæse dyrene for at overholde direktivets bestemmelser.

## **TEKNISK**

### 3.7. **Ændring af ruteplanen**

Ruteplanens format bør tilgodese den komplekse transportkæde, og den bør være udformet klart nok til at forhindre godkendelse af dokumenter, der ikke opfylder kravene. Planen bør også udformes på en sådan måde, at ansvaret for hvert stadium af transporten og hvileperioder let kan identificeres. Procedurene for kontrol af planen efter transportens afslutning bør forbedres, således at myndighederne på afgangsstedet underrettes.

Hvis Kommissionen havde mulighed for at ændre ruteplanens format efter Den Stående Veterinærkomité-procedure, ville det fremover være lettere at foretage forbedringer i lyset af de indhøstede erfaringer.

### **3.8. Definitionen af dyr, der ikke kan tåle at blive transporteret**

Da visse dyrekategorier er særligt udsatte under transport, må der fastlægges en mere præcis definition af dyr, der ikke kan tåle at blive transporteret. Ingen drægtige dyr bør transporteres i en periode mindst svarende til 10% af drægtighedsperiodens længde inden den dato, hvor fødslen forventes at finde sted. Transport bør heller ikke tillades, før der er gået mindst en uge efter fødslen.

Da den maksimale transporttid i henhold til direktivet er kortere for ikke afvænnede dyr, bør der også gives en detaljeret definition af sådanne dyr i relation til de forskellige arter.

### **3.9. Sundhedscertifikater**

De sundhedscertifikater, der benyttes i samhandelen inden for EF, må ændres, således at de dyrlæger, der udsteder certifikater, bliver opmærksomme på deres forpligtelser, når det gælder beskyttelse af dyr under transport<sup>10</sup>.

### **3.10. Ventilation**

For at løse problemet med de ekstreme klimaforhold, som dyr udsættes for under lange transporter (navnlig fra Nordeuropa til Sydeuropa), er det nødvendigt, at lastbilerne er udstyret med en anordning til overvågning af temperatur og fugtighed i det rum, hvori dyrene transporteres. Kommissionen vil forelægge Rådet et forslag<sup>11</sup> herom baseret på den rapport, som i december 1999 blev vedtaget af Den Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Trivsel.

### **3.11. Medlemsstaternes inspektionsrapporter**

Medlemsstaternes inspektionsrapporter, jf. direktivets artikel 8, vil blive harmoniseret for at forbedre oplysningernes kvalitet. Der skal også indgå supplerende oplysninger (såsom tilbagekaldelse af transportvirksomheders godkendelse som følge af overtrædelser).

## **INITIATIVER PÅ LÆNGERE SIGT**

Der har været vanskeligheder med gennemførelsen af direktivets bestemmelser om maksimal transporttid og hvileperioder for transport med RO-RO-skibe, og der må træffes særlige foranstaltninger til at løse dette problem. Det er dog nødvendigt at indhente udtalelser fra videnskabeligt hold for at fastsætte fremtidige normer.

---

<sup>10</sup> I direktivets artikel 6, stk. 2, er det allerede fastsat, at "de i artikel 3 i direktiv 90/425/EØF omhandlede certifikater eller dokumenter suppleres efter fremgangsmåden i artikel 17 for at tage hensyn til kravene i nærværende direktiv".

<sup>11</sup> Om ændring af bilaget til Rådets forordning (EF) nr. 411/98 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid (EFT L 52, s. 8-11).

Tilsvarende må der tages hensyn til udtalelserne fra videnskabeligt hold for at løse problemerne med fortolkningen af kapitel VII i bilaget til direktivet med hensyn til transporttid. Der er også blevet gennemført en række forskningsprojekter i den senere tid, bl.a. vedrørende lastetæthed og stress i forbindelse med pålæsning og aflæsning. Den Videnskabelige Komité for Dyrs Sundhed og Trivsel vil blive anmodet om at udtale sig om alle disse spørgsmål. Det må også overvejes, om der er behov for en yderligere forbedring af rammebestemmelserne, fx for at forbedre uddannelsen af og kvalifikationerne hos de forskellige kategorier personer, der beskæftiger sig med dyretransport. Foranstaltninger, der tilskynder til slagtning af dyr tættere på opdrætsstedet, bør også overvejes. Kommissionen vil undersøge disse og eventuelle andre muligheder for forbedring sammen med eksperter fra medlemsstaterne og de pågældende sektorer.

## BILAG

**TABEL 1 – LISTE OVER NATIONALE GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER**

Medlems -stat	Liste over nationale gennemførelsesforanstaltninger	Seneste dato
Sverige	Statens jordbruksverks föreskrifter om transport av levande djur, Statens jordbruksverks författningssamling (SJVFS) 1996:105	1996
Nederlandene	Regeling van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van 23/12/1996 (Wijziging Regeling dierenvervoer, Regeling vaststelling bescheiden dierenvervoer en Regeling handel levende dieren en levende produkten, Staatscourant van 30/12/1996, nr. 250, bl. 19  1. Besluit van 08/11/1996 houdende wijziging van het besluit dierenvervoer 1994 van 08/11/1996, Staatsblad 1996, nr. 561	december 1996
Irland	1. The Diseases of Animals (Protection of Animals during Transport) Order, 1995, Statutory Instruments number 98 of 1995 2. The Diseases of Animals (Protection of Animals during Transport) (Amendment) Order, 1997, Statutory Instruments number 326 of 1997	juli 1997
Det Forenede Kongerige	1. The Welfare of Animals (Transport) Order 1997, Statutory Instruments number 1480 of 1997 2. The Welfare of Animals (Transport) Order (Northern Ireland) 1997, Statutory Rules of Northern Ireland number 346 of 1997	1997
Belgien	Arrêté royal du 20/12/1996 relatif à la protection des animaux pendant le transport - Koninklijk besluit van 20/12/1996 betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer, Moniteur belge du 13/03/1997 Page 5910 Remplacé par l'Arrêté royal du 9/7/99 relatif aux conditions d'enregistrement des transporteurs et d'agrément des négociants, des points d'arrêts et des centres de rassemblements (moniteur belge du 2/9/99)	marts 1997
Spanien	Real Decreto número 1041/97 de 27/06/1997, por el que se establecen las normas relativas a la protección de los animales durante su transporte, Boletín Oficial del Estado número 163 de 09/07/1997 Página 21093 (Marginal 15192)	juli 1997
Danmark	Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 29. oktober 1997.	oktober 1997
Grækenland	Décret présidentiel numéro 344 du 11/11/1997, FEK A numéro 233 du 25/11/1997 Page 8161	november 1997
Østrig	1. Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst über die Ausstattung und Beschaffenheit von Tiertransportfahrzeugen und –behältnissen (Tiertransportmittelverordnung- TG-TV) , Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 679/1996, ausgegeben am 06/12/1996 2. Veterinärbehördliche Einfuhr- und Binnenmarktverordnung 1996, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 647/1996 3. Tiertransportgesetz-Luft, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 152/1996 4. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Eisenbahn (Tiertransportgesetz-Eisenbahn - TGEisb) , Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 43/1998 ausgegeben am 27/02/1998 5. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße - TGSt), BGBl. Nr. 411/1994, in der Fassung BGBl. I Nr. 134/1999	februar 1998
Luxembourg	Règlement grand-ducal du 22/06/1998 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Mémorial A Numéro 59 du 29/07/1998 Page 1020	juli 1998
Portugal	Decreto-lei n.º 294/98 de 28/09/1998. Estabelece as normas relativas à protecção dos animais durante o transporte e revoga o Decreto n.º 153/94, de 28 de maio, e a Portaria n.º 160/95, de 27 de Fevereiro, Diário da República I Série A n.º 216 de 18/09/1998 Página 4838	september 1998
Finland	1. Eläinsuojelulaki (247/1996) 2. Asetus eläinten kuljetuksesta (491/1996) 3. Maa- ja metsätalousministeriön päätös eläinten kuljetukselle asetettavista eläinsuojeluvaatimuksista (27/EEO/1996) 4. Djurtransportsförordning (97/98) 29/09/1998, Ålands författningssamling Djurskyddslag (95/98) 29/09/1998, Ålands författningssamling	september 1998
Italien	Decreto legislativo del 20/10/1998 n. 388, attuazione della direttiva 95/29/CE in materia di protezione degli animali durante il trasporto, Gazzetta Ufficiale – Serie generale - del 09/11/1998 n. 262 pag. 4	november 1998
Tyskland	1. Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV) vom 25/02/1997, Bundesgesetzblatt Teil I vom 28/02/1997 Seite 348 2. Erste Verordnung zur Änderung der Tierschutztransportverordnung vom 23/02/1999, Bundesgesetzblatt Teil I vom 26/02/1999 3. Bekanntmachung der Neufassung des Tierschutzgesetzes vom 17/02/1993, Bundesgesetzblatt Teil I vom 23/02/1993 Seite 254 4. Bekanntmachung vom 02/12/1996, Bundesanzeiger N° 81a vom 30/04/1997 5. Bekanntmachung vom 02/12/1996, Bundesanzeiger N° 80a vom 2/09 6. Verordnung vom 25/02/1997, Bundesgesetzblatt N° 12 vom 28/02/97	februar 1999
Frankrig	1. Arrêté ministériel du 05/11/1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Journal Officiel du 23/11/1996 Page 17098 2. Décret Numéro 95-1285 du 13/12/1995 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Journal Officiel du 15/12/1995 Page 18237 3. Loi numéro 99/5 du 06/01/1999 relative aux animaux dangereux et errants et à la protection des animaux, Journal Officiel du 07/01/1999 Page 327 4. Décret 99-961 et arrêté ministériel du 24 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport (JORF du 25 novembre 1999 p17495-17500)	november 1999

**TABEL 2 - LISTE OVER MEDLEMSSTATERNES INSPEKTIONSRAPPORTER<sup>1</sup>**

Medlemsstat	Det år, rapporten dækker	
	1997	1998
A Østrig	+	+
B Belgien	+	-
D Tyskland	+	+
DK Danmark	+	+
E Spanien	+	+
EL Grækenland	-	-
F Frankrig	-	+
FIN Finland	+	+
I Italien	-	+
IRL Irland	+	+
L Luxembourg	+	+
NL Nederlandene	+	+
P Portugal	+	-
S Sverige	+	+
UK Foren. Kongerige	+	+
<b>I alt</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

---

<sup>1</sup> Rapporterne fra Østrig (1997 og 1998), Nederlandene (1998) og Irland (1997 og 1998) indgik for sent til, at de kunne tages med i denne rapport (modtaget i marts 2000).

**TABEL 3 - LISTE OVER LEVNEDSMIDDEL- OG VETERINÆRKTØRETS  
INSPEKTIONSRAPPORTER**

Siden 1. januar 1997

<b>Medlemsstater kontrolleret af LVK</b>	<b>Datoer for LVK's inspektioner</b>
A Østrig	Ingen inspektion
B Belgien	<b>13.-18. september 1998</b>
D Tyskland	21.-23. marts 1999 (rapporten foreligger ikke på engelsk) <b>5.-8. oktober 1999 (mellestationer)</b>
DK Danmark	Ingen inspektion
E Spanien	<b>8.-12. december 1997</b>
EL Grækenland	<b>12.-16. oktober 1998</b>
F Frankrig	<b>26. april til 1. maj 1998</b> <b>2.-5. november 1999 (mellestationer)</b>
FIN Finland	Ingen inspektion
I Italien	<b>5.-9. juli 1999</b>
IRL Irland	<b>10.-11. november 1998 og 16.-19. februar - 7. og 16. marts 1999</b>
L Luxembourg	Ingen inspektion
NL Nederlandene	Ingen inspektion
P Portugal	<b>november 1999</b>
S Sverige	Ingen inspektion
UK Foren. Kongerige	Ingen inspektion
<b>I alt</b>	<b>9 inspektioner / 8 lande</b>

**TABEL 4 - OBSERVATIONER I MEDLEMSSTATERNES RAPPORTER**

MEDLEMSSTAT	B DK D E L N L P FIN S UK	DK D E F L F I FIN S	19
ÅR	1997	1998	I ALT
<b>Punkter, hvor bestemmelserne ikke er overholdt</b>			
<u>Dyrenes egnethed til transport (art. 3, litra b) og c), bilag, kap. I A1)</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>10</u>
<u>Lastetæthed (art.3, stk. 1, litra aa) , bilag, kap. I 2 a, kap. VI)</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>12</u>
Ventilation (bilag, kap. I A 2 b)	2	2	4
Transportmidlernes udformning og vedligeholdelse (bilag, kap. I A 2 c og A 5)	3	6	9 (2)
Adskillelse af dyr (bilag, kap. I A 2 g og A 3)	3	5	8
Ingen ruteplan eller ruteplan, der afviger fra bestemmelserne (art. 5A, stk. 2, litra b), c), d) og e))	3	4	7
Transportens varighed og hvile (art. 5A, stk. 2, litra f), g) og h), og bilag 8, kap. VII )	1	3	4
Pålæsning – aflæsning (bilag, kap. I A 4)	2	1	3
<u>Pasning og håndtering af dyr (bilag, kap. I A 6, 7, 8.)</u>	<u>5</u>	<u>8</u>	<u>13</u>
Andet	1	2	3 (3)
<b>BEMÆRKNINGER</b>			
(2) Køretøjerne trængte til at blive rengjort.			
(3) Ikke godkendt transportvirksomhed, manglende uddannelse.			

**TABEL 5 - OBSERVATIONER I LEVNEDSMIDDEL- OG VETERINÆRKONTORETS RAPPORTER**

MEMLEMSSTATER	B , F, E, EL, I, IL, P, D	
Samlet antal gennemgåede rapporter	9	
Punkter, hvor bestemmelserne ikke er overholdt	Berørte medlemsstater	
Dyrenes egnethed til transport (art.3, litra b) og c), bilag, kap. I A1)	Nævnt 4 gange	B, I, E (1), F (2)
Lastetæthed (art. 3, stk. 1, litra aa) , bilag, kap. I 2 a, kap. VI)	Nævnt (9)	P
Ventilation (bilag, kap. I A 2 b)	Nævnt 5 gange (3)	E, I, IRL, F, P
<u>Transportmidlernes udformning og vedligeholdelse (bilag, kap. I A 2 c og A 5)</u>	<u>Nævnt 7 gange (4)</u>	<u>B, E, EL, IRL, F, P</u>
Adskillelse af dyr (bilag, kap. I A 2 g og A 3)		
<u>Ingen ruteplan eller ruteplan, der afviger fra bestemmelserne (art. 5A, stk. 2, litra b), c), d) og e))</u>	<u>Nævnt 6 gange (5)</u>	<u>B, IRL, E, EL, F</u>
<u>Transportens varighed og hvile (art. 5A, stk. 2, litra f), g) og h), og bilag 8, kap. VII )</u>	<u>Nævnt 6 gange</u>	<u>I, E, EL, F, D</u>
Pålæsning – aflæsning (bilag, kap. I A 4)	Nævnt 4 gange	B, IRL, F, P
Pasning og håndtering af dyr (bilag, kap. I A 6, 7, 8,)	Nævnt 5 gange (6)	B, E, I, F, P
Andet	Nævnt 5 gange (7)	I, IRL, F, P, D
<u>Mangler i forbindelse med myndighederne</u>	<u>Nævnt 7 gange (8)</u>	<u>B, E, EL, F, I, IRL</u>
<b>BEMÆRKNINGER</b>		
(1) Dette problem blev bemærket i E, men vedrørte dyr fra F og NL.		
(2) Dette problem blev rapporteret i F, men vedrørte dyr fra D og NL.		
(3) Der mangler kunstig ventilation i lastbiler, som anvendes til langvarige transporter om sommeren.		
(4) Det konstateres ofte, at køretøjer til landevejstransport er potentielt farlige for de transporterede dyr og ikke er ordentlig rengjort.		
(5) Mangler ved ruteplanerne vedrører også D, NL, E og F som afsendelseslande.		
(6) Oftest manglende vanding og fodring, men også slag og overdreven brug af elektriske pigkæppe i ét tilfælde, manglende strøelse.		
(7) Især ikke-godkendte transportvirksomheder (I, P), dokumenter ikke kontrolleret ordentligt på mellemstationer og utilstrækkelig registrering		
(8) For lille engagement fra myndighedernes side, manglende ressourcer og utilbøjelighed til at straffe overtrædelser af direktivet nævnes jævnligt. Ingen særlig forbedring at bemærke i de tilfælde, hvor der tidligere er foretaget inspektion.		
(9) Svin.		

**TABEL 6 - OBSERVATIONER I NGO-RAPPORTER OG -KLAGER<sup>2</sup>**

Punkter, hvor bestemmelserne ikke er overholdt		Berørte medlemsstater
Dyrenes egnethed til transport (art.3, litra b) og c), bilag, kap. I A1)		
Lastetæthed (art. 3, stk. 1, litra aa) , bilag, kap. I 2 a, kap. VI)	Nævnt 3 gange (2)	NL, I, L
Ventilation (bilag, kap. I A 2 b)	Nævnt (2)	NL, I
Transportmidlernes udformning og vedligeholdelse (bilag, kap. I A 2 c og A 5)		
Adskillelse af dyr (bilag, kap. I A 2 g og A 3)		
Ingen ruteplan eller ruteplan, der afviger fra bestemmelserne (art. 5A, stk. 2, litra b), c), d) og e))	Nævnt 3 gange (2) (3)	NL, I, L, F, UK
<u>Transportens varighed og hvile (art. 5A, stk. 2, litra f), g) og h), og bilag 8, kap. VII )</u>	<u>Nævnt 7 gange (1) (3) (4)</u>	<u>I, F, UK, E, EL</u>
Pålæsning – aflæsning (bilag, kap. I A 4)		
<u>Pasning og håndtering af dyr (bilag, kap. I A 6, 7, 8.)</u>	<u>Nævnt 7 gange (1) (2)</u>	<u>I, NL, E, I</u>
Andet		
<p><b>BEMÆRKNINGER</b></p> <p>(1) Heste.</p> <p>(2) Svin.</p> <p>(3) Kalkuner.</p> <p>(4) Får.</p>		

<sup>2</sup> Baseret på elleve undersøgelser, der er rapporteret i Eurogroup-dokumentet om dyrevelfærd "A Summary of Suffering, An investigation into the poor enforcement of Directive 95/29 on the welfare of animals in transport".

**TABEL 7 - VIGTIGSTE OBSERVATIONER OG KOMMISSIONENS TILTAG**

Nr.	VIGTIGSTE OBSERVATIONER	KOMMISSIONENS TILTAG
1	Transport af heste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supplerende bestemmelser for transport baseret på videnskabelige oplysninger og de nuværende erfaringer: individuelle rum, det maksimale antal dyr pr. køretøj, minimums- og maksimumstemperatur ved transport.</li> <li>• Obligatorisk aflæsning, hvile, fodring og vanding på EU-grænsekontrolstederne.</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruteplaner, der afviger fra bestemmelserne</li> <li>• Manglende overholdelse af den maksimale transporttid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ændring af ruteplanen - Stående Veterinærkomitéprocedure for fremtidige ændringer.</li> <li>• Gensidig bistand - harmoniseret håndhævelse</li> </ul>
3	Misrøgt og forkert håndtering af dyr	Standardisering af udstedelsen af certifikat til transportvirksomheder
4	Dyr, der ikke tåler at blive transporteret	Detaljeret definition af dyr, der ikke tåler at blive transporteret Sundhedscertifikater
5	Uegnede køretøjer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standardisering af udstedelsen af certifikat til transportvirksomheder</li> <li>• Gensidig bistand</li> </ul>
6	Utilstrækkelig ventilation i køretøjer til fjerntransport ad landevej	Nye normer for ventilation og temperaturer i køretøjerne
7	For stor lastetæthed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gensidig bistand - harmoniseret håndhævelse</li> <li>• Standardisering af udstedelsen af certifikat til transportvirksomheder</li> </ul>
8	Godkendelse af transportvirksomheder	Standardisering af udstedelsen af certifikat til transportvirksomheder
9	Problemer med fortolkning af data fra medlemsstaternes inspektionsrapporter	Harmoniserede tabeller med henblik på den årlige fremsendelse til Kommissionen af dataene fra inspektionerne.