

Medlemmerne af Folketingets  
Europaudvalg og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tlf. +45 33 92 00 00  
Fax +45 31 54 05 33  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 3 00 18 06

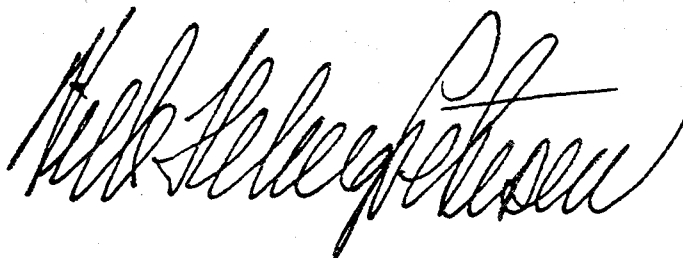
Bilag  
1

Kontor  
N.1

Journal nr.  
400.C.2-0

Dato  
6. oktober 1997

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Justitsministeriets grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil til transport af visse dyr og om ændring af direktiv 70/156/EØF for så vidt angår typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.



03/10-97

Folketingets Europaudvalg

JM0016

G R U N D N O T A T

om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil til transport af visse dyr og om ændring af direktiv 70/156/EØF for så vidt angår typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

KOM (97) 336 endelig udg.

Kommissionen har i dokument KOM (97) 336 endelig udgave fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil til transport af visse dyr og om ændring af direktiv 70/156/EØF for så vidt angår typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 100 A og kan derfor vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om fælles beslutningstagning i artikel 189 B. Forslaget indebærer harmonisering af de relevante tekniske forskrifter for køretøjer, som anvendes til vejtransport af visse typer dyr.

Indhold:

Hvis alle direktivets tekniske forskrifter er opfyldt, garanteres der fri bevægelighed for de pågældende køretøjer på hele EU's indre marked. Såfremt et køretøj typegodkendes i henhold til direktivet, kan medlemsstaterne hverken forbyde fabrikanter at udbyde det til salg eller nægte registrering eller ibrugtagning af det på grund af dets konstruktion. Imidlertid er der tale om optionel harmonisering, idet medlemsstaterne samtidig kan vælge at bibeholde den nationale lovgivning på området, og i så fald kan fabrikanterne vælge

mellem den og de harmoniserede krav.

Direktivet berører ikke nationale love og EU-lovgivning om brug af de pågældende køretøjer, men Kommissionen har tilkendegivet, at man umiddelbart efter forslaget vedtagelse har til hensigt at følge det op med et forslag om, at medlemsstaterne kun har pligt til at registrere fabriksnye køretøjer til transport af husdyr, hvis de opfylder de tekniske forskrifter i forslaget.

For at sikre en bedre beskyttelse af dyr under transport indeholder forslaget en række særlige, tekniske krav til f.eks. konstruktion og udførelse af det rum, dyrene skal opholde sig i under transporten, beskyttelse af dyrene med et vejrtæt tag, tekniske specifikationer for læsseramper og skillevægge, egnet ventilationsanlæg og dets kapacitet m.m.

Kravene differentieres efter hvilken dyreart, vægt og aldersklasse, der skal transporteres med køretøjet.

**Gældende danske regler:**

Reglerne om indretning af køretøjer til transport af dyr findes i bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr med senere ændringer, samt i bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport. Bekendtgørelserne foreskriver, at motorkøretøjer, der anvendes til transport af dyr, skal godkendes af bilinspektionerne, og køretøjerne skal opfylde en række krav til f.eks. indvendig højde og længde, ventilation, materialevalg, indretning og udstyr. Derudover skal køretøjerne opfylde en række tekniske krav anført i Færdselsstyrelsens "Detailforskrifter for køretøjer" i lighed med køretøjer, der anvendes til andre formål end transport af dyr.

**Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser m.v.:**

Forslaget vil få konsekvenser for de gældende danske bestemmelser om godkendelse af køretøjer til dyretransport, idet en fabrikant kan vælge at følge forslaget krav til køretøjerne i stedet for at vælge at følge de krav, der stilles i

dansk lovgivning.

Såfremt forslaget vedtages, vil det kunne gennemføres ved udarbejdelse af administrative regler.

Forslaget skønnes ikke at få finansielle konsekvenser for Danmark og EU eller konsekvenser for beskæftigelsen.

Beskyttelsesniveauet for dyr under transport skønnes at vil-  
le blive lavere, såfremt forslaget gennemføres uændret.

#### Høring:

Forslaget har været sendt til høring hos medlemmerne af Den Nationale Komité. Blandt de indkomne høringssvar kan nævnes følgende:

Dyreetsk Råd har henledt opmærksomheden på en række mang-  
ler, som f.eks. manglende omtale af transport af fjerkræ,  
manglende regulering af ventilationsforholdene, når køretø-  
jer holder stille, og mangel på angivelse af antal m<sup>3</sup> pr.  
dyreenhed.

Landbrugsraadet, Danske Slagterier og Slagteriernes Forsk-  
ningsinstitut påpeger, at forslaget indeholder alt for lidt  
dyreværn, idet der f.eks. slet ikke stilles krav til affjed-  
ringen, som er vigtig for dyrenes velfærd under transport,  
hvorimod det tillades at bruge indvendige ramper, som bør  
være helt forbudt, idet der i dag findes langt bedre tekni-  
ske løsninger, der gør indvendige ramper overflødige. Endvi-  
dere påpeges en lang række detaljer i forslaget, der er man-  
gelfulde, uklare eller uhensigtsmæssige, og de tre institu-  
tioner konkluderer, at som forslaget ser ud nu, vil det be-  
tyde en forringelse for Danmarks vedkommende, fordi vi har  
krav til minimumsetagehøjder og ventilation for fleretages-  
vogne til svin.

Foreningen til Dyrenes Beskyttelse i Danmark henleder også  
opmærksomheden på, at der i forslaget er en overordnet man-  
gel på dyrevelfærdsmæssige hensyn, idet der f.eks. ingen  
retningslinjer er for indvendig højde, isolering af vognsi-

der, eller lysforhold i vognen.

Danske Vognmænd anfører bl.a., at forslaget alene varetager køretøjsfabrikanternes interesser fremfor dyreværnsmæssige interesser eller hensynet til at skabe lige konkurrencemæssige vilkår for de virksomheder, som i EU er beskæftiget med transport af levende dyr. Danske Vognmænd tilkendegiver tillige, at kravene alene bør stilles til kommende nye køretøjer, eller at der i modsat fald etableres en rimelig overgangsordning for de eksisterende køretøjer.