

Advies over het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer

(90/C 56/10)

De Raad heeft op 21 juli 1989 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor landbouw en visserij, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 oktober 1989 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Storie-Pugh.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 271e zitting (vergadering van 15 november 1989) het volgende advies uitgebracht, dat zonder stemmen tegen, bij één onthouding, is goedgekeurd.

Inleiding

De bescherming van dieren tijdens het vervoer wordt geregeld in twee bestaande richtlijnen over internationaal vervoer van dieren tussen Lid-Staten. In deze richtlijnen is bepaald dat het welzijn van dieren aan de binnengrenzen van de Gemeenschap stelselmatig gecontroleerd wordt.

Het Comité is zich ervan bewust dat controles aan de binnengrenzen moeten worden afgeschaft als onderdeel van het streven naar een vrij verkeer van levende dieren en het wegwerken van handelsbelemmeringen en concurrentievervalsing binnen de interne markt. Het schaart zich daarom geheel achter het voornemen van de Commissie om nieuwe maatregelen vast te stellen ten einde het welzijn van dieren tijdens het vervoer binnen de Gemeenschap, alsmede van en naar derde landen, te waarborgen.

Hoge eisen ten aanzien van de bescherming van dieren tijdens het vervoer zijn in economisch opzicht verantwoord en het Comité is van mening dat controles op het welzijn van dieren, die in plaats van controles aan de binnengrenzen worden ingesteld, naar behoren uitgevoerd moeten worden om verstoring van de handel tegen te gaan.

Het Comité stemt derhalve van harte in met het onderhavige Commissievoorstel, dat erop gericht is een strikte controle op het vervoer te handhaven, met name wat het lange-afstandsvervoer en transport naar derde landen betreft. Het Comité merkt op dat dit voorstel nu dus al het vervoer binnen de Gemeenschap bestrijkt. Het wijst erop dat de omstandigheden bij de aanvang van een reis zeer goed moeten zijn en dat er op plaatsen waar de dieren worden uitgeladen, adequate en grondige controle moet plaatsvinden. Bovendien merkt het op dat de Lid-Staten een systeem zouden moeten invoeren waarbij tussen begin- en eindpunt van de reis steekproefsgewijze controles kunnen worden uitgevoerd.

Het Comité is er tevens van overtuigd dat strenge normen voor controle tijdens het vervoer in feite slechts geharmoniseerd en uniform toegepast kunnen worden als er tussen de Lid-Staten een goede communicatie bestaat. Voor correcte omstandigheden bij lange-af-

standsvervoer kan alleen gezorgd worden als er tussen de betrokken Lid-Staten informatie over de reis wordt uitgewisseld.

De Commissie speelt een uitermate belangrijke praktische rol: zij moet ervoor zorgen dat de controles in de gehele Gemeenschap strikt worden toegepast en dat de dieren een goede bescherming krijgen. Zij dient dan ook over het nodige kapitaal en personeel te beschikken om deze rol te kunnen vervullen.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Er wordt op gewezen dat de Commissie haar voorstel in de vorm van een verordening (en niet een richtlijn) heeft gegoten. Een verordening biedt meer wettelijke zekerheid omdat hiervoor geen nationale uitvoeringsbepalingen vereist zijn, maar kan wel problemen opleveren voor Lid-Staten die reeds een gedetailleerde wetgeving op het gebied van vervoer binnen hun land kennen. Deze nationale wetten moeten dan namelijk teruggedraaid worden, ook al zijn zij misschien uitvoeriger dan de Gemeenschapswetgeving en hebben zij ten aanzien van dieren jarenlang een goede juridische bescherming geboden.

1.2. Het Comité maakt zich zorgen over de tenuitvoerlegging van de verordening binnen de Lid-Staten, aangezien er zoveel nadruk wordt gelegd op de rol van diergeneeskundige inspecteurs. In sommige Lid-Staten blijkt er een tekort aan dierenartsen in een dergelijke functie te heersen en het Comité vindt dan ook dat de Lid-Staten de gelegenheid moeten krijgen om in dit verband het nodige te doen. Tevens vraagt het zich af of de Commissie wel in staat is, de voor de toepassing van de verordening benodigde veterinaire controles uit te voeren; hiervoor zijn namelijk meer dierenartsen nodig dan er momenteel bij Directoraat-generaal VI „Landbouw” werken.

1.3. Het Comité is van mening dat de chauffeur in het wegvervoer een zeer belangrijke rol speelt bij het waarborgen van het welzijn van de dieren. Deze dient dan ook verstand van dierenverzorging te hebben. Dit moet, met name wanneer het om lange reizen gaat, blijken uit een certificaat.

1.4. Het Comité spreekt zijn bezorgdheid uit over de in artikel 15 genoemde bepalingen en het feit dat deze nog niet uitgewerkt zijn. Het vindt dat deze bekendgemaakt moeten worden vóór de verordening in werking treedt.

1.5. Er wordt kritiek geuit op de in artikel 19 omschreven procedures met het oog op het opstellen van deze bepalingen. Volgens het Comité dient in bredere kring advies te worden ingewonnen, o.a. bij het Economisch en Sociaal Comité, voordat de Commissie een definitieve beslissing neemt.

1.6. Op een aantal plaatsen in de tekst van de Commissie wordt van „de verantwoordelijke persoon” of „de persoon die verantwoordelijk is voor ...” gewag gemaakt. Het Comité is van mening dat, afhankelijk van de situatie, duidelijk moet blijken dat hetzij de chauffeur hetzij de werkgever/vervoerder de verantwoordelijkheid voor het transport draagt. De formulering moet zijns inziens dienovereenkomstig worden bijgesteld.

1.7. Er dient aandacht te worden geschonken aan enkele uitzonderlijke gevallen waarin van de verordening mag worden afgeweken, bij voorbeeld voor het vervoer van een paar schapen op kleine boten tussen eilanden, waarop de voor grotere handelsschepen geldende bepalingen niet hoeven te worden toegepast.

2. Bijzondere opmerkingen

2.1. Artikel 1, onder b)

De zinsnede „als huisdier gehouden vogels” dient te worden gewijzigd; hieruit moet duidelijk blijken dat gevogelte bedoeld wordt, en niet kanaries of papegaaien.

2.2. Artikel 2, onder b)

Het woord „gereserveerde” dient door „gebruikte” te worden vervangen.

2.3. Artikel 2, onder h)

Een als volgt luidende definitie van „reistijd” dient te worden toegevoegd: „de tijd vanaf het moment waarop het eerste dier in of op het vervoermiddel wordt geladen tot aan het moment waarop het laatste dier is uitgeladen.”

2.4. Artikel 2, onder i)

Dit dient als volgt te worden gelezen:

„Een plaats waar dieren bij aankomst uit en vertrek naar een derde land worden gecontroleerd.”

2.5. Artikel 3, lid 2

2.5.1. Derde en vierde regel

Het Comité maakt zich zorgen over de conditie van dieren vóór en tijdens het transport. Zieke of gewonde dieren worden niet geschikt voor vervoer geacht, maar

dit dient naar zijn mening ruimer gezien te worden. De tweede zin dient daarom als volgt te worden gelezen:

„Zieke, gebrekkige of gewonde dieren worden niet fit geacht om te worden vervoerd.”

2.5.2. Zesde en zevende regel

De passage „een diergeneeskundige behandeling krijgen” dient gelezen te worden als „door een dierenarts behandeld worden”.

2.6. Artikel 4, lid 1

2.6.1. Oponthoud tijdens het vervoer, om welke reden dan ook, kan vaak langdurig zijn en tot gevolg hebben dat dieren lijden, met name bij vervoer over de weg. Volgens het Comité is het niet nodig de nadruk op stakingen te leggen; er zijn immers nog vele andere oorzaken van vertraging. Het vervoer van dieren ondervindt veel vaker vertraging door ongunstige weersomstandigheden; zo kan slecht weer ervoor zorgen dat boten de haven met vertraging uitvaren en kunnen sneeuwstormen in de bergen er de oorzaak van zijn dat wegvoertuigen geruime tijd worden opgehouden.

Het Comité vindt daarom dat meer gelet moet worden op de noodzaak, maatregelen te nemen om te voorkomen dat dieren lijden als het vervoer vertraging oploopt. Met name in havens zouden er faciliteiten moeten zijn om dieren uit te laden, te voederen, drinken te geven en te laten rusten. Dit zou een vereiste moeten zijn in alle havens waar dieren vervoerd worden. De speciale voorzieningen in havens, luchthavens, spoorwegstations, rangeerterreinen, controleposten, douanekantoren en vrije zones zouden gelijk moeten zijn aan die in halteplaatsen en officieel goedgekeurd moeten worden voordat zij voor transitovervoer van dieren gebruikt kunnen worden.

2.7. Artikel 4, lid 2

Het Comité is er volledig van overtuigd dat vertraging tijdens de reis vaak voorkomen kan worden als zendingen levende dieren voorrang krijgen op andere zendingen. Dit is momenteel nog niet het geval; het Comité meent echter dat levende dieren absolute prioriteit moeten krijgen, en dus zelfs vóór bederfelijke goederen moeten komen. In artikel 4 zou een duidelijke bepaling in deze zin moeten worden opgenomen.

2.7.1. Artikel 4, lid 2, tweede zin, dient daarom als volgt te worden gelezen:

„Geen enkele zending dieren mag tijdens het vervoer gedurende meer dan twee uren worden opgehouden, tenzij dit — met name in het warme seizoen — in de nachtelijke uren gebeurt of tenzij ...” (rest ongewijzigd).

2.8. Artikel 5, lid 1

2.8.1. Adequate controles tijdens het vervoer zijn slechts mogelijk indien de dieren geïdentificeerd kunnen worden. De Commissie dient daarom duidelijk aan te geven welke identificatiemethoden aanvaardbaar zijn, met name in het geval van boerderijdieren. De meeste boerderijdieren worden geïdentificeerd door middel van een merk in het oor of iets dergelijks, maar dit gebeurt niet altijd bij andere dieren, zoals honden, reptielen en vogels. Voor reptielen of vogels bij voorbeeld is het voldoende, aan de box waarin zij vervoerd worden een identificatielabel te bevestigen.

2.8.2. Het is van belang dat vervoerders van dieren de in lid 1 van artikel 5 vastgelegde informatie over de dieren verstrekken. De Commissie zou een standaardformulier moeten ontwerpen waarop deze informatie wordt verschaft. Zo is het bijvoorbeeld niet duidelijk of een handelaar die dieren op de markt koopt, moet weten waar deze dieren vandaan komen, bij voorbeeld van welke boerderij. Aangezien die informatie aanzienlijk kan bijdragen tot het uitvoeren van goede controles, dient deze kwestie verduidelijkt te worden.

2.9. Artikel 5, lid 2

Dat de administratie met betrekking tot dieren nog een bepaalde tijd na een reis wordt bewaard, is niet alleen nodig om het welzijn van de dieren te kunnen controleren, maar ook als onderdeel van maatregelen ter bestrijding van ziekten. Een duidelijke en beknopte administratie is dus van belang, wil men een strikte controle kunnen doorvoeren. Het Comité is van oordeel dat deze administratie minimaal een half jaar bewaard moet blijven.

2.10. Artikel 6, lid 1

In dit belangrijke artikel worden aanvullende eisen gesteld ten aanzien van dieren die over lange afstanden vervoerd moeten worden, d.w.z. reizen die langer duren dan de vastgestelde maximumtijd waarbinnen de dieren zonder rusten, voederen en drinken mogen worden vervoerd.

Het Comité is op de hoogte van de resolutie van het Europese Parlement van 20 februari 1989, waarin wordt gesteld dat „alle voor consumptie bestemde dieren zo dicht mogelijk bij de produktie-plaats geslacht moeten worden.”

Met de moderne vervoermiddelen en gezien de beschikbaarheid van goede slachthuizen vindt het Comité dan ook dat voor de slacht bestemde dieren onder geen beding langer vervoerd mogen worden dan de maximumtijd waarbinnen zij zonder rusten, voederen en drinken vervoerd mogen worden.

Het begin van artikel 6, lid 1, dient derhalve als volgt te worden gelezen:

„Bij voor de slacht bestemde dieren mag de reisduur niet langer zijn dan de in artikel 15, lid 1, onder a),

vastgestelde duur, tenzij de vervoerder kan aantonen dat er geen gelegenheid is om de dieren onder te brengen.”

Tevens is het Comité van mening dat de extra eisen die in artikel 6, lid 1, worden gesteld, van toepassing moeten zijn op alle dieren die van de Gemeenschap naar derde landen worden vervoerd, ongeacht de duur van de reis.

Aan de in artikel 6 neergelegde aanvullende voorwaarden met betrekking tot het vervoer van bepaalde diersoorten over lange afstanden dient het volgende te worden toegevoegd:

„Tevens moet een verklaring overgelegd kunnen worden waaruit blijkt dat het voertuig voldoet aan de inzake constructie en ontwerp geldende normen, alsmede een certificaat waaruit blijkt dat de chauffeur en/of de begeleider (indien aanwezig) verstand van dierenverzorging heeft c.q. hebben.”

Het Comité dringt er sterk op aan dat de Lid-Staten in geval van lange-afstandsvervoer meer moeite doen om ervoor te zorgen dat het vervoermiddel in kwestie voor het vervoer geschikt is. Hiertoe dient een stelsel van certificaten voor dergelijke voertuigen te worden ingevoerd.

Voorts is het belangrijk dat de chauffeurs van de voertuigen kennis van dierenverzorging hebben. Hiertoe moeten zij over een certificaat kunnen beschikken.

2.11. Artikel 6, lid 2

Gezien bovenstaande opmerking ten aanzien van artikel 6 over het feit dat voor de slacht bestemde dieren niet over grote afstanden vervoerd mogen worden, dient de eerste zin van lid 2 als volgt te worden aangepast:

„Indien de reis bij de bevoegde autoriteiten is gemeld overeenkomstig lid 1, worden alle in artikel 1, onder a) en b), bedoelde dieren die worden vervoerd om als fokdier gebruikt te worden of om verder te worden gemest, in de laatste 24 uur vóór het vertrek door een officiële dierenarts gecontroleerd om na te gaan of zij qua conditie geschikt zijn voor vervoer.”

2.12. Artikel 7, lid 1, onder c)

2.12.1. Het nemen van steekproeven lijkt het Comité een moeilijke zaak, in het bijzonder bij wegvoertuigen tijdens het vervoer. Wanneer dit toch moet gebeuren, dan dient het op overlaadplaatsen te zijn, zelfs als dit grensposten zijn.

2.13. Artikel 7, lid 3 en artikel 8, lid 1

Het is onduidelijk wie met „de persoon die verantwoordelijk is” wordt bedoeld: de chauffeur van het vervoermiddel, de kapitein van het schip, de eigenaar van de dieren of de eigenaar van het vervoermiddel. Dit dient dan ook verduidelijkt te worden.

2.14. *Artikel 10, lid 1*

Het Comité betwijfelt of de Commissie voldoende veterinaire deskundigen in dienst heeft om de hier bedoelde taken uit te voeren.

2.15. *Artikelen 11 en 12*

De artikelen 11 en 12 hebben betrekking op invoer uit derde landen. Het lijkt er echter op dat er geen maatregelen zijn getroffen voor het geval dieren van een derde land via de Gemeenschap naar een ander derde land worden vervoerd. Daarom wordt aanbevolen, de titel onder hoofdstuk III te verruimen.

Het aantal officiële controleposten dient zo klein mogelijk te worden gehouden, zodat hoge eisen aangehouden kunnen worden.

2.16. *Artikel 13*

In de tweede regel dient het woord „systematisch” door „veeluldig” te worden vervangen.

2.17. *Artikel 14*

Het Comité is het ermee eens dat de Commissie de in dit artikel bedoelde informatie aan de Lid-Staten doorgeeft. Het vindt echter dat ook de Lid-Staten moeten worden aangespoord, informatie over de nieuwe verordening te verspreiden, en wel zodanig verpakt dat deze gemakkelijk te begrijpen is voor degenen die met het vervoer te maken hebben, bij voorbeeld chauffeurs.

2.18. *Artikel 15*

De in dit artikel vermelde bepalingen zijn zeer belangrijk voor het correcte vervoer van dieren en de bescherming van hun welzijn. Het is mogelijk dat deze bepalingen pas worden gepubliceerd als de verordening al van kracht is geworden. Het Comité wijst er daarom nog eens op dat dergelijke bepalingen vóór de inwerking-treding van de verordening bekendgemaakt moeten worden en dat meer overleg nodig is om deze voorschriften af te ronden.

2.18.1. *Artikel 15, lid 1, onder b)*

Behalve halteplaatsen dienen ook verzamelplaatsen die aan bepaalde voorwaarden voldoen, vooraf erkend te worden. De Commissie zou derhalve een definitie van de term „verzamelplaatsen” moeten geven en moeten vaststellen aan welke voorwaarden deze dienen te voldoen.

2.18.2. *Artikel 15, lid 1, onder c)*

Aan het slot van de tekst onder c) dient het volgende toegevoegd te worden: „uitgaande van het gewicht van de dieren per vierkante meter.”

2.18.3. *Artikel 15, lid 2*

Het Comité vindt deze passage verwarrend, omdat het lijkt of de Lid-Staten geen beperkingen of voorschriften met betrekking tot het vervoer kunnen toepassen totdat de in dit artikel bedoelde bepalingen door de Commissie zijn gepubliceerd. Dit lid dient derhalve zodanig te worden herschreven dat duidelijk blijkt dat bestaande voorschriften in de tussentijd van kracht kunnen blijven.

2.19. *Artikel 16*

Aan het slot van dit artikel dient het volgende toegevoegd te worden: „Dit jaarlijkse verslag wordt gepubliceerd.”

2.20. *Artikel 20, lid 2*

In de Engelse versie dient het woord „may” in de laatste zin door „must” te worden vervangen.

3. *Bijlage*3.1. *Hoofdstuk 1, onder A*3.1.1. *Paragraaf 1*

Deze belangrijke paragraaf omvat algemene aanbevelingen in verband met de concentratie van dieren in het vervoermiddel. Voor korte reizen zou het beter kunnen zijn, de dieren geen gelegenheid te geven om te gaan liggen. Bij het berekenen van de ruimte die de dieren nodig hebben, moet naar een groot aantal factoren worden gekeken: soort, grootte en conditie van de dieren, het weer, het vervoermiddel en de aard en duur van de reis. Er dienen altijd tussenschotten beschikbaar te zijn om te voorkomen dat de beschikbare ruimte per dier te groot is.

3.1.2. *Paragraaf 2, onder c)*

Kisten en kooien dienen altijd stevig in of op het vervoermiddel te zijn vastgemaakt.

3.1.3. *Paragraaf 2, onder d)*

De tijd dat dieren geen water krijgen, zou in het geval van varkens niet meer dan 12 uur mogen bedragen.

3.1.4. *Paragraaf 2, onder e)*

Behalve eenhoevigen zouden ook fokstieren gedurende het vervoer gehalsterd en vastgebonden moeten worden, maar nooit met een neusring. Dit geldt niet voor meststieren, tenzij deze in een vertrouwde groep verkeren of anderszins aan elkaar gewend zijn.

3.1.5. *Paragraaf 2, onder f)*

Touwen of kettingen die dieren de gelegenheid bieden te gaan liggen, mogen alleen gebruikt worden als de dieren onderling door middel van schotten gescheiden zijn.

Deze touwen e.d. moeten altijd snel losgemaakt kunnen worden.

3.1.6. Paragraaf 4

Aanbevolen wordt een bepaling op te nemen om vervoermiddelen, met name voertuigen voor reizen waarbij de dieren worden uitgeladen om voer en drinken te krijgen, van een hydraulische lift te voorzien. De in een uitlaadvoorzieningen moeten zodanig ontworpen zijn dat de dieren zo weinig mogelijk „bij kop, horens, poten, staart, vacht of oren” worden opgetild. Elektrische prikstokken of andere op het principe van elektroshock gebaseerde instrumenten dienen zo veel mogelijk vermeden te worden en voor bepaalde diersoorten, zoals paarden, schapen en geiten, geheel verboden te worden.

3.1.7. Paragraaf 5

Aan het slot van de eerste zin dient te worden toegevoegd: „en dient tegen lekkage bestand te zijn.”

3.1.8. Paragraaf 6

Een nieuwe, als volgt luidende letter 6 d) dient te worden toegevoegd:

„d) Indien grote aantallen dieren worden vervoerd, moeten er voldoende begeleiders zijn om hen te verzorgen. Eén persoon dient voor de gehele zending verantwoordelijk te zijn.”

3.1.9. Paragraaf 7, onder b)

Het woord „ongeveer” wordt door „maximaal” vervangen.

3.2. Hoofdstuk I, onder B

3.2.1. Paragraaf 9

Aan het slot van de paragraaf dient te worden toegevoegd: „De dieren mogen niet al te zeer op de tocht staan.”

3.2.2. Paragraaf 11

Grote dieren die gehalsterd zijn en door schotten van elkaar gescheiden zijn, dienen zodanig te worden ingeladen dat een begeleider tussen hen door kan lopen. Dit hoeft echter niet voor grote dieren als (in groepen vervoerde) meststieren te gelden.

3.3. Hoofdstuk I, onder c

Paragraaf 14

Aan het slot van deze paragraaf dient de zinsnede „in een voertuig met een toegestane maximumsnelheid van ten hoogste 30 km per uur” te worden geschrapd.

3.4. Hoofdstuk IV

Onder dit hoofdstuk vallen ook herten, hoewel alleen in paragraaf 41 een aparte bepaling voor deze dieren is opgenomen. Vermeld dient te worden dat alleen edelherten en hiermee gekruiste soorten voor handelsvervoer in aanmerking komen.

3.5. Hoofdstuk VI

3.5.1. Paragraaf 2, onder c)

De passage na „handeling en verzorging van de dieren” dient als volgt te worden gelezen: „bij hun aankomst en hun verblijf op die post;”.

3.5.2. Paragraaf 2

Een als volgt luidende nieuwe letter k) dient te worden toegevoegd:

„k) over voorzieningen beschikken om voertuigen schoon te maken en te desinfecteren.”

Gedaan te Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Alberto MASPRONE

BIJLAGE

(artikel 43, vierde alinea, van het Reglement van Orde)

Bij de discussie tijdens de zitting is het volgende wijzigingsvoorstel verworpen:

Na paragraaf 3.3 (hoofdstuk I, onder C) een nieuwe paragraaf in te voegen met dezelfde inhoud als paragraaf 3.2.2.

Motivering

Het hier ter sprake gebrachte probleem doet zich zowel in het vervoer per spoor als in het vervoer over de weg voor.

Uitslag van de stemming

Vóór: 21; tegen: 36; onthoudingen: 25.

Advies over het voorstel voor een besluit van de Raad betreffende het Kaderprogramma van communautaire werkzaamheden op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling (1990-1994) ⁽¹⁾

(90/C 56/11)

De Raad heeft op 16 augustus 1989 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 130 Q, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor energie, nucleaire vraagstukken en onderzoek, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 november 1989 goedgekeurd. Rapporteur was de heer De Normann.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 271e zitting (vergadering van 15 november 1989) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Samenvatting en algemeen commentaar

1.1. Het Comité adviseert de Raad, het Commissievoorstel betreffende het Kaderprogramma van communautaire werkzaamheden op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling (1990-1994), waarvoor een bedrag van 7,7 miljard ecu voor vijf jaar nodig wordt geacht, goed te keuren, met dien verstande dat voor de jaren 1993 en 1994 nog een institutionele overeenkomst dient te worden bereikt.

1.2. Het Comité heeft bij zijn overwegingen ook gekeken naar de door de Commissie verstrekte achtergronddocumenten, die ten dele vóór en ten dele na het verschijnen van het ontwerp voor een derde kaderprogramma zijn verschenen.

1.3. Het Comité steunt het idee van een „glijdend” O & TO-programma, waardoor de werkzaamheden op belangrijke en rendabele terreinen kunnen worden geconcentreerd, niet belangrijke of onrendabele werkzaamheden ingekrompen of stopgezet kunnen worden en, indien nodig, nieuwe activiteiten kunnen worden opgezet.

1.4. Het dringt erop aan dat deze „glijdende aanpak” ook voor toekomstige kaderprogramma's wordt gevolgd. Zo wordt de continuïteit van het werk niet verstoord, wat zeer belangrijk is, en wordt de tijd die nodig is om afzonderlijke programma's te kunnen goedkeuren en ten uitvoer te kunnen leggen, bekort.

1.5. Het Comité vindt dat het bestaande systeem van kaderprogramma's voor een bepaalde periode om financiële redenen kunstmatige breukvlakken veroorzaakt, zodat onzekerheid ontstaat over de financiering van waardevolle projecten wel zal worden voortgezet.

1.6. Het gelooft dat het mogelijk is, bepaalde strategische aanpassingen en nieuwe concepten in een vroeger stadium in het glijdende kaderprogramma door te voeren. Het wordt een goede zaak geacht dat door de overlapping in de jaren 1990 tot en met 1992 het beschikbare kapitaal vanaf het begin van die periode kan worden verruimd.

1.7. Het Comité wijst erop dat voor een succesvolle tenuitvoerlegging van een glijdend programma een strak management nodig is, waarbij programma's zowel stopgezet als gestart zullen moeten worden.

(¹) PB nr. C 243 van 23. 9. 1989, blz. 4.