

Stockholm 2024-04-12

EU-lagstiftning: Transport

Förslaget innehåller nya och striktare krav gällande transporttider, temperaturer och spårning, samt skydd av känsliga djur, vilket vi uppskattar. Dock har vi uppmärksammat att förslaget i vissa delar inte överensstämmer med EFSA:s rekommendationer och de senaste vetenskapliga bevisen. I arbetet med att ta fram det nya förslaget har det uppmärksamats att regelefterlevnaden i medlemsstaterna är ojämn, samt att den nuvarande förordningen lämnar utrymme för tolkningar. Införandet av en ny förordning är ett utmärkt tillfälle att komma till rätta med dessa brister och förslaget därför bör ses över ytterligare.

Bland de viktiga ändringar vi tror måste genomföras för att det nya regelverket ska få tillräcklig effekt är:

Tydlighet

Eftersom bakgrunden till detta nya förslag till förordning bland annat är att de nuvarande reglerna är svåra att implementera och kontrollera, vilket i sin tur har lett till fragmenterad och dålig efterlevnad, menar Djurskyddet Sverige att det är extra viktigt att dessa nya regler inte lämnar utrymme för tolkning. Ord som "approximated", och uttryck som "to the handlers knowledge" måste ersättas med mycket tydliga och konkreta regler. Det saknas även en definition av "slaughter journey", något vi anser är viktigt då det inte ska finnas risk att djur transporteras långt för att organisatörerna motiverar transporten med att djuren är rekryteringsdjur, trots de går till slakt.

I skick att transporteras och hantering av djuren

Listan som finns i förslaget gällande djur som inte anses vara i skick att transporteras består av extremfall. Transporter är påfrestande för alla djurslag och det innebär att även djur med mindre skador eller endast något nedsatt allmäntillstånd riskerar att utsättas för djurvälståndsrisker, särskilt under långa transporter. Listan behöver därför ses över och inga undantag ska ges för djur som inte är friska. EFSA har identifierat djurbaserade och artspecifika indikationer på att djur inte är i skick att transporteras. Dessa bör implementeras i förslaget.

I förslaget tillåter man att fåglar får lyftas i benen. Detta är inte acceptabelt och en sådan hantering kan leda till frakturer och andningsproblem hos fåglarna (eftersom de inte har diafragma) samt stress.

Elpåfösare tillåts enligt förslaget att användas på nötkreatur och grisar med en vikt över 80 kg. Vi anser att elpåfösare inte ska få användas alls, men definitivt inte på slaktgrisar eller kalvar.

Mål med förslaget

Det är mycket positivt att Kommissionen nu uttalar att transport av levande djur ska ersättas med transport av styckningsdelar och kött i större utsträckning. Detta genom att förhindra långa transporter till slakteri och lägre miljöpåverkan. Det är även i linje med ANIT-rapporten från 2022, där det konstaterades att transporter av kött och styckningsdelar har en minskad klimatpåverkan och dessutom är mer kostnadseffektivt. Men Djurskyddet Sverige menar att det finns kryphål i förslaget som måste täppas till. Eftersom transporter till sjöss inte ska inräknas i transporttiderna,

kommer djur fortfarande att kunna exporteras i syfte att slaktas. Här ser vi stora välfärdsproblem då det inte går att ställa krav på slakterier i tredje land gällande djurskydd vid slakt, samt att djur kommer att fortsätta transporteras på långa sjötransporter.

Vi menar att möjligheterna att förhindra smittspridning av djursjukdomar borde beaktats mer i förslaget genom att i större omfattning lyfta de möjligheter som finns i att transportera genetiskt material och befruktade hönsägg. För att flytta fokus från transporter av levande djur till transport av genetiskt material bör det nya regelverket innehålla striktare krav än detta förslag.

Ett av målen med det nya förslaget är att djurvälståndskraven ska ligga närmare de senaste vetenskapliga bevisen. Mot bakgrund av detta bör Kommissionen inte frångå EFSA:s utlåtanden genom att till exempel inte inkludera sjötransporter i transporttider. Detta ställningstagande verkar grundas endast på att det inte finns forskning på hur djur påverkas av transporter till sjöss. Istället bör försiktighetsprincipen råda då det kan antas att sjötransporter i stor omfattning påverkar djuren negativt. Detta har även EFSA konstaterat. Över lag är förslaget inte i linje med flertalet av de rekommendationer som EFSA lämnat.

Ett annat syfte med det nya förslaget är att bättre skydda djur som exporteras till icke EU-länder. Enligt den öppna konsultationen som gjordes mellan 15 oktober 2021 till 21 januari 2022 har EU-medborgarna önskat ett totalt förbud för export av djur. Kommissionen lägger trots detta fram ett förslag där export av djur fortsatt ska tillåtas och dessutom att tiden till sjöss inte ska räknas in i den totala transporttiden.

Förslaget innehåller utökade dokumentationskrav gällande sjötransporter, som i vissa delar är bra. Men vi vill samtidigt påpeka att det inte endast får utmynna i dokumentationskontroller eller långdragna processer gällande återkallande av tillstånd. Inte heller anser vi att det ska vara tillåtet att exportera djur i syfte att slakta dem.

Övergångsregler och proportionalitet

Övergångsreglerna på 5 år för lantbruksdjur bör kortas ner till 3 år. Det uppstår visserligen kostnader för transportörer och lantbrukare i och med förslaget. Men eftersom det konstaterats stora brister i djurvälstånd under transport och det rör sig om en mycket stor mängd djur bör reglerna träda i kraft snarast.

Maximala transporttider

Djurskyddet Sverige menar att det förordade alternativet gällande att djur får transporteras i 21 timmar är fel val då det inte är i linje med EFSA:s rekommendationer. En maximal tid på 8 timmar för hästdjur, nötkreatur, gris, får och getter, oavsett syfte med transporten bör istället införas. Att tillåta transporter på 21 timmar med en timmes vila efter 10 timmar är inte acceptabelt och inte heller är det acceptabelt att detta får upprepas efter 24 timmars vila. Gällande fjäderfä och kaniner är det inte acceptabelt att tillåta transporter på 12 timmar, utan en maxtid på 4 timmar bör införas för djur som transporteras i burar.

Export av levande djur och transporter till sjöss

Djurskyddet Sverige menar att export av levande djur i stor skala ska förbjudas. Men om det fortsatt tillåts, menar vi att endast fartyg under vit flagg ska få användas. De gråflaggade fartygen kan ha stora brister och ha blivit belagda med kvarstad i flertalet hamnar. Det innebär att det funnits brister vid kontroller av fartygen och för att säkerställa att de fartyg som används vid djurtransporter är i gott skick ska endast vitflaggade fartyg godkännas. Dessutom är listorna i sig rangordnade och alla fartyg på den grå listan håller inte samma kvalitet. De som hamnar långt ner på den grå listan är således inte långt ifrån de som finns längst upp på den svarta.

Vi menar att det på varje sjötransport ska finnas veterinär som följer med på hela resan och för att fartygen ska godkännas för transport av djur ska de inspekteras och godkännas av ett team bestående av teknisk kunnig personal gällande fartyg, samt veterinärer och etologer.

Som nämnts ovan anser vi att export av djur för slakt ska förbjudas och inte heller export av rekryteringsdjur ska tillåtas. Det är inte acceptabelt i en tid där klimatförändringarna är ett stort hot, att fortsätta med dessa onödiga transporter.

Transport av icke avvanda djur

All transport av icke avvanda djur bör förbjudas. Dessa djur är inte i skick att transporteras mot bakgrund av deras ålder och outvecklade immunsystem.

Det faktum att kalvar från olika besättningar blandas under nuvarande transporter har inte tagits i beaktande i de nya reglerna. Även om åldern skulle höjas enligt de nya förslagen är kalvar fortfarande i en känslig ålder och utsätts för smittor och stress under transporterna. Därför är det inte acceptabelt att transportera kalvar som är under 12 veckor gamla.

Gällande kalvars behov av mjölk framkommer det i EFSA:s rapport att det kan finnas ett större behov av mjölmängd i och med att det är energikrävande för djuren att befinna sig på en transport i rörelse. Kalvarna är dessutom redan underutfodrade då den mjölgiva de tilldelas på gård inte är tillräcklig^{1,2,3,4,5}. Detta talar för att kalvar i konventionell produktion inte är i skick att transporteras alls. Kalvarna ska även ha mjölk av rätt temperatur och de behöver suga i sig den. Vi ställer oss mycket tveksamma till att detta ska fungera på en transport och att samtliga kalvar ska få i sig tillräcklig mjölmängd. För att förhindra att kalvarna blir sjuka under eller efter transporten måste det finnas krav på att de inte lastas för nära inpå födointag (1-3 timmar), samt att de ges likvärdig mjölkersättning under transporten som de är vana vid.

Baserat på att det inte finns några nu bevisat fungerande system för mjölgivor och det inte heller är säkert att sådan kommer att kunna fungera i framtiden anser vi att EFSA:s rekommendationer om maximal transporttid för kalvar på 8 timmar ska följas. Djurskyddet Sverige har inte funnit några vetenskapliga studier gällande mjölksystem för utfodring av kalvar på transporter. En transporttid på 9 timmar + 1 timmes vila och därefter ytterligare 9 timmar stöds inte av EFSA:s utlåtande. Förslaget skulle inte heller tillåta den vila som kalvar behöver efter födointag. Även med tanke på EFSA:s utlåtande där det framkommer hur omfattande välfärdsbristerna är i existerande kalvtransporter anser vi att en femårig övergångstid är alltför lång.

Transport av dräktiga djur

EFSA och ANIT har påpekat att transport av dräktiga djur innebär stora risker för djurhälsa och djurvälstånd. Djurskyddet Sverige menar att de vetenskapliga beläggen som finns visar så pass tydligt att det är för stora risker med transport av dräktiga djur att djur som har mer än 40% av dräktighetsperioden kvar inte ska transporteras och att djur som fött inte ska transporteras förrän 8 veckor efter förlossningen.

¹ C. Krachun, J. Rushen, A-M. de Passillé, Play behaviour in dairy calves is reduced by weaning and by a low energy intake, Applied Animal Behaviour Science, Volume 122, Issues 2–4, 2010, Pages 71-76, ISSN 0168-1591.

² J. Jasper, D.M. Weary, Effects of Ad Libitum Milk Intake on Dairy Calves, Journal of Dairy Science, Volume 85, Issue 11, 2002, Pages 3054-3058, ISSN 0022-0302.

³ L.R. Duve, D.M. Weary, U. Halekoh, M.B. Jensen, The effects of social contact and milk allowance on responses to handling, play, and social behavior in young dairy calves¹, Journal of Dairy Science, Volume 95, Issue 11, 2012, Pages 6571-6581, ISSN 0022-0302

⁴ K. Rosenberger, J.H.C. Costa, H.W. Neave, M.A.G. von Keyserlingk, D.M. Weary, The effect of milk allowance on behavior and weight gains in dairy calves, Journal of Dairy Science, Volume 100, Issue 1, 2017, Pages 504-512, ISSN 0022-0302

⁵ Mer mjölk till småkalvar - Gård & Djurhälsan (gardochdjurhalsan.se)

Djur i slutet av produktionen (suggor, mjölkkor och värphöns)

Djur i slutet av produktion är mycket känsliga och dessa djur ska inte utsättas för transporter som varar upp till 9 timmar, eller 10 timmar (för värphöns). Eftersom dessa djur är extra känsliga ska de inte utsättas för törst och hunger, vilken uppstår efter 6 timmars transport.

Transport vid varma temperaturer

EFSA:s rekommendationer är tydliga gällande temperaturintervall vid djurtransporter. Då tydliga tecken på stress relaterat till temperatur visas hos nötkreatur vid 25 grader anser vi inte att det ska vara tillåtet att transportera djuren så som föreslagits nu, i maximalt 9 timmar vid temperaturer på 25-30 grader. Inte heller hästar bör transporteras vid dessa höga temperaturer, enligt EFSA:s utlåtande. För grisar ska temperaturerna inte överstiga 25 grader för slaktsvin, 22 grader för suggor och 30 grader för smågrisar. Gällande får är även där rekommendationen från EFSA max 25 grader. Temperatur måste kunna mätas inuti transportmedlen eftersom väderprognoser inte är en säker metod. Gällande detta avsnitt har kommissionen tagit för stor hänsyn till de ekonomiska aspekterna och inte tillräckligt till djurvälferden.

Ny teknik

Djurskyddet Sverige ser positivt på att Kommissionen valt alternativet med spårning i realtid. Men vi vill påpeka att det måste ske kontroller regelbundet och att det inte får vara stora avstånd mellan kontrollstationerna. Ytterligare skrivningar måste införas, om att medlemsstaterna ges mandat att utföra kontroller av att regelverket följs.

Bättre skydd av katter och hundar som transporteras för kommersiella ändamål

Vi menar att reglerna för transport av hundar och katter ska gälla för alla dessa djur och inte endast för ekonomiska verksamheter. Vi anser inte att skrivningen om brakycefala raser är acceptabel. Skrivningen ger legalitet till fortsatt avel med djur som inte är friska. I stället bör det finnas krav på att samtliga djur, oavsett ras, ska kunna upprätthålla termisk komfort och inte utsättas för obehag under transporten.

Transport av akvatiska djur

Kraven i denna del av förslaget är alltför generella. Det finns inte heller någon skrivning om delegering så att mer specifika krav kan införas. Det måste även införas krav på att kontroller ska göras regelbundet och att djuren ska övervakas efter avlastning.

Förslaget omfattar inte "ornamental fish", vilket vi anser är felaktigt då dessa djur utsätts för långa transporter och då det framkommit att det finns stora välfärdsbrister i dessa transporter. Djurskyddet Sverige anser även att transporter till återförsäljare ska inkluderas.

I bilagan saknas krav på att mer syre än vad som beräknas för transporten ska medföras. Vi föreslår minst 50 % extra syre. Vi önskar även en tydligare skrivning om att fiskar inte får hanteras ovarsamt och tex inte kastas. Det behövs även ett krav på att kräftors klor inte får bindas eller klippas av.

Transport av vilda djur

Vilda djur omfattas inte av förslaget och Djurskyddet Sverige anser att det skulle vara en bra möjlighet för kommissionen att införa regler för dessa djur. Både djurparker och cirkusar är företag som bedriver ekonomisk verksamhet och bör därför omfattas av strikta krav för transporter. Även CITES-listade djur måste inkluderas och artspecifika regler införas i syfte att värna välfärden för dessa djur och förhindra transport och handel med djur som inte är i enlighet med god djurvälferd

och medborgarnas säkerhet. Det finns stora risker för djur och människors hälsa i och med att flera av dessa djur kan sprida zoonotiska sjukdomar och även vara farliga och giftiga.

Transport av försöksdjur

Djur som används i försök är ofta känsliga på grund av genetiska modifieringar, att de genomgått operationer, de är sjukdomsmodeller, dräktiga eller nyfödda. Det behövs specifika regler utöver de som finns i direktiv 2010/63/EU. Kraven bör innehålla maximala transporttider, tider för utfodring och vattning, temperaturbegränsningar, övervakning och viloperioder. Det bör även beaktas om djuren verkligen är i skick att transporteras. Det måste även finnas krav på dokumentation på hur transporterna påverkar djuren och därför ska dödlighet och djurens hälsostatus rapporteras efter varje transport. Detta skulle även gagna försöksresultaten då djur som inte är friska eller stressade kan ge felaktiga resultat. Djurskyddet Sverige menar att transport av primater i första hand ska förbjudas, i andra hand kan särskilda regler för primater ämnade för djurförsök införas. Dessa djur transporteras i flygplan och från tredje land. Det innebär långa transporter i en dålig miljö, vilket har negativ påverkan på djurens välfärd.

Övriga kommentarer

Den svenska översättningen behöver en översyn då "should" i vissa fall översatts till "bör" och i andra fall till "ska". Eftersom förordningen är bindande ska inte ord som "bör" finnas med när det gäller direkta krav.

Avsaknaden av kontroller av transporter är ett välkänt problem och Djurskyddet Sverige menar att för att dessa nya regler ska ha någon verkan, måste kontrollsystemet i flera medlemsländer förbättras. Intentionen med ett nätverk av sambandscentraler för likriktning av kontrollerna är mycket bra.

Kravet på att djuren ska vara i skick för transport kan inte lämnas till transportörerna att intyga, utan det bör finnas ett system, likt de svenska officiella veterinärerna, som rapporterar vid ankomst till slakteriet och vid omlastningsstationer.

Det är positivt med nya tekniska lösningar och hjälpmedel. Men det får inte glömmas att det inte kan ersätta fysisk tillsyn och kontroll av djuren. Det faktum att det finns protokoll får inte leda till att dessa används och fylls i slentrianmässigt, utan det måste kontrolleras av myndigheterna att erforderliga kontroller och undersökningar av djuren verkligen har gjorts.

För att göra det enklare att följa dessa regler anser vi att i- och urlastning alltid ska räknas in i transporttiden, för samtliga djurslag.

I medlemsstaterna behöver kompetensbevis kunna återkallas av behörig myndighet, oavsett i vilket land det är utfärdat. Det får inte vara en komplicerad process. Kompetensbevisen får inte heller bli en pappersprodukt. Vi menar att innehavaren regelbundet, förslagsvis vart tredje år, ska genomgå utbildning och avlägga examen. I utbildningen ska det även ingå tydlig information om att kompetensbevisen kan återkallas och vilket ansvar innehavaren har att hålla sig uppdaterad om gällande regelverk och att följa detta. Enligt vår erfarenhet har det visat sig att kompetensbevisen för personer som arbetar med levande djur på slakteri inte har någon större inverkan på djurskyddet och att personalen många gånger inte ens känner till vad de har för åtaganden och skyldigheter. Det får inte bli samma sak med tillstånd, certifikat och kompetensbevis för transportörer, organisatörer och skötare.

Detaljerade kommentarer med hänvisning till föreslagets specifika skrivningar

(11) sidan 20

Det står att behörig myndighet i tredje land ska kontrollera planeringen av befordran så att den sker i enlighet med förordningen eller med likvärdiga krav. Vi föreslår att likvärdiga krav tas bort, eftersom det kan leda till olika tolkningar.

(12) sidan 20

Vi menar att det är otydligt om krav på TRACES-registrering, samt kompetensbevis, även för de transporter som varken startar eller slutar inom EU gäller. Vi anser att även de transporter som passerar EU ska registrera resan i TRACES.

(14) s 20

Definitionen av ekonomisk verksamhet är otydlig och behöver utvecklas. Vi skulle även önska att förslaget omfattar alla djur som transporteras och inte bara de som transporteras i ekonomisk verksamhet. Men det behöver även förtydligas vad ekonomisk verksamhet innebär.

(15) s 21

Förslaget begränsas till små idisslare, hästdjur, nötkreatur, svin, fjäderfä, kaniner och vattenlevande djur, samt hundar och katter. Denna begränsning har gjorts för att säkerställa proportionalitet, men vi ser inte varför förordningen inte kan omfatta alla djurslag som hålls av människan.

(16) s 21

Kommissionen skriver att transport av akvariefisk inte innebär några större välfärdsproblem. Vi menar att detta inte stämmer. Många fiskar dör under transport, särskilt vid import, vilket man inte tagit i beaktande. Förslaget bör omfatta även akvariefisk, i förslaget kallad ornamental fish.

(17) s 21

Djur som används i djurförsök är undantagna i detta förslag. Vi menar att samma regler ska gälla försöksdjur som andra djur i förordningen.

(23) s 22

Fartyg som transporterar djur ska segla under vit eller grå flagg enligt förslaget. Vi anser däremot att endast fartyg med vit flagg ska få transportera djur.

(28) s 24

Det är olämpligt att skriva "when applicable", gällande dräktighetsstatus, och inte förtydliga vad det betyder. *As it is not always possible for the transporter to assess the stage of pregnancy of such animals, the keeper should be responsible for providing information to the transporter about the pregnancy stage or the insemination date, when applicable.* En bättre skrivning är att specificera en undre gräns för varje djurslag, där det inte behöver anges att djuren är dräktiga.

(29) s 24

Gällande artspecifika sjukdomar hos hund- och katt föreslås striktare regler för hundar och katter av vissa typer som inte klarar av ett normalt hund- eller kattliv, till exempel djur av brakycefala raser. Vi menar att detta resonemang är felaktigt och ger legalitet till avel som är oetisk. Dessa djur är sjuka (t.ex. de har en sån anatomi som gör att de har svårt att syresätta sig och klara av värme). Sådana djur ska inte transporteras alls, förutom till veterinär.

(36) s 25

Systemet med att förare/skötare och djurhållare ska intyga i vilket skick djuren är vid bestämmelseorten är inte säkert ur djurskyddsperspektiv. Det ska finnas oberoende, utbildad personal på dessa platser som kontrollerar djuren, alternativt täta kontroller av myndigheterna.

(41) s 26

Vi anser inte att det är rimligt att transporter till sjöss inte ska räknas in i restiden. Kommissionen stödjer detta förslag endast för att det inte finns forskning på om djur påverkas av rörelser på samma sätt på ett fartyg, som på andra transporter. EFSA konstaterar i sin rapport att det inte finns vetenskaplig forskning gällande detta, men att det samtidigt inte går att förutsäga hur vädret kommer att bli eftersom resorna är långa och risken för hård sjögång alltid föreligger. Vi menar därför att Kommissionen dragit felaktiga slutsatser utifrån EFSA:s rapport. Detta anser vi nu måste omprövas och att även transporter till sjöss ska räknas in i restiden. Kommissionen har även bortsett från det faktum att det är svårare med utgödsling på fartyg och djuren riskerar att bli nersmutsade av urin och avföring.

Även det faktum att djuren transporterats innan och efter sjöresan, med de påfrestningar det medför, måste tas med i beräkningen. Sjöresan kan inte ses som vilotid. Vi anser också att det ska sättas en maximal väntetid som transporterna får stå still i hamnen, utan att djuren lastas av. När det införs krav på att transporterna ska prioriteras, men utan tidsangivelser, är det svårt att både kontrollera och ställa krav.

Det är även skillnad gällande om djuren omlastas till fartyg eller om transporterna går via Roll-on-roll-off-vessels. I det senare står djuren på samma transport, utan avlastning, utan utgödsling och med sämre ventilation. Därför ska åtminstone restiden med dessa fartyg räknas in i restiden, särskilt som icke avvanda kalvar transporteras på detta sätt.

(49) s 28

Skrivelsen om överträdelser som orsakar betydande risker för djurens välbefinnande bör ändras. Vi menar att det räcker att djuren utsätts för risker som påverkar deras välbefinnande för att det ska ses som en överträdelse. Överträdelserna behöver inte vara betydande, utan det ska även vara nog med att ett djur skadas för att sanktioner ska tillämpas. Värdet på djursändningen kan spela in i de fall företagen ska bötfällas. Men det får inte användas på det sätt att transportören undslipper sanktioner för att endast ett eller ett fåtal djur skadats.

Kapitel 1**Artikel 2, punkt 2c**

Förslaget begränsas till ekonomiska verksamheter men vi menar att samma regler bör gälla för transporter av djur oavsett om det är i ekonomisk verksamhet eller inte, och denna punkt ska därför strykas. Däremot kan krav på kompetensbevis och godkännande av transporter gälla för den som transporterar djur i ekonomisk verksamhet.

Vi anser även att artspecifika krav gällande andra djur än de som omfattas av nuvarande förslag ska införas.

Artikel 2, punkt 3 a

Definitionen av Economic activity är mycket otydlig och riskerar att tolkas olika för olika verksamheter och i olika medlemsländer. Förordningen ska gälla för alla djur som transporteras,

men begreppet "ekonomisk verksamhet" behöver även förtydligas, då vi menar att det kommer att ställas olika krav på de som transporterar egna djur, jämfört med de som transporterar andras djur.

Artikel 2, punkt 2,3 e

Akvariefisk ingår inte i förslaget, men vi menar att det finns stora välfärdsbrister i transporten av akvariefisk och vi anser att även dessa ska omfattas av förordningen.

Artikel 2, punkt 3 f

Ett undantag föreslås för akvatiska djur till företag som levererar till konsument. Vi ställer oss mycket frågande till detta undantag som kommer att drabba många djur med stora välfärdsbrister som följd. All transport av fisk och skaldjur måste omfattas av förordningen, då det finns stora välfärdsproblem för dessa djur.

Artikel 3

Det saknas tydliga definitioner vad gäller begreppen slaughter, fattening och breeding.

Artikel 3, punkt 33

Unbroken equine animal är ett gammaldags begrepp som bör förnyas. I den engelska versionen bör uttrycket bytas ut mot unhandled equine animals. EFSA använder det begreppet.

Artikel 4, punkt 1

Ordet injury saknas. Vi menar att det bör läggas till enligt följande: No person shall transport animals or cause animals to be transported in a way that causes or is likely to cause injury or undue suffering to it.

Artikel 4, punkt 2 a

Definition av fatigue saknas.

Kapitel 2

Artikel 5, punkt 2

Organisatören ska registrera resan i TRACES och det ska specificeras om transporten går till tredje land. Det är för oss otydligt om detta gäller även transporter som påbörjas och avslutas utanför unionens gränser, men passerar unionen. Vi anser att alla transporter inom och in- samt ut ur Unionen ska registreras i TRACES.

Artikel 6, punkt 3

Gällande förnyelse av tillstånd för organisatörer anser vi att det är viktigt att tillstånd inte förnyas utan kontroll. Vid förnyelse ska en ny fullständig prövning göras.

Artikel 6, punkt 4

Det är viktigt att ansvarig myndighet i det land där bristerna upptäcks i kan dra tillbaka ett tillstånd.

Nuvarande skrivning är att en utfärdande myndighet ska kunna återkalla en avstängning (suspension) av ett certifikat/tillstånd om bristerna rättas till. Ett certifikat ska kunna dras in i det medlemsland som upptäcker brister i transporterna och inte endast av den myndighet som utfärdat certifikatet.

Skrivningen om återkallande behöver utvecklas så att en utredning görs och om bristerna uppkom av försummelse och/eller om bristerna var grava ska tillståndet fortsatt vara återkallat.

Vidare anser vi inte att det ska göras skillnad på om transportererna går till tredje land. Om brister finns ska tillstånd återkallas omedelbart. Under tre månader, som nu föreslås, kommer många djur att drabbas om det finns brister i verksamheten.

Artikel 7, punkt 2 d

Det är bra att det finns en regel om att organisatörer inte ska ha begått överträdelser, men vi menar att det inte endast ska gälla inom 5 år och inte heller att det endast ska vara allvarliga överträdelser.

Organisatörer, transportörer och skötare ska inte heller ha begått andra överträdelser mot djurskyddsregler. Vi önskar att gränsen på 5 år tas bort och att det inte ska stå allvarliga överträdelser, utan endast överträdelser.

Det behöver förtydligas att överträdelser inte får ha begåtts i något av medlemsländerna.

Artikel 9

Återkallande av tillstånd måste kunna ske omedelbart om det finns allvarliga brister i transportererna. Inte heller ska ett tillstånd kunna ges åter om bristerna varit av allvarlig grad.

Det saknas hänvisning till artikel 4 och att om det bryts mot punkterna i den så ska ett tillstånd kunna återkallas.

Artikel 11, punkt 1

Vi anser att inte enbart de transportmedel som används för långa resor ska inspekteras och godkännas, utan att alla transportmedel som används inom ramen för denna förordning ska inspekteras och godkännas innan de får användas.

Artikel 11, punkt 3

Fjäderfä och kaniner är undantagna dessa regler, vilket inte är rimligt. Alla transportmedel som används för transport av djur ska besiktigas och godkännas innan de tas i bruk.

Artikel 12

Förfarandet om återkallande av tillstånd ska vara effektiva och enkla. De utfärdande myndigheterna i varje medlemsstat ska kunna återkalla intyg om godkännande som utfärdats i andra medlemsstater, alternativt krav på att utfärdande myndighet ska återkalla tillstånd om den meddelas av annan behörig myndighet om att transportmedlet inte uppfyller kraven.

Artikel 13

Att fartyg med grå flagg tillåts användas för att transportera djur anser vi är riskabelt. Fartyg på listan över grå flagg kan ha stora brister och riskera att hamna på listan över svart flagg. Vi menar att djurtransporter är riskabla verksamheter och endast ska få förekomma på fartyg med vit flagg.

Nuvarande skrivning är att en utfärdande myndighet ska kunna återkalla en avstängning (suspension) av ett certifikat/tillstånd om bristerna rättas till. Denna skrivning behöver utvecklas så att en utredning görs och om bristerna uppkom av försummelse och/eller om bristerna var grava ska tillståndet fortsatt vara återkallat.

Artikel 17, punkt 1

Det är bra att det är ägare/skötare som är ansvarig för att djuren ska vara i skick att transporteras innan resan. Men vi menar att även transportörerna ska ha detta ansvar och genom detta ha möjlighet att neka djur att gå ombord på transporten.

Artikel 17, punkt 2

Det är bra att det införs krav på övervakning av veterinär. Men vi anser att det ska vara en officiell veterinär. Detta för att undvika intressekonflikter.

Artikel 19, punkt 2

I förslaget finns krav på att transportör ska meddela den som är ansvarig för transporten om det uppstår händelser som kan inverka negativt på djuren. Men det saknas krav på att brister omedelbart ska rättas till.

Artikel 20, punkt 2

Det är skötare på uppsamlingsplatser som ska rapportera djurens kondition. Det är ett tungt ansvar och risk finns att det inte kommer att fungera. Vi föreslår att officiell veterinär är ansvarig för dessa kontroller och rapporteringen, likt levande djur-besiktningar på slakterier. I andra hand ska det vara en person med relevant djurskyddsutbildning som är statligt anställd som utför kontrollerna.

Artikel 21

Djurskyddsansvarig ska vara en person som har verklig kompetens för detta. Det har framkommit på slakterier i Sverige att man är osäker på vad denna person har för ansvar. Det måste vara mycket tydligt att ansvaret för att djurskyddsreglerna följs ligger hos personen och att den arbetar tillsammans med ledningen även med förebyggande arbete. I de fall det uppmärksammas att en djurskyddsansvarig brister i att till exempel rapportera och åtgärda brister ska kompetensbeviset genast återkallas.

Artikel 21, punkt 3 c

Det måste finnas specifika regler kring djur som avlivas under transport. Avlivning och tillvägagångssätt ska dokumenteras.

Artikel 22

Det är bra att det föreslås krav på utbildning av skötare på uppsamlingscenter. Men denna utbildning bör vara samma som andra gällande transporter, med ett kompetensbevis som kan återkallas. Djur som transporterats ska skötas av personal som väl känner till de stressfaktorer som finns i samband med transport och som känner till alla regler kring transporterna.

Det bör även specificeras vad regelbundet innebär alternativt att "regelbundet" ersätts med "ärligen".

Artikel 23, punkt 1

I nuvarande skrivelse framstår det som att förhindra och minimera är likställt. Det bör istället stå i första hand förhindra och i andra hand minimera eventuella dröjsmål.

Artikel 24, punkt 2

Gällande övervakningssystem så anser vi att uttrycket "Short intervals" är ospecifikt och behöver förtydligas för att tolkningar ska undvikas.

Artikel 25, punkt 1, andra stycket, samt punkt 3

Om det ska lämnas till transportör och skötare att bedöma om ett djur är i god kondition efter transport kommer det att uppstå skiljaktiga meningar. Eftersom avlastningen ska kontrolleras av en veterinär bör denna bedömning även göras av veterinär och då en officiell sådan. Hela detta stycke visar att systemet inte kommer att fungera, utan att det behövs kontroll av tredje part. En officiell veterinär behöver kontrollera levande djur efter transport.

Artikel 26, punkt 1 d

Värme- och köldstress kan vara relevant vid olika tillfällen. Men det är alltid relevant att kontrollera hunger och törst. Förslag till skrivning: andra hälso- och fysiska problem än skador, inklusive långvarig törst och hunger i en sändning, och i förekommande fall värme- eller kylstress som observerats hos djuren.

Artikel 27, punkt 1 a

21 h transporttid är alltför långt. Vi vill ha en maximal transporttid på 8 timmar. Efter 12 timmar på en transport uppvisar nötkreatur tecken som tyder på hunger och efter 9 timmar visar de på fysiologiska förändringar som visar på törst, enligt EFSA's utlåtande.

Gällande gris visar EFSA's utlåtande att djuren visar på fysiologiska och beteendemässiga förändringar efter 8 h, även i de fall då det finns vatten att tillgå på transporten.

Artikel 27, punkt 1 b

Avlastning och ytterligare en pålastning av djur renderar i hanteringsstress och stress hos djuren då nya grupper uppkommer, samt stress vid utfodring då djuren kommer att vara extremt hungriga efter 21 timmar på en transport. En maximal transporttid på 8 timmar borde gälla för alla transporter.

Artikel 28, punkt 2

Undantag från korta transporter till slakt måste kontrolleras noga, så att det inte blir ett permanent undantag.

Artikel 29, punkt 1

Icke avvanda djur bör inte transporteras alls. EFSA konstaterar att det finns omfattande bevis för att avvanda djur utsätts för stress och faror under transport. Ett förbud om att transportera icke avvanda djur bör införas.

Artikel 29, punkt 2

Denna punkt bör helt och hållet tas bort. Det är en stor påfrestning för icke avvanda djur att transporteras och det är mycket tveksamt om de utfodringssystem som det syftas till kommer att fungera på transporterna. Innan det säkerställts vetenskapligt att dessa system fungerar ur djurvälståndssynpunkt, anser vi inte att det ska vara tillåtet att transportera icke avvanda djur alls. Enligt EFSA-rapporten är det osannolikt att grisar kommer att äta under transporten (inklusive rast), vilket innebär att det är ovidkommande om systemet rent tekniskt fungerar. Även det faktum att grisar blir åksjuka kommer att spela in och transporten behöver då stå still i flera timmar efter utfodring.

Sammanfattningsvis saknas det tillräcklig forskning på området och vi ser det då som direkt felaktigt att införa regler som är så pass osäkra, särskilt med beaktande av att dessa nya transportregler ska luta sig mot aktuell vetenskap.

Artikel 29, punkt 3

Att inte räkna in tiden till sjöss i transporttiden är en helt felaktig slutsats utifrån EFSA's utlåtanden. Vi anser att denna punkt helt ska strykas och att transporttider till sjöss alltid ska räknas in i den totala transporttiden.

Artikel 29, punkt 4

Vi ställer oss mycket frågande till hur fri tillgång till vatten på transporter ska fungera. Hur ser ansvarig personal till att alla djur har tillgång till vatten och att djuren vet hur vattensystemet fungerar? Detta riskerar att bli ett krav där eventuella kontroller endast gäller att det finns ett vattensystem, men inte om djuren kan använda det.

Artikel 29, punkterna 5 och 6

Tillverkare av fodersystem ska kunna få detta godkänt av kommissionen. Men hur görs denna bedömning? Hur omfattande vetenskapliga bevis ska finnas för att systemen ska godkännas?

Artikel 30, punkten 1

Sjötransporter räknas inte in i transporttiden. Som nämnts tidigare anser vi att det är felaktigt att inte räkna in transporttiden till sjöss. Djuren utsätts för stora påfrestningar under dessa resor.

Artikel 31

Temperaturintervallen behöver justeras. Vid nollgradig utetemperatur blir det pga. vinden kallare på en transport som inte är täckt. 30-gradersgränsen måste åtminstone sänkas till 25-grader och att inga djur får transporteras dagtid om temperaturen överstiger 25 grader. Det saknas en nedre temperaturgräns för när djur får transporteras.

En bättre skrivning är att djur ska transporteras i temperaturer som de är anpassade till. Att sätta gränser som gäller alla lantbruksdjur är inte lämpligt då det är stora skillnader på djurens termiska komfortzoner. Klippta får och oklippta får har olika behov, nötkreatur som är vana vid uteklimat har en päls som gör dem känsliga för höga temperaturer men de tål istället låga temperaturer. Temperaturen måste mätas inne i fordonen måste registreras och kopplas till övervakningssystemet.

Artikel 33, punkt 2 d

I och med skrivningen att djuren ska stanna på den deklarerade platsen i minst sju dagar eller slaktas, kommer transporter av djur för slakt i tredje land att fortsätta. Vi menar att transport för slakt i tredje land ska inte vara tillåtet. Ett tydligt syfte med nya regler för transporter var att transport av djur för slakt inte ska vara långa transporter. Inom EU ska djur, enligt förslaget, inte transporteras mer än 9 timmar om syftet är slakt och därför är detta rent felaktigt och ett kryphål i regleringen. Enlig konsultationen var det från medborgarna tydligt att man ville se ett förbud av export av levande djur till tredje land och då särskilt när syftet var slakt.

Artikel 35, punkt 1 a

Gällande transporter som för in djur i unionen så anser vi att skrivningen "eller under villkor som unionen erkänner som likvärdiga med dem som fastställts i denna förordning" ger utrymme för tolkning. Vi menar att detta kan strykas, så att kravet istället är att transporter ska ske enligt kraven i förordningen.

Artikel 37, 1 c

Kraven gällande examinationer för transportörer och skötare bör utvecklas. Examinationer anser vi bör göras regelbundet, förslagsvis minst var tredje år.

Artikel 37, punkt 2

Kurserna för förare och skötare innehåller relevant information, men det bör tilläggas vilka sanktioner och straff som kan bli följden om reglerna inte följs. För att systemet med

kompetensbevis och certifikat ska fungera krävs att innehavarna har kännedom om vikten av att följa reglerna.

Artikel 38, punkt 3

Om kompetensbevis (certifikat) ska gälla i 5 år anser vi att innehavarens sedan ska genomgå utbildning igen och avlägga ett nytt prov.

Artikel 38, punkt 6

Det är otydligt om certifikaten ska kunna återkallas i annan medlemsstat än där de är utfärdade. Det måste införas regler kring hur certifikaten återkallas. Vi menar att de ska kunna återkallas i det medlemsland där brister upptäcks.

Artikel 43, punkterna 2 och 3

I förslaget står att straff och sanktioner ska vara proportionella till allvarlighetsgraden av bristerna och effektivt straffa och förhindra fortsatta överträdelser. Men hur säkerställs att medlemsländerna gör likvärdiga bedömningar? Vi menar även att det ska framgå att inga skador och ingen sjukdom är acceptabel om de uppkommer till följd av uppsåt eller oaktsamhet, även om det endast är ett eller ett fåtal djur som drabbas.

Artikel 43, punkt 5

Upprepade allvarliga överträdelser inom 3 år ska straffas, enligt förslaget. Men vi anser att verksamheten inte ska få fortsätta, eller att personen som är ansvarig för bristerna ska stängas av. Vid allvarliga brister återkallas omedelbart tillstånd att transportera djur för den person som är ansvarig, samt att det åläggs att betala det dubbla värdet av lasten. Även upprepande av icke allvarliga brister ska straffas. Det måste finnas möjlighet för myndigheter att stänga av företag som inte följer förordningen och det kan inte endast vara fråga om ekonomiska sanktioner.

Artikel 44

Det är problematiskt att myndigheten måste fastställa att överträdelserna begåtts uppsåtligt eller av oaktsamhet. Det måste även kunna gälla vid upprepade fall. Med beaktande av att otillfredsställande djurskyddsnivåer visats i kontroller av ändamålsenligheten av djurskyddslagstiftningen behöver kraven i denna artikel stärkas. Samråden visade även att kontrollerna av efterlevnaden inte har varit varken fungerande eller likvärdiga. Vi menar därför att det är mycket viktigt att sanktioner och andra åtgärder är tydliga och avskräckande i denna nya förordning.

Vi önskar att ordet "severe" tas bort gällande skador på djuren. Öppna sår är en tillräcklig beskrivning.

Samtliga punkter i artikeln är av allvarlig grad och vi vill påpeka att det inte får finnas kryphål som gör det möjligt att bryta mot förordningen genom att till exempel inte följa kraven på utrymme eller takhöjd, men inte bryta mot reglerna enligt punkterna c och d.

Artikel 46

I förslaget står att data samlas in för att övervaka de nya transportreglerna. Vi föreslår att data ska samlas in och utvärderas årligen under de första fem åren efter att förordningen börjat gälla och att Kommissionen ska utvärdera hur reglerna efterlevs i medlemsstaterna och huruvida det utfärdats sanktioner. Beroende på utfallet ska kommissionen då utvärdera om rapporteringen ska fortsätta årligen, eller om spannet kan förlängas till vart 5e år.

Artikel 47

Syftet är att kommissionen ska anta delegerade akter men det finns inget uttalat krav.

Artikel 55

Det finns i förslaget ett undantag för regioner utanför kontinenten. Vi menar att det inte ska finnas några undantag, men kan till viss del förstå att de karibiska öarna inte omfattas. Men att göra ett totalt undantag även för Azorerna, Madeira och Kanarieöarna anser vi är fel.

Annex I

Kapitel 1

Minimiåldern för icke avvanda djur är för låg. Vi anser att minimiåldern för unga djur ska höjas till en ålder som för respektive djurslag överensstämmer med gängse vetenskap.

Kapitel 1, punkt 1 e

Definitionen av "severe" är svår att tolka och riskerar att tolkas olika i de olika medlemsländerna. Förslag till skrivning: Öppna sår som påverkar djuret eller som är placerade på utsatta ställen på kroppen, så att de riskerar att förvärras.

Kapitel 1, punkt 1 f

Att transportera djur endast 7 dagar efter förlossning är för tidigt för vissa djurslag och även beroende på transporttid. Förslag till skrivning: Lakterande kor får inte transporteras förrän tre veckor efter kalvning. Enligt EFSA:s utlåtande inför detta lagförslag är kor i tidig laktation extra känsliga åtminstone tre veckor efter förlossning.

Kaninhonor ska inte transporteras sista tredjedelen av dräktigheten.

Kapitel 1, punkt 1 h

Det föreslås att kalvar under 5 veckors ålder och en vikt på 50 kg, samt lamm under 3 veckors ålder får transporteras maximalt 100 km. Vi menar att 100 km är för långt avstånd. Förslag till skrivelse: Transporter av egna djur där transportsträckan understiger 50 km.

Kapitel 1, punkt 1,1 j

Kaniner får transporteras vid 48 h ålder. Avvänjning av kaniner sker vid 6-8 veckors ålder och det är inte lämpligt att transportera dem vid 48 h.

Kapitel 1, punkten 2 a

Föl får transporteras ensamma på långa transporter, vid 4 månaders ålder. Vi föreslår att icke avvanda föl inte ska transporteras utan sitt sto och inte alls på långa transporter.

Kapitel 1, punkt 2 b

Smågrisar med kroppsvikt över 10 kg får transporteras på långa transporter. Vi menar att långa transporter av smågrisar inte ska tillåtas.

Kapitel 1, punkt 3

Djur som har mindre skador eller är sjuka, och transporten inte anses orsaka ytterligare lidande, samt djur som är under behandling eller nyss opererade anses vara i skick att transporteras. Vi anser att en veterinär alltid ska avgöra om ett skadat eller sjukt djur anses vara i skick att transporteras.

Kapitel 1, punkt 7

Skrivningen att djur som blir sjuka eller skadade under transport ska få vård "så snart som möjligt" är så pass otydlig att den riskerar att tolkas olika. Skrivningar som dessa ger utrymme för bedömningar och vi anser att det ska finnas tidsangivelser.

Kapitel 1, punkt 8

Sederande läkemedel får endast ges under veterinärs överseende. Detta får inte ske regelbundet och sättas i system, varken av veterinärer eller transportörer.

Kapitel 1, punkt 9

Skrivningen att lakterande djur ska mjölkas minst var 12e timme, bör utvecklas. De svenska reglerna säger att djuren ska mjölkas med intervall de är vana vid och som mest var 12e timme. Vi anser att detta är en bättre formulering.

Kapitel 2, punkt 1.1 c

Det behöver specificeras hur ofta transportererna ska rengöras och desinficeras. Vi anser att detta ska ske mellan varje last av djur.

Kapitel 2, punkt 1.1.f

Det saknas krav på att varje individuellt djur ska kunna nås för inspektion i transportererna.

Kapitel 2, punkt 1.1h

Golv ska minimera läckage av urin och faeces. Byt ut ordet minimera till förhindra.

Kapitel 2, punkt 1.5

Det finns endast krav på strö som säkrar att djuren kan hålla sig rena för unga djur. Vi menar att detta ska gälla för alla djur som transporteras.

Kapitel 2, punkt 2.2

Utrustning för lastning och avlastning ska finnas på transportererna. Vi önskar ett tillägg om att elpåfösare inte ska finnas på transportererna.

Kapitel 2, punkt 2.4

Nuvarande skrivelse i förslaget är att det på transporter som sker på järnväg ska finnas avlivningsutrustning om transporten varar mer än 3 timmar. Vi anser att avlivningsutrustning alltid ska medfölja på kommersiella transporter, oavsett på vilket sätt djuren transporteras och hur lång transporten är.

Skötarna ska även inneha kompetensbevis för bedövning och avlivning.

Kapitel 2, punkt 2.5

Temperatur- och luftfuktighetssensorer krävs endast för katt- och hundtransporter. Även om det är svårt att mäta detta i andra transporter måste det eftersträvas att ha fungerande sådana. Vi anser att det ska finnas i alla transportfordon.

Kapitel 2, punkt 3.1 b

Forcerad ventilation och alarmsystem ska vara av god funktion. Vi önskar ett tillägg om att dessa system ska testas inför varje transport.

Kapitel 2, punkt 3 c

Skydd från havsvatten ska finnas men det saknas krav på skydd mot höga eller låga temperaturer. Höga temperaturer är ett definierat välfärdsproblem på Ro-Ro-fartyg. Djuren kan utsättas för värmestress om de placeras så att de nås av direkt solljus. Vi menar att det måste införas krav på att djuren inte ska transporteras i höga eller låga temperaturer, likt de vi föreslår gällande transport på väg.

Kapitel 3, punkt 1

Det saknas krav på att djuren ska hanteras och drivas lugnt och deras naturliga beteende nyttjas.

Kapitel 3, punkt 2.6 a

Nuvarande skrivelse är att urin och faeces ska begränsas att falla på djuren gällande fjäderfä och kaniner. Vi anser att urin och avföring ska förhindras att falla ner på djuren. Detta ska gälla samtliga djurslag.

Kapitel 3, punkt 3.1 d

Djur får inte lyftas i benen, förutom fjäderfä och kaniner, enligt förslaget. Det är mycket olämpligt och stressande att hantera både fjäderfä och kaniner i benen, även om det är nuvarande praxis. Enligt EFSA:s utlåtande ska fjäderfä bäras upprätt.

Kapitel 3, punkt 3.2

Elpåfösare tillåts inte för djur som hanteras i grupp med undantag av grisar och nötkreatur med en vikt över 80 kg och djur som inte rör sig utan uppenbar anledning. Vi föreslår att elpåfösare inte ska få användas alls, utan undantag. Det finns gott om alternativa metoder för att få djur att röra sig framåt. Det finns välfärdsrisker⁶ med att tillåta användning av elpåfösare genom att de riskerar att användas slentrianmässigt.

Kapitel 3, punkt 3.6

Det finns bättre metoder än att hålla fåglarna upp och ner vid lastning⁷. Ändra punkten till att fåglar inte får hanteras upp och ner.

Kapitel 3, punkt 3.7

Som tidigare påpekats anser vi inte att det ska vara tillåtet att lyfta fjäderfän och kaniner i benen. Inga djur ska lyftas i benen. Om detta inte går att förändra anser vi inte att mer än ett djur per hand ska få hållas.

Kapitel 3, punkt 4

I första hand bör djur hållas i de grupper de är vana vid. Vi önskar ett tillägg om att djur ska transporteras tillsammans med andra djur som de är vana vid och i etablerade grupper.

Kapitel 3, punkt 6

Det saknas minsta vertikala höjd för grisar och för getter.

⁶ Grandin T. Cattle vocalizations are associated with handling and equipment problems at beef slaughter plants. Appl Anim Behav Sci. 2001 Mar 2;71(3):191-201. doi: 10.1016/s0168-1591(00)00179-9. PMID: 11230900

⁷ <https://www.thepoultrysite.com/news/2018/04/more-animalfriendly-trapping-method-for-rondeels-chickens>

Kapitel 3, punkt 6.5

I denna punkt står slaktkaniner men i andra delar av förordningen står kaniner. Ta bort "slakt" och skriv endast kaniner.

Kapitel 4, punkt 1.2

Det saknas krav på att ventilationen ska fungera även vid avbrott.

Kapitel 4, punkt 1.5

Det behövs strö i alla utrymmen på transporter, så att djuren kan hållas rena. Utgödslingssystemet bör därför även klara av att dränera bort strö, inte bara vätska. Vi vill att det läggs till att utgödslingssystemen ska klara av att dränera strö, utöver vätska.

Kapitel 4, punkt 1:10

Det saknas krav på att personal ska ha kompetensbevis för avlivning. Ett tillägg om att personal ska ha kompetensbevis enligt förordning 1099/2009 vore bra

Kapitel 4, punkt 2, tabell

Vi reagerar på att det är låga siffror för foder. Inte heller är det lämpligt att grovfoder kunna ersättas med koncentrat för nötkreatur och får, getter och hästar. Under transporter är djuren utsatta för påfrestningar som är utöver det normala och de tenderar att minska i vikt. Ordentlig fodertillgång måste finnas.

Kapitel 5, punkt 1.1

Förslaget att hästar ska ges 30 min var 4,5 timme för att äta är inte tillräcklig. Vi föreslår att det läggs till att tiden ska förlängas om hästarna inte ätit tillräckligt under dessa 30 minuter.

Kapitel 5, punkt 1.2

Det är otydligt om djuren får transporteras 21 timmar utan foder och vatten. Ska de ha foder efter 10 timmar? Foder och vatten ska ges oftare än var 21e timme, men inte heller var 10e timme är tillräckligt för djur som normalt sätt spenderar stora delar av dygnet med att äta.

Kapitel 5, punkt 2.1

"Adequate quantities" är en mycket otydlig skrivning och öppet för tolkningar. Kaniner ska ha ständig tillgång till grovfoder och vatten.

Kapitel 5, punkt 2.2

24 timmar för kaniner är en alltför lång transporttid. Maximal tid för annan transport till slakt är 9 timmar. Det är inte acceptabelt att dessa djurkategorier har längre transporttider. Vi anser istället att den maximala transporttiden för fjäderfä ska vara 4 timmar och för kaniner bör åtminstone EFSA:s rekommendationer på maximalt 12 timmar följas.

Kapitel 5, punkt 2.2 b

Förslaget säger att nykläckta kycklingar får transporteras i 24 timmar. Det anser vi är för lång tid och det går emot EFSA:s rekommendationer. Dessa transporter bör ersättas med transport av befruktade ägg.

Kapitel 5, punkt 2.2 c

Förslaget säger att kaniner får transporteras 24 h. EFSA:s utlåtande säger att kaniner max ska transporteras 12 h oavsett om de får foder eller inte.

Kapitel 5, punkt 2.2 d

Förslaget säger att utslagna värphöns får transporteras i 10 h, vilket vi anser är otydligt. Vi menar att denna tid även ska innefatta uppställning på slakteri. Enligt EFSA's utlåtande gäller de tio timmarna fram till slakt, inte endast fram till avlastning. Vi anser att EFSA's rekommendationer ska följas och att 10 h då ska innefatta även den tid fåglarna hålls i behållarna på slakteriet.

Kapitel 5, punkt 2.3 a

Vi önskar ett tillägg om att i de fall utomhustemperaturen är lägre än 10 grader ska kaniner och fjäderfä endast transporteras i fordon som är skyddade mot vinddrag.

Utomhustemperaturen är inte en bra parameter att använda då det på transporten kan bli kallare pga. vinddrag. Således kan det även i temperaturer strax över 10 grader i realiteten bli kallare på transporten. Kaniner och fjäderfä ska därför endast få transporteras om temperaturen i transporten kan hållas på minst 18 grader. Enligt EFSA's utlåtande är det 18 grader som gäller för fjäderfä. Kaninens optimala temperatur är 16-21 grader.

Kapitel 5, punkt 2.3 b

Uttjänta värphöns tillåts transporteras vid minst 15 grader. Vi önskar en skrivning om att uttjänta värphöns endast ska få transporteras om temperaturen i transporten kan hållas på minst 18 grader.

Det saknas krav på att dåligt befjädrade djur inte ska utsättas för drag och kyla. Hänsyn ska tas till luft rörelser vid placering av transportbehållare med fjäderfä, så att djuren kan upprätthålla termisk komfort.

Kapitel 6, punkt 3.1

Vuxna hundar och katter ska utfodras minst var 24e timme enligt förslaget. Vi menar att detta inte är tillräckligt. Vuxna hundar och katter ska fodras i sådana intervall de är vana vid. En instruktion ska medfölja djuret vid transport. Vissa hundar kan utfodras var 24e timme. Men katter ska utfodras oftare och inte utsättas för svält.

Kapitel 6, punkt 3.3

Temperaturen ska anpassas till brakycefala raser och hundar/katter med tjock päls eller nakna djur, enligt förslaget. Vi menar att det är felaktigt att indirekt acceptera raser med sjukliga problem. En bättre skrivning skulle vara att skriva att varje individ ska uppnå termisk komfort och inte orsakas obehag under transporten.

Kapitel 6, punkt 5.1

Att det ska vara möjligt att ge vatten kan komma att innebära att djuren inte får vatten. Kravet bör vara att djuren ska under hela resan ha fri tillgång till vatten.

Kapitel 6, punkt 5.3

Nuvarande skrivelse säger endast att det ska vara möjligt att rengöra vattenbehållare efter varje transport. Vi önskar ett krav på att vattentankar ska tömmas och rengöras efter varje transport.

Vattensystemen ska även vara av samma utformning som djuren är vana vid att dricka ur. Djur som på transport erbjuds vatten ur system de inte är vana vid riskerar att inte dricka.

Kapitel 6, punkt 6.1

Att ett ventilationssystem ska fungera i 6 timmar oavsett om transporten är stillastående eller i rörelse är en otydlig skrivning. Vi föreslår istället: Ventilationssystemet ska fungera under hela tiden transporten är i rörelse och under minst 6 timmar om den är stillastående. Om ventilationssystemet efter 6 timmar inte fungerar ska djuren lastas av transporten.

Kapitel 7, punkt 2, tabell

Vi menar att man bör utreda utrymmeskraven för grisar, får och getter, samt hästdjur.

Kapitel 7, punkt 3, tabell

I denna tabell står approximate, jämfört med tabell 2, där det står average. Det hade varit bättre om det står average även i tabell 3. Det finns fjäderfä som väger mer än 5 kg så tabellen behöver utvecklas.

Bilaga 2

Det saknas en maximal transporttid för vattenlevande djur. Det verkar saknas forskning inom området men det innebär inte att transporttiden inte ska begränsas.

Gällande fisk behöver det införas artspecifik lagstiftning gällande samtliga områden men i detta fall gällande transport, likt den som föreslås för däggdjur. Olika fiskarter har olika behov och beteenden och kan inte hanteras som en homogen grupp.

Bilaga 2, punkt 1.3

System för syresättning är ett krav, men krav på system för att hålla rätt temperatur saknas i förslaget.

För att säkerställa att det finns syre för hela transporten, samt oförutsägbara händelser bör det finnas krav på tillgång till extra syre. Lägg till att system för att hålla rätt temperatur utifrån vilken art som transporteras, ska finnas.

Vi önskar ett tillägg om att det ska medfölja 50% mer syre än vad som beräknats gå åt under transporten.

Bilaga 2, punkt 1.4

Om djuren ska kontrolleras under resans gång, hur går det till utan att de utsätts för ljusvariationer som kan stressa dem? Förslag på skrivning: Tekniska hjälpmedel till exempel kameror ska finnas så att tillsynen ska kunna ske när djuren är i vatten. Tillsyn får inte ske genom att djuren lyfts ur vattnet.

Bilaga 2, punkt 2

Det måste finnas en maximal tid som en fisk får hållas ur vatten. Vårt förslag är att man skriver: Vid hantering får obedövade fiskar maximalt hållas ur vatten i 15 sekunder. Hela fiskens kropp ska stödjas under sådan hantering.

Vi föreslår att det läggs till skrivning om att pumpar ska användas vid i- och urlastning, samt att dessa ska vara anpassade till art och storlek på fiskarna.

Bilaga 2, punkt 1.5

”Relevanta parametrar” är tolkningsbart. Förslag på skrivning: Transportmedlen och behållarna ska möjliggöra inspektion och övervakning av de parametrar som anges i 3.2 a-d, och vidtagande av korrigerande åtgärder vid behov.

Bilaga 2, punkt 4.2 d

Det bör fastställas hur lång tid fiskar får fastas innan transport utifrån vilken art det gäller och temperatur på vattnet de hålls i. Djur får inte fastas så att deras välfärd påverkas negativt. Tiden på fastan ska dokumenteras och inte vara längre än nödvändigt samt optimeras utifrån vattentemperatur.

Bilaga 2, punkt 5.2 a

Trängning är en stressande situation för fiskar och ska därför regleras. Trängning får endast ske etappvis och ska inte leda till flyktförsök hos djuren. Det finns en trängningsskala som vi menar kan användas för lax⁸. Liknande bör tas fram för andra arter.

Bilaga 2, punkt 5.2 c

Nuvarande skrivning är otydlig gällande de parametrar av vattenkvalitet som ska kontrolleras. Förändringar i de parametrar som nämns i Annex II, 3.2 a-d är relevant och detta bör skrivas i punkten.

Bilaga 2, punkt 6.1

Det är ett otydligt krav på tillsyn under transporten. Det behöver införas ett tidsintervall gällande hur ofta tillsyn ska ske.

Bilaga 2, punkt 6.5

Det saknas krav på att avlivningen och tillvägagångssättet ska dokumenteras.

Bilaga 2, punkt 7.4

Det är inte tillräckligt tydligt hur avlivning av skadade eller sjuka fiskar ska ske. Vi anser att vid avlivning av skadade djur ska reglerna i punkten 6.5 följas.

Bilaga 2, punkt 8.2

Det är inte tillräckligt tydligt hur avlivning ska ske. Vid avlivning av djur ska reglerna i punkten 6.5 följas.

Bilaga 3, sektion 2, punkt 3

När en person ska intyga att djuren varit i skick att transporteras ska det inte stå ”according to my knowledge” utan den person som är ansvarig för djuren ska intyga att de är i skick att transporteras. I, the keeper of the animals at the place of departure, hereby declare that I have been present at the loading of the animals. At the time of loading, the above mentioned animals were fit for transport and the facilities and procedures for handling the animals were in accordance with Regulation (EU) 2023/XX on the protection of animals during transport and related operations.

Bilaga 3, sektion 2, punkt 4

När en person ska intyga att djuren varit i skick att transporteras ska det inte stå ”according to my knowledge” utan den person som är ansvarig för djuren ska intyga att de är i skick att

⁸ .

transporteras. I, the driver of the animals, hereby declare that I have been present at the loading of the animals. At the time of loading, none of the animals loaded onto the means of transport were visibly unfit for transport, the facilities and procedures for handling the animals were in accordance with Regulation (EU) 2023/XX on the protection of animals during transport and related operations.

Bilaga 3, sektion 3, punkt 6

När en person ska intyga att djuren varit i skick att transporteras ska det inte stå "according to my knowledge" utan den person som är ansvarig för djuren ska intyga att de kontrollerats. I, the keeper of the animals, hereby declare that I have been present at the loading of the animals. At the time of loading, none of the animals loaded onto the means of transport were visibly unfit for transport, the facilities and procedures for handling the animals were in accordance with Regulation (EU) 2023/XX on the protection of animals during transport and related operations.

För Djurskyddet Sverige,

Åsa Hagelstedt,
Generalsekreterare

Anna Lundvall,
Sakkunnig