Znak AHW(24)01288[3] 29.05.2024 r.

Stanowisko

Stanowisko Copa i Cogeca w sprawie wniosku dotyczącego ochrony zwierząt podczas transportu

Kontekst

7 grudnia 2023 r. Komisja Europejska opublikowała wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniający rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylający rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005.

Copa i Cogeca od zawsze dążą do bardziej zharmonizowanego i lepszego egzekwowania aktualnie obowiązujących zasad dotyczących transportu zwierząt, w ramach których ustanowiono jedne z najwyższych norm na świecie. Uważamy, że trzeba jednak przestrzegać pewnych zasad: **transport żywca jest bardzo ważny dla unijnego łańcucha hodowli, zarówno w odniesieniu do handlu wewnętrzunijnego jak i zewnętrznego**. Wszelkie przepisy powinny prowadzić do poprawy **jakości** transportu, a nie wprowadzać arbitralne zasady czy kryteria, jak ograniczenie czasu podróży czy prognozy pogody dotyczące temperatur panujących na zewnątrz.

**Wniosek ten**, w jego aktualnej formie, **doprowadziłby do wystąpienia poważnych zakłóceń w całym unijnym sektorze hodowli**, a także w całym łańcuchu, dodając kolejną warstwę biurokracji i kosztów dla zaangażowanych podmiotów. Dotknęłoby to wszystkie gospodarstwa hodowlane (najbardziej małe struktury na obszarach marginalnych lub odizolowanych) i spółdzielnie (np. rolnicy, którzy uczestniczyli w stworzeniu rzeźni lub tuczarni byliby wykluczeni ze względu na zasady zapisane w tym wniosku).

Copa i Cogeca obawiają się, że ten dokument może przyśpieszyć zamykanie gospodarstw, narażając przyszłość całej produkcji zwierzęcej w UE. W związku z tym odbiłby się on bezpośrednio na **bezpieczeństwie żywnościowym i niezależności żywnościowej UE.**

Niestety ocena skutków, na której opiera się wniosek Komisji, ma wiele luk dotyczących ewentualnego wpływu na sektor. Należałoby więc zmienić ocenę skutków, by uwzględniła ona nie tylko w jak najbardziej kompleksowy sposób implikacje społeczno-ekonomiczne, lecz również przeprowadzić ocenę skumulowanych skutków wszystkich innych przepisów obejmujących hodowlę.

Trzeba zwrócić uwagę na **globalny kontekst** ograniczenia produkcji zwierzęcej w UE, do której doprowadziłby ten wniosek. Ponieważ nasze normy dobrostanu zwierząt i innych aspektów zrównoważoności są jednymi z najwyższych na świecie (standardy powinny obowiązywać produkty importowane, aby zagwarantować zasadę wzajemności, która jest konieczna, by unikać nieuczciwej konkurencji ze strony krajów trzecich), utrata unijnego sektora hodowli byłaby wyraźnym sygnałem dla krajów trzecich, że UE nie jest w stanie utrzymać swoich ambicji w zakresie zrównoważoności i jednocześnie zachęcać do konkurencyjnej gospodarki.

Główne obawy

W projekcie rozporządzenia znalazły się przepisy, które wywołałyby zakłócenia w całym łańcuchu hodowli, są więc nie do przyjęcia dla unijnych rolników i spółdzielni rolniczych:

* Zaproponowane **limity czasowe przewozu** (do rzeźni lub miejsca przeznaczenia innego niż rzeźnia lub nieodsadzonych zwierząt, a także definicje (np. „przewozu”, która obejmuje załadunek i rozładunek zwierząt, czy „miejsca wyjazdu”, co byłoby problematyczne w przypadku miejsc gromadzenia), czy też obowiązkowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny, byłyby bardzo niekorzystne dla państw członkowskich, gdzie przewóz odbywa się na duże odległości, wstępują obszary górskie lub brakuje infrastruktury. Mogłoby by one czasem nawet być niekorzystne dla dobrostanu zwierząt. Zaproponowane limity czasowe przewozu odbiją się też na rzeźniach na obszarach o niskim zagęszczeniu gospodarstw rolnych, zwiększą koncentrację rzeźni (a za tym produkcji) w UE i utrudnią w związku tym producentom uzyskanie optymalnej ceny za ich zwierzęta. Zasady te wywołają też zakłócenia w wielu łańcuchach dostaw, potencjalnie wywierając skutki odczuwalne w całym unijnym sektorze hodowli.
* We wniosku znalazły się zasady dotyczące limitów (ograniczenie czasu przewozu, narzucenie transportu w nocy itp.) w oparciu o prognozy dotyczące **temperatur** panujących na zewnątrz (bez względu na warunki w pojeździe) co dyskryminowałoby państwa członkowskie ze względu na ich klimat. Nie wzięto w ogóle pod uwagę niuansów takich jak nagły wzrost (fala upałów) czy stopniowa zmiana temperatury, czy cechy charakterystyczne danego gatunku.
* Nowe zasady dotyczące **minimalnego wieku i wagi** pewnych zwierząt (cieląt, jagniąt, koźląt, prosiąt itp.), bez uwzględnienia cech charakteryzujących poszczególne rasy, bezpośrednio wpłyną na strukturę gospodarstw w większości państw członkowskich. Bardzo odbije się to na zdolności inwestycyjnej rolników, pozwoleniach środowiskowych i dostępie do ziemi. Wzrost kosztów nie zostanie w żaden sposób pokryty, nie doda to żadnej wartości do zwierząt, czyli będzie niekorzystne dla rolników. Dłuższe przetrzymywanie zwierząt wiąże się z większym wysiłkiem w celu utrzymania warunków sanitarnych w gospodarstwie, by utrzymać wysoki poziom dobrostanu i zdrowia zwierząt gospodarskich.
* We wniosku znacznie zwiększono **dostępną powierzchnię i wysokość pionową** na zwierzę w pojeździe (oznacza to w przybliżeniu 20-60% spadek zdolności przewozowej, w zależności od gatunku), co bezpośrednio doprowadzi do wzrostu liczby pojazdów ciężarowych na drogach, a co za tym idzie większych emisji gazów cieplarnianych i dodatkowych kosztów. Co więcej, większa przestrzeń między i nad zwierzętami wiąże się z wyższym ryzykiem obrażeń, zwłaszcza w momencie hamowania lub skręcania. Naszym zdaniem zasady dotyczące gęstości są optymalne dla zwierząt.
* **Wymóg, by weterynarze z zasady nadzorowali załadunek i wyładunek zwierząt jest niewykonalny** (78,5% krajów UE, w których zrealizowano ankietę zgłosiło niedobór lekarzy weterynarii na obszarach wiejskich i oddalonych). Po prostu brakuje lekarzy weterynarii, którzy mogliby wykonać to zadanie. W ocenie skutków nie wzięto pod uwagę wszystkich implikacji tej zasady (np. jej powiązania z obowiązkiem przewozu nocą). Ponadto producenci i przewoźnicy są w stanie załadować i rozładować zwierzęta przy zachowaniu tak samo wysokich standardów.
* Nowe rozporządzenie wymaga zapisu każdego przewozu w cyfrowym systemie **TRACES**. Ogólna cyfryzacja wszystkich danych przewozowych w TRACES nie poprawi kontroli urzędowych. Zwiększy to tylko obciążenia administracyjne rolników i przewoźników, a nie rozwiąże automatycznie problemu niewystarczającej współpracy między różnymi władzami.
* **Miejsca gromadzenia** są niezmiernie ważne dla mniejszych i średnich gospodarstw bydła i trzody chlewnej. Nie należy uważać ich za miejsce przeznaczenia z koniecznością 7-dniowego okresu oczekiwania.Jasne ramy dotyczące warunków w miejscach gromadzenia oznaczają, że zwierzęta mają dobre warunki dostępu do paszy, wody i do odpoczynku.
* Należy zmienić pewne konkretne zasady dotyczące przewozu **zwierząt wodnych**, które są niewykonalne lub niemożliwe do wdrożenia w praktyce.
* W końcu uważamy, że **okresy przejściowe** na wprowadzenie tak poważnych zmian strukturalnych są zdecydowanie zbyt krótkie. Nie przewidziano ponadto dodatkowego wsparcia na wprowadzenie tych zmian.

Bardziej szczegółowe informacje na temat głównych obaw Copa i Cogeca znajdują się w **załącznikach** do tego dokumentu.

Wnioski

**Copa i Cogeca nie są w stanie poprzeć tego nowego rozporządzenia w jego aktualnej formie, jeśli nie zostaną do niego wprowadzone znaczne zmiany, gdyż jego skutki społeczno-gospodarcze dla unijnego sektora hodowli byłyby zbyt poważne.**

**Autorzy z sekretariatu Copa-Cogeca**

|  |  |
| --- | --- |
| **Główny koordynator**  **Thomas Sanchez**  Starszy doradca ds. polityki  [Thomas.sanchez@copa-cogeca.eu](mailto:Thomas.sanchez@copa-cogeca.eu) | **Współautorka**  **Manon Dubois**  Doradca ds. polityk  [Manon.dubois@copa-cogeca.eu](mailto:Manon.dubois@copa-cogeca.eu) |

Załącznik Główne obawy Copa i Cogeca odnoszące się do wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005.

# 1 - Czas przewozu

**Aktualnie obowiązujące zasady** ustanowione w rozporządzeniu 1/2005 stanowią, że maksymalny czas przewozu (wszystkimi środkami transportu z wyjątkiem transportu powietrznego) gatunków bydła, owiec, kóz i świń wynosi 8 godzin, chyba że spełnione zostaną warunki długotrwałych przewozów. W takim przypadku 1-godzinny odpoczynek jest obowiązkowy po 14 godzinach w podróży. Po przerwie zwierzęta można przewozić przez kolejne 14 godzin. Po tym czasie muszą zostać wyładowane na 24-godzinny odpoczynek. Przewóz można potem wznowić, stosując się do wyżej wspomnianych zasad, bez żadnych całkowitych limitów.

**We wniosku** dotyczącym przeglądu rozporządzenia 1/2005 pojawiły się następujące zapisy dotyczące czasu przewozu:

W art. 3 ust. 4 ustanowiono nową definicję „przewozu”: „wszelkie przemieszczanie zwierząt odbywające się przy użyciu co najmniej jednego środka transportu, które rozpoczyna się załadunkiem pierwszego zwierzęcia na pierwszy środek transportu w miejscu wyjazdu i kończy rozładunkiem ostatniego zwierzęcia w miejscu przeznaczenia [...]”

W art. 27 pojawiły się konkretne zasady **transportu drogowego w celu innym niż ubój.** Nowe limity (dla koniowatych i gatunków bydła, kóz, owiec i świń) ustanowiono w oparciu o sekwencję maksymalnie 21 godzin przewozu (z 1-godzinnym okresem odpoczynku, podczas którego zwierzęta pozostają na nieruchomym środku transportu po 10 godzinach), po którym to czasie następuje 24-godzinny okres odpoczynku (na który zwierzęta są rozładowane w punkcie kontroli), po czym zwierzęta można przewieźć na ostatnim odcinku przewozu, trwającym 21 godzin (z 1-godzinnym okresem odpoczynku) przed dotarciem do miejsca przeznaczenia.

W art. 28 ustanowiono maksymalny czas przewozu wynoszący 9 godzin w przypadku transportu zwierząt (wszystkich gatunków innych niż ptaki domowe i króliki) **przeznaczonych do uboju.** Można uzyskać odstępstwo, jeśli dostępne ubojnie, do których można dotrzeć w tym czasie, nie są przystosowane do uboju gatunków i kategorii transportowanych zwierząt.

W przypadku przewozu nieodsadzonych zwierząt (cieląt, jagniąt, koźląt i źrebiąt) w art. 29 ustanowiono 8-godzinny limit, który można wydłużyć do sekwencji 9-godzinnego przewozu, 1-godzinnego okresu odpoczynku i 9-godzinnego przewozu przed dotarciem do miejsca przeznaczenia, jeśli środek transportu jest wyposażony w zatwierdzony system karmienia.

W końcu w Rozdziale V Załącznika I ustanowiono maksymalny czas przewozu drobiu i królików.

* 12 godzin z uwzględnieniem czasu załadunku i rozładunku;
* 24 godziny dla piskląt, jeżeli przewóz jest zakończony w ciągu 48 godzin od wyklucia;
* 24 godziny dla królików hodowlanych;
* 10 godzin dla kur pod koniec okresu nieśności z uwzględnieniem czasu załadunku i rozładunku.

**Główne obawy**

* W **nowej definicji „przewozu”** (art. 3 ust. 4) we wniosku uwzględniono załadunek i rozładunek zwierząt. Biorąc pod uwagę, że jest to najbardziej stresująca część przewozu dla zwierząt, nakładanie dodatkowej presji na kierowców, wynikającej z tych nowych ograniczeń czasowych nie wydaje się najmądrzejszym podejściem. Podobne wyzwania dotyczą zwierząt przewożonych w kontenerach, takich jak gatunki drobiu i króliki.
* Ponadto dodatnie **obowiązkowego 24-godzinnego okresu odpoczynku** (bez względu na gatunek) po 21 godzinach przewozu dodałoby zbędne okresy załadunku i rozładunku, co bardziej stresowałoby zwierzęta niż dłuższy okres spędzony w trasie.
* Limity czasowe przewozu określone w artykułach 27, 28 i 29 (9 godzin w przypadku uboju, 21/24 godziny odpoczynku, 21 godzin w celu innym niż ubój, 8 godzin w przypadku nieodsadzonych zwierząt) są dyskryminujące dla państw członkowskich, gdzie odległości między gospodarstwami, rzeźniami lub miejscami gromadzenia są większe; gdzie jest więcej odizolowanych gospodarstw; gdzie występują regiony górskie lub infrastruktura drogowa jest gorzej rozwinięta. Doprowadzi to do większego zakłócenia konkurencji. Limity czasowe przewozu powinny opierać się na solidnych podstawach naukowych i uwzględniać doświadczenie oraz warunki geograficzne.
* **Brakuje również wewnętrznej spójności** z punktu widzenia dobrostanu zwierząt między czasem przewozu zwierząt na ubój i w celu innym niż ubój. Dlaczego zwierzę przeznaczone na ubój musi podróżować krócej od zwierzęcia przewożonego do innego gospodarstwa? Nie ma żadnych biologicznych podstaw takiego rozróżnienia. Zwierzęta powinny być w dobrej kondycji i zadbane bez względu na ich przeznaczenie. Dlatego należy utrzymać aktualnie obowiązujące podejście, które nie rozróżnia zwierząt ze względu na ich przeznaczenie.
* Rzeźnie na obszarach o niskim zagęszczeniu gospodarstw rolnych nie miałyby dostępu do wystarczającej liczby zwierząt gospodarskich, by w pełni wykorzystać potencjał zakładu. Ich zamknięcie odbiłoby się na **coraz mniejszej sieci rzeźni w UE, prowadząc do dalszej koncentracji.** Pojawiłoby się też, niekorzystne dla rolników, ryzyko spekulacji, a także wystąpiłyby **negatywne skutki środowiskowe, dla lokalnych gospodarek, bezpieczeństwa żywnościowego i zrównoważoności.** Będzie to źródłem poważnych trudności, zwłaszcza w przypadku **kur niosek u schyłku okresu produkcyjnego**. Brakuje dowodów naukowych uzasadniających dalsze ograniczenia w ich transporcie.
* Co więcej, ponieważ niektóre rzeźnie płacą więcej za zwierzęta, mimo kosztów transportu powyżej 9 godzin, zasada ta **uniemożliwiłaby producentom wybór najlepszej oferty**. Ogólnie rzecz ujmując, takie ograniczenia są sprzeczne z logiką wolnego rynku, której chronią Traktaty UE (TFUE, art. 4 ust. 2 lit. a), art. 26, 27, 114 i 115).
* Produkcja zwierzęca w niektórych państwach członkowskich jest uzależniona od **zwierząt hodowlanych z innych krajów** (albo dostaw z innych państw członkowskich UE albo importu z krajów trzecich), zasada ta wywołałaby więc bez wątpienia zakłócenia w łańcuchu dostaw. Eksport oraz dostawy wewnątrz UE są też konieczne do celów hodowlanych i poprawiają pulę genów w regionach. Dodatkowo kraje trzecie mogą też skorzystać z wysokiej jakości unijnych zwierząt hodowlanych.
* Rolnicy muszą **sprzedawać zwierzęta w odpowiednim wieku,** by sprostać wymaganiom różnych klientów. Nowe zasady mogłyby być destruktywne również w tym kontekście.
* **Brak przepisów dotyczących konkretnych gatunków** może również naruszyć dobrostan zwierząt.
* Zasady te wymusiłyby zmiany w umiejscowieniu **punktów kontrolnych** w UE, rodząc **wyzwania** związane z dostępnymi miejscami parkingowymi, potrzebami różnych gatunków zwierząt, nieprzewidywalnością ruchu (ze względu na prognozowane temperatury lub korki), a także liczne, możliwe problemy związane z bioasekuracją.

**Główne obawy - drób i króliki**

* 12-godzinny limit czasowy przewozu drobiu i królików, uwzględniający czas załadunku i rozładunku, jest zbyt restrykcyjny, zwłaszcza ze względu na wyjątkowy czas załadunku wynikający z dużej liczby zwierząt. Może to odbić się negatywnie na gospodarce pewnych państw członkowskich. Jeśli drób jest szczepiony, to najczęściej ma to miejsce podczas załadunku i rozładunku. Cała procedura może potrwać nawet kilka godzin, co jeszcze bardziej wydłuża czas podróży lub sprawia, że zgodnie z przepisami jedynie krótki przewóz jest możliwy. Utrudni to przewiezienie zwierząt do bardziej oddalonych miejsc przeznaczenia, co jeszcze bardziej ograniczy dostępne rolnikom opcje wolnorynkowe.
* Pewne dowody naukowe wskazują, że transport **jednodniowych piskląt** w ciągu 72 godzin po wykluciu nie wpływa znacząco na ich dobrostan, gdyż wskaźnik śmiertelności pozostaje bardzo niski. Ponadto wprowadzenie przepisów sprzecznych z tymi ramami czasowymi byłoby odchyleniem od konwencjonalnej definicji jednodniowych piskląt, która zazwyczaj odnosi się do drobiu, którego wiek nie przekracza 72 godzin. W ciągu kilku pierwszych dni życia jednodniowe pisklęta pobierają substancje odżywcze z pęcherzyków żółtkowych, co zapewnia spokojne życie podczas transportu.

**Główne obawy - cielęta**

* Wyposażenie pojazdów w mleko do karmienia lub preparaty mlekozastępcze w przypadku transportu cieląt jest bardzo drogie i może stanowić zagrożenie dla higieny. Należałoby również uznać stosowanie roztworów elektrolitów. Trzeba przeprowadzić więcej badań w tym obszarze.

# 2 - Temperatury

Komisja Europejska zaproponowała całkowicie **nowe zasady dotyczące limitów transportu drogowego w oparciu o prognozy ekstremalnych temperatur.** W art. 31 zapisano, że organizator musi wziąć pod uwagę prognozowaną temperaturę w miejscu wyjazdu, miejscu przeznaczenia w momencie dojazdu zwierząt, a w stosownych przypadkach, w miejscu punktu kontroli. W zależności od temperatury panującej w tych momentach trzeba stosować się do następujących zasad:

* Temperatury **poniżej -5 °C**: czas przewozu nie może przekraczać **dziewięciu godzin**.
* **Temperatury -5-0ºC:** pojazdy drogowe muszą być przykryte, a obieg powietrza w przedziale dla zwierząt musi być kontrolowany w celu ochrony zwierząt przed narażeniem na wychłodzenie podczas przewozu.
* Temperatury 25–30 °C: czas przewozu w godzinach 10:00–21:00 nie może przekraczać dziewięciu godzin.
* Temperatury **powyżej 30°C**: dozwolone są wyłącznie przewozy odbywające się w **nocy**, w godzinach 21:00–10:00
* Temperatury powyżej 30°C w godzinach 21:00–10:00: dostępną powierzchnię dla zwierząt zwiększa się o 20 %.

**Główne obawy**

* **Poleganie na prognozie temperatury zewnętrznej do nałożenia obowiązków w ramach tego artykułu**, a nie na temperaturze, przepływie powietrza, przewożonych gatunkach lub innych wskaźnikach wewnątrz środka transportu, **jest nieproporcjonalne.**
* Szkoda, że ani we wniosku ani w ocenie skutków nie wzięto pod uwagę **różnicy między stopniowym wzrostem** temperatury **i nadzwyczajnymi skokami** temperatury podczas **fali upałów** w odniesieniu do dobrostanu zwierząt.
* Wszystkie limity temperatur są zbyt restrykcyjne. Uznanie -5, 25 lub 30°C za „ekstremalne temperatury” (30°C nie jest nadzwyczajną temperaturą w krajach śródziemnomorskich) jest szczególnie **dyskryminujące dla sektora hodowlanego w północnych i południowych państwach członkowskich**, gdyż wywołałoby zakłócenia w łańcuchu w długich okresach czasu w ciągu roku.
* Ustalenie **takiej samej temperatury** (-5°C) **dla wszystkich gatunków nie ma żadnych podstaw naukowych.** Przykładowo bydło, owce, króliki czy konie mają dużo większą tolerancję na niskie temperatury od drobiu. Takie samo rozumowanie można by odnieść do gatunków i ras lepiej dostosowanych do wysokich temperatur.
* Narzucenie transportu w nocy miałoby poważne **skutki społeczne**, zarówno w odniesieniu do warunków pracy, jak i zatrudnienia i szkolenia nowych kierowców, zwłaszcza w regionach, w których temperatury wyższe niż 30°C utrzymują się przez kilka miesięcy.
* Gdy pojazd jest w ruchu, zwierzęta chłodzi **przepływ powietrza**. Zbyt częste postoje, niezbędne by sprostać wymaganiom wniosku, mogłyby w końcu doprowadzić do pogorszenia się komfortu cieplnego przewożonych zwierząt.
* Zaproponowane przez Komisję ograniczenia temperatur przy transporcie dowolnego rodzaju zwierząt gospodarskich doprowadziłyby do **utraty możliwości eksportu**, a także nadmiernego wzrostu **obciążeń administracyjnych**.
* Obowiązek i definicja „przykrywania” pojazdów (między -5ºC i 0ºC) nie są jasne z praktycznego punktu widzenia.

**Przepisy dotyczące drobiu i królików**

* Rozdział V Załącznika I, art. 2 ust. 3 lit. a) nakłada obowiązki, które zmusiłyby rolników do korzystania z usług podmiotów dysponujących bardziej zaawansowaną technologią, co doprowadziłoby do wzrostu kosztów.Rozdział V Załącznika I, art. 2 ust. 3 lit. a) nakłada obowiązki, które zmusiłyby rolników do korzystania z usług podmiotów dysponujących bardziej zaawansowaną technologią, co doprowadziłoby do wzrostu kosztów.

# 3 - Minimalny wiek i waga

W obowiązującym rozporządzeniu 1/2005 ograniczenia oparte na wieku zwierzęcia są związane z jego zdolnością do podróży:

*Załącznik I Rozdział I Zdolność do transportu, art. 2: Zwierzęta zranione lub wykazujące słabość fizjologiczną lub patologię, nie będą uważane za zdolne do transportu, w szczególności, jeśli: [...] są to świnie w wieku poniżej trzech tygodni, jagnięta w wieku poniżej tygodnia i jałówki w wieku poniżej dziesięciu dni, chyba że są transportowane na odległość mniejszą niż 100 km.*

W Załączniku I, Rozdziale VI zawarto dodatkowe przepisy dotyczące długotrwałych przewozów (powyżej ośmiu godzin) domowych nieparzystokopytnych, gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń:

*Długotrwałe przewozy dla domowych nieparzystokopytnych, gatunków domowego bydła i świń, z wyjątkiem tych przewożonych w obecności matek, są dozwolone dla:*

* *domowych nieparzystokopytnych mających ponad cztery miesiące, z wyjątkiem zarejestrowanych nieparzystokopytnych;*
* *jałówek mających ponad czternaście dni;*
* *świń o wadze przekraczającej 10 kg.*

*Długotrwały przewóz w przypadku nieujeżdżanych koni nie jest dozwolony.*

Nowe zasady ustanowione we wniosku (Rozdział I Załącznika I) dotyczące minimalnego wieku i wagi stanowią, że **cielęta w wieku poniżej pięciu tygodni i wadze poniżej 50 kg, prosięta, jagnięta lub koźlęta w wieku poniżej trzech tygodni nie mogą być przewożone na odległość większą niż 100 km**. Króliki zostały uznane za zdolne do transportu jedynie jeśli mają **więcej niż 48 godzin**.

**Główne obawy - cielęta**

* **Społeczno-gospodarcze:** Pominięto konsekwencje dla struktury gospodarstw i nie są one w ogóle uzasadnione w ocenie skutków. Ponieważ większość państw członkowskich stosuje ogólną unijną zasadę minimalnego wieku 14 dni zmiana do minimum 5 tygodni wywrze poważne skutki dla struktury gospodarstw działających w UE i zarządzania nimi, a także dla potencjalnych inwestycji w nowe gospodarstwa. Koszty związane nie tylko z koniecznością wybudowania nowych budynków gospodarskich, lecz również koszty energii, paszy, opieki weterynaryjnej, gospodarki obornikiem, pozwoleń środowiskowych i pracy bardzo by wzrosły. W niektórych przypadkach przetrzymywanie większej liczby zwierząt przez dłuższy okres może w ogóle nie być możliwe ze względu na zasady środowiskowe (np. azotany).

W ocenie skutków zapisano, że produkcja cieląt w Europie zmniejszy się o 10% do 2032 r. Redukcja ta nie uwzględnia potrzeb europejskiego rynku ani wzrostu zależności od importu, która będzie skutkiem tego środka. Dłuższa obecność cieląt w gospodarstwach doprowadzi do dalszego wzrostu kosztów, które będą musieli pokryć producenci mleka i bydła opasowego o krótszych okresach opasu.

Kryterium min. 50 kg jest również arbitralne (waga waha się w zależności od gatunku) i niewykonalne z operacyjnego punktu widzenia. W ocenie skutków Komisji nie wzięto ponadto pod uwagę specyfiki chowu jałówek.

* **Sanitarne:** Ze względu na siarę i bierne przenoszenie odporności istnieją dowody na to, że układ odpornościowy cieląt w wieku 2-3 tygodni działa sprawniej niż w wieku 5 tygodni, w przeciwieństwie do tego, co Komisja stwierdziła w ocenie skutków. Przewożenie cieląt do wyspecjalizowanych gospodarstw hodowlanych w wieku dwóch a nie pięciu tygodni zapobiega problemom zdrowotnym i związanym z niedożywieniem, a także śmiertelności cieląt.

Wiek i waga są parametrami wskaźnikowymi, ale same w sobie nie gwarantują zdrowia cieląt. Gospodarka siarą i mlecznością w gospodarstwach są równie ważne dla ograniczenia przypadków wystąpienia chorób w pierwszych miesiącach życia młodych cieląt. Co więcej, zakładanie niedociągnięć w zarządzaniu gospodarstwami, by narzucić tak bardzo destrukcyjną, ogólną zasadę w całej UE jest nie do przyjęcia.

**Główne obawy - owce i kozy**

* Wzrost kosztów w tych sektorach wynikający z wprowadzenia tego środka nie jest odpowiednio wyjaśniony w ocenie skutków.
* Podniesienie wieku owiec i kóz wymagałoby również przebudowy lub renowacji większości gospodarstw. W wielu państwach członkowskich na sektor składają się mniejsze gospodarstwa, czasem w regionach odizolowanych lub górskich. Zmiany dotyczące ich rozmiaru i struktury pozwalające na przetrzymywanie zwierząt przez dłuższy okres byłyby niewykonalne i najprawdopodobniej doprowadziłyby do zamknięcia większości gospodarstw.
* Środek ten dotyczyłby 9-16% kóz i owiec przewożonych między państwami członkowskimi i mógłby skrzywdzić tradycyjne sektory jak jagnięcina czy kozy mleczne.

**Główne obawy - świnie**

* Podmioty odczułyby poważne skutki gospodarcze ze względu na regionalną specjalizację produkcji trzody chlewnej. Ograniczenia dotyczące transportu bardzo odbiłyby się na dochodach, zwłaszcza wszystkich rolników pracujących w regionach, gdzie występuje nadwyżka produkcji zwierzęcej, a także na gospodarstwach, które zależą od dostaw prosiąt.
* Limit 10 kg w przypadku prosiąt zdolnych do długotrwałego przewozu również bardzo odbiłby się na sektorze (Załącznik I, Rozdział I, 2 b)).

**Główne obawy - konie**

* Minimalny wiek 4 miesięcy wymagany zgodnie z Załącznikiem I, Rozdziałem I, 2 a), by można było uznać koniowate za zdolne do długotrwałego transportu nie jest niczym uzasadniony. Z zootechnicznego punktu widzenia między 3 a 4 miesiącem życia źrebięcia nie następuje żaden poważny skok rozwojowy. Minimalny wiek powinien zostać obniżony do 3 miesięcy.
* Nie ma też zootechnicznego uzasadnienia dla uznania nieujeżdżonych koni za niezdolne do długotrwałego przewozu.

# 4 - Dostępna powierzchnia i wysokość pionowa

Aktualnie w rozporządzeniu 1/2005 (w Rozdziale VII Załącznika I) ustanowiono zasady dotyczące wielkości powierzchni ładownej w oparciu o wagę zwierzęcia i zróżnicowano je w zależności od tego, czy chodzi o transport kolejowy, drogowy, powietrzny czy morski.

**We wniosku Komisji ustanowiono nowe zasady dotyczące wysokości w pionie** w Rozdziale III Załącznika I:

1. **Bydło i nieodsadzone cielęta:** Minimalna wysokość pionowa H= W x 1.17 + 20
2. **Owce:** Co najmniej 15 cm powyżej najwyższego punktu najwyższego zwierzęcia (30 cm w pojazdach wentylowanych naturalnie).
3. **Koniowate:** Co najmniej 75 cm więcej niż wysokość kłębu najwyższego zwierzęcia.
4. **Ptaki:** W przypadku ptaków domowych wysokość kontenera musi być taka, aby grzebień lub głowa nie dotykały góry kontenera, gdy ptaki siedzą z głową i szyją w naturalnej pozycji lub gdy zmieniają pozycję.
5. **Króliki rzeźne:** Wysokość kontenera musi być wystarczająca, aby króliki mogły siedzieć z postawionymi uszami.

**Nowe zasady dotyczące dostępnej powierzchni** zostały opisane w Załączniku I, Rozdziale VII. Jest to zupełnie nowy system. Dostępna powierzchnia jest obliczana przy użyciu takiego samego równania w przypadku wszystkich środków transportu w oparciu o żywą wagę zwierzęcia: A = kW, gdzie: A = powierzchnia [m2 lub cm2 w przypadku transportu ptaków i królików w kontenerach], k = wartość specyficzna dla gatunku/kategorii, W = żywa waga [kg] .

Ogólnie rzecz ujmując, nowe zasady zmniejszają zdolność transportową pojazdów o 20-60%, w zależności od gatunku.

**Główne obawy**

* Nowe zasady opierają się wyłącznie na **opinii naukowej EFSA** i nie uwzględniają ani wykonalności ani skutków społeczno-gospodarczych.
* Zaproponowane nowe zasady dotyczące dostępnej powierzchni i wysokości w pionie **bardzo zmniejszyłyby liczbę zwierząt przewożonych w pojeździe ciężarowym, co wpłynęłoby na zwiększenie liczby pojazdów ciężarowych** potrzebnych na drogach, a także konieczność zatrudnienia nowych kierowców (skutki społeczne).
* Przedstawione dowody naukowe bardzo odbiegają od realiów panujących w terenie. Nie ma konsensusu co do **komfortu zwierząt wynikającego ze zwiększenia dostępnej powierzchni w pojeździe będącym w ruchu.** Jeśli przestrzeń między lub nad zwierzętami jest zbyt duża nie można wykluczyć wystąpienia obrażeń, zwłaszcza w momencie gdy pojazd ciężarowy skręca lub hamuje. Dotyczy to również zwierząt przewożonych w kontenerach. Każdy gatunek zwierząt ma własne potrzeby, do których nie można się efektywnie odnieść w ramach podejścia uniwersalnego opartego na wzorze. Przewoźnicy są odpowiednio przeszkoleni i wyposażeni, by mogli podejmować świadome decyzje dotyczące dostępnej przestrzeni podczas transportu.
* Nowe zasady dotyczące wysokości w pionie oznaczają, że **nie będzie można korzystać z dwupokładowych pojazdów ciężarowych**, które w wielu przypadkach mają kluczowe znaczenie dla transportu bydła, co znowu doprowadzi do wzrostu liczby pojazdów ciężarowych na drogach.
* Wzrost liczby pojazdów ciężarowych na drogach doprowadzi do **wzrostu emisji gazów cieplarnianych** w całej UE. W ocenie skutków nie wyjaśniono tych skutków środowiskowych, ani spójności z innymi celami środowiskowymi i klimatycznymi, ani z obowiązującymi przepisami.
* **Rzeźnie** będą musiały **dostosować swoją infrastrukturę**, by móc przyjmować - często równocześnie, w krótkim okresie czasu - więcej pojazdów ciężarowych. W wielu przypadkach to będzie niemożliwe.

**Główne obawy - konie**

* Zaproponowane wymiary nie są zgodne z aktualnymi komercyjnie dostępnymi wymiarami różnych rodzajów pojazdów do transportu koni. Oznaczałoby to, że podmioty zajmujące się końmi musiałyby zainwestować w nowe środki transportu, co bardzo odbiłoby się na ich finansach. Dodatkowo wymagałoby to zmiany standardów produkcji pojazdów, co jeszcze bardziej podniosłoby koszty. Bardzo odbiłoby się to na całym europejskim przemyśle konnym. W przeciwieństwie do innych gatunków konie przewozi się w indywidualnych przegrodach. Podobnie, przegrody mają standardowe wymiary, przez co dostosowanie pojazdów do cech fizycznych każdego konia jest niemożliwe.
* Załącznik I, Rozdział III, 2.2. i 3.5.) W punkcie 2.2.a) wymaga się, by rampy były wyposażone w powierzchnię przeciwpoślizgową, ograniczniki dla kopyt i zabezpieczenia boczne. W przypadku koniowatych powierzchnia przeciwpoślizgowa wystarczy. Zabezpieczenia boczne zwiększyłyby ryzyko wystąpienia obrażeń (zarówno u ludzi jak i zwierząt) i nie powinny być instalowane w pojazdach do transportu koni.
* W punkcie 3.5 litery b) i c) są sprzeczne, i trudno byłoby je wdrożyć. Uprzęże muszą dać zwierzętom, w razie potrzeby, możliwość położenia się, jedzenia i picia, a także być zaprojektowane w sposób eliminujący zagrożenie uduszeniem lub zranieniem.

**Główne obawy - króliki**

* W sektorze królików zaproponowany wzrost przestrzeni doprowadzi do zmniejszenia o 60% liczby królików w każdym kontenerze. Potrzeba będzie dodatkowych ok. 2,5 ciężarówki, co zagrozi rentowności sektora mięsa króliczego w Unii Europejskiej.

**Główne obawy - świnie**

* Zwiększenie dostępnej przestrzeni na świnie wynikające z zastosowania współczynnika k w wysokości 0,027 (obecnie 0,021) doprowadzi do zmniejszenia możliwości transportu prosiąt i świń na ubój o ok. 25%. W szczególności:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Masa | K obecnie | K w nowym wniosku | Wzrost przestrzeni |
| Prosię (25 kg) | 0,18 | 0,23 | +28% |
| Świnia ciężka | 0,68 | 0,84 | +23,5% |

* Wymagania te doprowadzą do nieznośnego wzrostu kosztów dla producentów świń. W ocenie skutków nie odniesiono się odpowiednio do tych reperkusji.

# 5 - Kwestie związane z lekarzami weterynarii

We wniosku Komisji wprowadzono nową zasadę, która nie obowiązywała w aktualnych przepisach, a mianowicie w art. 17 ust. 2 i art. 25 ust. 3 zapisano, że **załadunek i rozładunek zwierząt jest nadzorowany przez lekarza weterynarii.**

**Główne obawy**

* Obecność lekarzy weterynarii przy załadunku i rozładunku zwierząt jest niewykonalna z technicznego punktu widzenia, gdyż **aktualnie brakuje dostępnych lekarzy weterynarii w UE.** Ponadto ze względu na propozycję dotyczącą temperatury (obowiązkowy transport nocą, jeśli temperatura przekracza +30°C) lekarze weterynarii musieliby również być obecni między 21:00 a 10:00. Będzie to miało bardzo poważne skutki finansowe i może doprowadzić do opóźnień, gdy zwierzęta będą czekać na przybycie lekarza weterynarii. Dlatego też środek ten jest oderwany od rzeczywistości.
* Dodatkowo operatorzy działający w terenie mają doświadczenie i są przeszkoleni w zakresie odpowiedniego obchodzenia się ze zwierzętami. Zaproponowana zasada zakłada zaniedbania ze strony rolników, jest więc dyskryminująca.

# 6 – Okresy przejściowe

**We wniosku Komisji wprowadzono okresy przejściowe w art 59. Nowe rozporządzenie** stosuje się po upływie dwóch lat od dnia jego wejścia w życie, z wyjątkiem:

**art. 27-30** (czas przewozu), **Rozdziału I, Załącznika I, punktu 1 lit. h)** (minimalny wiek cielą, jagniąt, prosiąt i koźląt), **Rozdziału VII Załącznika I** (dostępna powierzchnia) i **Załącznika II** (szczególne przepisy obowiązujące zwierzęta wodne), dla których to ustanowiono **pięcioletni** okres przejściowy.

**Główne obawy**

* W przypadku tak poważnych **zmian strukturalnych**, nawet dłuższe od zaproponowanych 5 lat **okresy przejściowe** byłby **niewystarczające**, gdyż nie współgrają one ze zdolnością inwestycyjną większości producentów i spółdzielni, ich dostępem do ziemi i potencjalnym wpływem na pozwolenia środowiskowe, wzrostem obciążeń administracyjnych, finansowaniem itp. Okres przejściowy na wprowadzenie zmian na skalę, o jakiej mówi Komisja Europejska we wniosku musiałby trwać kilkadziesiąt lat (a zmiany te i tak by bardzo odbiły się na konkurencyjności, a nawet na istnieniu produkcji zwierzęcej w UE).
* Nie przewidziano żadnego wsparcia finansowego dla takiej transformacji.
* Zdaniem rolników i spółdzielni rolniczych okres przejściowy powinien uwzględnić wyzwanie, jakim jest **zastępowalność pokoleń**. Te wszystkie dodatkowe obciążenia, przy niewielkiej lub żadnej faktycznej poprawie standardów dobrostanu zwierząt, doprowadziłyby jedynie do większych trudności we włączeniu młodych osób do produkcji zwierzęcej.

# 7 – TRACES

Zgodnie z **aktualnie obowiązującymi przepisami** każdy transport musi być zapisany w systemie firmy, a jeśli zwierzęta przekraczają granicę, przewóz musi być zarejestrowany w TRACES. Rejestracja w TRACES wynika z rozporządzenia w sprawie kontroli urzędowych.

**Nowe rozporządzenie** wymaga **udokumentowania każdego przewozu danymi w czasie rzeczywistym w systemie TRACES** (art. 14-16 i 24-26).

**Główne obawy**

* Wymóg dokumentowania każdego przewozu w czasie rzeczywistym w systemie TRACES doprowadziłby do **nieproporcjonalnego wzrostu biurokracji.** Już obowiązuje wymóg dokumentowania każdego przewozu zwierząt, a magazynowane dane pozwalają organom władzy na przeprowadzanie inspekcji, a co za tym idzie, sankcjonowanie wykroczeń. Wymaganie to nie jest więc konieczne i tylko zwiększyłoby obciążenia administracyjne.
* Ciągłe monitorowanie transportu zwierząt wymagałoby również od każdego organu właściwego zatrudnienia wystarczającej liczby pracowników, co wydaje się zbędne ze względu na istnienie praktyk dotyczących dokumentacji.
* Dodatkowa dokumentacja powinna być wymagana wyłącznie w przypadku wystąpienia anomalii, jak urazy zwierząt, czym powinno się zająć przedsiębiorstwo przyjmujące zwierzęta, co już jest czasem praktykowane. Scentralizowana rejestracja w systemie TRACES również nie jest odpowiednia w tym kontekście. Organy władzy w razie potrzeby powinny mieć dostęp do tych informacji (na przykład podczas inspekcji). Duplikowanie dokumentowania transportu bez anomalii tylko **zwiększyłoby obciążenia administracyjne, nie wpływając pozytywnie na dobrostan zwierząt.**
* Niedociągnięcia w zakresie współpracy między organami władzy nie zmniejszą się poprzez cyfryzację dokumentów.

# 8 - Miejsca gromadzenia

W **aktualnie obowiązującym rozporządzeniu** 1/2005 i w przepisach obowiązujących w pewnych państwach członkowskich ustanowiono zasady dotyczące miejsc gromadzenia i różnych kategorii pojazdów ciężarowych. Zezwalają one na co najmniej 16-godzinny przewóz i dodatkowy czas spędzony w miejscu gromadzenia.

W **nowym rozporządzeniu** ustanowiono **100-kilometrowy limit przewozu do miejsca gromadzenia** i **zmieniono definicję miejsca gromadzenia, uznając je za miejsce przeznaczenia** transportu, co oznacza, że zwierzęta będą musiały czekać 7 dni zanim transport będzie mógł być wznowiony (art. 3 ust. 2 lit. b), art. 3 ust. 3, art. 3 ust. 4).

**Główne obawy**

* Definicje „miejsca przeznaczenia”, „miejsca wyjazdu” i „miejsca gromadzenia” z art. 3 wniosku w powiązaniu z resztą dokumentu zagrażają przetrwaniu targów żywca w niektórych państwach członkowskich. Organizacja takich targów nie ma sensu, jeśli przewoźnik musi wiedzieć, do jakiego gospodarstwa trafi zwierzę, a informacji takiej nie można uzyskać przed faktyczną sprzedażą na targu.
* Ograniczenie odległości między miejscem, z którego zabrano zwierzę i miejscem gromadzenia, tak by można było je uznać za „miejsce wyjazdu” do 100 km jest niepraktyczne ze względu na warunki panujące w wielu państwach członkowskich.
* Nałożenie 7-dniowego okresu oczekiwania w miejscach gromadzenia (uznawanych za „miejsce przeznaczenia” zgodnie z definicją zawartą we wniosku) zagroziłoby przetrwaniu tych miejsc. W miejscach gromadzenia zbiera się wiele zwierząt z mniejszych gospodarstw, dzięki czemu są one dzielone na jednolite partie, a logistyka jest optymalna. Wskutek wprowadzenia tego środka zwierzęta byłyby odbierane bezpośrednio z gospodarstwa, co często jest trudne, gdyż warunki lokalne nie pozwalają na wykorzystanie dużych, wyspecjalizowanych pojazdów ciężarowych, zwierzęta trzeba więc ładować na mniejsze ciężarówki. Dostęp do rynku małych i średnich gospodarstw wiązałby się z wyższymi kosztami transportu.
* „Miejsca gromadzenia” powinny być zdefiniowane jako gospodarstwa, punkty skupu i targowiska, gdzie zwierzęta domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, kóz, owiec lub świń pochodzące z różnych gospodarstw są łączone razem w celu stworzenia partii;

# 9 - Konkretne przepisy dotyczące przewozu zwierząt wodnych

**W obecnym rozporządzeniu** 1/2005 nie ma szczególnych przepisów dotyczących transportu zwierząt wodnych.

W nowym wniosku Komisja ustanowiła szczególne przepisy w Załączniku II oraz w art. 2 ust. 3 lit e) w odniesieniu do transportu ryb ozdobnych, a także bezpośrednich dostaw zwierząt wodnych do przedsiębiorstw spożywczych zaopatrujących konsumenta końcowego.

**Główne obawy**

* W Załączniku II pojawiło się odniesienie do „statków do transportu żywych ryb”, które nie zostały zdefiniowane w art. 3 wraz z innymi definicjami.
* W punkcie 3 Załącznika II nałożono na operatorów obowiązek monitorowania pewnych parametrów wody w granicach określonych zgodnie z potrzebami specyficznymi dla danego gatunku, które nie zostały zdefiniowane (nie ma też procedury ich definiowania). Ponadto analizowanie poziomów dwutlenku węgla i amoniaku jest bardzo kosztowne i niewykonalne w praktyce.
* W punkcie 4 Załącznika II, który odnosi się do zdolności do transportu, jednym z parametrów jest „niewystarczający czas trwania głodówki”, który też nie został zdefiniowany ani określony we wniosku.
* W punkcie 6,2 dotyczącym zasad do monitorowania podczas transportu, znalazła się jakość wody, co jest niewykonalne. Ponadto zapisano w punkcie 6.5 wymóg, by kierowca lub osoba obsługująca zabijali zwierzęta wodne podczas transportu, co byłoby to bardzo skomplikowane z punktu widzenia zdrowia i bezpieczeństwa.
* Należy wyjaśnić, że transport ryb w celu zarybiania wód otwartych przez zarządzających nie podpada pod kategorię transportu gospodarczego, czyli nie wchodzi w zakres zastosowania tego wniosku.
* Należy co więcej wyjaśnić, że niektóre z ogólnych przepisów rozporządzenia nie mogą mieć odniesienia do ryb (np. art. 14 ust. 3 lit. a)) tj. wymóg, by zwierzęta przebywały w miejscu wyjazdu przez co najmniej jeden tydzień przed rozpoczęciem przewozu.

# 10 - Pozostałe kwestie

**Zwierzęta ciężarne**

* W nowym wniosku (Załącznik I, Rozdział I - Zdolność do transportu, art. 1 lit. f)) zapisano, że zwierzęta lądowe uznaje się za niezdolne do transportu, jeżeli są to ciężarne samice, których ciąża osiągnęła lub przekroczyła 80 % przewidywanego okresu ciąży, w przeciwieństwie do 90% zapisanych w aktualnie obowiązujących przepisach. Bardzo poważnie odbiłoby się to na organizacji gospodarstw hodowlanych, zwłaszcza na obszarach górskich, oprócz poważnych konsekwencji finansowych. Z drugiej strony wydaje się, że umożliwienie transportu krów, które przekroczyły 80% okresu ciąży jest konieczne, chociażby ze względów zdrowotnych (np. w celu uboju na polecenie władz, w przypadku uregulowanych chorób, jak gruźlica).

**Sektor hodowli koni**

* Aktualnie nie można przewozić zwierząt, które osiągnęły 90% okresu ciąży. Ograniczenie tego okresu du 80%, co zaproponowano we wniosku, wymagałoby przewożenia zwierząt do źrebienia się znacznie wcześniej. Zwierzęta musiałyby opuścić swoje stado w celu źrebienia dużo wcześniej (bardziej higieniczne warunki lub hodowla licznych źrebiąt w tym samym miejscu), okres separacji byłby więc bardzo długi.
* W rozporządzeniu (KE) nr 1/2005 w Załączniku , Rozdziale I, punkcie 7 zawarto wyłączenie dla zarejestrowanych nieparzystokopytnych, jeśli celem podróży jest poprawa zdrowia i dobrostanu przy narodzinach lub [w przypadku] nowonarodzonych źrebiąt z [matkami będącymi] zarejestrowanymi nieparzystokopytnymi. Zwierzętom stale towarzyszy osoba obsługująca, zajmująca się nimi podczas podróży. Trzeba uznać to wyłączenie.
* Koni nie można dokładnie rozdzielić na grupę koni sportowych i koni hodowlanych. Konie mogą równocześnie należeć do obydwu grup. Poszczególne konie są często przewożone w różnych celach. Cel transportu może być inny każdego dnia. Nierozsądnym jest objęcie koni jednego dnia zaledwie art. 4, a następnego dnia całym rozporządzeniem.
* Transport młodych źrebiąt ze względów zdrowotnych powinien być dozwolony w dowolnych warunkach.
* Dla sektora bardzo ważne jest, by wszystkie konie, z wyjątkiem koni hodowanych na ubój, były objęte wyłączeniem z art. 2 ust. 2 lit. c) oraz by art. 4 rozporządzenia obowiązywał bez względu na to, czy transport koni jest związany z działalnością gospodarczą czy nie.
* Obowiązkowa 30-minutowa przerwa podczas postoju pojazdu (Załącznik I, Rozdział V, art. 5) po 4,5 godziny jazdy jest zbyt restrykcyjna. Wcześniej 30-minutowa przerwa była wymagana dopiero po 8 godzinach. Zasada ta niepotrzebnie wydłuża cały czas podróży.

**Drób i króliki**

* Przepisy pozwalające na chwytanie, podnoszenie i przenoszenie ptaków i królików za nogi (Załącznik I, Rozdział III, punkt 3.7) mogą być odpowiednie dla pewnych gatunków drobiu, jednak nie dla ciężkich zwierząt. Dodatkowo w celu zachowania dobrostanu zwierząt, króliki powinny być najlepiej łapane, podnoszone i przenoszone za skórę na grzbiecie. Aby określić, w jaki sposób należy obchodzić się ze zwierzętami i ile zwierząt można przenosić równocześnie, konieczne jest podejście odnoszące się do każdego gatunku.
* Wymóg z Rozdziału V, pkt. 2.1 dotyczący zapewnienia drobiowi paszy i wody podczas transportu jest niepraktyczny. Drób i króliki dostarczane do ubojni powinny pościć, by utrzymać normy higieny uboju.

**Zwierzęta przewożone przez rolników ich własnymi środkami transportu**

* W art. 2 (2 lit. a i 2 lit.b) zapisano, że transport z użyciem własnych środków transportu podlega wyłącznie przepisom art. 4. Wielu rolników korzysta z usług podwykonawców, sąsiadów lub wypożycza pojazdy by przewieźć zwierzęta w celu wypasu na odległości nieprzekraczające 50 km od gospodarstwa. Wymóg pełnej zgodności w przypadku przewozu zwierząt nie z użyciem „własnych środków transportu” jest nieuzasadniony i nadmiernie uciążliwy, gdyż większość zwierząt przewożona przez podwykonawców lub sąsiadów bezpiecznie dociera do miejsca przeznaczenia. Należy usunąć wymóg używania „własnych środków transportu”.
* W art. 2 lit. b zapisano również, że zwierzęta przewożone na odległość nie większą niż 50 km od gospodarstwa podlegają wyłącznie przepisom art. 4. Wymaganie, by sektor stosował się w pełni do zaproponowanych przepisów w przypadku względnie krótkich podróży, które mogą przekroczyć limit 50 km, jest obciążające i nieuzasadnione. Należy więc podnieść próg 50 km.