



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden, om
ändring av rådets förordning (EG) nr 1255/97 och om upphävande av rådets förordning
(EG) nr 1/2005**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 397 final} - {SWD(2023) 399 final} - {SWD(2023) 401 final} -
{SWD(2023) 402 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Motivering

Inom ramen för från jord till bord-strategin¹ tillkännagav kommissionen sin avsikt att se över EU:s djurskyddslagstiftning, bland annat om djurens välbefinnande under transport. Denna översyn ingår i kommissionens arbetsprogram för 2023². EU:s djurskyddslagstiftning har utvecklats sedan 1974, med målen att förbättra djurens välbefinnande och säkerställa en väl fungerande inre marknad. Den nuvarande lagstiftningen om skydd av djur under transport antogs 2004 (förordning (EG) nr 1/2005³, *transportförordningen*).

Kommissionen genomförde en kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s djurskyddslagstiftning⁴, som slutfördes 2022. Denna visade att de möjligheter som ges av den betydande utvecklingen inom vetenskap och teknik, förändringar i samhällets preferenser och ökande hållbarhetsutmaningar inte återspeglas i den nuvarande förordningen. Dessutom är de nuvarande reglerna svåra att genomföra och tillämpa, vilket leder till en fragmenterad och suboptimal nivå av djurskydd under transport och ojämna villkor på EU:s inre marknad. I kommissionens utvärdering av EU:s strategi för djurskydd (2012–2015)⁵ konstaterades också att vissa efterlevnadsrisker i samband med djurtransporter kvarstår.

I flera slutsatser från rådet har man konsekvent betonat behovet av högre djurskyddsnormer när djur flyttas inom ramen för en ekonomisk verksamhet⁶. I slutsatserna om djurens välbefinnande⁷ av den 16 december 2019 betonas särskilt att djurens välbefinnande bör säkerställas under internationella långväga transporter av levande djur, inbegripet till tredjeländer.

I sin resolution om från jord till bord-strategin⁸ betonade Europaparlamentet att ”man behöver beakta de senaste framstegen inom djurskyddsforskning och tillmötesgå offentliga, politiska och marknadsrelaterade krav på högre djurskyddsstandarder”. Dessutom antog Europaparlamentet 2022, efter betänkandet från Europaparlamentets undersökningskommitté

¹ Kommissionens meddelande Från jord till bord-strategin för ett rättvisare, hälsosammare och miljövänligare livsmedelssystem. COM(2020) 381 final.

² Europeiska kommissionen, *Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, Kommissionens arbetsprogram 2023 En beslutsam och enad union*, COM(2022) 548 final.

³ Rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97, EUT L 3, 5.1.2005, s. 1.

⁴ Europeiska kommissionen, *arbetsdokument från kommissionens avdelningar, Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation*, SWD(2022) 328 final.

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Europeiska unionens råd, *Rådets slutsatser om EU-omfattande djurskyddsmärkning*, 15 december 2020 (ref. 14047/20), Europeiska unionens råd, *Rådets slutsatser om djurs välbefinnande under långa sjötransporter till tredjeländer*, 28 juni 2021 (ref 10235/21).

⁷ Rådets slutsatser om djurskydd – en integrerad del av hållbar animalieproduktion – Rådets slutsatser (16 december 2019).

⁸ Europaparlamentets resolution av den 20 oktober 2021 om från jord till bord-strategin för ett rättvisare, hälsosammare och miljövänligare livsmedelssystem (2020/2260(INI)).

för frågor om skyddet av djur under transport (ANIT), sin rekommendation om skydd av djur under transport med rekommendationer för översynen av transportförordningen⁹.

I sin särskilda rapport från 2018¹⁰ konstaterade Europeiska revisionsrätten att brister kvarstår under transport. I januari 2023 offentliggjorde revisionsrätten en översyn av EU:s lagstiftning om djurs välbefinnande under transport¹¹ där liknande farhågor uttrycktes.

Mål

Denna översyn syftar till att bidra till en hållbar jordbruks- och livsmedelsproduktion genom att säkerställa en högre djurskyddsnivå och undvika snedvridningar på den inre marknaden och därigenom bidra till en övergång till ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart livsmedelssystem, i enlighet med från jord till bord-strategin. Därför införs genom detta förslag åtgärder som främjar slakt av djur lokalt, vilket ersätter transport av levande djur med transport av slaktkroppar och kött. Därigenom kommer dessa åtgärder att bidra till att stärka principen om korta leveranskedjor och samtidigt skydda djur genom att förhindra långa transporter till slakt.

Transporter för andra ändamål än slakt bör också begränsas med avsikten att så småningom ersätta dem så mycket som möjligt med transporter av embryon, sperma och liknande som är mycket effektivare när det gäller antalet djur som transporteras, samt miljövänligare och skapar mindre kostnader.

Förslagets allmänna mål är att

- bidra till en hållbar jordbruks- och livsmedelsproduktion,
- säkerställa en högre djurskyddsnivå,
- föra kraven på djurens välbefinnande närmare de senaste vetenskapliga rönen,
- ta itu med samhällsliga krav,
- göra reglerna lättare att verkställa (bland annat genom digitalisering),
- säkerställa en väl fungerande inre marknad, både för produktionsdjur och för djur som transporteras för andra ekonomiska ändamål.

Mer specifikt är denna översyns specifika mål bland annat att

- minska djurskyddsproblem i samband med långa transporter och upprepad urlastning och omlastning i samband med flera viloperioder,
- säkerställa att djuren har mer utrymme vid transport,
- förbättra villkoren för transport av sårbara djur,
- undvika att utsätta djuren för extrema temperaturer,

⁹ Europaparlamentets rekommendation av den 20 januari 2022 till rådet och kommissionen efter undersökningen av anklagelser om överträdelse av unionsrätten och fall av missförhållanden vid tillämpningen av unionsrätten i fråga om skyddet av djur under transport inom och utanför unionen (2021/2736(RSP)).

¹⁰ Djurs välbefinnande i EU: att minska klyftan mellan ambitiösa mål och praktiskt genomförande, Europeiska revisionsrätten, 2018.

¹¹ Transport av levande djur i EU: utmaningar och möjligheter, Europeiska revisionsrätten, 2023.

- underlätta efterlevnaden av EU:s regler om skydd av djur, inbegripet genom digitalisering,
- bättre skydda djur som exporteras till länder utanför EU,
- bättre skydda katter och hundar som transporteras i samband med ekonomisk verksamhet.

Detta lagstiftningsförslag antas samtidigt som ett lagstiftningsförslag om hundars och katters välbefinnande och spårbarhet. De två förslagen är förenliga med varandra.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förslaget är förenligt med EU:s bestämmelser om offentlig kontroll i den jordbruksbaserade livsmedelskedjan¹². Förslaget är också förenligt med kommissionens förslag att fastställa regler för djurskyddet för hundar och katter som föds upp och hålls i anläggningar och att förbättra spårbarheten för hundar och katter som släpps ut på marknaden och levereras inom unionen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget är förenligt med målen i den europeiska gröna given och från jord till bord-strategin.

Förslaget är avsett att samverka med andra EU-initiativ och annan EU-politik som påverkar både levande djur och transporter, särskilt EU:s djurhälsopolitik¹³, EU:s bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för lastbilschaufförer¹⁴ samt regler om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål¹⁵.

EU:s handelspolitik spelar också en roll för att främja högre välfärdsstandarder. Förslaget innehåller nya och tydligare bestämmelser om djurskyddsregler för transport av levande djur från ett tredjeland till unionen samt bestämmelser om djurskyddsregler för transport av levande djur från unionen till ett destinationstredjeland. I båda fallen (import och export) ska aktörerna säkerställa att EU:s djurskyddsregler följs från utgångspunkten till bestämmelseorten. I båda fallen ges en övergångsperiod på fem år som gör det möjligt för aktörerna att anpassa sig.

Slutligen gäller dataskyddsreglerna (särskilt den allmänna dataskyddsförordningen) för bestämmelserna om spårning i realtid av fordon.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/625 av den 15 mars 2017 om offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet för att säkerställa tillämpningen av livsmedels- och foderlagstiftningen och av bestämmelser om djurs hälsa och djurskydd, växtskydd och växtskyddsmedel (förordning om offentlig kontroll), EUT L 95, 7.4.2017, s. 1.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/429 av den 9 mars 2016 om överförbara djursjukdomar och om ändring och upphävande av vissa akter med avseende på djurhälsa, EUT L 84, 31.3.2016, s. 1.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/63/EU av den 22 september 2010 om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål, EUT L 276, 20.10.2010, s. 33.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 43 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), eftersom det är nödvändigt att undanröja hinder för transport av levande djur som påverkar den inre marknaden för produkter av animaliskt ursprung för att säkerställa väl fungerande marknadsorganisationer för djur och produkter av animaliskt ursprung, samtidigt som en hög nivå på skyddet av djurens välbefinnande säkerställs.

Förslaget grundar sig också på artikel 114 i EUF-fördraget, eftersom förslaget också syftar till att säkerställa en väl fungerande inre marknad, inte bara för djur som omfattas av den gemensamma jordbrukspolitikens utan också för andra djur, t.ex. katter och hundar, pälsdjur, vissa typer av vilda djur och djur som används för vetenskapliga ändamål, vilket alltså går utöver jordbruk och livsmedelsproduktion.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Djur transporteras ofta över gränserna och 1,4 miljarder landlevande djur transporteras varje år mellan EU:s medlemsstater. De identifierade problemen med djurs välbefinnande, inklusive deras bakomliggande orsaker, förekommer i hela EU, om än i olika utsträckning i olika medlemsstater. Slutligen har identifierade problemen med djurs välbefinnande gränsöverskridande konsekvenser, bland annat hot mot folkhälsan, såsom antimikrobiell resistens. Enligt Efsas bedömning¹⁶ ökar djurtransporter risken för överföring av bakterier som är resistenta mot antimikrobiella medel mellan djur (på grund av flera riskfaktorer, såsom kontakt mellan djur, transporttid, luftburen överföring i fordonet, ogynnsamma miljöförhållanden såsom temperatur). Denna ökade spridning av antimikrobiell resistens bland djur har indirekta konsekvenser för antimikrobiell resistens som påverkar människor.

Åtgärder på nationell nivå förväntas inte leda till avsevärt förbättrad djurskydd och skulle endast delvis kunna tillgodose medborgarnas farhågor. Även om området redan regleras av förordning 1/2005, vilket begränsar medlemsstaternas marginaler för att anta nationella bestämmelser, finns det fortfarande betydande skillnader i nationella bestämmelser om viktiga aspekter (t.ex. villkor för transport av sårbara djur inom en medlemsstat, krav för export av djur, krav för transport av djur till havs), vilket inverkar negativt på den inre marknads funktion och lika villkor mellan aktörerna. Fortsatta åtgärder på nationell nivå skulle leda till ytterligare fragmentering av kraven och ökade skillnader i djurskyddsnivåerna mellan medlemsstaterna. Medlemsstaterna tillämpar även vissa bestämmelser och verkställer regler på olika sätt, vilket också skapar hinder för en väl fungerande inre marknad. Dessutom kan nationella bestämmelser inte tillämpas på gränsöverskridande transporter från andra medlemsstater och därmed blir gränsöverskridande transporter en drivkraft för lägre djurskyddsstandarder.

Krav på djurens välbefinnande i samband med transporter på EU-nivå kräver en harmoniserad strategi och kan därför effektivt regleras på EU-nivå. Med en enhetlig uppsättning regler kommer detta förslag att leda till enhetliga och tydligare krav på djurtransporter och en bättre användning av tillgänglig teknik. Översynen kommer således att

¹⁶ Efsas panel för biologiska faror, Koutsoumanis, K. m.fl., *Transmission of antimicrobial resistance (AMR) during animal transport*, *EFSA Journal*, vol. 20, utgåva 10 (e07586), Wiley, 2022, s. 1. 10.2903/j.efsa.2022.7586.

säkerställa lika villkor för aktörer på den inre marknaden, underlätta handeln med djur inom EU och ge en effektivare tillsyn.

Med tanke på dessa faktorer är EU:s åtgärder motiverade: De skulle uppnå en konsekvent strategi på ett mer ändamålsenligt och effektivt sätt än om medlemsstaterna agerade enskilt och oberoende.

- **Proportionalitetsprincipen**

De föreslagna åtgärderna syftar till att balansera en hög djurskyddsnivå med konsekvenserna för de berörda aktörerna. Ytterligare villkor för export av djur till tredjeländer säkerställer att bestämmelserna i denna förordning efterlevs fram till bestämmelseorten i tredjelandet, vilket kodifierar EU-domstolens rättspraxis i detta avseende. Eftersom alternativet att förbjuda export av levande djur till länder utanför EU skulle få negativa effekter för sektorn, syftar de strängare villkoren för export till att förbättra djurens välbefinnande samtidigt som verksamheten förblir ekonomiskt genomförbar. På samma sätt är åtgärderna för maximal transporttid utformade så att de flesta transportverksamheter inte påverkas.

Proportionella riskreducerande åtgärder som ska vidtas vid transport av djur vid höga eller låga temperaturer kommer att möjliggöra transport utan att försämra de transporterade djurens välbefinnande.

I detta förslag föreskrivs övergångsperioder som gör det möjligt för aktörerna att gradvis anpassa sig. För de nya reglerna om maximala transporttider, inklusive maximala transporttider för icke avvanda kalvar, utrymme, export, import, minimiålder och minimivikt för icke avvanda kalvar och spårning i realtid, fastställs övergångsperioden till fem år. För de nya bestämmelserna om transport av katter och hundar är övergångsperioden tre år.

- **Val av instrument**

Eftersom de nuvarande bestämmelserna fastställs i en förordning är det lämpliga instrumentet för att hantera denna ändring en förordning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

EU:s djurskyddslagstiftning har varit föremål för en kontroll av ändamålsenligheten, bland annat när det gäller transport av levande djur.

Kontrollen av ändamålsenligheten visade att det finns en otillfredsställande djurskyddsnivå i EU och vissa snedvridningar av den inre marknaden för jordbrukare och andra livsmedelsföretagare. Det finns fortfarande utmaningar i samband med långa transporter, transport vid extrema temperaturer och transport av sårbara djur, såsom icke avvanda kalvar och dräktiga djur. Dessutom finns det praktiska svårigheter att förena de artspecifika transporttiderna för djur i transportförordningen och körtiderna enligt förordning (EG) nr 561/2006 om viss sociallagstiftning på vägtransportområdet¹⁷. Den vetenskapliga och tekniska utvecklingen och framtida hållbarhetsutmaningar hanteras dessutom inte på ett korrekt sätt i de nuvarande reglerna.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

I maj 2022 avgav nämnden för lagstiftningskontroll ett positivt yttrande om kontrollen av ändamålsenligheten, med vissa rekommendationer.

- **Samråd med berörda parter**

Översikt över samrådsverksamheten

I juli 2021 offentliggjorde kommissionen en inledande konsekvensbedömning¹⁸ där de politiska alternativ som ska tas upp i konsekvensbedömningen presenterades. Efter att ha analyserat de 983 bidrag som mottagits identifierades fyra kampanjer och 525 enskilda bidrag ansågs vara relevanta för skyddet av djur under transport.

Ett offentligt samråd¹⁹ från oktober 2021 till januari 2022 mottog nästan 60 000 svar om de nuvarande reglernas ändamålsenlighet och om hur de skulle kunna förbättras.

Dessutom anordnade kommissionen den 9 december 2021 en endagskonferens med berörda parter²⁰ om djurskydd med nästan 500 deltagare.

Den inledande konsekvensbedömningen, det offentliga samrådet och konferensen med berörda parter omfattade olika aspekter av den pågående översynen av EU:s djurskyddslagstiftning, bland annat när det gäller djurskyddsregler under transport.

I den externa studie som stöder konsekvensbedömningen har riktade samrådsaktiviteter genomförts, däribland nio sonderande intervjuer, en riktad undersökning med 68 analyserade svar, 43 intervjuer för fallstudier och ytterligare bidrag genom två fokusgrupper och en workshop.

Slutligen, och inom ramen för EU-plattformen för djurskydd, inrättades en undergrupp för djurtransporter, bestående av experter från medlemsstaterna, näringslivsorganisationer, det civila samhällets organisationer och en oberoende expert. Kommissionen anordnade tio möten för att diskutera de viktigaste politiska alternativen för förslaget, vars protokoll offentliggörs på kommissionens webbplats.

Tredjeländer med erfarenhet av djurtransporter bidrog till dessa samråd.

De viktigaste resultaten av samrådet

Enskilda

Medborgarna stöder en begränsning av transporttiderna och ett förbud mot export till tredjeländer, särskilt om djuren är avsedda för slakt. När det gäller sårbara djur, särskilt icke avvanda djur, föredrar medborgarna att förbjuda transporter av dessa djur.

Medborgarna stöder också artspecifika krav

Icke-statliga djurskyddsorganisationer

¹⁸

Finns på Europeiska kommissionens plattform Kom med synpunkter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Djurskydd-oversyn-av-EU-lagstiftningen_sv.

¹⁹ Finns på Europeiska kommissionens plattform Kom med synpunkter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/public-consultation_sv.

²⁰ *EU Animal welfare today & tomorrow, an opportunity for stakeholders to validate the preliminary findings of the Fitness Check of the current EU animal welfare legislation.*
https://commission.europa.eu/events/eu-animal-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_en.

På samma sätt skulle djurskyddsorganisationerna vilja ha en begränsning av transporttiderna och ett förbud mot export till tredjeländer. Vissa organisationer skulle vilja ha ett totalförbud mot transporter. Enligt deras uppfattning bör sårbara djur inte transporteras.

För andra djurkategorier stöder de artspecifika krav och en uppgradering av användningen av tekniska medel för att uppnå en bättre efterlevnad. Djurskyddsorganisationerna vill också ha en harmonisering av påföljderna.

Verksamhetsutövare

Verksamhetsutövarna (särskilt producenterna) visar det lägsta stödet för att begränsa transporttiderna. De flesta verksamhetsutövare är för artspecifika krav snarare än ett förbud mot transport av vissa kategorier av djur.

Verksamhetsutövarna betonar behovet av bättre efterlevnad snarare än nya regler och stöder användningen av ny teknik för detta ändamål.

Nationella myndigheter

I allmänhet är de nationella myndigheterna inte för ett totalförbud mot export av levande djur, men det finns ett utbrett stöd för införandet av strängare åtgärder för icke avvanda och andra sårbara djur samt för införandet av maximala transporttider.

När det gäller ny teknik stöddes införandet av en digital tillämpning på EU-nivå för att minska de administrativa kostnaderna och underlätta utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna i allmänhet av nationella myndigheter.

Kommissionens beaktande av resultaten

Resultaten av samrådet har använts för att informera om de utmaningar som det nuvarande genomförandet av förordningen står inför, men också för att informera om de politiska alternativen och bedöma deras effekter, till exempel när det gäller inverkan på verksamhetsutövarna eller i vilken utsträckning medborgarnas farhågor skulle hanteras.

De bevis som samlats in från berörda parter bidrog också till att fastställa övergångsperioderna och säkerställa åtgärdernas proportionalitet.

• Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Metoder som använts

Kommissionen inhämtade sakkunskap från Efsa, som 2022 utfärdade fem vetenskapliga yttranden (se skäl 4 i förslaget) om skydd av djur under transport om hästdjur, nötkreatur, små idisslare, svin, tamfåglar och kaniner.

I förslaget beaktades även internationella normer för skydd av djur under transport till sjöss, på väg och i luften som antagits av Världsoorganisationen för djurhälsa²¹.

Alla relevanta revisionsrapporter som utförts av kommissionens avdelningar användes samt relevanta statistiska källor eller databaser (Eurostat, Traces-systemet etc.).

En extern studie²² till stöd för konsekvensbedömningen, som åtföljde översynen av EU:s lagstiftning om djurs välbefinnande under transport, genomfördes. I denna studie samlades

²¹ [Världshälsoorganisationen för djurhälsa, djurskyddsnormer under transport.](#)

²² Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för hälsa och livsmedelssäkerhet, *Study supporting the Impact Assessment coaching the review of the EU legislation on the welfare of animals during*

information och uppgifter in om konsekvenser och kostnader för berörda parter av de ursprungligen föreslagna åtgärderna och alternativen.

Dessutom genomfördes en studie²³ om bedömningen av de samlade effekterna av de två föreslagna åtgärdspaketen och alternativen. I denna studie presenteras resultaten av en analys av försörjningskedjan (utförd av en extern expert) och en modellering (utförd av kommissionens gemensamma forskningscentrum) av effekterna av förändringar i produktionskostnaderna, som identifierats i denna analys av försörjningskedjan, på produktionsnivåer, konsumentpriser, export och import. Studien innehåller en bedömning av konsekvenserna av de två paketen för livsmedelstryggheten och rimliga livsmedelspriser (utförd av kommissionens gemensamma forskningscentrum).

Dessutom beaktades studier från två pilotprojekt, som beställdes av kommissionen på begäran av Europaparlamentet, om transport av icke avvanda mjölkkalvar²⁴ och av mjölkkor som befinner sig i slutet av sitt produktiva liv²⁵. Revisionsrättens granskning²⁶ av transporter av levande djur inom EU beaktades också.

Slutligen samrådde kommissionen 2022 och 2023 med undergruppen för transport inom ramen för EU-plattformen för djurskydd. Kommissionen höll också ett antal samrådsmöten med olika berörda parter som påverkades av översynen.

Sammanfattning av rekommendationer som kommit in och beaktats

Efsas rekommendationer beaktades i förslaget, särskilt när det gäller

- begränsning av transporttider,
- utökade utrymmen,
- fastställande av övre kritiska temperaturer under transport.

Rekommendationerna anpassades i förslaget för att säkerställa de föreslagna ändringarnas tekniska och ekonomiska genomförbarhet.

Revisionsrapporter och samråd med nationella kontaktpunkter för djurtransporter tillhandahöll information och bästa praxis.

Tillvägagångssätt för att göra expertutlåtandena allmänt tillgängliga

Efsas yttranden, internationella rekommendationer, revisionsrapporter och protokoll från diskussioner med nationella kontaktpunkter och med djurskyddsplattformens undergrupp för transporter finns alla allmänt tillgängliga på Internet. De två externa studier som stöder konsekvensbedömningen har också offentliggjorts av Europeiska kommissionen.

transport, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2023, avsnitt 5.2.1, doi: 10.2875/110728. (Transportstudie).

²³ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för hälsa och livsmedelssäkerhet, *Modellering of policy options to support the Impact Assessment coaching the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, 2023, doi: 10.2875/061480.

²⁴ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för hälsa och livsmedelssäkerhet, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening: final report*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2022.

²⁵ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för hälsa och livsmedelssäkerhet, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows: final report*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2022.

²⁶ Europeiska revisionsrätten, Översikt 03/2023 *Transport av levande djur i EU: utmaningar och möjligheter*. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_SV.pdf.

- **Konsekvensbedömning**

Konsekvensbedömningen omfattar sex åtgärder: Transporttider och utrymmen, export till tredjeländer, transport av sårbara djur, transport under varma temperaturer, ny teknik för övervakning och kontroll samt transport av katter och hundar.

Åtgärderna uppfyller principen om att inte orsaka betydande skada, eftersom genomförandet av alla åtgärder som valts (begränsa transporttiderna och öka utrymmet för djur i lastbilar) totalt sett skulle ha en försumbar inverkan på växthusgasutsläppen.

Dessutom uppfyller förslaget principen om digitalt som standard eftersom det avser att digitalisera certifikat och tillstånd som enligt den nuvarande förordningen hanteras på papper.

Maximala transporttider och utrymmen under transport

Följande alternativ bedöms i konsekvensbedömningen:

1. Maximal transporttid på tolv timmar för alla djur och en översyn av reglerna om utrymme i linje med Efsa.
2. Maximal transporttid på nio timmar för slaktdjur och 21 timmar (minst en timmes vila efter tio timmar) + 24 timmars vila med avlastning + 21 timmar (med minst en timmes vila efter tio timmar) för andra djur och en översyn av reglerna om utrymme i linje med Efsa.

I konsekvensbedömningen dras slutsatsen att det andra alternativet är att föredra. Detta alternativ är väl förenligt med EU:s regler om sociala rättigheter för förare²⁷. Detta förslag återspeglar detta rekommenderade alternativ och föreskriver en övergångsperiod på fem år för dessa åtgärder.

Begränsningen av transporttiderna kommer att ha en stor positiv inverkan på djurens välbefinnande, för djur som transporteras för slakt och av andra skäl. Detta beror inte bara på den begränsade transporttiden, utan också på den begränsade frekvensen av avlastning och omlastning, som är förknippad med stress och problem för välbefinnandet (i dag finns det inte några begränsningar av antalet avlastningar för en viloperiod under 24 timmar, men de nya reglerna kommer inte att tillåta det för slaktdjur och endast tillåta en sådan vila med avlastning för djur som transporteras för andra ändamål). 2,6 miljoner däggdjur transporteras årligen i över nio timmar för slakt och 1 miljon transporteras årligen i över 42 timmar för andra typer av transporter mellan medlemsstaterna.

När det gäller djur som transporteras till slakt förväntas inte möjligheten ha någon större ekonomisk inverkan eftersom relativt få transporter över nio timmar utförs i EU (mellan 0,3 % och 3,4 % av de djur som transporteras till slakt i medlemsstaterna, beroende på art).

Inom EU skulle de föreslagna transporttiderna för djur som transporteras för gödning och produktion påverka 1,4 % av nötkreaturen och 0,2 % av svinen. De föreslagna transporttiderna för djur som transporteras för avel skulle påverka mellan nio och 16 % av de

²⁷ Åtgärden med maximala transporttider på nio timmar för slaktdjur är i linje med EU:s bestämmelser om förarens sociala rättigheter, som föreskriver högst nio timmar när det bara finns en förare. Åtgärden för djur som transporteras för andra ändamål gör det också möjligt att anpassa sig till EU:s lagstiftning om förarens sociala rättigheter, om det finns två förare. För två förare föreskrivs i EU:s lagstiftning om förarens sociala rättigheter en maximal körsträcka på 19 timmar. Eftersom transporttiderna i detta förslag omfattar lastning och avlastning av djuren (och uppskattning av en timme för lastning av djuren och en timme för avlastning) motsvarar detta den maximala transporttiden på 21 timmar.

kor, getter, svin och får som transporteras mellan medlemsstaterna. Detta förväntas därför också ha begränsade ekonomiska konsekvenser för verksamhetsutövarna.

I kombination med ökade utrymmen i lastbilar, i linje med Efsas yttrande, förväntas detta medföra betydande fördelar för djurens välbefinnande samt ytterligare kostnader för transportörer på grund av behovet av att köpa ytterligare lastbilar, eftersom de nya reglerna förväntas leda till en ökning av antalet transporttimmar och kostnaderna.

På EU-nivå varierar de årliga sammanlagda nettokostnaderna beroende på vilka djurarter och kategorier som transporteras, från 35 miljoner euro för transport av värphöns till 1 069 miljoner euro för transport av nötkreatur. Merparten av dessa kostnader kommer från ökade utrymmen och hamnar på transportörerna. Dessa aggregerade uppgifter är kopplade till de stora mängder livsmedel av animaliskt ursprung som produceras i EU (och därmed det stora antalet djur som transporteras). De motsvarar i genomsnitt en ökning av produktionskostnaderna på 1,4 eurocent per kilo producerat kött, mjölk eller ägg. Effekterna på konsumentpriserna, som beskrivs nedan under ”övergripande bedömning”, motsvarar en förbättring av djurskyddsförhållandena under transport, vilket i stor utsträckning motsvarar unionsmedborgarnas begäran, vilket framgår av resultaten från Eurobarometerundersökningen 2023, där 83 % begärde en förbättring av dessa förhållanden.

När det gäller sociala konsekvenser skulle en ökning av antalet nödvändiga transporter öka behovet av förare. När det gäller miljöpåverkan leder ökningen av utrymmet till ökade utsläpp, samtidigt som minskningen av transporttiderna minskar utsläppen. Konsekvensbedömningen visar att den kombinerade effekten av dessa åtgärder är en marginell ökning av utsläppen.

Export av levande djur

Följande alternativ bedöms i konsekvensbedömningen:

1. Ett förbud mot export av idisslare.
2. Nya skärpta importregler, inklusive regler för att säkerställa att åtgärder avseende transporttider och utrymme tillämpas fram till bestämmelseorten, en djurskyddsansvarig ombord på fartyg, och att fartyg för vit eller grå flagg enligt sjösäkerhetsbestämmelserna.

I konsekvensbedömningen dras slutsatsen att det andra alternativet är att föredra. Detta förslag återspeglar detta rekommenderade alternativ och föreskriver en övergångsperiod på fem år för dessa åtgärder.

Export under strängare villkor (inklusive regler om maximala transporttider för vägtransporter och strängare sjösäkerhetskrav för fartyg som transporterar djur) skulle innebära betydande förbättringar av djurskyddet.

För vägtransporter kan antalet körda kilometer minskas, men transportörerna måste uppgradera lastbilarna för att öka utrymmet.

När det gäller sjötransporter uppskattas den genomsnittliga kostnaden för utbildning av en djurskyddsansvarig per person och år till 241 euro. En ökning av verkställighetskostnaderna i samband med möjligheten att uppgradera standarderna för fartyg som transporterar djur kan förväntas.

Utsläppen från lastbilar och fartyg som transporterar djur förväntas inte förändras nämnvärt, eftersom antalet djur som transporteras inte förväntas förändras nämnvärt.

Transport av icke avvanda kalvar

Det alternativ som undersöktes i konsekvensbedömningen består av två åtgärder för icke avvanda kalvar:

1. Maximala transporttider på 19 timmar för icke avvanda kalvar (nio timmar + en timmes vila + nio timmar), förutsatt att det finns ett effektivt utfodringssystem (övergångsperiod på fem år).
2. En minimiålder på fem veckor och en minimivikt på 50 kg för transport av icke avvanda kalvar (övergångsperiod på två år).

Konsekvensbedömningen bekräftar dessa två åtgärder i det rekommenderade alternativet. Detta lagstiftningsförslag avviker från denna slutsats när det gäller övergångsperiodens längd för minimiåldern och minimivikten för de icke avvanda kalvar som ska transporteras, och föreskriver en övergångsperiod på fem år även i detta fall. Detta för att mildra effekterna för mjölkbönder som kommer att behöva anpassa sig för att hålla kalvarna längre på gården.

Maximala transporttider samt minimiålder och minimivikt för de djur som transporteras skulle förbättra avvanda kalvars välbefinnande, eftersom de anses vara sårbara djur som är särskilt utsatta för djurskydds- och hälsorisker under transporten.

Den tekniska utvecklingen när det gäller att inrätta ett effektivt system för utfodring av kalvar på lastbilarna har kommit långt, men används ännu inte allmänt, vilket skulle möjliggöra transport av kalvar i upp till 19 timmar (nio timmars körning, en timmes vila och utfodring, nio timmars körning). Detta skulle mildra de negativa ekonomiska effekterna av en maximal transporttid på åtta timmar om det inte finns något effektivt utfodringssystem, även om de tre baltiska staterna fortfarande skulle påverkas, eftersom de för närvarande är utgångspunkten för långa resor för icke avvanda kalvar som överstiger 19 timmar. En övergångsperiod på fem år föreslås, eftersom medlemsstater som påverkas av denna åtgärd behöver tid för att omstrukturera sin sektor. Utfodringsintervallet skulle vara nio timmar i samtliga fall, men om kalvarna transporteras med biltransportfartyg (t.ex. från Irland till kontinenten) räknas inte den del av resan som tillbringas på fartyget in i den ovan nämnda maximala restiden.

Kostnaden för att installera ett utfodringssystem i en befintlig lastbil uppskattas till mellan 25 000 och 30 000 euro, medan en ny lastbil utrustad med ett sådant utfodringssystem beräknas kosta omkring 500 000 euro. På grund av kalvarnas högre ålder måste de nuvarande tredäckade lastbilarna omvandlas till tvåäckade lastbilar, vilket kommer att medföra begränsade kostnader för transportörerna.

De nya kraven beräknas öka mjölkproducenternas kostnader för att hålla djuren längre på gårdarna. Kalvarnas försäljningspris skulle dock vara högre eftersom de är starkare. En förbättrad hälsostatus och minskad dödlighet för kalvar vid ankomsten på grund av ökad resiliens är också gynnsamt för gödningsföretag. På det hela taget förväntas därför effekterna vara positiva för de flesta jordbrukare.

Alternativet skulle ha en positiv miljöpåverkan, eftersom mer begränsade maximala transporttider skulle minska transportrelaterade växthusgasutsläpp.

Transport vid varma temperaturer

Det alternativ som undersökts i konsekvensanalysen består i ett godkännande av transport för långa resor som är beroende av väderprognoser. Om väderprognosen ligger mellan 25 °C och 30 °C tillåts endast korta transporter (högst nio timmar) under dagtid, med tillgång till vatten för djuren. Om väderprognosen är högre än 30 °C skulle endast djurtransporter på natten (dvs. mellan 21.00 och 10.00) tillåtas. En övergångsperiod på fem år planeras.

Konsekvensbedömningen bekräftar detta som det rekommenderade alternativet, vilket också återspeglas i detta förslag.

Alternativet skulle förbättra djurens välbefinnande eftersom det skulle göra det möjligt för dem att undvika värmestress.

Många medlemsstater godkänner i dag inte långa resor när temperaturer över 30 °C förutspås, i enlighet med rekommendationer från kommissionen. Därför kan de ekonomiska effekterna av denna åtgärd förväntas främst vara kopplade till den logistiska utmaningen att transportera djur nattetid när dagstemperaturen beräknas överstiga 30 °C, men åtgärden kommer att tillhandahålla enhetliga regler för sådana fall i EU. Transportörerna kommer att få se en ökning av sina kostnader på grund av högre löner för körning nattetid, men också högre administrativa kostnader när inspektioner och kontroller måste utföras nattetid. En begränsad inverkan förväntas också för jordbrukare och slakterier.

Inga miljökonsekvenser förväntas. När det gäller sociala konsekvenser kan arbetstagare inom sektorerna, särskilt förare, slakteripersonal och officiella veterinärer, behöva genomföra ett ökat antal nattskift som kan ha en ytterligare inverkan på behoven av arbetskraft.

Ny teknik

Två alternativ har bedömts i konsekvensbedömningen. Det första alternativet består av följande två åtgärder:

1. Positionering i realtid av lastbilar.
2. En central databas och en digital applikation.

Det andra alternativet bestod av retroaktiva kontroller baserade på trakografer, i kombination med den centrala databas och den digitala applikation som avses ovan.

I konsekvensbedömningen dras slutsatsen att det första alternativet är det rekommenderade alternativet, vilket återspeglas i detta förslag. Där föreskrivs att GPS-uppgifter om lastbilar ska överföras till ett automatiserat system (EU:s centrala databas), som i sig är kopplat till Traces-systemet, så att den behöriga myndigheten kan få tillgång till information om tidpunkten när lastbilen nådde vissa platser (utgångspunkt, kontrollstation, gränsövergångar mellan medlemsstaterna, bestämmelseort) så att de behöriga myndigheterna kan utföra offentliga kontroller på grundval av sådan information. Eftersom en minskning av den maximala transporttiden är en av de viktigaste åtgärderna för att uppnå det politiska målet om djurens välbefinnande är detta nödvändigt för att ge medlemsstaternas behöriga myndigheter verktyg för att kunna utföra offentliga kontroller på ett effektivt sätt.

System för spårning i realtid kommer att göra det möjligt att bättre rikta och mer effektivt utföra offentliga kontroller med hjälp av EU:s centrala databas, vilket kommer att leda till bättre djurskydd.

Eftersom mer än 77 % av de nuvarande transportlastbilarna redan är utrustade med ett spårningssystem skulle operatörernas kostnader för att uppfylla de nya standarderna vara marginella.

Den administrativa bördan för transportörer förväntas minska avsevärt med hjälp av ett automatiskt spårningssystem och en it-plattform.

Den största kostnaden, även om den är begränsad, skulle vara förknippad med att kommissionen utvecklar moduler i det befintliga Traces-systemet (se finansieringsöversikten). Medlemsstaternas förvaltningar skulle ådra sig begränsade kostnader för utbildning av personal.

Även om digitaliseringen, som minskar användningen av papper, förväntas minska växthusgasutsläpp i samband med pappersanvändning, förväntas en liten ökning av växthusgasutsläppen i samband med den högre energianvändningen.

En liten positiv social effekt förväntas. Även om mindre administrativ personal kan behövas bland verksamhetsutövarna kan antalet anställda inom den offentliga förvaltningen för att behandla de insamlade uppgifterna öka. För verksamhetsutövarna kommer förenklingen tack vare digitaliseringen att innebära förbättrade arbetsvillkor.

Bättre skydd av katter och hundar som transporteras för kommersiella ändamål

Följande alternativ bedöms i konsekvensbedömningen:

1. Uppdaterade och mer specifika krav för transport av katter och hundar för ekonomiska ändamål, inklusive temperaturförhållanden och en ålder på minst 15 veckor för transport.
2. Uppdaterade och mer specifika krav för katter och hundar men med en ålder på minst tolv veckor för transport.

I konsekvensbedömningen dras slutsatsen att det andra alternativet är det rekommenderade alternativet, och detta återspeglas i detta lagstiftningsförslag, med en övergångsperiod på tre år.

Åtgärden skulle förbättra välbefinnandet för katter och hundar som transporteras inom ramen för en ekonomisk verksamhet, för vilket det för närvarande i stort sett saknas särskilda bestämmelser. En minimiålder för transport kommer till exempel att möjliggöra en bättre utveckling av immuniteten mot smittsamma sjukdomar.

När det gäller ekonomiska konsekvenser kan ytterligare veterinärkontroller av katter och hundar kosta mellan 10 och 40 euro per djur. De ekonomiska effekterna av de nya kraven på utfodring och vattning förväntas bli begränsade, eftersom liknande regler redan gäller. Ytterligare kostnader för transportörer kan också förväntas i samband med förbättring eller utbyte av deras nuvarande fordon för att uppfylla de nya standarderna. En kommersiellt tillgänglig ny transportvagn för hundar, utan luftkonditionering men korrekt utformad, beräknas kosta mellan 1 000 och 3 000 euro för två till fyra hundar.

Inga betydande miljökonsekvenser förväntas. När det gäller de sociala konsekvenserna, även för människors hälsa, kan de ytterligare vaccinationskrav och den högre transportålder som föreslås i denna åtgärd leda till färre sjuka djur efter ankomsten, vilket också skulle ha en positiv inverkan på människors hälsa.

Samlad bedömning

I konsekvensbedömningsrapporten redogörs också för de förväntade samlade effekterna av två paket med alternativ samt deras inverkan på internationell konkurrenskraft, livsmedelstrygghet, rimliga livsmedelspriser och distributionseffekter. Denna visade att för åtgärder som rör restider, utrymme, transport av icke avvanda kalvar, varma temperaturer och ny teknik, motsvarar den samlade effekten på produktionskostnaderna för det rekommenderade paketet (paket 2) på EU-nivå i genomsnitt en ökning av produktionskostnaderna med 1,4 eurocent per kilo kött, mjölk eller ägg per år. Denna kostnadsökning förväntas ske under den femåriga övergångsperioden. Den modellering som utförts visade att effekterna av denna begränsade ökning av produktionskostnaderna på produktionsnivåerna, importnivåerna, exportpriserna och konsumentpriserna är begränsade. Följaktligen förväntas åtgärderna ha mycket begränsade effekter på den internationella konkurrenskraften inom EU:s boskapssektor. På samma sätt konstaterades ingen betydande

inverkan på livsmedelssäkerhetens tillgänglighetsdimension (med endast en marginell minskning av fjäderfäkonsumtionen). När det gäller rimliga livsmedelspriser visar modelleringarna på inverkan på konsumentpriserna på mellan 0,06 % och 4,37 % beroende på vara. Detta utgör ytterligare utgifter på mellan 2,81 och 14,09 euro per person och år, beroende på kost och inkomst.

Konsekvensbedömningen visar att detta förslag kommer att bidra till målen för hållbar utveckling: Det kommer att bidra till mål 3 "God hälsa och välbefinnande" eftersom ett förbättrat djurskydd under transport kommer att bidra till att bekämpa antimikrobiell resistens hos både människor och djur. Det kommer också att bidra till mål 12 "Ansvarsfull konsumtion och produktion" eftersom livsmedel med högre djurskyddsnormer motsvarar ett mer ansvarsfullt produktionssystem.

Yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll om konsekvensbedömningen:

Konsekvensbedömningen lämnades in till nämnden för lagstiftningskontroll för godkännande den 30 oktober 2023 och mottog ett positivt yttrande med reservationer den 17 november 2023. I yttrandet från nämnden ombads man att presentera kostnads-nyttoanalysen tydligare, att komplettera analysen av inverkan på konkurrenskraften och den fördelningsmässiga inverkan på försörjningskedjan samt att klargöra jämförelsen av alternativ. Konsekvensbedömningen reviderades för att ta itu med dessa rekommendationer från nämnden för lagstiftningskontroll. Framför allt uppdaterades analysen av försörjningskedjan för att bli mer omfattande och bättre återspegla effekterna på producenterna, och förhållandet mellan analysen av försörjningskedjan och analysen av inverkan på konkurrenskraften förtydligades.

• **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Att tillhandahålla mer enhetliga krav – såsom gemensamma regler om maximala transporttider – kommer att medföra en förenkling för verksamhetsutövarna, liksom för de behöriga myndigheterna, jämfört med de nuvarande reglerna, som skiljer sig mellan olika djurarter och djurkategorier. Dessutom kommer tydligare definitioner och mindre användning av öppna normer att göra lagstiftningen effektivare och lättare att följa, eftersom verksamhetsutövarna inte längre behöver göra egna bedömningar för att besluta om vilka tröskelvärden som ska användas för att tillämpa olika bestämmelser.

En ökad användning av digitala verktyg kommer att förenkla kommunikationen mellan företag och offentliga myndigheter. Spårning i realtid av fordon skulle göra det möjligt att bättre planera, målinrikta och effektivisera alla offentliga kontroller av djurtransporter.

Inga undantag planeras för små och medelstora företag eftersom de utgör det nästan totala antalet företag som påverkas och deras särdrag därmed redan beaktas vid valet av åtgärder och fastställandet av övergångsperioder.

• **Grundläggande rättigheter**

Bestämmelser om fordons positionering i realtid utformades för att säkerställa att personuppgifter skyddas, i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Detta förslag har följande budgetkonsekvenser för EU:s budget under perioden 2022–2027 i EU:s fleråriga budgetram. En närmare beskrivning av budgetkonsekvenserna finns i finansieringsöversikten som bifogas detta förslag.

Personalresurser för genomförande av förslaget, studier, revisioner, tertiärlagstiftning och internationell verksamhet: 6,5 heltidsekvivalenter per år från och med 2026.

Under rubrik 1 ”Bidra till en hög nivå av hälsoskydd och välbefinnande för människor, djur och växter”: 2,4 miljoner euro under perioden 2024–2027.

Detta omfattar följande:

Engångskostnader: Studie om metoder för användning av ny teknik och digitalisering för att underlätta genomförandet och efterlevnaden av regler om djurskydd under transport: 250 000 EUR.

Engångskostnader: Utveckling av modulen i Traces-systemet: 1 400 000 EUR.

Återkommande kostnader: Underhåll av Traces-systemet: 450 000 EUR/år.

Engångskostnad: Utveckling av digital applikation: 300 000 EUR.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen granskar regelbundet medlemsstaterna för att övervaka i vilken utsträckning de följer EU-lagstiftningen²⁸. Förslaget innehåller en artikel om nätverket av förbindelseorgan i medlemsstaterna för djurens välbefinnande under transport. Detta nätverk kommer att spela en viktig roll för att främja ett enhetligt genomförande av den nya förordningen i hela unionen.

Kommissionen har utsett EU:s referenscentrum för djurskydd, som tillhandahåller tekniskt stöd för genomförandet av EU:s djurskyddslagstiftning, även när det gäller transporter. Kommissionen stöder också fortbildning²⁹ som omfattar skydd av djur under transport inom programmet Bättre utbildning för säkrare livsmedel. Genomförandet av de nya reglerna kommer också att diskuteras i EU-plattformen för djurskydd.

Alla dessa verksamheter kommer att bidra till genomförandet av denna översyn. Dessutom kommer genomförandenivån att synas genom nya krav på att övervaka och rapportera om indikatorer, främst med hjälp av data från Traces i realtid utöver rapporter från behöriga myndigheter. En sådan övervakningsrapport om situationen för djurens välbefinnande i unionen med avseende på transporter ska läggas fram fem år efter dagen för den nya förordningens ikraftträdande och minst vart femte år därefter.

För att kunna samla in tillförlitliga bevis efter övergångsperioden på fem år bör en utvärderingsrapport läggas fram tio år efter förordningens ikraftträdande.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Kapitel I: Syfte, tillämpningsområde, definitioner och allmänna bestämmelser

²⁸ Revisioner finns på <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>.

²⁹ https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/official-controls-and-enforcement/legislation-official-controls/better-training-safer-food_en.

Detta kapitel klargör förslagets tillämpningsområde samt innehåller definitioner och allmänna krav som är tillämpliga på all transportverksamhet.

kapitel II: Tillstånd för organisatörer och transportörer

I detta kapitel fastställs regler och villkor för organisatörers tillstånd att organisera djurtransporter och transportörers tillstånd att transportera djur.

kapitel III: Transportmedel

I detta kapitel fastställs villkoren för godkännande av vägfordon för djurtransporter, som redan finns i den nuvarande lagstiftningen. Flygtransporter måste utföras av lufttrafikföretag som är medlemmar i IATA.

kapitel IV: Skyldigheter före avsändning

Detta kapitel kräver reseloggar för både långa och korta resor. Djurhållare ska ansvara för att de lastade djuren är i skick att transporteras.

kapitel V: Skyldigheter under transport och på bestämmelseorten

I detta kapitel behandlas transportörernas skyldigheter under resan. Uppsamlingscentraler omfattas också.

I detta kapitel föreskrivs skyldigheten att spåra vägfordon i realtid.

Transportörerna är också skyldiga att samla in information på grundval av vissa indikatorer, analysera dem och vidta korrigeringar åtgärder för att förbättra de transporterade djurens välbefinnande.

kapitel VI: Villkor för transport av landlevande djur

I detta kapitel föreskrivs maximala transporttider både för slaktdjur och för djur som transporteras för andra ändamål. Särskilda maximala transporttider fastställs också för transport av icke avvanda djur.

Resor vid extrema temperaturer är tidsbegränsade och ytterligare villkor måste uppfyllas.

Kapitel VII: Transport till och från tredjeländer

Detta kapitel innehåller nya regler för transport av djur till tredjeländer, såsom certifiering för organisatörer och intyg som undertecknats av behöriga myndigheter i tredjeland före en transport med fartyg som transporterar djur.

Kontrollstationer i tredjeländer måste uppfylla normer som är likvärdiga med dem som gäller i unionen.

kapitel VIII: De behöriga myndigheternas skyldigheter

Detta kapitel innehåller bestämmelser om utbildning och kompetensbevis för transportörer samt krav på att utse utförelseställen. Kapitlet innehåller också bestämmelser om nationella förbindelseorgan för djurtransporter samt om analys av uppgifter som samlats in på grundval av de indikatorer som avses i kapitel V.

Kapitel IX Sanktioner

Detta kapitel innehåller bestämmelser om sanktioner för överträdelser av förordningen, särskilt vid allvarliga överträdelser.

Kapitel X: Förfarandebestämmelser

Kapitel XI: Övriga bestämmelser

Detta kapitel innehåller bestämmelser om strängare nationella åtgärder, inrättandet av en digital applikation för att underlätta genomförandet och efterlevnaden av förordningen samt ett undantag från befintliga nationella bestämmelser för de yttersta randområdena.

Kapitel XII: Övergångsbestämmelser och slutbestämmelser

Genom detta kapitel ändras rådets förordning (EG) nr 1255/97 om kontrollstationer, med krav på att de ska vara utrustade för de relevanta arterna och kategorierna av djur och att arrangörerna ska ha tillgång till ett bokningssystem.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden, om
ändring av rådets förordning (EG) nr 1255/97 och om upphävande av rådets förordning
(EG) nr 1/2005**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 43.2
och 114.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³⁰,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³¹,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) I rådets förordning (EG) nr 1/2005³² fastställdes gemensamma minimiregler för skydd av djur under transport. Sedan den antogs har vetenskap och teknik utvecklats. Det finns en bättre förståelse av kraven på utrymme för djuren och av djurens behov under transport, särskilt för icke avvanda och vattenlevande djur. Det har skett en betydande utveckling när det gäller tillgången till digitala lösningar för de administrativa förfarandena i samband med djurtransporter. Många medlemsstater håller på att se över eller anta nationella regler som går längre än unionens minimikrav i takt med att medborgarna blir mer medvetna om och oroar sig över djurens välbefinnande och med tendensen till mer hållbara produktionsmetoder. Dessutom visade kontrollen av ändamålsenligheten i EU:s djurskyddslagstiftning³³, när det gäller förordning (EG) nr 1/2005, att det var svårt att tolka, tillämpa och verkställa vissa bestämmelser, vilket bidrog till ojämlika villkor för de olika aktörerna. Det är därför nödvändigt att se över reglerna om skydd av djur under transport för att anpassa dem till den senaste

³⁰ EUT C , , s.

³¹ EUT C , , s.

³² Rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97 (EUT L 3, 5.1.2005, s. 1).

³³ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation*, SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.

vetenskapliga och tekniska utvecklingen och göra dem lättare att tillämpa och verkställa.

- (2) Djurskydd är ett värde för unionen som är inskrivet i artikel 13 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*). Dessutom har unionen och flera medlemsstater undertecknat den reviderade europeiska konventionen om skydd av djur under internationella transporter³⁴.
- (3) Transport av levande djur är en viktig del av den jordbruksbaserade livsmedelskedjan. Skyddet av djur under transport är en fråga av allmänt intresse som påverkar konsumenternas inställning till jordbruksprodukter. Denna förordning syftar till att förenkla förfarandena, minska den administrativa bördan och underlätta genomförandet av harmoniserade regler, samtidigt som en hög skyddsnivå för djur under transport säkerställs. Att säkerställa skyddet av djur under transport har en positiv inverkan på djurens hälsa och välbefinnande och bidrar till bättre kvalitet på animaliska produkter.
- (4) Denna förordning syftar till att säkerställa en väl fungerande inre marknad, även för djur som inte används för livsmedelsproduktion, såsom katter och hundar, pälsdjur, vissa typer av vilda djur och djur som används för vetenskapliga ändamål.
- (5) Europaparlamentet antog 2022 rekommendationer om skydd av djur under transport på grundval av rapporten från undersökningskommittén för frågor om skyddet av djur under transport inom och utanför unionen (ANIT-kommittén). I rekommendationerna uppmanas kommissionen och rådet att noggrant se över EU:s lagstiftning om skydd av djur under transport på grundval av en rigorös vetenskaplig undersökning av transporternas inverkan på djur av alla arter och åldrar och på en djupgående socioekonomisk, miljömässig och hälsomässig konsekvensbedömning, med beaktande av de olika geografiska situationerna och särdragen samt jordbruksmodellerna i unionen. ANIT-kommitténs rapport pekade också på brister i det befintliga genomförandet i hela unionen och rekommenderade åtgärder såsom att begränsa transporttiderna, förbjuda transporter vid extrema temperaturer och säkerställa att djurtransporter till tredjeländer sker med respekt för principerna om skydd av djur under hela befordran fram till bestämmelseorten i tredjeländer. Dessutom påpekade Europaparlamentet behovet av att ersätta transport av levande djur med ett effektivare etiskt system som gynnar transport av sperma eller embryon framför avelsdjur och slaktkroppar och kött framför djur som transporteras för slakt.
- (6) I september 2022 offentliggjorde Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (Efsa) fem vetenskapliga yttranden om olika konsekvenser och faror för välbefinnandet vid transport av små idisslare³⁵ (får och getter), hästdjur³⁶ (hästar och åsnor), nötkreatur³⁷ (boskap och kalvar), svin³⁸ och djur i behållare³⁹, inklusive

³⁴ European Convention for the Protection of Animals during International Transport, Council of Europe, Chişinau, 6.XI.2003, European Treaty Series-No. 193.

³⁵ Efsas panel för djurs hälsa och välbefinnande, "Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport", *EFSA Journal*, vol. 20(2022):9, artikelnr 7404 [101 s.].

³⁶ Efsas panel för djurs hälsa och välbefinnande, "Scientific Opinion on the welfare of equidae during transport", *EFSA Journal*, vol. 20(2022):9, artikelnr 7444 [113 s.].

³⁷ Efsas panel för djurs hälsa och välbefinnande, "Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport", *EFSA Journal*, vol. 20(2022):9, artikelnr 7404 [101 s.].

³⁸ Efsas panel för djurs hälsa och välbefinnande, "Scientific Opinion on the welfare of pigs during transport", *EFSA Journal*, vol. 20(2022):9, artikelnr 7445 [108 s.].

tamfåglar (kycklingar, värphöns, kalkoner osv.) och kaniner (*Efsas yttranden*). I Efsas yttranden dras i stora drag slutsatsen att det för att förbättra skyddet av djur under transport är nödvändigt att tillhandahålla mer utrymme, sänka maximitemperaturerna och begränsa transporttiderna till ett minimum. Förordning (EG) nr 1/2005 bör därför ersättas med en ny förordning som ligger i linje med den senaste vetenskapliga och tekniska utvecklingen på detta område och med konsumenternas krav, samtidigt som man undviker hinder för den inre marknadens funktion och handeln med levande djur och säkerställer att de nya reglerna kan verkställas.

- (7) För att säkerställa en enhetlig och effektiv tillämpning av denna förordning i hela unionen mot bakgrund av dess grundläggande princip enligt vilken djuren inte får transporteras på ett sådant sätt att de riskerar att skadas eller orsakas onödigt lidande, är det lämpligt att fastställa detaljerade bestämmelser som tar upp olika arters särskilda behov som uppkommer i samband med olika typer av transport. Sådana detaljerade bestämmelser bör tolkas och tillämpas i enlighet med ovannämnda princip och bör uppdateras i god tid, särskilt mot bakgrund av nya vetenskapliga rön, med beaktande av nya yttranden från Efsa.
- (8) Tekniken för navigeringssystem och elektroniska databaser har utvecklats avsevärt sedan förordning (EG) nr 1/2005 trädde i kraft. Detta gör det möjligt att förenkla förfarandena och stärka kontrollerna och inspektionerna av skyddet av djur under transport, vilket leder till bättre efterlevnad av unionens regler. Det är därför viktigt att utnyttja ny teknik och utvidga de möjligheter som erbjuds genom Traces-NT (*Trade Control and Expert System*), den digitala certifierings- och förvaltningsplattformen för alla sanitära och fytosanitära krav, som ingår i det integrerade förvaltningssystemet för offentlig kontroll (Imsoc)⁴⁰.
- (9) I denna förordning fastställs regler så att Traces-databasen kan omfatta digitala tillstånd, intyg om godkännande, kompetensbevis, färdjournaler, spårning i realtid av vägfordon och temperaturprognoser. Traces bör också innehålla förteckningar över kontrollstationer i tredjeländer och EU:s utförelseställen. Det möjliggör också en mer realistisk färdplanering, effektiv spårbarhet, bättre övervakning av aktiviteter och djurskyddsindikatorer, snabba nödåtgärder och fullständig analys av data, med det övergripande målet att säkerställa en effektivare tillämpning och bättre efterlevnad av unionens regler om skydd av djur under transport samt avsevärt minska den administrativa bördan.
- (10) Skyldigheten för aktörer i unionen att skydda djur under transport upphör inte vid unionens yttre gränser. Organisatörer av djurtransporter från unionen till en bestämmelseort i ett tredjeland måste säkerställa att unionens regler om skydd av djur under transport följs även under de etapper av befordran som äger rum utanför unionen och fram till dess att djuren anländer till den slutliga bestämmelseorten i tredjelandet. Detta överensstämmer med EU-domstolens rättspraxis i mål C-424/13⁴¹. Denna förordning bör därför tillämpas på transporter av djur för vilka

³⁹ Efsas panel för djurs hälsa och välbefinnande, "Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers", *EFSA Journal*, vol. 20(2022):9, artikelnr 7441 [188 s.].

⁴⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1715 av den 30 september 2019 om fastställande av bestämmelser för ett datoriserat informationshanteringssystem för offentlig kontroll och dess systemkomponenter (Imsoc-förordningen) (EUT L 261, 14.10.2019, s. 37).

⁴¹ Domstolens dom av den 23 april 2015, Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, punkt 56.

avsändningsorten ligger på unionens territorium och oavsett om bestämmelseorten ligger på unionens territorium eller i ett tredjeland.

- (11) Transport av levande djur från tredjeländer till unionens territorium berör främst vissa djurarter och utförs vanligtvis via direkta rutter. När levande djur importeras till unionen bör aktörer som transporterar sådana djur från ett tredjeland till en bestämmelseort inom unionen säkerställa att djuren skyddas på minst samma sätt som djur som transporteras inom unionens territorium, och detta från den tidpunkt då djuren lastas på transportmedlet i tredjelandet fram tills de når bestämmelseorten i unionen. Detta är nödvändigt mot bakgrund av unionsmedborgarnas oro när det gäller djurs välbefinnande under transport, vilket omfattar alla djur som transporteras till, från eller inom unionen. Denna förordning bör därför tillämpas på transporter av djur för vilka avsändningsorten ligger på ett tredjelands territorium och bestämmelseorten på unionens territorium. För att säkerställa en korrekt tillämpning av kraven för en sådan transport på avsändningsorten är det nödvändigt att den behöriga myndigheten i tredjelandet kontrollerar planeringen av den berörda befordran och i det officiella hälsointyget för import av djuren till unionen och genom sitt godkännande av färdjournalen intygar att planeringen av befordran har skett i enlighet med denna förordning eller med likvärdiga krav. Transportören för djuren bör ansvara för att säkerställa att denna planering följs fram till bestämmelseorten och bör fullgöra skyldigheten att fylla i färdjournalen.
- (12) För transitering av djur från ett tredjeland till ett annat eller till samma tredjeland via unionens territorium bör unionens regler gälla under den del av befordran som äger rum på unionens territorium. Även om varken ursprungsorten eller bestämmelseorten för den transporten ligger i unionen bör denna förordning, till förmån för djuren och med tanke på medborgarnas oro, tillämpas på den del av befordran som äger rum inom unionens territorium. Transportörer bör säkerställa att djuren transporteras under förhållanden som överensstämmer med denna förordning, särskilt när det gäller utrymme, utfodring och vattning, eftersom dessa faktorer är avgörande för välbefinnandet för de djur som transporteras inom unionens territorium. Efterlevnad av regler om transporttider bör dock inte krävas i sådana fall, eftersom detta skulle kunna leda till ännu längre transporter för de berörda djuren genom att kräva att aktörer i tredjeländer kringgår unionens territorium via längre rutter, vilket skulle kunna ha en mer negativ inverkan på djurens välbefinnande.
- (13) WOAH:s (Världsförbundet för djurhälsa) *Terrestrial Animal Health Code*⁴² innehåller riktlinjer som fastställer minimistandarder på global nivå när det gäller bland annat djurs beteende, ansvarsområden och kompetensnivåer för de olika aktörer som deltar i djurtransporter, dokumentation att tillhandahålla, färdplanering, lastning och åtgärder i händelse av att djuren avvisas. Denna förordning tar hänsyn till dessa riktlinjer.
- (14) Erfarenheterna av tillämpningen av förordning (EG) nr 1/2005 samt EU-domstolens rättspraxis, som mål C-301/14⁴³, visar att ekonomisk verksamhet avseende djurtransporter bör tolkas i vid bemärkelse. Djurtransporter i samband med ekonomisk

⁴² WOAH *Terrestrial Animal Health Code*, 2023, [Terrestrial Code Online Access - WOAH - World Organisation for Animal Health](#).

⁴³ Domstolens dom av den 3 december 2015.

verksamhet bör inte anses vara begränsade till fall som inbegriper ett omedelbart utbyte av pengar, varor eller tjänster eller där transporten utförs i vinstsyfte. Om en transport ingår i ett erbjudande om varor eller tjänster på en viss marknad bör den betraktas som en transport i samband med den ekonomiska verksamheten.

- (15) De viktigaste djurarterna som transporteras inom unionen och från unionen till tredjeländer för ekonomiska ändamål är ryggradsdjur, inklusive små idisslare, hästdjur, nötkreatur, svin, tamfåglar, kaniner och vattenlevande djur, dvs. fiskar, bläckfiskar och tiofotade kräftdjur. För att säkerställa proportionalitet bör denna förordnings tillämpningsområde begränsas till dessa arter.
- (16) Akvariefiskar transporteras vanligtvis i små lådor med expresskurirer i påsar med vatten som är särskilt anpassade till deras behov, och transporttiden är vanligtvis kortare än 24 timmar. Därför utgör transport av akvariefiskar sällan en stor risk för djurens välbefinnande och bör undantas från denna förordnings tillämpningsområde.
- (17) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/63/EU⁴⁴ fastställer regler för skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål. På grund av de strikta kvalitetskraven för djur som krävs för forskning och testning har eventuella kompromisser med djurens hälsa eller välbefinnande vid ankomsten till bestämmelseorten en direkt inverkan på möjligheten att använda dem för dessa ändamål. Dessutom kan vetenskapliga förfaranden kräva användning av djur som potentiellt kan anses inte vara i skick för transport enligt denna förordning, såsom vissa genetiskt modifierade djur och djur som har genomgått kirurgiska ingrepp för projekt i enlighet med direktiv 2010/63/EU. Transport av levande djur för vetenskapliga ändamål utförs av specialiserade aktörer med särskilt utformade fordon som är utrustade för att säkerställa djurens hälsa och välbefinnande under hela den planerade befordran. Åtskillnad kan göras när det gäller syftet med transporten av dessa djur, men deras välbefinnande bör garanteras. Det skulle dock varken vara konsekvent eller godtagbart att inkludera dem helt i denna förordnings tillämpningsområde. Av dessa skäl bör artspecifika regler om skick för transport, vattnings- och utfodringsintervall och vissa bestämmelser om transporttider, temperaturer och viloperioder inte gälla för transport av djur som används eller är avsedda att användas för vetenskapliga ändamål i ett projekt som godkänts enligt direktiv 2010/63/EU.
- (18) Erfarenheterna av tillämpningen av förordning (EG) nr 1/2005 visar att aktörerna ofta förlänger befordran utöver de gränser som anges i de relevanta bestämmelserna genom att transportera djur från en anläggning till flera uppsamlingscentraler i följd. Djuren grupperas tillsammans med djur från andra anläggningar på dessa uppsamlingscentraler och endast den sista uppsamlingscentralen registreras som avsändningsort. Därför bör det införas ett obligatoriskt uppehåll för djuren både på avsändningsorten och på bestämmelseorten, och uppsamlingscentraler bör endast tillåtas som avsändningsorter om de är lokalt belägna, i syfte att förhindra användning av flera uppsamlingscentraler för att kringgå bestämmelserna.
- (19) Endast organisatörer av djurtransporter som har möjlighet att uppfylla kraven i denna förordning bör tillåtas att transportera djur under långa transporter. Det är därför lämpligt att inrätta ett tillståndssystem för organisatörer. Organisatörer bör ansvara för att säkerställa överensstämmelse med unionens regler från avsändningsorten till

⁴⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/63/EU av den 22 september 2010 om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål (EUT L 276, 20.10.2010, s. 33).

bestämmelseorten. De kan lägga ut djurtransporten på entreprenad till en transportör och bör förbli ansvariga för att säkerställa att den transportören och alla andra personer som är involverade i transporten följer unionens regler. Organisatören bör för de behöriga myndigheterna styrka sin förmåga att säkerställa att unionens regler om transport följs fram till dess att djuren anländer till bestämmelseorten.

- (20) Transportörer och deras personal spelar en central roll vid djurtransporter och påverkar i hög grad de transporterade djurens välbefinnande. Villkoren för djurens välbefinnande under transport påverkas i betydande grad av transportörernas dagliga agerande. De bör ha den kompetens som krävs för att säkerställa efterlevnaden av denna förordning, inbegripet personalens efterlevnad, och det nödvändiga godkännandet av de transportmedel som används, tillsammans med beredskapsplaner för att hantera nödsituationer. Det är därför lämpligt att ha ett tillståndssystem för transportörer. De bör kunna ställas till svars och vara öppna i fråga om deras ställning och verksamhet. I synnerhet bör de rapportera eventuella problem och noggrant journalföra sina åtgärder samt resultaten av dessa.
- (21) Transportmedlen bör utformas så att djuren inte skadas eller lider. Det är därför lämpligt att fastställa tekniska krav för att ett transportmedel ska kunna godkännas och med beaktande av behoven hos särskilda arter och kategorier av djur ombord.
- (22) Djurtransporter med flyg är betydligt mindre vanligt än vägtransporter och sjötransporter. På grund av kostnaderna för denna typ av transport är i de flesta fall djur som transporteras med flyg sällskapsdjur och djur av höga värden avsedda för avel eller sport. Lufttransport av djur utförs i enlighet med IATA:s (*International Air Transport Association*) tekniska regler som fastställs i föreskrifter om levande djur (*Live Animals Regulations*), som utformas och uppdateras årligen av *Live Animals and Perishables Board* för att balansera principerna om att skydda djurens välbefinnande och om säkerheten ombord på flygplan, samt med beaktande av lufttransportens särdrag och begränsningar. Lufttrafikföretag som är medlemmar i IATA är skyldiga att följa regelverkets standarder när de utför transporter och utrustar sina luftfartyg. Djurtransporter med flyg bör därför endast tillåtas i luftfartyg som tillhör lufttrafikföretag som är medlemmar i IATA.
- (23) Så som framgår av kommissionens revisioner och de behöriga myndigheternas inspektioner uppfyller ett betydande antal fartyg för djurtransport som för närvarande är i trafik i unionen inte de lämpliga sjösäkerhetsstandarderna och utgör en risk för både djur och besättning. För att säkerställa att dessa fartyg för djurtransport uppfyller säkerhetsstandarderna och att väsentliga system, såsom kraftproduktion, stabilitet, ventilation, vattenavsaltning och dräneringssystem, fungerar korrekt, bör endast fartyg för djurtransport som för flagg som identifieras som vit eller grå enligt det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll⁴⁵ godkännas för djurtransport av de berörda behöriga myndigheterna i medlemsstaten. Dessutom bör de behöriga myndigheterna endast tillåta lastning av djur på dessa fartyg om fartygens riskprofil är låg eller normal risk enligt samförståndsavtalet om hamnstatskontroll.
- (24) Register över godkännanden av fartyg för djurtransport förs för närvarande i det informationssystem som stöder den nya inspektionsordning som härrör från

⁴⁵

<https://www.parismou.org/>.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll⁴⁶. Thetis (*The Hybrid European Targeting and Inspection System*) är en databas som underlättar offentlig kontroll av fartyg i unionen, inbegripet fartyg för djurtransport. Denna databas innehåller en modul som är specifik för offentlig kontroll med inriktning på djurskyddskrav. Information om godkända fartyg för djurtransport bör också finnas tillgänglig i Traces för att göra det möjligt att digitalt skapa, uppdatera och fylla i färdjournaler i Traces. De behöriga myndigheterna bör ansvara för att regelbundet uppdatera denna information.

- (25) I enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/372⁴⁷ bör en officiell veterinär efter godkännandet och före varje förnyelse av godkännandet av ett fartyg för djurtransport åtfölja sändningen av djur för den första befordran. Detta gör det möjligt för veterinären att utföra offentlig kontroll under hela den första befordran för att kontrollera att de mekaniska systemen och hanteringssystemen på fartyget för djurtransport inte försämrar välbefinnandet för djuren ombord under befordran.
- (26) Färdjournaler är viktiga verktyg för att göra det möjligt för alla aktörer som är involverade i djurtransporter, och behöriga myndigheter, att känna till den planerade färdvägen och tidsplaneringen för befordran och kontrollera om den planerade färdvägen följs i praktiken, vilket underlättar kontrollen av efterlevnaden. Särskilda delar av färdjournalen bör utformas för att säkerställa bättre efterlevnad av djurskyddsnormerna, särskilt genom att öka spårbarheten och insynen i transporterna. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna bör godkänna färdjournaler för långa transporter både inom unionen och till tredjeländer samt för korta transporter till tredjeländer. Användningen av färdjournaler bör digitaliseras fullt ut genom att man utnyttjar och utvidgar de möjligheter som Traces erbjuder. Digitaliseringen av färdjournalen kommer att förbättra datainsamlingen och möjliggöra bättre analys och riskidentifiering.
- (27) För att säkerställa att befordran inte överskrider den planerade längden och för att säkerställa bättre spårbarhet bör en förenklad färdjournal för korta transporter inom unionen införas. Dessa färdjournaler, som fylls i av organisatören och utan krav på godkännande av den behöriga myndigheten, kommer att hjälpa de behöriga myndigheterna att bedöma aktörernas verksamhet vid inspektioner och kontroller. Detta kommer dessutom att göra det möjligt för både de behöriga myndigheterna och kommissionen att få information om alla transporter.
- (28) Dräktiga djur är särskilt sårbara under transport. Eftersom det inte alltid är möjligt för transportören att bedöma dräktighetsskedet för sådana djur bör djurhållaren ansvara för att lämna information till transportören om dräktighetsskedet eller inseminationsdatumet, i förekommande fall.
- (29) Bristen på särskilda bestämmelser i unionslagstiftningen om transport av katter och hundar, särskilt valpar och kattungar av olika raser, samt medlemsstaternas olika

⁴⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁴⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/372 av den 17 februari 2023 om fastställande av bestämmelser om registrering, lagring och utbyte av skriftlig dokumentation över offentlig kontroll av fartyg för djurtransport, om beredskapsplaner i nödsituationer för fartyg för djurtransport, om godkännande av fartyg för djurtransport och om minimikrav för utförselställen (EUT L 51, 20.2.2023, s. 32).

tolkning och genomförande av befintliga unionsregler har lett till att dessa djur ofta transporteras under omständigheter som utgör en risk för deras välbefinnande och leder till ojämlika villkor för aktörerna. Det är därför nödvändigt att bättre definiera särskilda regler om lägsta ålder för transporterade katter och hundar och utfodringsintervall under befordran, att kräva förebyggande veterinärbehandlingar för att undvika stressrelaterade och artspecifika sjukdomar, och därmed att utvidga de särskilda och harmoniserade reglerna för kommersiell transport av katter och hundar. I samma syfte är det nödvändigt att fastställa regler som krav på temperatur och luftfuktighet och behovet av en färdjournal för långa transporter.

- (30) I WOAH:s riktlinjer för skydd av odlad fisk under transport fastställs miniminormer för efterlevnad på internationell nivå och rekommendationer om ansvar, planering, fordonsutformning, utrustning, hantering, vatten, förberedelser, artspecifika frågor, beredskapsplanering, dokumentation och i- och urlastning. På grundval av dessa riktlinjer bör särskilda bestämmelser för vattenlevande djur fastställas och uppdateras på grundval av nya vetenskapliga rön när relevanta yttranden från Efsa finns tillgängliga. En viktig faktor för de transporterade djurens välbefinnande är det utrymme som de tilldelas ombord på transportmedlet, vilket beror på deras art, kategori och storlek. I Efsas yttranden rekommenderas att djuren ska ha tillräckligt med utrymme ombord för att kunna ändra ställning, dricka och vila. Därför bör de krav på utrymme som fastställs i förordning (EG) nr 1/2005 ökas i enlighet med Efsas rekommendationer.
- (31) Realtidspositionerna för luftfartyg, fartyg och tåg är för närvarande allmänt tillgängliga av säkerhets- och informationsskäl. De flesta vägfordon är redan utrustade med ett satellitnavigeringssystem som registrerar den faktiska färdvägen och befordrans längd. Denna information är av avgörande betydelse för de behöriga myndigheternas förmåga att kunna genomföra och på riskbasis bättre målinrikta sin offentliga kontroll. Denna information om vägfordon är dock inte tillgänglig för de behöriga myndigheterna.
- (32) En begränsning av transporttiden spelar en avgörande roll för skyddet av djur under transport. Det finns belägg för att den beräknade transporttiden i den ursprungliga planeringen i praktiken ofta överskrids, vilket kan få allvarliga negativa konsekvenser för de transporterade djurens välbefinnande. För närvarande finns det inga medel för den behöriga myndigheten att kontrollera var sändningarna befinner sig under befordran för att bättre inrikta sina kontroller och inspektioner av transporttider och viloperioder som utförs i enlighet med förordning (EU) 2017/625. Detta gör det svårt för de behöriga myndigheterna att kontrollera att den faktiska transporttiden motsvarar den angivna. Många av dessa utmaningar skulle lösas med information som samlas in via ett informationssystem med hjälp av verktyg för positionering i realtid.
- (33) Tillgång till information om den tidpunkt då vägfordonen har nått vissa viktiga punkter under befordran, såsom kontrollstationer eller bestämmelseort, skulle göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att stärka och bättre planera och rikta sina kontroller. De skulle i synnerhet bättre kunna upptäcka transporter som överskrider den maximala transporttiden och därmed identifiera transporter som löper större risk att ha negativa effekter på djurens välbefinnande. Därför bör alla vägfordon ha ett system för positionering i realtid som kan kommunicera var de befinner sig under hela befordran och efter det att befordran har slutförts till ett informationssystem som är anslutet till Traces.

- (34) Uppgifter om transporttid och viloperioder bör registreras och sparas för alla transporter, i syfte att endast behandla informationen för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet i samband med denna. Lagringstiden för dessa uppgifter bör vara sex år så att de behöriga myndigheterna har tillgång till dessa uppgifter, särskilt för att kontrollera om organisatören eller transportören uppfyller de villkor som krävs för att få ett tillstånd förnyat efter det att giltighetstiden på fem år har löpt ut. Positioneringsuppgifter som registrerats i det informationssystem som är anslutet till Traces bör endast registreras och bevaras för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet i samband med denna. Lagringstiden för dessa uppgifter bör också vara sex år.
- (35) Utöver Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/679⁴⁸ och (EU) 2018/1725⁴⁹, och för att ge särskilda tillräckliga garantier för dataskydd, bör de bestämmelser om behandling och kontroll av uppgifter som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1715⁵⁰ om den databas där dessa uppgifter kommer att lagras tillämpas.
- (36) Det är viktigt att de behöriga myndigheterna på avsändningsorten är medvetna om djurens skick vid ankomsten till bestämelseorten. Både förare (eller i förekommande fall skötare) och djurhållare på bestämelseorten bör i Traces ange skicket för de djur som anländer till bestämelseorten, inbegripet information om djurskyddsindikatorer. Den elektroniska versionen av färdjournalen kommer att göra det möjligt för de behöriga myndigheterna på både avsändningsorten och bestämelseorten att ta emot denna information, vilket gör det möjligt för dem att vidta åtgärder när djurens skick inte är tillfredsställande eller om det finns en diskrepans mellan den information som lämnas av djurhållare, förare eller skötare.
- (37) I allmänhet tyder vetenskapliga belägg på att längre transporter påverkar djurens välbefinnande mer negativt än kortare transporter. Mot bakgrund av den nuvarande spridningen av slakterier i medlemsstaterna, det senaste vetenskapliga yttrandet om djurs välbefinnande under transport och i syfte att hålla transporterna så korta som möjligt, bör en befordran till slakt inte vara längre än nio timmar. I allmänhet är de slakterier som för närvarande används tekniskt anpassade till de djurarter och djurkategorier som de slaktar. För att förhindra en situation där slakt inte är möjlig på grund av att det inte finns något lämpligt utrustat slakteri i området som kan nås med nio timmars transport, bör ett undantag från niotimmarsgränsen föreskrivas för att undantagsvis tillåta långa transporter till lämpligt utrustade slakterier, förutsatt att detta godkänns av den behöriga myndigheten.
- (38) Efsas yttranden bekräftade att alltför många stopp på kontrollstationer med ur- och ilastning under befordran är skadligt för djurens välbefinnande, eftersom de leder till

⁴⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁴⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

⁵⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1715 av den 30 september 2019 om fastställande av bestämmelser för ett datoriserat informationshanteringssystem för offentlig kontroll och dess systemkomponenter (Imsoc-förordningen) (EUT L 261, 14.10.2019, s. 37).

ytterligare hantering av djuren, vilket leder till ökad stress och ökad risk för exponering för skador och infektioner. Långa transporter bör därför inte omfatta mer än en viloperiod med ur- och ilastning. För befordran på väg eller järnväg som är längre än nio timmar för andra ändamål än slakt bör, utöver de senaste vetenskapliga råden från Efsa, de maximala körtider och kortaste viloperioder för vägförare som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006⁵¹ beaktas för att bättre samordna med transporttiderna och viloperioderna för de transporterade djuren.

- (39) Icke avvanda djur är särskilt sårbara under transport och utfodring av dem ombord i enlighet med deras behov bör säkerställas. I enlighet med Efsas vetenskapliga råd bör minimiåldern och minimivikten för dessa djur innan de får transporteras höjas så att de är mer motståndskraftiga och lämpade för transport. Dessutom bör dessa djur transporteras i högst åtta timmar om det inte finns ett system ombord på transportmedlet som gör det möjligt för icke avvanda djur att under lämpliga förhållanden effektivt utfodras med mjölk eller mjölkersättning till kroppstemperatur.
- (40) Erfarenheterna av tillämpningen av förordning (EG) nr 1/2005 visar att det är svårt att uppfylla kravet att tillhandahålla lämplig utfodring av icke avvanda djur. Icke avvanda djur måste utfodras med artspecifik mjölk eller lämplig mjölkersättning till kroppstemperatur under förhållanden som liknar naturlig mjölkutfodring och med intervall som förhindrar att undernäring uppstår på lång sikt. Utfodringssystemen bör utformas så att det är möjligt att förse varje djur ombord med mjölk eller mjölkersättning, med minimalt behov av ingripande av skötare eller förare. Underhållet bör möjliggöra lämplig rengöring och desinfektion för att förhindra kontaminering av mjölken. Utfodringssystemet bör anpassas till de omständigheter och den typ av transport under vilka det är avsett att användas. I synnerhet bör när djur transporteras med rorofartyg hänsyn tas till det begränsade utrymmet på transportmedlet och fartygets rörelse. För att undvika inkonsekvenser i utfodringssystemen bör kommissionen godkänna dessa system på grundval av vetenskapliga och tekniska belägg för att de är effektiva för den avsedda användningen och överensstämmer med reglerna i denna förordning. Kommissionen bör också bistås av Efsa i denna uppgift.
- (41) I Efsas vetenskapliga yttranden konstateras att stress till följd av fordonets rörelser är en stor risk för välbefinnandet hos djur som transporteras i vägfordon, men de kommer inte till samma slutsats när det gäller stress i transportmedel till sjöss. Transporttiderna för väg- och järnvägstransportmedel är begränsade och viloperioder krävs i syfte att mildra effekterna av stress till följd av fordonets rörelser på de transporterade djurens välbefinnande. Djur som transporteras till sjöss utsätts inte för samma typ av rörelse som djur som transporteras på väg eller järnväg. Rörelser på fartyg påverkar inte djurens stabilitet på samma sätt som rörelser på vägfordon, där de utsätts för upprepade och oväntade plötsliga rörelser. Sjötransporternas inverkan på djur är därför mindre skadlig för djurens välbefinnande. Under förutsättning att djur ombord på fartyg som fartyg för djurtransport, containerfartyg och rorofartyg har tillräckligt med utrymme för djuren att kunna ligga ner och vila, ha tillgång till foder

⁵¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

och vatten i tillräckliga mängder och med lämpliga intervall, bör den tid som tillbringas till sjöss inte räknas som transporttid.

- (42) Den temperatur som djuren upplever under transporten är en viktig faktor som påverkar deras välbefinnande. Att mäta inomhustemperaturer under transport har visat sig vara svårt och gör det inte lätt att vidta avhjälpande åtgärder. Det är svårt att hålla temperaturbegränsningar inne i ett fordon eftersom det beror på många faktorer, bland annat luftfuktighet och utrymme ombord. Att transportera djur i lastbilar utrustade med luftkonditionering är kostsamt och sannolikt ohållbart. Det är därför lämpligt att begränsa transporttiderna vid extrema temperaturer för att minska djurens exponering för dessa och, i de mest extrema fallen, tillåta djurtransporter endast nattetid. Dessutom bör åtgärder vidtas för att mildra de potentiella negativa effekterna av temperaturen ombord, såsom att öppna lastbilsventilerna och ge djuren mer utrymme.
- (43) Organisatörer som transporterar djur till en bestämmelseort i ett tredjeland måste låta ett certifieringsorgan utvärdera den första befordran för att fastställa organisatörens förmåga att säkerställa efterlevnaden av denna förordning fram till djurens ankomst till bestämmelseorten i tredjelandet. Om villkoren i denna förordning inte är uppfyllda bör den behöriga myndigheten tillfälligt upphäva organisatörens tillstånd med avseende på transport till tredjeländer. Certifieringsorganet bör regelbundet utvärdera befordringar till tredjeländer som arrangeras av organisatören i syfte att fastställa om denne fortfarande har förmåga att uppfylla kraven i denna förordning. Certifieringsorgan bör ha de kunskaper och kvalifikationer som krävs, ge garantier för fortsatt oberoende i förhållande till organisatörer, transportörer och andra personer eller enheter som deltar i transport eller hantering av djur under transport och bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008⁵².
- (44) I rådets förordning (EG) nr 1255/97⁵³ fastställs krav för kontrollstationer och för användningen av dessa kontrollstationer i unionen. För att säkerställa att transporten av djur från unionen till tredjeländer uppfyller kraven i denna förordning, särskilt när det gäller transporttider, viloperioder och villkoren för inhysande av djuren under viloperioderna, bör kontrollstationer i tredjeländer uppfylla krav som är likvärdiga med dem som fastställs i unionslagstiftningen, särskilt rådets förordning (EG) nr 1255/97.
- (45) Aktörer som driver kontrollstationer i tredjeländer eller organisatörer kan begära att de förs upp på en förteckning som antas av kommissionen, förutsatt att de visar att de uppfyller krav som minst är likvärdiga med unionsreglerna, särskilt förordning (EG) nr 1255/97. För detta ändamål kan kontrollstationer i tredjeländer tillhandahålla bevis på att ett certifieringsorgan har intygat att krav som åtminstone är likvärdiga med dem som fastställs i unionsrätten, särskilt rådets förordning (EG) nr 1255/97, är uppfyllda. Förteckningen över godkända kontrollstationer i tredjeländer bör antas av kommissionen genom genomförandeakter.

⁵² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁵³ Rådets förordning (EG) nr 1255/97 av den 25 juni 1997 om gemenskapskriterier för mellanstationer och om ändring av färdplanen i bilagan till direktiv 91/628/EEG (EGT L 174, 2.7.1997, s. 1).

- (46) För att bättre säkerställa att kontrollstationerna tillgodoser behoven hos de djur som vilar på dessa anläggningar bör de anpassas till de relevanta arterna och kategorierna. Ett bokningssystem bör införas för att undvika förseningar eller överbokning av kontrollstationer. Förordning (EG) nr 1255/97 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (47) Erfarenheten visar att det är viktigt att utse ett utförselställe i unionen för att säkerställa en smidig transport av levande djur från unionen till tredjeländer. Djur bör lämna unionen via utsedda utförselställen som uppfyller de nödvändiga kraven för de djurskyddskontroller som avses i artikel 21.2 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/625⁵⁴ och som är i stånd att säkerställa kommunikation mellan behöriga myndigheter vid avsändningsorter, uppsamlingscentraler, kontrollstationer och bestämmelseanläggningar i detta avseende. De behöriga myndigheterna bör registrera sådana utseenden i Traces.
- (48) Erfarenheten har visat att det finns en risk för att sändningar av djur som transporteras sjövägen avvisas av bestämmelselandet på grundval av de dokument som uppvisas, t.ex. hälsointyg. I vissa fall kan detta påverka djurens välbefinnande, eftersom de av djurhälsoskäl inte kan återsändas till avsändningsorten. De behöriga myndigheterna på avsändningsorten bör godkänna en färdjournal endast om aktörerna förser dem med ett intyg om godtagande av dokumentation för internationell sjötransport av levande djur som undertecknats av den behöriga myndigheten i kustområdet i det slutliga bestämmelselandet. Det är därför lämpligt att fastställa en mall för intyg.
- (49) Medlemsstaterna bör fastställa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelser av denna förordning och säkerställa att de tillämpas. För att säkerställa en konsekvent och effektiv tillämpning av denna förordning i hela unionen är det nödvändigt att undvika olika efterlevnadsnivåer och att olika stränga sanktioner tillämpas vid bristande efterlevnad av denna förordning i olika medlemsstater vilket leder till att transporter planeras i enlighet med de mindre stränga sanktionerna i vissa medlemsstater. Det är lämpligt att identifiera de överträdelser av denna förordning som orsakar betydande risker för djurens välbefinnande och fastställa miniminivåer för ekonomiska sanktioner i förhållande till värdet på djursändningarna i sådana fall. Överträdefrekvensen bör också vara en faktor och upprepade överträdelser bör betraktas som allvarigare. Detta bör avskräcka från framtida överträdelser och förbättra efterlevnaden av förordningen.
- (50) Kontrollen av ändamålsenligheten i EU:s djurskyddslagstiftning har visat att det är svårt att bedöma hur effektiv förordning (EG) nr 1/2005 är när det gäller att förbättra djurskyddet på grund av bristen på indikatorer i den förordningen. Det är lämpligt att inrätta ett system för övervakning av djurskyddsindikatorer.

⁵⁴

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/625 av den 15 mars 2017 om offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet för att säkerställa tillämpningen av livsmedels- och foderlagstiftningen och av bestämmelser om djurs hälsa och djurskydd, växtskydd och växtskyddsmedel samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 999/2001, (EG) nr 396/2005, (EG) nr 1069/2009, (EG) nr 1107/2009, (EU) nr 1151/2012, (EU) nr 652/2014, (EU) 2016/429 och (EU) 2016/2031, rådets förordningar (EG) nr 1/2005 och (EG) nr 1099/2009 och rådets direktiv 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG och 2008/120/EG och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 854/2004 och (EG) nr 882/2004, rådets direktiv 89/608/EEG, 89/662/EEG, 90/425/EEG, 91/496/EEG, 96/23/EG, 96/93/EG och 97/78/EG samt rådets beslut 92/438/EEG (förordningen om offentlig kontroll) (EUT L 95, 7.4.2017, s. 1).

- (51) Transportörer och djurhållare bör vara skyldiga att samla in uppgifter på grundval av djurskyddsindikatorer som är relevanta för deras transportverksamhet. Analysen av uppgifterna kommer att göra det möjligt för transportörer och djurhållare att identifiera brister avseende djurens välbefinnande och vid behov vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Uppgifter om indikatorer bör också göras tillgängliga för behöriga myndigheter och kommissionen i Traces.
- (52) I syfte att uppdatera de tekniska reglerna i kapitlen I, II, V och VII i bilaga I och bilaga II, för att anpassa dessa regler till de senaste vetenskapliga och tekniska rönen när sådana finns tillgängliga, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen. I syfte att underlätta ett korrekt genomförande av denna förordning bör befogenheten att i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget anta akter för att uppdatera mallen för färdjournalen i bilaga III och mallen för intyg i bilaga IV delegeras till kommissionen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁵⁵. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (53) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, inbegripet delar av beredskapsplaner och mallar för dessa, tekniska regler för godkännande av fartyg för djurtransport, de tekniska element som krävs för att upprätta registreringar av navigeringssystem i realtid, godkännande av utfodringssystem för icke avvanda djur ombord, innehållet i de utvärderingar som krävs för certifiering av organisationer som transporterar djur till tredjeländer och hur ofta de behövs, förteckningarna över kontrollstationer som uppfyller likvärdiga standarder med de som fastställs i rådets förordning (EG) nr 1255/97 och definitioner av indikatorer för välbefinnande och metoderna för övervakning av dem samt tekniska regler för användningen av Traces, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁵⁶.
- (54) Det är viktigt att säkerställa att nationella regler inte används av medlemsstaterna på ett sätt som hindrar en korrekt tillämpning av bestämmelserna i denna förordning eller påverkar den inre marknadens funktion. Medlemsstaterna bör underrätta kommissionen om sådana nationella regler. Kommissionen bör uppmärksamma övriga medlemsstater på dessa. Om de nationella reglerna omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 bör kommissionen underrättas om dem i enlighet med det direktivet.
- (55) Den konsekvensbedömning som gjordes för att utarbeta denna förordning indikerar att vissa av de nya kraven i denna förordning kräver planering och investeringar från de aktörer som påverkas av dem. Nya regler om transporttider och utfodring av icke avvanda djur under transport kommer att kräva förändringar i transportmönstren och

⁵⁵ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

⁵⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

investeringar i nya lastbilar för att ge djuren mer utrymme och eventuellt nya utfodringssystem. Följaktligen bör det i denna förordning föreskrivas lämpliga övergångsperioder som tar hänsyn till den tid som berörda aktörer behöver för att anpassa sig till kraven som ställs i denna förordning.

- (56) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt med avseende på skydd av djur under transport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare på grund av transporternas omfattning, verkan och gränsöverskridande och internationella karaktär, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (57) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den [DD/MM/ÅÅÅÅ].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

INNEHÅLL, TILLÄMPNINGSOMRÅDE, DEFINITIONER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

I denna förordning fastställs bestämmelser för skydd av djur under transport i samband med ekonomisk verksamhet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på transport av djur
 - inom unionen,
 - från en avsändningsort i ett tredjeland till en bestämmelseort i unionen,
 - från en avsändningsort i unionen till en bestämmelseort i ett tredjeland, och
 - från en gränskontrollstation för införsel till unionen till ett utförselställe från unionen, när transporten av djur transiteras genom unionens territorium.
2. Transport för följande ändamål ska endast omfattas av artikel 4:
 - a) Jordbrukares transport av egna djur med egna transportmedel för säsongsbunden växling av betesområde.
 - b) Jordbrukares transport av egna djur med egna transportmedel för andra ändamål än växling av betesområde, högst 50 km från den anläggning där de hålls.
 - c) Transport av djur i syfte att delta i träning, utställningar, tävlingar, kulturevenemang, cirkusar och ridsports- och fritidsaktiviteter.

3. Denna förordning ska inte tillämpas på följande typer av transport:
 - a) Transport av djur som inte äger rum i samband med ekonomisk verksamhet.
 - b) Transport av djur direkt till eller från veterinärmottagningar eller veterinärkliniker.
 - c) Transport av skyddade arter enligt konventionen om internationell handel med utrotningshotade arter av vilda djur och växter (Cites)⁵⁷.
 - d) Transport av djur mellan djurparker enligt definitionen i artikel 2 i rådets direktiv 1999/22/EG⁵⁸.
 - e) Transport av akvariefiskar.
 - f) Direktleveranser av vattenlevande djur till livsmedelsföretag som levererar till slutkonsumenten.
4. Artiklarna 4.2 b, 20 och 26, kapitlen I och V i bilaga I och punkt 4 i bilaga II ska inte tillämpas på transport av djur inom ramen för ett godkänt projekt enligt direktiv 2010/63/EU⁵⁹.

Artikel 3 *Definitioner*

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *djur*: levande ryggradsdjur, bläckfiskar och tiofotade kräftdjur.
2. *avsändningsort*:
 - a) den plats där ett djur har hållits i minst en vecka före avsändning och där det först lastas på ett transportmedel, eller
 - b) en uppsamlingscentral, om djuret har samlats in inom ett avstånd av högst 100 km.
3. *bestämmelseort*: slakteri eller annan plats där ett djur lastas ur ett transportmedel och inhyses i minst en vecka före varje efterföljande avsändning.
4. *befordran*: förflyttning av djuren som utförs med ett eller flera transportmedel, och som börjar med att det första djuret lastas i det första transportmedlet på avsändningsorten och slutar med att det sista djuret lastas ur på bestämmelseorten, och därmed sammanhängande förfaranden, inklusive viloperioder och omlastning från ett transportmedel till ett annat.
5. *transportmedel*: vägfordon, järnvägsfordon, fartyg och flygplan som används för transporter av djur.
6. *vattenlevande djur*: fiskar, bläckfiskar och tiofotade kräftdjur.

⁵⁷ Rådets beslut (EU) 2015/451 av den 6 mars 2015 om Europeiska unionens anslutning till konventionen om internationell handel med utrotningshotade arter av vilda djur och växter (Cites) (EUT L 75, 19.3.2015, s. 1).

⁵⁸ Rådets direktiv 1999/22/EG av den 29 mars 1999 om hållande av vilda djur i djurparker (EGT L 94, 9.4.1999, s. 24).

⁵⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/63/EU av den 22 september 2010 om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål (EUT L 276, 20.10.2010, s. 33).

7. *organisatör*:
- a) transportör som transporterar djur eller som har lagt ut transport av djur på underentreprenad för hela befordran eller en del av befordran till minst en annan transportör, eller
 - b) en fysisk eller juridisk person som har anlitat en transportör för transport av djur, eller
 - c) person som har undertecknat avsnitt 1 i färdjournalen i Traces enligt bilaga III.
8. *lång transport*: befordran som överskrider 9 timmar.
9. *behörig myndighet*: behörig myndighet enligt definitionen i artikel 3.3 i förordning (EU) 2017/625.
10. *Traces*: det datoriserade system för utbyte av data, information och dokument som avses i artikel 133.4 i förordning (EU) 2017/625.
11. *transportör*: aktör vars ekonomiska verksamhet består i att transportera djur för egen räkning eller för en tredje parts räkning.
12. *kort transport*: befordran som inte överskrider 9 timmar.
13. *skötare*: person som direkt ansvarar för de transporterade djurens välbefinnande och som ledsagar djuren under befordran på väg eller järnväg.
14. *fordon*: självgående eller bogserat transportmedel på hjul.
15. *djurskyddsansvarig*: person som direkt ansvarar för de transporterade djurens välbefinnande under hela befordran till sjöss vid transporter med fartyg för djurtransport.
16. *fartyg för djurtransport*: havsgående fartyg som har byggts eller anpassats för att användas för transport av landlevande djur, utom tamfåglar och kaniner.
17. *behållare*: bur, box, låda eller annan styv konstruktion som används för transport av djur, men som inte är ett transportmedel.
18. *containerfartyg*: fartyg som transporterar landlevande djur, utom tamfåglar eller kaniner i flyttbara behållare.
19. *landlevande djur*: hållna hästdjur, nötkreatur, svin, får, getter, hjorddjur, kaniner och tamfåglar, inklusive fjäderfä.
20. *rorofartyg*: fartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
21. *behållare för stora djur*: behållare som används för transport av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner på transportmedel på väg, järnväg eller containerfartyg.
22. *officiell veterinär*: officiell veterinär enligt definitionen i artikel 3.32 i förordning (EU) 2017/625.
23. *uppsamlingscentral*: anläggning för uppsamling som registrerats i enlighet med artikel 97.1 i förordning (EU) 2016/429 där nötkreatur, får, getter, hästdjur eller svin från mer än en anläggning tillfälligt sammanförs för att utgöra en sändning.
24. *kontrollstationer*: kontrollstationer enligt definitionen i artikel 1 i förordning (EG) nr 1255/97.

25. *transporttid*: tidsperiod under vilken djuren förflyttas med transportmedel, inklusive tiden för att lasta i och ur djuren.
26. *djurhållare*: fysisk eller juridisk person, med undantag för en transportör, som antingen permanent eller tillfälligt är ansvarig för eller hanterar djur.
27. *utförselställe*: utförselställe enligt definitionen i artikel 3.39 i förordning (EU) 2017/625.
28. *gränskontrollstation*: gränskontrollstation enligt definitionen i artikel 3.38 i förordning (EU) 2017/625.
29. *positionsbestämningssystem*: infrastruktursystem som tillhandahåller globala, kontinuerliga, exakta och garanterade tjänster för tidsbestämning och positionsbestämning som behövs för tillämpningen av denna förordning.
30. *viloperiod*: sammanhängande period under en befordran under vilken djuren inte förflyttas med ett transportmedel.
31. *biosäker transport*: transporter av djur för de ändamål som anges i direktiv 2010/63/EU och som tillhandahåller en fysisk barriär som skyddar djuren från överföring av mikrobiella föroreningar och säkerställer deras välbefinnande genom tillhandahållande av foder, vatten och miljöförhållanden som är lämpliga för arten och deras utvecklingsstadium, inbegripet tillräckligt utrymme för att vila och sträcka ut sig.
32. *certifieringsorgan*: juridisk person som ackrediterats i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 och som arbetar i enlighet med ISO/IEC/17065 (Bedömning av överensstämmelse – Krav på organ som certifierar produkter, processer och tjänster).
33. *icke hanterade hästdjur*: hästdjur som inte kan bindas eller ledas i gramma utan att detta leder till oro, smärta eller lidande som kan undvikas.

Artikel 4

Allmänna bestämmelser för transport av djur

1. Ingen person får transportera eller låta transportera djur på ett sådant sätt att de orsakas eller riskerar att orsakas onödigt lidande.
2. Varje person som transporterar djur eller låter transportera djur ska säkerställa att följande krav uppfylls:
 - a) Alla nödvändiga åtgärder har vidtagits i förväg för att minimera transporttiden så att de vanligaste riskerna för djurens välbefinnande, inbegripet hunger, törst, trötthet, skador eller värmeobehag, minimeras.
 - b) Djuren ska vara i skick för hela befordran.
 - c) Transportmedlen ska vara utformade och konstruerade samt underhållas och handhas på ett sådant sätt att skador eller onödigt lidande förhindras och djurens säkerhet säkerställs.
 - d) Anordningarna för i- och urlastning ska vara utformade och konstruerade samt underhållas och handhas på ett sådant sätt att skador eller onödigt lidande undviks och djurens säkerhet säkerställs.
 - e) Varje fysisk person som ansvarar för djuren under något skede av deras transport ska ha kompetens för detta ändamål och för hanteringen av de

transporterade djuren och utföra sina uppgifter utan att använda våld eller någon metod som är trolig att orsaka djuren skada eller onödigt lidande.

- f) Transporten ska genomföras utan onödigt dröjsmål.
- g) Djurens välbefinnande ska kontrolleras regelbundet och upprätthållas på lämpligt sätt.
- h) Transportmedlet och anordningarna för i- och urlastning ska ha en golvyta och höjd som är anpassade till de berörda djurens art, storlek och kategori samt till den planerade befordran.
- i) Vatten, foder och vila ska erbjudas djuren regelbundet under befordran och vara av en kvalitet och kvantitet som är anpassade till djurets art och fysiologiska behov.
- j) Vattenlevande djur ska få vatten i tillräcklig volym och kvalitet.

KAPITEL II

TILLSTÅND FÖR ORGANISATÖRER OCH TRANSPORTÖRER

Artikel 5

Ansökan om tillstånd för organisatörer för långa transporter

1. Organisatörer får endast organisera långa transporter av djur om de innehar ett tillstånd som beviljats i enlighet med artikel 6.
2. Organisatören ska i Traces lämna in en ansökan om tillstånd att transportera djur under långa transporter till den behöriga myndigheten med hjälp av formuläret i avsnitt 1 i bilaga V. I ansökan ska organisatören ange om denne avser att organisera transport av djur till tredjeländer eller inte.
3. Organisatören får endast ansöka om tillstånd hos en enda behörig myndighet och i en enda medlemsstat.
4. Den ansökan som avses i punkt 2 ska innehålla bevis på att följande villkor är uppfyllda:
 - a) Organisatören är etablerad eller, om arrangören är etablerad i ett tredjeland, företrädd i respektive behörig myndighets medlemsstat.
 - b) Organisatören har kapacitet att uppfylla kraven i artikel 14.

Artikel 6

Beviljande, förnyelse, tillfälligt upphävande och återkallande av tillstånd för organisatörer

1. Den behöriga myndigheten ska i Traces bevilja det tillstånd som avses i artikel 5 med hjälp av formuläret i avsnitt 1 i bilaga V, förutsatt att villkoren i artikel 5.4 är uppfyllda.
2. Det tillstånd som avses i punkt 1 ska ange vilka arter och kategorier av djur och vilka typer av transport som omfattas samt om tillståndet omfattar transport av djur till tredjeländer eller inte.

Tillståndet ska gälla i högst fem år från och med dagen för utfärdandet.

3. En månad innan tillståndet löper ut får organisatören i Traces ansöka om förnyelse. En ansökan om förnyelse ska innehålla bevis för att villkoren i artikel 5.4 är uppfyllda, det intyg som föreskrivs i artikel 33 när så är relevant, och dokumenterad analys av övervakningen av indikatorer för giltighetstiden för det tidigare godkännandet och, om så är lämpligt, dokumenterade bevis på åtgärder som vidtagits om de värden som kvantifierar indikatorerna överskrider de tröskelvärden som anges i artikel 26.3. Den behöriga myndigheten ska bevilja eller avslå ansökan om förnyelse och i Traces registrera förnyelsen eller avslaget och, vid avslag, skälen till detta.
4. Om organisatören inte längre uppfyller villkoren i artikel 5.4 eller 33.6 ska den behöriga myndigheten besluta om tillfälligt upphävande av tillståndet i enlighet med artikel 138.2 j i förordning (EU) 2017/625 och i Traces registrera det tillfälliga upphävandet utan dröjsmål. Om så är relevant ska den behöriga myndigheten tillfälligt upphäva den del av tillståndet som omfattar transport till ett tredjeland.

Den behöriga myndigheten ska ge organisatören en skriftlig redogörelse med skälen till det tillfälliga upphävandet och rekommendationer för att åtgärda de konstaterade bristerna.

Den behöriga myndigheten ska häva det tillfälliga upphävandet om organisatören lägger fram bevis på att denne har åtgärdat de brister som ligger till grund för det tillfälliga upphävandet.

För transport inom unionen ska den behöriga myndigheten återkalla tillståndet om organisatören inte har åtgärdat bristerna inom en månad från det tillfälliga upphävandet.

För transport till ett tredjeland ska den behöriga myndigheten återkalla tillståndet om organisatören inte har åtgärdat bristerna inom tre månader från det tillfälliga upphävandet.

Artikel 7

Ansökan om tillstånd för transportörer för korta transporter

1. Transportörer får endast transportera djur under korta transporter om de innehar
 - a) ett tillstånd för korta transporter som beviljats i enlighet med artikel 9.1 för de berörda arterna och kategorierna, eller
 - b) ett tillstånd för långa transporter som beviljats i enlighet med artikel 9.1 för de berörda arterna och kategorierna.
2. Transportören ska i Traces lämna in en ansökan om tillstånd att transportera djur under korta transporter till den behöriga myndigheten med hjälp av formuläret i avsnitt 2 i bilaga V. Ansökan ska innehålla bevis på att följande villkor är uppfyllda:
 - a) Transportören är etablerad eller, om transportören är etablerad i ett tredjeland, företrädd i respektive behörig myndighets medlemsstat.
 - b) Transportören har tillräcklig och lämplig personal och utrustning och har skriftliga instruktioner för personalen när det gäller att ge djuren vatten, foder och omvårdnad samt operativa förfaranden för att personalen ska kunna uppfylla kraven i denna förordning.

- c) De förare och skötare som är anställda av eller tillhandahåller tjänster till transportören har genomgått relevant utbildning och har de kompetensbevis som föreskrivs i artikel 38.
- d) Varken transportören eller dennes företrädare i den medlemsstat där ansökan lämnas in har begått en allvarlig överträdelse enligt artikel 44 under de fem år som föregår dagen för ansökan.

Vid tillämpning av led d och om transportören eller dennes företrädare begått en allvarlig överträdelse under den perioden, ska de på ett för den behöriga myndigheten tillfredsställande sätt visa att de har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika ytterligare överträdelser.

Artikel 8

Ansökan om tillstånd för transportörer för långa transporter

1. Transportören får endast transportera djur under långa transporter om de innehar ett tillstånd som beviljats i enlighet med artikel 9.1. Sådana tillstånd ska också vara giltiga för korta transporter.
2. Transportören ska i Traces lämna in en ansökan om tillstånd att transportera djur under långa transporter till den behöriga myndigheten med hjälp av formuläret i avsnitt 3 i bilaga V. Transportören får endast ansöka om tillstånd hos en enda behörig myndighet och i en enda medlemsstat.
3. Den ansökan som avses i punkt 2 ska innehålla bevis på att
 - a) transportören uppfyller villkoren i artikel 7.2, och
 - b) transportören innehar följande dokument:
 - i) Giltiga intyg om godkännande enligt artikel 12 eller 13 för det transportmedel som transportören ska använda för den långa transporten i fråga.
 - ii) Ett dokument med detaljerade uppgifter om de förfaranden som gör att transportören kan spåra och registrera förflyttningar av fordon och fartyg under sitt ansvar och de förfaranden som gör det möjligt att när som helst kontakta de berörda förarna under långa transporter.
 - iii) En beredskapsplan vid nödsituationer under den planerade transporten.
4. För att säkerställa en enhetlig utformning av de beredskapsplaner vid nödsituationer under långa transporter som avses i led b iii ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter i enlighet med artikel 49 för att fastställa minimikrav för beredskapsplanens innehåll, för olika typer av befordran, och vid behov fastställa och uppdatera standardformulär för inlämning av dessa beredskapsplaner.

Artikel 9

Beviljande, förnyelse, tillfälligt upphävande och återkallande av tillstånd för transportörer

1. Den behöriga myndigheten ska i Traces bevilja ett tillstånd till en transportör för korta eller långa transporter i enlighet med artikel 7.1 respektive 8.1 med hjälp av formulären i avsnitt 2 respektive 3 i bilaga V, förutsatt att villkoren i artikel 7.2 respektive 8.2 är uppfyllda.

2. Det tillstånd som avses i punkt 1 ska ange vilka arter och kategorier av djur och vilka typer av transport som omfattas samt om tillståndet omfattar långa eller korta transporter.

Tillståndet ska gälla i högst fem år från och med dagen för utfärdandet.

3. En månad innan tillståndet för korta eller långa transporter löper ut får transportören i Traces ansöka om förnyelse av tillståndet. En ansökan om förnyelse ska innehålla de dokument som krävs enligt artikel 7.2 eller 8.2, och dokumenterad analys av övervakningen av indikatorer för giltighetstiden för det tidigare godkännandet och, om så är lämpligt, dokumenterade bevis på åtgärder som vidtagits om de värden som kvantifierar indikatorerna överskrider de tröskelvärden som anges i artikel 26.3.
4. Den behöriga myndigheten ska bevilja eller avslå ansökan om förnyelse och i Traces registrera förnyelsen eller avslaget och, vid avslag, skälen till detta.
5. Transportören ska underrätta den berörda behöriga myndigheten om alla ändringar av de dokument som avses i artiklarna 7.2 och 8.2 senast fem arbetsdagar efter den dag då ändringen ägde rum.
6. Om transportören inte längre uppfyller villkoren i artikel 7.2 eller 8.2 ska den behöriga myndigheten besluta om tillfälligt upphävande av tillståndet i enlighet med artikel 138.2 j i förordning (EU) 2017/625 och i Traces registrera det tillfälliga upphävandet utan dröjsmål.

Den behöriga myndigheten ska ge transportören en skriftlig redogörelse med skälen till det tillfälliga upphävandet och rekommendationer för att åtgärda de konstaterade bristerna.

Den behöriga myndigheten ska häva det tillfälliga upphävandet om transportören lägger fram bevis på att denne har åtgärdat de brister som ligger till grund för det tillfälliga upphävandet.

Den behöriga myndigheten ska återkalla tillståndet om transportören inte har åtgärdat bristerna inom en månad från det tillfälliga upphävandet.

Artikel 10

Utbildning av förare, skötare och djurskyddsansvariga

Transportören ska se till att förare, skötare och de djurskyddsansvariga som avses i artikel 21 följer en av de godkända utbildningar för djurskydd som avses i artikel 37.1 b. Sådan utbildning ska vara relevant för deras uppgifter, för de arter och kategorier av djur de hanterar och för de transportmedel som används.

KAPITEL III

TRANSPORTMEDEL

Artikel 11

Allmänna regler för transportmedel

1. Ingen person får transportera djur på väg eller järnväg under långa transporter om inte transportmedlet har inspekterats och godkänts i enlighet med artikel 12.

2. Ingen person får transportera djur med fartyg för djurtransport mer än tio sjömil från en unionshamn om inte fartyget för djurtransport har inspekterats och godkänts i enlighet med artikel 13.
3. Punkterna 1 och 2 ska tillämpas på behållare som används vid transporter på väg, järnväg eller med containerfartyg av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner.
4. Djur får endast transporteras med luftfartyg som tillhör lufttrafikföretag som är medlemmar i *International Air Transport Association*.
5. Djur får endast transporteras med rorofartyg om kraven i kapitel II punkt 3 i bilaga I är uppfyllda.

Artikel 12

Intyg om godkännande av transportmedel på väg eller järnväg och av behållare för stora djur

1. Transportören ska i Traces lämna in en ansökan om intyg om godkännande av ett transportmedel för att transportera djur på väg eller järnväg under långa transporter eller av behållare för stora djur till den behöriga myndigheten med hjälp av formuläret i avsnitt 5 i bilaga V.
2. Den behöriga myndigheten ska i Traces bevilja ett intyg om godkännande av transportmedlet till transportören med hjälp av formuläret i avsnitt 5 i bilaga V, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
 - a) Transportmedlet är inte föremål för en ansökan som lämnats in till, eller ett intyg om godkännande som beviljats av, eller avslag på en ansökan som beslutats av en annan behörig myndighet i samma medlemsstat eller i en annan medlemsstat.
 - b) Transportmedlet har inspekterats av den behöriga myndigheten och befunnits uppfylla de krav enligt kapitlen II och VI i bilaga I som gäller för utformning, konstruktion och underhåll av vägtransportmedel som används för långa transporter.
3. Den behöriga myndigheten ska i Traces registrera varje avslag på en ansökan om intyg om godkännande och skälen till sitt beslut.
Intyget om godkännande ska gälla i högst fem år från och med dagen för utfärdandet.
4. En månad innan det intyg om godkännande som avses i punkt 2 löper ut får transportören i Traces ansöka om förnyelse i enlighet med kraven i punkterna 1 och 2.
5. Transportören ska underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar, förbättringar eller försämringar av transportmedlet som kan påverka de transporterade djurens välbefinnande inom fem dagar från ändringen, förbättringen eller försämringen.
6. Om ett transportmedel inte längre uppfyller villkoren i punkt 2 ska den behöriga myndigheten besluta om tillfälligt upphävande av intyget i enlighet med artikel 138.2 j i förordning (EU) 2017/625 och i Traces registrera det tillfälliga upphävandet.

Den behöriga myndigheten ska ge transportören en skriftlig redogörelse med skälen till det tillfälliga upphävandet och rekommendationer för att åtgärda de konstaterade bristerna.

Den behöriga myndigheten ska häva det tillfälliga upphävandet om transportören lägger fram bevis på att denne har åtgärdat de brister som ligger till grund för det tillfälliga upphävandet.

Den behöriga myndigheten ska återkalla intyget om transportören inte har åtgärdat bristerna inom en månad från det tillfälliga upphävandet.

Artikel 13

Intyg om godkännande av fartyg för djurtransport

1. Transportören ska i Traces lämna in en ansökan om intyg om godkännande av ett fartyg för djurtransport till den behöriga myndigheten med hjälp av formuläret i avsnitt 6 i bilaga V. Ansökan ska innehålla följande dokument:
 - a) Ett dokument med uppgifter om sökanden och fartyget för djurtransport, inklusive eventuellt omställningsdatum, ritning över fartyget med utformning av fällor, belysning, dränering av vatten, brandbekämpning och ventilationssystem.
 - b) Ett dokument som beskriver hur de system som förtecknas i led a fungerar och hur kraftkällorna kan tillhandahålla tillräcklig energi för att försörja dessa system.
2. Den behöriga myndigheten ska i Traces bevilja ett intyg om godkännande av fartyget för djurtransport med hjälp av formuläret i avsnitt 6 i bilaga V, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
 - a) Fartyget kommer att genomföra sin första befordran från den medlemsstat där ansökan lämnas in.
 - b) Fartyget är inte föremål för en ansökan som lämnats in till, eller ett intyg om godkännande som beviljats av, eller avslag på en ansökan som beslutats av en annan behörig myndighet i samma medlemsstat eller i en annan medlemsstat.
 - c) Fartyget har inspekterats av den behöriga myndigheten och befunnits uppfylla de krav enligt kapitlen II och IV i bilaga I som gäller för konstruktion och utrustning av fartyg för djurtransporter.
 - d) Fartyget för flagg med en vit eller grå prestationsnivå för flaggstaten i enlighet med det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll.

Godkännandet av fartyget för djurtransport ska tillfälligt upphävas om inte en officiell veterinär har utfört offentlig kontroll ombord på fartyget för djurtransport under hela den första resan med fartyget efter godkännandet och före förnyelsen av godkännandet, och denna kontroll visade att fartyget för djurtransports konstruktion och utrustning inte påverkar de ombordvarande djurens välbefinnande negativt eller att effektiva korrigerande åtgärder har vidtagits.
3. Den behöriga myndigheten ska i Traces registrera varje avslag på en ansökan om godkännande och skälen till sitt beslut.

Intyget om godkännande ska gälla i högst fem år från och med dagen för utfärdandet.

4. En månad innan det intyg om godkännande av fartyget för djurtransport som avses i punkt 2 löper ut får transportören i Traces ansöka om förnyelse av intyget i enlighet med kraven i punkterna 1 och 2.
5. Transportören ska underrätta den berörda behöriga myndigheten om alla ändringar, förbättringar eller försämringar av fartyget som kan påverka de transporterade djurens välbefinnande inom fem dagar från ändringen, förbättringen eller försämringen eller om kravet i punkt 2 d inte längre är uppfyllt.
6. Om fartyget inte längre uppfyller villkoren i punkt 2 ska den behöriga myndigheten besluta om tillfälligt upphävande av intyget i enlighet med artikel 138.2 j i förordning (EU) 2017/625 och i Traces registrera det tillfälliga upphävandet.

Den behöriga myndigheten ska ge transportören en skriftlig redogörelse med skälen till det tillfälliga upphävandet och rekommendationer för att åtgärda de konstaterade bristerna.

Den behöriga myndigheten ska häva det tillfälliga upphävandet om transportören lägger fram bevis på att denne har åtgärdat de brister som ligger till grund för det tillfälliga upphävandet.

Den behöriga myndigheten ska återkalla intyget om transportören inte har åtgärdat bristerna inom en månad från det tillfälliga upphävandet.

7. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter i enlighet med artikel 49 avseende
 - a) upprättande av en elektronisk databas för registrering av inspektioner av fartyg för djurtransport vid tillämpningen av denna artikel och den offentliga kontroll som utförs enligt förordning (EU) 2017/625,
 - b) sammansättningen av de grupper av inspektörer som ska utföra de inspektioner som avses i punkt 1,
 - c) närmare bestämmelser om närvaron av en officiell veterinär ombord för godkännande av ett fartyg för djurtransport.

KAPITEL IV

SKYLDIGHETER FÖRE AVSÄNDNING

Artikel 14

Skyldigheter för organisatörer

1. Organisatörer ska ansvara för att säkerställa att hela befordran från avsändningsorten till bestämmelseorten i unionen eller i ett tredjeland uppfyller kraven i denna förordning.
2. Organisatörer ska ansvara för planeringen av befordran från avsändningsorten till bestämmelseorten. Organisatören ska följa bestämmelserna om den färdjournal som avses i artikel 15 och i Traces underteckna avsnitt 1 i färdjournalen i enlighet med punkterna 1 och 2 i bilaga III.

3. Organisatörerna ska säkerställa att följande gäller för varje befordran:
- a) De djur som ska transporteras har inhysts på avsändningsorten i minst en vecka före avsändningen.
 - b) De olika etapperna av befordran samordnas, särskilt när de utförs av olika aktörer, på ett sådant sätt att djurens välbefinnande inte äventyras av otillräcklig samordning mellan olika delar av befordran eller mellan olika aktörer.
 - c) Organiseringen av befordran tar hänsyn till temperaturprognosen när så är relevant för de berörda arterna och kategorierna av djur i enlighet med artikel 31 och kapitel V i bilaga I.
 - d) En person utses att när som helst tillhandahålla information om planeringen, genomförandet och slutförandet av befordran till de behöriga myndigheterna på avsändningsorten, uppsamlingscentraler, kontrollstationer och bestämmelseanläggningar.

Artikel 15

Färdjournal för alla långa och korta transporter till tredjeländer

1. Vid långa och korta transporter till tredjeländer ska organisatörer i Traces fylla i avsnitt 1 i färdjournalen före befordran, i enlighet med punkt 1 i bilaga III.
2. Om färdjournalen avser en lång eller kort transport till ett tredjeland ska organisatören i Traces lämna in färdjournalen för godkännande av den behöriga myndigheten på avsändningsorten minst två dagar, men inte tidigare än fem dagar, före planerat avsändningsdatum. Befordran får inte påbörjas förrän den behöriga myndigheten har godkänt färdjournalen i enlighet med punkt 4.
3. Färdjournalen ska innehålla en bekräftelse av en bokning vid en kontrollstation om transporttiden enligt planeringen sannolikt kommer att överstiga 21 timmar.
4. Den behöriga myndigheten ska i Traces godkänna färdjournalen om följande villkor är uppfyllda:
 - a) Färdjournalen är realistisk och visar att bestämmelserna i denna förordning efterlevs.
 - b) De transportörer som är angivna i färdjournalen har motsvarande giltiga tillstånd för transportörer, giltiga intyg om godkännande för transportmedel och giltiga kompetensbevis för förare och skötare.
5. Om de villkor som anges i punkt 4 inte är uppfyllda ska den behöriga myndigheten kräva att organisatören ändrar arrangemangen för den planerade befordran så att den överensstämmer med denna förordning.
6. Behöriga myndigheter ska säkerställa att färdjournaler för långa och korta transporter till tredjeländer lagras i Traces i högst sex år för efterföljande offentlig kontroll i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) 2017/625.

Artikel 16

Färdjournal för korta transporter inom unionen

1. Vid korta transporter inom unionen ska organisatörer i Traces fylla i färdjournalen i enlighet med punkt 2 i bilaga III.
2. Färdjournaler för korta transporter inom unionen ska lagras i Traces i sex år för efterföljande offentlig kontroll i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) 2017/625.

Artikel 17

Skyldigheter för djurhållare före befordran

1. Djurhållare på avsändningsorten ska ansvara för att säkerställa att de djur som ska lastas på transportmedlet är i skick att transporteras.
För dräktiga djur ska djurhållaren på avsändningsorten i färdjournalen ange datum för insemination eller förmodad dag för naturlig betäckning.
2. En veterinär ska övervaka ilastningen av djur på transportmedel.

KAPITEL V

SKYLDIGHETER UNDER TRANSPORT OCH PÅ BESTÄMMELSEORTEN

Artikel 18

Allmänna skyldigheter för transportörer

1. Transportören ska transportera djur i enlighet med denna förordning, särskilt de relevanta reglerna för de transporterade arterna i bilaga I för landlevande djur och i bilaga II för vattenlevande djur, fram till ankomsten till bestämmelseorten i unionen eller i ett tredjeland.
2. Transportören ska ansvara för att djuren är i skick att transporteras från ilastningen av djuren på avsändningsorten till dess att djuren lastas ur på bestämmelseorten.
3. Vid transport på väg eller järnväg ska transportören anförtro hanteringen av djur åt förare och skötare som innehar det kompetensbevis som avses i artikel 38.
4. Vid transport på väg eller järnväg ska transportören säkerställa att en skötare åtföljer alla sändningar av djur utom i följande fall:
 - a) Djuren transporteras i behållare som är säkrade, adekvat ventilerade och vid behov försedda med foder och vatten, i behållare som inte kan vältas, i tillräcklig mängd för en befordran som varar dubbla den förväntade transporttiden.
 - b) Föraren utför skötarens åligganden.
5. Vid transport på väg eller järnväg där en etapp av befordran inbegriper transport med ett rorofartyg ska transportören och den person som ansvarar för ilastningen av fordonen på fartyget säkerställa att fartyget uppfyller kraven i kapitel II punkt 3 i bilaga I.

Artikel 19

Skyldigheter för organisatörer, transportörer, förare och skötare under transport på väg eller järnväg

1. Föraren eller skötaren ska kontrollera djuren med högst fyra och en halv timmes mellanrum för att bedöma djurens välbefinnande och skick för transport.
2. Föraren och skötaren ska omedelbart underrätta transportören och organisatören i enlighet med de förfaranden som fastställs i den beredskapsplan som avses i artikel 8 om alla allvarliga händelser som kan inverka negativt på djurens välbefinnande. Organisatören ska vidarebefordra informationen till den berörda behöriga myndigheten.
3. Transportören ska vara ansvarig för varje djur som under en befordran på grund av att skötaren eller föraren inte utför sina arbetsuppgifter på ett lämpligt sätt hamnar i ett tillstånd som gör att det inte är i skick att transporteras.
4. Vid omlastning från ett transportmedel till ett annat ska föraren eller skötaren säkerställa att de tekniska reglerna i kapitlen I och III i bilaga I följs för de djur som transporteras.

Artikel 20

Skyldigheter för djurhållare vid uppsamlingscentraler, kontrollstationer och bestämmelseorter

1. Djurhållare för djur som hålls på uppsamlingscentraler, kontrollstationer och bestämmelseorter ska säkerställa att de tekniska reglerna i kapitel I punkterna 1–3 i bilaga I och i punkt 4 i bilaga II i tillämpliga fall följs.
2. Djurhållare vid uppsamlingscentraler eller kontrollstationer ska registrera det skick i vilket djuren anlant och i Traces fylla i och underteckna avsnitt 3 i färdjournalen i enlighet med punkt 1 i bilaga III.

Artikel 21

Djurskyddsansvarig på fartyg för djurtransport

1. För en befordran med fartyg för djurtransport ska transportören utse en djurskyddsansvarig som är utbildad och innehar ett kompetensbevis i enlighet med artikel 38.
2. Den djurskyddsansvarige ska rapportera till transportören och verka under dennes direkta överinseende och rapportera direkt till denne och till organisatören om frågor som rör djurens välbefinnande.
3. Den djurskyddsansvarige ska ansvara för att
 - a) ta hand om djuren och kontrollera dem minst två gånger om dagen för att bedöma deras välbefinnande och skick för transport och vidta lämpliga åtgärder för att upprätthålla deras välbefinnande,
 - b) underrätta den behöriga myndigheten på avsändningsorten och organisatören i enlighet med de förfaranden som fastställs i den beredskapsplan som avses i artikel 8.3 b iii om alla allvarliga händelser som kan inverka negativt på djurens välbefinnande,

- c) säkerställa att bestämmelserna i förordning (EG) nr 1099/2009 följs när djur avlivas under befordran till sjöss för att få slut på deras lidande.
4. Organisatören ska informera befälhavaren på fartyget för djurtransport om det ansvar som åligger den djurskyddsansvarige enligt punkt 3.

Artikel 22 *Uppsamlingscentraler*

1. Aktörer som driver uppsamlingscentraler ska ge sin personal utbildning om de tekniska regler som anges i kapitel I punkt 1 och kapitel III punkt 1 i bilaga I.
2. Aktörer som driver uppsamlingscentraler ska
 - a) endast anförtro hanteringen av djur till personal som har fullföljt en utbildning om de tillämpliga tekniska reglerna i bilaga I,
 - b) regelbundet informera personal och andra personer som har tillträde till uppsamlingscentralen om deras uppgifter och skyldigheter enligt denna förordning och om påföljderna vid eventuella överträdelser av denna förordning,
 - c) ge personal och andra personer som har tillträde till uppsamlingscentralen ständig tillgång till kontaktuppgifter till den behöriga myndighet till vilken överträdelser av denna förordning ska anmälas,
 - d) om någon person som befinner sig på en uppsamlingscentral överträder denna förordning, vidta nödvändiga åtgärder för att avhjälpa överträdelsen och förhindra att den upprepas, utan att det påverkar eventuella åtgärder som vidtas av den behöriga myndigheten,
 - e) anta, övervaka och verkställa den arbetsordning som krävs för att säkerställa efterlevnaden av leden a–d.
3. En uppsamlingscentral får inte anges som bestämmelseort i den färdjournal som avses i artiklarna 15 och 16.

Artikel 23 *Dröjsmål under transport*

1. Organisatörer och, om så är relevant, den behöriga myndigheten ska vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra eller minimera eventuella dröjsmål under transporten.
2. Behöriga myndigheter ska säkerställa att särskilda arrangemang vidtas vid avsändningsorter, uppsamlingscentraler, kontrollstationer, bestämmandeanläggningar, utförelseställen och gränskontrollstationer för att prioritera transport av djur, inbegripet tillhandahållande av snabba körfält så att djuren inspekteras när så krävs, utan onödiga dröjsmål.

Artikel 24
System för positionsbestämning av transportmedel

1. Vägtransportmedel ska vara utrustade med ett positionsbestämningssystem som kommunicerar med det informationssystem som avses i punkt 3 på grundval av de tekniska krav som avses i punkt 8.
2. Det positionsbestämningssystem som avses i punkt 1 ska registrera vägfordons position med korta mellanrum och vara i drift under befordran från avsändningsorten till ankomsten vid bestämelseorten.
3. De uppgifter som erhålls från transportmedlets positionsbestämningssystem ska lagras i ett informationssystem som är tillgängligt för Traces och som inrättats av kommissionen i enlighet med punkt 7.
4. När organisatörer fyller i avsnitt 1 i färdjournalen i enlighet med punkt 1 i bilaga III ska de ange platserna för följande punkter under befordran:
 - a) Avsändningsort.
 - b) Kontrollstationer.
 - c) Utförelseställe från unionen och gränsövergångar mellan medlemsstater.
 - d) Bestämelseort.
5. Efter avslutad befordran ska Traces hämta uppgifter från det informationssystem som avses i punkt 3 om den tidpunkt då transportmedlet nådde de platser som anges i punkt 4. Denna information ska lagras i Traces för utförandet av offentlig kontroll, inklusive analyser av slutförd befordran.
6. Kommissionen får använda den information som avses i punkt 5 för att utarbeta de årliga rapporter som avses i artikel 114 i förordning (EU) 2017/625, efter anonymisering av personuppgifterna, och för att organisera revisioner i medlemsstaterna.
7. Senast den [3 år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen utveckla det informationssystem som avses i punkt 3.
8. Senast den [3 år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa de tekniska protokoll som krävs för att göra det möjligt för de positionsbestämningssystem som avses i punkt 1 att överföra fordonets position med en fastställd precision av dess geografiska läge till det informationssystem som avses i punkt 3, för användning av informationssystemet och protokollen för Traces att hämta de uppgifter från informationssystemet som krävs.

Artikel 25
Skyldigheter på bestämelseorten

1. Föraren eller skötaren och djurhållaren på bestämelseorten ska i Traces registrera datum och tidpunkt för djurens ankomst och deras skick genom att fylla i och underteckna avsnitt 3 i färdjournalen i enlighet med punkt 1 i bilaga III.

Om det råder oenighet om det skick i vilket djuren har anlänt till bestämelseorten mellan föraren eller skötaren och djurhållaren på bestämelseorten, eller om färdjournalen visar att djuren har anlänt i dåligt skick, ska djurhållaren och föraren

eller skötaren registrera de avvikelser som påträffats i avsnitt 5 i färdjournalen i enlighet med punkt 1 i bilaga III.

2. Genom undantag från punkt 1 ska en förare eller skötare som transporterar djur för ett godkänt projekt enligt direktiv 2010/63/EU endast registrera datum och tid för ankomst i Traces.
3. Urlastningen ska övervakas av en veterinär.

Artikel 26

Övervakning av indikatorer

1. Vid tillämpningen av artikel 25.1 ska föraren eller skötaren och djurhållaren på bestämelseorten bedöma de landlevande djurens skick vid ankomsten med hjälp av följande indikatorer:
 - a) Totalt antal djur.
 - b) Antal djur i varje sändning som är döda vid ankomsten.
 - c) Antal djur i varje sändning som skadats under transporten.
 - d) Andra hälsoproblem och fysiska problem än skador, inbegripet i förekommande fall värme- eller kylstress, långvarig törst och hunger, som observerats hos djuren i en sändning.
2. Djurhållaren ska i Traces registrera iakttagelserna avseende de indikatorer som anges i punkt 1 i avsnitt 3 i färdjournalen.
3. Organisatören och transportören ska övervaka de indikatorer som anges i punkt 1 och analysera den information som samlats in när deras transporter slutförts. Om analysresultaten indikerar att kraven i artikel 4 inte har uppfyllts eller om de värden som kvantifierar indikatorerna överskrider de tröskelvärden som fastställts av kommissionen i enlighet med punkt 5, ska de vidta korrigerande åtgärder.
4. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 49 för att fastställa de hälsotillstånd och fysiska tillstånd som ska övervakas i enlighet med punkt 1 d samt de metoder som ska användas för att kvantifiera de indikatorer som anges i punkt 1.
5. Kommissionen får, på grundval av råd från Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (Efsa), anta delegerade akter i enlighet med artikel 48 för att fastställa de tröskelvärden som kräver korrigerande åtgärder.

KAPITEL VI

VILLKOR FÖR TRANSPORT AV LANDLEVAND E DJUR

Artikel 27

Transporttider, viloperioder, utfodrings- och vattningsintervall under långa transporter på väg och järnväg av vuxna landlevande djur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av strängare regler om transporttider som fastställs i detta kapitel och i kapitel V i bilaga I ska långa transporter på väg eller

järnväg av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner för andra ändamål än slakt uppfylla följande villkor:

- a) Befordran består av högst två delar, var och en på högst 21 timmar, varefter djuren ska nå bestämelseorten.
 - b) Efter de första 21 timmarna av befordran, och om djuren ännu inte har nått bestämelseorten, lastas de ur vid en kontrollstation för en viloperiod på minst 24 timmar innan transporten får fortsätta.
 - c) Båda delarna av den befordran som avses i led a omfattar viloperioder på minst en timme efter högst tio timmar. Under viloperioden ska djuren stanna kvar på det stationära transportmedlet.
2. Vid långa transporter ska kraven i kapitel VI i bilaga I tillämpas.
 3. Vägtransport av tamfåglar och kaniner för andra ändamål än slakt ska följa de särskilda reglerna i kapitel V punkt 2 i bilaga I.
 4. Andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner, ska erbjudas vatten och foder med jämna mellanrum i enlighet med kapitel V i bilaga I.
 5. Vid järnvägstransport ska punkt 1 c inte tillämpas.
 6. Punkterna 1–5 ska inte tillämpas på djur som transporteras i biosäkra transporter för ett godkänt projekt eller för uppfödning enligt direktiv 2010/63/EU.

Artikel 28

Transporttider och viloperioder för transport på väg eller järnväg av landlevande djur till slakt

1. Transport av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner till slakt får endast ske med hjälp av korta transporter.
2. Om, inom unionen, inga slakterier anpassade för slakt av de arter och kategorier av djur som avses i punkt 1 kan nås från en viss avsändningsort med en kort transport, får de behöriga myndigheterna på avsändningsorten bevilja tillstånd för en lång transport till det närmaste slakteri som är anpassat till den transporterade arten.
3. Transport av kaniner och fjäderfän till slakt ska följa de särskilda reglerna för dessa arter i kapitel V punkt 2 i bilaga I.

Artikel 29

Transporttider, viloperioder, utfodring och vattning av icke avvanda kalvar, lamm, killingar, smågrisar och föl

1. Transporttiden vid vägtransport av icke avvanda kalvar, lamm, killingar, smågrisar och föl får inte överstiga åtta timmar.
2. Genom undantag från punkt 1, och förutsatt att transportmedlet är utrustat med ett utfodringssystem som godkänts i enlighet med punkt 5, får icke avvanda kalvar, lamm, killingar, smågrisar och föl transporteras i högst nio timmar, varefter en viloperiod på minst en timme utan urlastning ska äga rum innan befordran återupptas i högst ytterligare nio timmar.

3. Om delar av en befordran vid transport av icke avvanda kalvar, lamm, killingar, smågrisar och föl äger rum till sjöss ska denna del av befordran inte räknas som en del av transporttiden.
4. Icke avvanda kalvar, lamm, killingar, smågrisar och föl ska ha fri tillgång till vatten och utfodras med artspecifik mjölk eller lämplig mjölkersättning med nottimmarsintervall räknat från början av befordran och oavsett i vilket transportmedel de transporteras.
5. En tillverkare av ett utfodringssystem som avses i punkt 2 och som är etablerad eller, om etablerad i ett tredjeland, företrädd i unionen, får lämna in en ansökan till kommissionen om godkännande av utfodringssystemet.
6. Kommissionen ska genom genomförandeakter i enlighet med artikel 49 godkänna det utfodringssystem som avses i punkt 2, förutsatt att det finns vetenskapliga och tekniska belägg för att utfodringssystemet gör det möjligt att under befordran utfodra alla icke avvanda kalvar, lamm, killingar, smågrisar och föl ombord med mjölk eller mjölkersättning vid kroppstemperatur och lämplig hygiennivå.

Artikel 30

Befordran på väg till och från fartyg för djurtransport och rorofartyg för transport av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner

1. Transporttider vid transport av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner som inkluderar en del av befordran som äger rum till sjöss där sändningar från olika ursprungsplatser transporteras, ska räknas från ilastningen av djuren på den avsändningsort som ligger längst bort från lastningshamnen i körtid räknat. Beräkningen av transporttiden ska avbrytas från den tidpunkt då det sista djuret lastas i fartyget till den tidpunkt då det första djuret lastas ur i ankomsthavnen.
2. Utfodringstiderna ombord ska följa de särskilda reglerna i kapitel V punkt 1 i bilaga I.

Artikel 31

Transporttider och villkor för transport av andra landlevande djur än tamfåglar och kaniner på väg och järnväg vid extrema temperaturer

1. Organisatören, när den lämnar in färdjournalen i Traces, och den behöriga myndigheten, när den godkänner färdjournalen, ska beakta temperaturprognosen på avsändningsorten, bestämmelseorten och, i förekommande fall, kontrollstationen, vid den tidpunkt då djuren förväntas befinna sig på dessa platser. För sändningar till tredjeländer ska organisatören också ta hänsyn till temperaturprognosen vid utförelsestället eller gränskontrollstationen i tredjelandet.
2. För vägtransport av landlevande djur, utom hundar och katter, gäller följande:
 - a) Om temperaturprognosen indikerar temperaturer under 0 °C ska vägfordon täckas och luftcirkulationen i djurutrymmet kontrolleras, för att skydda djuren från att exponeras för vindkyla under befordran.
 - b) Om temperaturprognosen indikerar temperaturer under -5 °C får, utöver åtgärderna i led a, transporttiden inte överstiga nio timmar.

- c) Om temperaturprognosen indikerar temperaturer mellan 25 och 30 °C får transporttiden under perioden mellan 10.00 och 21.00 inte överstiga nio timmar.
 - d) Om temperaturprognosen indikerar temperaturer över 30 °C får endast befordran som helt äger rum mellan 21.00 och 10.00 tillåtas.
 - e) Om temperaturprognosen indikerar temperaturer över 30 °C mellan 21.00 och 10.00 ska djurens utrymme ökas med 20 %.
3. Hundar och katter ska transporteras i en avdelning med en omgivningstemperatur på mellan 20 och 25 °C och en luftfuktighet på mellan 30 och 70 %.
 4. Punkterna 1–3 ska inte tillämpas på djur som transporteras i biosäkra transporter för ett godkänt projekt eller för uppfödning enligt direktiv 2010/63/EU.
 5. Vid tillämpningen av punkt 1 ska medlemsstaterna, senast den dag då denna förordning börjar tillämpas, i Traces inkludera länken till deras utsedda organ för temperaturprognoser för att dela temperaturprognosen med alla behöriga myndigheter och aktörer.

Vid transport av djur till ett tredjeland ska de förväntade temperaturerna på platser i tredjeländer fastställas med hjälp av det utsedda organet för temperaturprognoser på avsändningsorten.

KAPITEL VII

TRANSPORT TILL OCH FRÅN TREDJELÄNDER

Artikel 32

Skyldigheter avseende transport av djur till tredjeländer

1. Organisatörer får endast organisera transporter av djur till tredjeländer om de innehar ett tillstånd som beviljats i enlighet med artikel 5.
2. Organisatörerna ska fylla i avsnitt 1 i färdjournalen enligt punkt 1 i bilaga III i enlighet med artikel 15 för både korta och långa transporter och säkerställa att transportörer och djurhållare på bestämmelseorten fyller i de avsnitt av färdjournalen som berör dem.
3. Vid en befordran som omfattar transport med fartyg för djurtransport ska organisatören säkerställa att den behöriga myndigheten i det tredjeland som är destinationsland har fyllt i, undertecknat och stämplat det intyg som fastställs i bilaga IV och överlämnat det till den behöriga myndigheten på avsändningsorten. Den behöriga myndigheten får inte godkänna färdjournalen om detta intyg inte tillhandahålls.
4. Sändningar av djur får endast lämna unionens tullområde via utsedda utförselställen i enlighet med artikel 39.

Artikel 33

Intyg för transport av djur till tredjeländer

1. Organisatören ska se till att ett certifieringsorgan utvärderar den första befordran till en bestämmelseort i ett tredjeland som organisatören arrangerar.

2. Certifieringsorganet ska utvärdera om följande villkor var uppfyllda under den första befordran som avses i punkt 1:
 - a) Fordonen och fartygen uppfyller tillämpliga regler i bilaga I.
 - b) De maximala transporttider, särskilda villkor för transport vid extrema temperaturer och viloperioder som fastställs i denna förordning iakttas i enlighet med vad som anges i färdjournalen.
 - c) Utrymmen uppfyller kraven i kapitel VII i bilaga I.
 - d) Djuren kvarstannar på den angivna bestämmelseorten i minst 7 dagar eller slaktas.
 - e) Syftet med befordran överensstämmer med det som anges i färdjournalen.
 - f) Djuren anländer i gott skick till ankomsthamnen om en etapp av befordran sker med fartyg för djurtransport.
 - g) Djuren hanteras i enlighet med denna förordning.
 - h) I förekommande fall förtecknas de kontrollstationer som används i enlighet med artikel 34.3.
 - i) Fordon och transportförfaranden uppfyller reglerna i bilaga II vid transport av vattenlevande djur.
3. Om villkoren i punkt 2 är uppfyllda ska certifieringsorganet utfärda ett intyg för transport av djur till tredjeländer till organisatören. Intyget ska vara giltigt i fem år.
4. Organisatören ska översända intyget till den behöriga myndighet som beviljade det tillstånd som avses i artikel 5.
5. De behöriga myndigheterna ska i Traces registrera certifierade organisatörer.
6. Om villkoren i punkt 2 inte är uppfyllda ska certifieringsorganet informera organisatören och den behöriga myndigheten, som tillfälligt ska upphäva organisatörens tillstånd för transport till tredjeländer i enlighet med artikel 6.4.
7. Certifieringsorganen ska utföra minst två oanmälda utvärderingar av befordringar som organisatören genomför inom de fem år som intyget är giltigt i syfte att kontrollera att villkoren i punkt 2 är uppfyllda.
8. Certifieringsorganet ska efter oanmälda inspektioner skicka rapporterna om de oanmälda utvärderingarna till organisatören och den behöriga myndigheten och underrätta dem om allvarliga fall av bristande efterlevnad. I sådana fall ska den behöriga myndigheten tillfälligt upphäva organisatörens tillstånd för transport till tredjeländer i enlighet med artikel 6.4. Dessa oanmälda utvärderingar ska inte påverka offentlig kontroll som utförs enligt förordning (EU) 2017/625.
9. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter i enlighet med artikel 49 för att ytterligare fastställa de delar som ska kontrolleras genom utvärderingarna och utvärderingsfrekvensen.

Artikel 34
Kontrollstationer i tredjeländer

1. I tredjeländer får viloperioder för djur endast äga rum vid kontrollstationer som uppfyller krav som minst är likvärdiga med dem som fastställs i förordning (EG) nr 1255/97 och som är upptagna i den förteckning som avses i punkt 3.
2. Kontrollstationer i tredjeländer får endast tas upp i den förteckning som avses i punkt 3 om de av ett certifieringsorgan intygas ha möjlighet att uppfylla krav som är likvärdiga med dem som fastställs i förordning (EG) nr 1255/97. Intyget ska vara giltigt i fem år. Den aktör som driver kontrollstationen eller organisatören får begära att kommissionen inkluderar kontrollstationen i den förteckning som avses i punkt 3.
3. Kommissionen ska genom genomförandeakter i enlighet med artikel 49 godkänna en förteckning över kontrollstationer som uppfyller standarder som är likvärdiga med dem som fastställs i förordning (EG) nr 1255/97. Denna förteckning ska göras tillgänglig i Traces.
4. Kommissionen ska stryka en kontrollstation från den förteckning som avses i punkt 3 om det, efter utvärdering av certifieringsorganet eller en revision från kommissionen, finns bevis för att kontrollstationen inte längre uppfyller standarder som är likvärdiga med dem som fastställs i förordning (EG) nr 1255/97. Det förfarande som anges i artikel 49 ska tillämpas.

Artikel 35
Djur som förs in i unionen

1. Transportörer som transporterar djur till unionen ska
 - a) säkerställa att djuren från avsändningsorten i tredjelandet till bestämmelseorten i unionen transporteras under uppfyllande av kraven i denna förordning, eller under villkor som unionen erkänner som likvärdiga med dem som fastställs i denna förordning,
 - b) i Traces fylla i färdjournalen i enlighet med punkt 1 i bilaga III och särskilt ange plats, datum och tidpunkt för avsändningen från tredjelandet.
2. Det officiella hälsointyg som åtföljer djur som förs in i unionen från tredjeländer och territorier ska innehålla ett intyg från den behöriga myndigheten på avsändningsorten som visar att planeringen av befordran uppfyller krav som minst är likvärdiga med dem i denna förordning.
3. Vid långa transporter ska den behöriga myndigheten på avsändningsorten i tredjelandet i Traces granska och godkänna färdjournalen före avsändningen.

Artikel 36
Djur som transiteras genom unionens territorium

Om djur transporteras från en ursprungsort i ett tredjeland till en bestämmelseort i samma eller ett annat tredjeland och transiteras genom unionens territorium ska aktörer säkerställa att reglerna i denna förordning följs under den del av befordran som äger rum på unionens territorium, med undantag för bestämmelserna om maximala transporttider i artiklarna 27.1, 27.2, 27.3, 28, 29.1 och 29.2 samt kapitel V punkt 2.2 i bilaga I.

KAPITEL VIII

DE BEHÖRIGA MYNDIGHETERNAS SKYLDIGHETER

Artikel 37 Utbildningar

1. Vid tillämpningen av artikel 10 ska medlemsstaterna utse den behöriga myndighet som ansvarar för att
 - a) säkerställa att det finns utbildningar, relevanta för de berörda arterna och kategorierna av djur, för förare, skötare och djurskyddsansvariga som är inblandade i transport av djur,
 - b) föra en förteckning över godkända utbildningar som är tillgängliga för förare, skötare och djurskyddsansvariga som ansvarar för djurens välbefinnande under transport,
 - c) anordna ett oberoende slutprov för att testa förarnas, skötarnas och djurskyddsansvarigas kunskaper, vars innehåll ska vara relevant för de berörda djurkategorierna och motsvara det berörda transportstadiet,
 - d) utfärda kompetensbevis som styrker godkänt oberoende slutprov,
 - e) fastställa innehållet i de utbildningar som avses i led a och formerna för det prov som avses i led c.
2. De utbildningar som avses i punkt 1 ska omfatta minst följande kompetenser, kunskaper och färdigheter:
 - a) Skyldigheterna avseende djurs välbefinnande, särskilt de som anges i bilagorna I och II.
 - b) Djurens artspecifika beteende och deras fysiologiska och etologiska behov under en befordran.
 - c) Sätt att minimera riskerna för djurens välbefinnande under en befordran.
 - d) Igenkännande av uttryck för djurens positiva och negativa känslor, inklusive tecken på lidande under en befordran.
 - e) Användning och underhåll av utrustning som används för djur som inhysts i transportmedlet.
 - f) Metoder för att övervaka indikatorer i enlighet med artikel 26.
 - g) Beredningsplaner enligt artikel 8.

Artikel 38 Kompetensbevis

1. Den behöriga myndigheten ska i Traces bevilja ett kompetensbevis om följande villkor är uppfyllda:
 - a) Sökanden har avlagt det slutprov som avses i artikel 37.1 c med godkänt resultat.

- b) Sökanden har lämnat en skriftlig förklaring om att han eller hon inte har begått någon allvarlig överträdelse enligt artikel 44 under de tre år som föregår dagen för ansökan om kompetensbevis.
- 2. Den behöriga myndigheten får inte bevilja ett kompetensbevis om en annan behörig myndighet har förbjudit sökanden att hantera djur.
- 3. Kompetensbeviset ska innehålla den information som anges i avsnitt 4 i bilaga V. Det ska gälla i högst fem år från och med dagen för utfärdandet.
- 4. Medlemsstaterna ska erkänna giltiga kompetensbevis som beviljats i en annan medlemsstat.
- 5. Medlemsstaterna får erkänna kvalifikationer, vilka erhållits för andra syften, som likvärdiga kompetensbevis vid tillämpningen av denna förordning, under förutsättning att kvalifikationerna har erhållits på villkor som är likvärdiga med dem som fastställs i denna artikel. Den behöriga myndigheten ska på internet offentliggöra en förteckning över kvalifikationer som betraktas vara likvärdiga kompetensbeviset och hålla denna förteckning uppdaterad.
- 6. De behöriga myndigheterna ska i Traces återkalla ett kompetensbevis som beviljats enligt denna förordning om den person som innehar kompetensbeviset inte längre visar tillräcklig kompetens, kunskap eller medvetenhet om sina arbetsuppgifter.

Artikel 39

Utseende av utförelseställen

Medlemsstaterna ska

- a) utse utförelseställen genom vilka djur får transporteras till tredjeländer,
- b) i Traces registrera de utsedda utförelseställena på deras territorium och uppdatera denna information regelbundet.

Denna information ska göras allmänt tillgänglig i Traces.

Artikel 40

Inspektion av fartyg för djurtransport vid i- och urlastning

- 1. Innan djuren lastas i ett fartyg för djurtransport ska den behöriga myndigheten inspektera fartyget för att särskilt kontrollera att
 - a) fartyget för djurtransport är byggt och utrustat för det antal och den typ av djur som ska transporteras,
 - b) utrymmen där djuren ska inhysas är i gott skick,
 - c) den utrustning som avses i kapitel IV i bilaga I fungerar väl,
 - d) riskprofilen för fartyget för djurtransport är normal eller låg risk enligt det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll
- 2. Innan djuren lastas i eller ur ett fartyg för djurtransport ska den behöriga myndigheten inspektera fartyget för att särskilt kontrollera att
 - a) djuren är i skick för vidare befordran,

- b) i- och urlastning utförs i enlighet med bestämmelserna i kapitel III punkt 2 i bilaga I,
- c) arrangemangen för utfodring och vattning står i överensstämmelse med kapitel IV punkt 2 i bilaga I.

Artikel 41

Förbindelseorgan för skydd av djur under transport

1. Förbindelseorgan för skydd av djur under transport, som utsetts i enlighet med artikel 103.1 i förordning (EU) 2017/625, ska, utöver de uppgifter och ansvarsområden som fastställs i förordning (EU) 2017/625, ha följande uppgifter:
 - a) Tillhandahållande av ömsesidigt bistånd för att underlätta en smidig tillämpning av denna förordning, inbegripet dröjsmål under transporten eller tredjeländers avslag på sändningar av djur som transporteras på väg, järnväg eller fartyg.
 - b) Utbyte av råd och bästa praxis när det gäller efterlevnaden av denna förordning.
2. Kommissionen ska anordna regelbundna möten i det nätverk av förbindelseorgan som avses i punkt 1 i syfte att underlätta en enhetlig tillämpning av denna förordning inom unionen.

KAPITEL IX

SANKTIONER

Artikel 42

Åtgärder och sanktioner för att säkerställa efterlevnad

Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2017/625 ska medlemsstaterna fastställa regler om åtgärder och sanktioner mot den fysiska person som har begått eller den juridiska person som hålls ansvarig för en överträdelse av den här förordningen. I synnerhet ska medlemsstaterna systematiskt

- a) undersöka misstänkta överträdelser för att bekräfta eller undanröja misstanken,
- b) vidta lämpliga åtgärder när en överträdelse upptäcks, inbegripet för att få överträdelsen att upphöra, och
- c) tillämpa sanktioner i enlighet med detta kapitel och förordning (EU) 2017/625 mot den fysiska person som har begått eller en juridisk person som hålls ansvarig för överträdelsen av denna förordning.

Artikel 43

Sanktioner vid överträdelser av denna förordning.

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2017/625 ska medlemsstaterna säkerställa att en fysisk person som har begått eller en juridisk person som hålls ansvarig för en överträdelse av denna förordning är föremål för

administrativa sanktioner i enlighet med denna förordning och nationell rätt. Alternativt får medlemsstaterna tillämpa straffrättsliga påföljder.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de sanktioner som tillämpas i enlighet med denna förordning och relevanta bestämmelser i nationell rätt står i proportion till överträdelsernas allvar och är tillräckligt stränga för att effektivt bestraffa och avskräcka från ytterligare överträdelser.
3. Vid fastställandet av sanktioner, inbegripet när de fastställer storleken på de ekonomiska sanktionerna i enlighet med punkt 5, ska medlemsstaterna ta hänsyn till överträdelsens art, allvar och omfattning, inbegripet skadan för de berörda djurens välbefinnande, djurens antal, typ, ålder eller sårbarhet, överträdelsens varaktighet, dess upprepning och ackumuleringen av samtida överträdelser och om överträdelsen begåtts uppsåtligt eller av oaktsamhet.
4. Följande ska betraktas som försvårande omständigheter:
 - a) Överträdelser som begåtts genom bedrägliga eller vilseledande förfaranden, eller med användning av handlingar/intyg som är förfälskade eller som man vet om är ogiltiga.
 - b) Att avsiktligt lämna falska eller vilseledande uppgifter i färdjournaler.
5. Vid en allvarlig överträdelse ska medlemsstaterna säkerställa att den allvarliga överträdelsen bestraffas med administrativa böter för vilka ett minimum ska vara minst lika med sändningens värde. Vid en upprepad allvarlig överträdelse inom en treårsperiod ska medlemsstaterna säkerställa att den allvarliga överträdelsen bestraffas med administrativa böter för vilka ett minimum ska vara minst lika med sändningens dubbla värde.

Medlemsstaterna får ta hänsyn till den ekonomiska situationen för den fysiska person som har begått eller den juridiska person som hålls ansvarig för överträdelsen för att säkerställa sanktionernas avskräckande verkan. För detta ändamål får medlemsstaterna i enlighet med nationell rätt tillämpa ett system där en ekonomisk sanktion åläggs som beräknas som en procentandel av omsättningen för den aktör som hålls ansvarig för överträdelsen.

Artikel 44

Allvarliga överträdelser

Följande överträdelser ska betraktas som allvarliga om de begås uppsåtligt eller av oaktsamhet:

- a) Djur med svåra öppna sår, framfall och brutna ben transporteras.
- b) Djuren transporteras före minimiåldern för transport.
- c) Den vertikala höjd som tillhandahålls de transporterade djuren är mindre än 80 % av kraven på vertikal höjd i kapitel III punkt 6 i bilaga I.
- d) Utrymmet som tillhandahålls de transporterade djuren är mindre än 80 % av kraven på utrymme i kapitel VII i bilaga I.
- e) Transporttiden överskrider den maximala transporttiden med 30 %, exklusive viloperioder.

- f) Vattenlevande djur transporteras utan övervakning av vattenparametrar i enlighet med bilaga II.
- g) Djuren transporteras under långa transporter utan tillstånd för organisatör, tillstånd för transportör, intyg om godkännande av ett transportmedel eller kompetensbevis för förare eller skötare.
- h) Djuren transporteras under långa transporter utan den behöriga myndighetens godkännande av färdjournalen.
- i) Djuren transporteras med destination i ett tredjeland utan giltigt intyg för transport av djur till tredjeländer i enlighet med artikel 33.

Artikel 45 *Andra sanktioner*

1. De sanktioner som föreskrivs i detta kapitel påverkar inte andra sanktioner som behöriga myndigheter får vidta vid en konstaterad överträdelse, särskilt följande:
 - a) Körförbud för det fordon eller det fartyg för djurtransport som är inblandat i överträdelsen.
 - b) Beslagtagande av fordonet, fartyget för djurtransport eller de transporterade djuren.
 - c) Tillfälligt upphävande eller återkallande av tillståndet för organisatör eller transportör.
 - d) Tillfälligt avbrott i eller avslutande av hela eller delar av aktörens ekonomiska verksamhet i samband med djurtransporter.
2. Medlemsstaterna ska fastställa varaktigheten för de sanktioner som avses i punkt 1.

KAPITEL X

FÖRFARANDEBESTÄMMELSER

Artikel 46 *Rapport om djurens välbefinnande vid transport*

1. På grundval av de uppgifter som registrerats i Traces i enlighet med artikel 26 och andra relevanta uppgifter ska kommissionen senast den [5 år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] och därefter vart femte år offentliggöra en övervakningsrapport om djurens välbefinnande med avseende på transporter i unionen.
2. För den rapportering som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna förse kommissionen med den information som behövs för att utarbeta denna rapport.

Artikel 47 *Ändring av bilagorna*

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 48 för att uppdatera de tekniska reglerna i kapitlen I, II, V och VII i bilaga I och i bilaga II i syfte att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, inbegripet i

förekommande fall vetenskapliga yttranden från Efsa, och sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser, med avseende på följande:

- a) Utformning och underhåll av transportmedel.
 - b) Hanteringsutrustning.
 - c) Vattenkrav, inklusive maximivärden för vattenparametrar, och krav på vattenövervakning.
 - d) Utfodringskrav.
 - e) Skick för transport.
 - f) Metoder för i- och urlastning.
 - g) Hantering under och efter transportverksamhet.
 - h) Förhållanden ombord på rorofartyg och vid lufttransport.
 - i) Transportmetoder.
 - j) Krav på utrymme och djurtäthet.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter i enlighet med artikel 49 för att uppdatera mallarna för färdjournaler i bilaga III och mallen för intyg i bilaga IV.

Artikel 48

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen för en period på fem år från och med den dag då denna förordning träder i kraft. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i punkt 2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt punkt 2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden,

har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 49 *Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av ständiga kommittén för växter, djur, livsmedel och foder som inrättades genom artikel 58.1 i förordning (EG) nr 178/2002. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 50 *Genomförandebefogenheter avseende dokument*

Kommissionen får genom genomförandeakter i enlighet med artikel 49 fastställa regler för en enhetlig tillämpning av artiklarna 6, 9, 12, 13 och 38 om regler för utfärdande av elektroniska tillstånd, intyg och färdjournaler och för användning av elektroniska signaturer.

KAPITEL XI

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Artikel 51 *Dataskydd i samband med tillstånd, färdjournaler, system för positionsbestämning i realtid och intyg*

1. För de tillstånd som avses i kapitel II, de färdjournaler som avses i kapitel IV och de intyg som avses i kapitel VIII ska kommissionen och medlemsstaterna vara gemensamt personuppgiftsansvariga i den mening som avses i artikel 28 i förordning (EU) 2018/1725 och artikel 26 i förordning (EU) 2016/679, i enlighet med artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/1715.
2. När det gäller de system för positionsbestämning i realtid som avses i artikel 24 ska kommissionen vara personuppgiftsansvarig i den mening som avses i artikel 3.8 i förordning (EU) 2018/1725.
3. De uppgifter som registreras i det informationssystem som avses i artikel 24.3 får endast vara tillgängliga för kommissionen i syfte att i Traces hämta den information som avses i artikel 24.5.
4. Utöver de kategorier av uppgifter som behandlas i enlighet med artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/1715 får också de uppgifter som samlas in genom det system för positionsbestämning i realtid som avses i artikel 24 och uppgifterna i färdjournalen avseende förarens namn och telefonnummer endast behandlas i syfte att utföra offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EU) 2017/625.

5. Registrering av positioneringsuppgifter med korta tidsintervall ska lagras i det informationssystem som avses i artikel 24.3 under en period av sex år.
6. De personuppgifter som rör de tillstånd som avses i kapitel II och de intyg som avses i kapitel VIII ska lagras i Traces under tillståndens och intygens giltighetstid och i sex år efter det att de har löpt ut eller återkallats.

Artikel 52

Strängare nationella åtgärder

Denna förordning ska inte hindra medlemsstaterna från att anta strängare nationella åtgärder som syftar till att förbättra skyddet av djur under transport som uteslutande äger rum inom en medlemsstats territorium, eller under transport som uteslutande äger rum mellan en avsändningsort inom en medlemsstats territorium och en bestämmelseort i ett tredjeland, under förutsättning att dessa åtgärder inte hindrar den inre marknadens funktion.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sådana nationella regler innan de antas. Kommissionen ska uppmärksamma övriga medlemsstater på dessa.

Artikel 53

Mobilapplikation

1. Senast den [5 år efter den dag då denna förordning träder i kraft] ska kommissionen utveckla och göra tillgänglig för aktörer och behöriga myndigheter en mobilapplikation som gör det möjligt att utföra administrativa uppgifter i samband med djurtransporter. Applikationen ska ha minst följande funktioner som är anslutna till Traces:

- a) Skapande och uppdatering av avsnitt av en färdjournal av registrerade Traces-användare.
 - b) Inlämning av en färdjournal för godkännande.
 - c) Beräkning av erforderligt utrymme.
 - d) Verktyg för kontroll av skick för transport.
 - e) Verktyg för att kontrollera väderprognosen.
2. Senast den [5 år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen genom genomförandeakter i enlighet med artikel 49 fastställa detaljerade specifikationer för utvecklingen av den applikation som avses i punkt 1.

Artikel 54

Rapportering och utvärdering

1. Senast den [10 år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen genomföra en utvärdering av denna förordning och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.
2. För den rapportering som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna förse kommissionen med den information som behövs för att utarbeta denna rapport.

Artikel 55
Undantag

Genom undantag från denna förordning får medlemsstaterna fortsätta att tillämpa de nuvarande nationella bestämmelserna om transport av djur om transporterna äger rum i medlemsstaternas yttersta randområden, har sin utgångspunkt där eller anländer dit. De ska underrätta kommissionen om detta.

KAPITEL XII

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 56
Upphävanden

1. Rådets förordning (EG) nr 1/2005 ska upphöra att gälla.
2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI.

Artikel 57
Ändringar av rådets förordning (EG) nr 1255/97

Rådets förordning (EG) nr 1255/97 ska ändras på följande sätt:

I artikel 3 ska följande led läggas till:

- ”e) vara utrustade för de djurarter och djurkategorier de hyser,
- f) vara av en storlek som är tillräcklig för att rymma åtminstone en lastbilslast djur, med beaktande av de utrymmeskrav som fastställs i rådets direktiv 2008/119/EG⁶⁰ och 2008/120/EG⁶¹.

I artikel 5 ska följande led läggas till:

- ”j) föra ett bokningssystem i Traces som gör det möjligt för organisatörer att se och boka tillgängliga tider.”

Artikel 58
Övergångsbestämmelse

Kapitel I punkt 2 e i bilaga I, kapitel V i bilaga I, kapitel VI punkt 3.1 i bilaga I och kapitel VII i bilaga I till rådets förordning (EG) nr 1/2005 ska fortsätta att gälla fram till den dag då kapitel I punkt 1 h i bilaga I, artiklarna 27–30 och kapitel VII i bilaga I till den här förordningen börjar tillämpas.

⁶⁰ Rådets direktiv 2008/119/EG av den 18 december 2008 om fastställande av lägsta djurskyddskrav för kalvar (EUT L 10, 15.1.2009, s. 7).

⁶¹ Rådets direktiv 2008/120/EG av den 18 december 2008 om fastställande av lägsta djurskyddskrav vid svinhållning (EUT L 47, 18.2.2009, s. 5).”

Artikel 59
Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med två år från den dag då denna förordning träder i kraft, om inte annat föreskrivs i punkterna 3 och 4.
3. Artiklarna 13.2 d, 44.5 och 44, kapitel I punkt 10 i bilaga I, kapitel II punkt 2.5 i bilaga I och kapitel V punkt 3.3 i bilaga I ska tillämpas från och med tre år från den dag då denna förordning träder i kraft.
4. Artiklarna 24.1–24.4, 51 och 27–30, kapitel VII, kapitel I punkt 1 h i bilaga I och kapitel VII i bilaga I ska tillämpas från och med fem år från den dag då denna förordning träder i kraft.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

1.2. Berörda politikområden

1.3. Förslaget eller initiativet avser

1.4. Mål

1.4.1. *Allmänt/allmänna mål:*

1.4.2. *Specifikt/specifika mål:*

1.4.3. *Verkan eller resultat som förväntas*

1.4.4. *Prestationsindikatorer*

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

1.5.3. *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

1.5.4. *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

1.5.5. *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

- 3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN**
- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten**
- 3.2. Förslagens beräknade inverkan på anslagen**
 - 3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen*
 - 3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag*
 - 3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen*
 - 3.2.3.1. Beräknat personalbehov*
 - 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna**

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslaget eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av rådets förordning (EG) nr 1255/97 om upphävande av förordning (EG) nr 1/2005

1.2. Berörda politikområden

Rubrik 1: Inre marknaden, innovation och digitalisering

1.3. Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁶²

✓ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Förslaget syftar till att förbättra skyddet av djur under transport och bidra både till högre välbefinnande och till en mer hållbar livsmedelsproduktion.

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Specifikt mål nr...

Att uppdatera de nuvarande villkoren för transport av djur mot bakgrund av de senaste vetenskapliga och tekniska framstegen i syfte att säkerställa en högre nivå av välbefinnande och bättre kvalitet på livsmedel av animaliskt ursprung.

Att bidra till en bättre och harmoniserad tillämpning av djurtransportreglerna på EU-nivå, stärka den offentliga kontrollen av djurskyddet under transport och digitalisera hela processen för djurtransporter för att minska den administrativa bördan för verksamhetsutövarna och de behöriga myndigheterna.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Specifikt mål nr 1

– Minskade transporttider

– Bättre harmoniserad och enhetlig metod för beräkning av transporttider för slaktdjur och de fem viktigaste arterna av produktionsdjur

– Ökat utrymme

– Tydligare och mer specifika villkor för olika arter och kategorier av djur

⁶²

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

- Förbättrade villkor för transport av sårbara kategorier av djur, t.ex. dräktiga djur, icke avvanda kalvar eller höns som slutat värpa
- Förbättrade förhållanden på fartyg som transporterar djur
- Extern certifiering av efterlevnad utanför unionens gränser
- Skärpta villkor för export av djur från EU till tredjeländer
- Nya och mer specifika krav för transport av hundar, katter och vattenlevande djur
- Tydligare regler för att minska djurens exponering för extrema temperaturer under transport (dvs. mycket låga eller extremt höga temperaturer).

Specifikt mål nr 2

- Minskade snedvridningar av den inre marknaden
- Modernisering av verktygen för informationsutbyte
- Digitalisering av hela processen och minskning av pappersarbetet och den administrativa bördan
- Harmoniserad metod för påföljdssystem och gemensam förståelse av hur allvarliga överträdelserna är
- System för spårning i realtid som säkerställer bättre hantering av incidenter under transport

1.4.4. *Prestationsindikatorer*

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Specifikt mål nr 1:

- Restidens längd
- Antal och procentandel djur som skadats under transporten
- Antal och procentandel djur med hälsorelaterade och fysiska tillståndrelaterade problem (värme- eller kylstress, långvarig törst och hunger)
- Antal och procentandel döda djur vid ankomst
- Antal djurtransporter
- Minskad bristande efterlevnad

Specifikt mål nr 2:

- Användning av en digital applikation baserad på Traces som ska utvecklas.

1.5. **Grunder för förslaget eller initiativet**

1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Förslaget syftar till att förbättra djurens välbefinnande och underlätta en harmoniserad nivå av tillsyn och efterlevnad. Genom förslaget uppdateras reglerna om djurens välbefinnande under transport i enlighet med de senaste vetenskapliga och tekniska framstegen i syfte att förbättra djurens välbefinnande och säkerställa rättvis konkurrens för verksamhetsutövarna. Traces skulle vidareutvecklas för att hantera alla certifieringar, tillstånd och godkännanden elektroniskt, så att alla kompetenta myndigheter i EU kan få tillgång till relevanta uppgifter för

djurtransporter. Dessutom kommer spårning i realtid av vägfordon att finnas tillgänglig i Traces för att bättre övervaka att transporttiderna respekteras.

Behovet av ekonomiska resurser inleds 2024 med en studie om formerna för användning av ny teknik och digitalisering för att underlätta genomförandet och upprätthållandet av regler om djurens välbefinnande under transport. De följande åren skulle ägnas åt utformningen av dessa verktyg och deras underhåll.

- 1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Sedan antagandet av transportförordningen har vetenskapen utvecklats, tekniken möjliggör ett effektivare genomförande av reglerna och EU-medborgarna ägnar allt större uppmärksamhet åt djurens välbefinnande. Medlemsstaterna har ofta problem med tolkningen av samma bestämmelser, vilket ofta leder till att efterlevnaden av transportreglerna skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Dessutom har medlemsstaterna antagit egna regler om djurs välbefinnande som motsvarar deras nya krav i förhållande till den senaste tillgängliga forskningen. Detta innebär snedvridningar på den inre marknaden och för lika villkor för alla berörda aktörer.

Detta förslag bygger på de senaste vetenskapliga rönen, bidrar till att handeln med djur och livsmedel av animaliskt ursprung sker på lika villkor och till att förbättra djurens välbefinnande i hela EU. Den inre marknaden skulle förbättras, och EU:s höga standarder när det gäller djurens välbefinnande skulle lättare främjas på global nivå.

- 1.5.3. *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Den kontroll av ändamålsenligheten (utvärdering) som utförts av EU:s djurskyddslagstiftning visar att betydande utveckling inom vetenskap och teknik, nya samhällstrender och hållbarhetsutmaningar inte återspeglas fullt ut i den nuvarande förordningen. Medlemsstaterna har tagit itu med dessa vetenskapliga skillnader genom nationell lagstiftning, vilket bidrar till ojämlika konkurrensvillkor i hela unionen.

Dessutom har de nuvarande transportreglerna visat sig vara svåra att genomföra och tillämpa, vilket leder till en splittrad djurskyddsnivå och ojämlika konkurrensvillkor på EU-marknaden.

Utbyten med behöriga myndigheter i medlemsstaterna, olika berörda parter, resultat från kommissionens revisioner och bättre praxis som identifierats av nationella experter visar att det behövs tydligare regler och ansvarsområden för att underlätta ett harmoniserat genomförande och en harmoniserad tillämpning i hela unionen.

- 1.5.4. *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Förordningen ska ingå i livsmedelsdelen av programmet för den inre marknads livsmedelsdel och kommer att fungera i samverkan med den gemensamma jordbrukspolitiken. Även om detta förslag kommer att främja djurens välbefinnande genom konsumenternas efterfrågan, har den gemensamma jordbrukspolitiken olika instrument för att förbättra djurskyddet för animalieproducerande djur genom bidrag

till producenter (miljösystem, landsbygdsutvecklingsåtgärder för djurskydd, investeringar, utbildning, rådgivningstjänster, kvalitetssystem etc.).

1.5.5. *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Kostnaderna kommer att stödjas från programmet för den inre marknaden – livsmedelsdelen, eftersom målen för denna förordning bidrar till ett av programmets huvudmål, dvs. hållbar och resilient livsmedelsproduktion och till EU:s mål "Från jord till bord".

1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

☐ **Begränsad varaktighet**

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ inverkan på budgeten från och med YYYY till och med YYYY för åtaganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningar.

☒ **Obegränsad varaktighet**

- Efter en inledande period från 2024–2027
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)⁶³

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

- ☒ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer
- ☒ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

[...]
[...]

⁶³ Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Förordningen innehåller bestämmelser om insamling av uppgifter och årliga indikatorer för djurens välbefinnande.

Enligt förordningen ska medlemsstaterna och verksamhetsutövarna föra in all information i Traces och medlemsstaternas behöriga myndigheter varje år rapportera uppgifter till kommissionen för övervakning och utvärdering.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

I enlighet med Europeiska kommissionens förvaltningsförklaring genomför GD Hälsa och livsmedelssäkerhet sin verksamhet i enlighet med tillämpliga lagar och förordningar, arbetar på ett öppet och transparent sätt och uppfyller den förväntade höga nivån av yrkesmässiga och etiska standarder.

De åtgärder som syftar till att förbättra djurs välbefinnande under transport kommer att genomföras genom direkt förvaltning med hjälp av de genomförandemetoder som erbjuds i budgetförordningen: Direkt förvaltning gör det möjligt att etablera bidragsavtal/kontrakt med bidragsmottagare/entreprenörer som deltar i aktivitet som gagnar unionens politikområden. Kommissionen säkerställer direkt övervakning av resultaten av de finansierade åtgärderna. Betalningsvillkoren för de finansierade åtgärderna kommer att anpassas till riskerna med de finansiella transaktionerna.

För att säkerställa ändamålsenlighet, effektivitet och sparsamhet i kommissionens kontroller kommer kontrollstrategin att inriktas på en balans mellan förhands- och efterhandskontroller och inriktas på tre centrala faser i genomförandet av bidrag/kontrakt, i enlighet med budgetförordningen:

- Val av förslag/anbud som passar förordningens politiska mål.
- Operativa kontroller och övervaknings- och förhandskontroller som omfattar projektgenomförande, offentlig upphandling, förfinansiering, mellanliggande betalningar och slutbetalningar.
- Efterhandskontroller vid stödmottagarnas anläggningar kommer också att utföras, vanligtvis på grundval av ett riskbaserat urval av transaktioner av effektivitetsskäl.

Generaldirektoratet för hälsa och livsmedelssäkerhet är föremål för administrativa kontroller, vilket inbegriper budgetkontroll, årsrapporter från Europeiska revisionsrätten och kommissionens tjänst för internrevision, årligt beviljande av ansvarsfrihet för genomförandet av EU:s budget och eventuella utredningar som utförs av Olaf för att säkerställa att de medel som tilldelas används på rätt sätt.

I enlighet med kommissionens ram för intern kontroll⁶⁴ har GD Hälsa och livsmedelssäkerhet utarbetat en strategi för intern kontroll med fokus på ekonomisk förvaltning och dess efterlevnad av budgetförordningen, särskilt när det gäller de fem

⁶⁴

C(2017) 2373 av den 19 april 2017.

kontrollmålen⁶⁵ och huvudprinciperna om kostnadseffektiva och ändamålsenliga kontroller och bedrägeribekämpningsåtgärder. Strategin är ett dokument under utveckling som uppdateras regelbundet och antas av GD Hälsa och livsmedelssäkerhets styrelse.

Direktören med ansvar för riskhantering och intern kontroll vid GD Hälsa och livsmedelssäkerhet ansvarar för att samordna utarbetandet, uppdateringen och kommunikationen av kontrollstrategin till all berörd personal. I detta syfte inleder direktören varje år en årlig bedömning av det interna kontrollsystemet som ingår i GD Hälsa och livsmedelssäkerhets årliga verksamhetsrapport.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Riskhanteringen är helt integrerad i GD Hälsa och livsmedelssäkerhets planerings- och kontrollcykel. De viktigaste riskerna identifieras i den årliga riskbedömningen. Fokus ligger på den kvarstående riskexponeringen med beaktande av alla åtgärder som redan vidtagits för att minska risken. Arbetet avslutas med diskussioner på högsta ledningsnivå under generaldirektörens ledning. De så kallade ”kritiska riskerna” rapporteras till kommissionsledamoten tillsammans med en handlingsplan för att minska dem till en godtagbar nivå. För att övervaka genomförandet av handlingsplanerna utarbetas och överlämnas en lägesrapport till kommissionsledamoten i samband med halvtidsrapporten.

GD Hälsa och livsmedelssäkerhet har integrerat riskhantering i sina budgetgenomförandeprocesser. Potentiella risker, frågor eller problem identifieras i varje steg i den ekonomiska förvaltningsprocessen.

Genomförandet av den nya förordningen är inriktat på tilldelning av kontrakt för offentlig upphandling samt ett antal bidrag till särskilda verksamheter och organisationer.

Avtalen om offentlig upphandling kommer främst att ingås på områden som utveckling av it-produkter samt support och studier.

De största riskerna är följande:

- Risk för att förordningens mål inte uppnås till fullo på grund av otillräckligt utnyttjande eller otillräcklig kvalitet eller förseningar i genomförandet av de utvalda projekten eller kontrakten.

Risken för att de medel som beviljats inte används effektivt eller på ett ekonomiskt sätt, både när det gäller bidrag (tungrodda förfaranden för ersättning av faktiska stödberättigande kostnader) och när det gäller upphandling (svårt att jämföra prisbud i de fall där det bara finns ett begränsat antal ekonomiska aktörer som har de specialistkunskaper som krävs).

- Risk för att kommissionens rykte skadas om bedrägeri eller kriminell verksamhet upptäcks; att tredje parter har ett internt kontrollsystem ger bara en partiell garanti eftersom entreprenörer och stödmottagare alla har ett eget kontrollsystem.

⁶⁵ Enligt Coso-modellen som antagits av kommissionens ram för internkontroll i dess senaste version: C(2017) 2373 av den 19 april 2017, meddelande till kommissionen om översynen av ramen för intern kontroll (C(2017) 2373, 19.4.2017) som ersätter de standarder för intern kontroll som fastställs i SEC(2001) 2037 och reviderades genom SEC(2007) 1341.

Kommissionen har infört interna förfaranden som ska täcka de risker som identifieras ovan. De interna förfarandena är i full överensstämmelse med budgetförordningen och inkluderar åtgärder för bedrägeribekämpning och kostnads-/nyttoöverbäganden. Inom denna ram fortsätter kommissionen att utforska möjligheterna att förbättra förvaltningen och uppnå effektivitetsvinster. Kontrollsystemet viktigaste egenskaper är följande:

Kontroller före och under genomförandet av projekten:

- Ett lämpligt system för projektförvaltning kommer att inrättas med inriktning på bidrag från projekt och kontrakt till de politiska målen, säkerställande av ett systematiskt deltagande av alla aktörer, upprättande av regelbunden projektledningsrapportering kompletterad med besök på plats från fall till fall, inklusive riskrapportering till den verkställande ledningen, samt upprätthållande av en lämplig budgetflexibilitet.
- Mallar för bidragsavtal och tjänstekontrakt som används har utarbetats av kommissionen. De erbjuder en rad kontrollbestämmelser såsom revisionsintyg, finansiella garantier, revisioner på plats och inspektioner utförda av Olaf. Reglerna om bidragsberättigande kostnader kommer att förenklas, t.ex. genom användning av enhetskostnader, klumpsummor, bidrag som inte är kopplade till kostnader och andra möjligheter som erbjuds genom budgetförordningen. Detta kommer att minska kostnaderna för kontroller och sätta fokus på verifieringar och kontroller inom högriskområden.
- All personal åtar sig att följa en kodex för god förvaltningssed. Personal som deltar i urvalsprocessen eller i förvaltningen av bidragsöverenskommelserna eller kontrakten undertecknar dessutom en försäkran om att inga intressekonflikter föreligger. Personalen får regelbunden fortbildning och använder nätverk utbyte av bästa praxis.
- Det tekniska genomförandet av projekten följs upp med jämna mellanrum med hjälp av lägesrapporter som lämnas in av uppdragstagare och bidragsmottagare; dessutom kommer möten med uppdragstagare/bidragsmottagare och besök på plats att anordnas från fall till fall.

Kontroller vid projektets slut: Efterhandsrevisioner utförs av ett urval transaktioner för att på plats kontrollera om ersättningsanspråk är stödberättigande. Syftet med dessa kontroller är att förebygga, spåra och korrigera väsentliga felaktigheter som rör de ekonomiska transaktionernas laglighet och korrekthet. Med syfte att uppnå en hög kontrolleffekt görs urvalet av bidragsmottagare som ska kontrolleras genom att ett riskbaserat urval kombineras med ett stickprov. Operativa aspekter uppmärksammas när så är möjligt vid revisionen på plats.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Inom kommissionens och GD Hälsa och livsmedelssäkerhets strategier för intern kontroll beaktas de viktigaste kostnadsdrivande faktorerna samt de insatser som redan gjorts under flera år för att minska kostnaderna för kontrollen, utan att äventyra kontrollernas effektivitet. De befintliga kontrollsystemen visade sig kunna förebygga och/eller upptäcka fel och/eller oriktigheter, och i förekommande fall korrigera dessa.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Enligt artikel 325 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska EU och medlemsstaterna bekämpa bedrägerier och all annan olaglig verksamhet som kan påverka EU:s ekonomiska intressen. Enligt artikel 317 i EUF-fördraget och artikel 36 i budgetförordningen⁶⁶ ska kommissionen genomföra EU:s budget i enlighet med principerna om sund ekonomisk förvaltning och tillämpa en effektiv och ändamålsenlig intern kontroll⁶⁷, vilket inbegriper att förebygga, upptäcka, korrigera och följa upp bedrägerier och oriktigheter.

När det gäller direkt förvaltning ska kommissionen ska säkerställa att unionens ekonomiska intressen skyddas genom förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom effektiva kontroller och, om oriktigheter upptäcks, genom återkrav av felaktigt utbetalda belopp samt vid behov genom effektiva, proportionella och avskräckande administrativa och ekonomiska sanktioner. I detta syfte antog kommissionen en strategi för bedrägeribekämpning, som senast uppdaterades i april 2019 (COM(2019) 196), med den reviderade handlingsplanen från juli 2023 (COM(2023) 405). Generaldirektoraten och genomförandeorganen har utarbetat och genomfört sina egna strategier för bedrägeribekämpning på grundval av den metod som Olaf tillhandahåller. I allmänhet uppdateras dessa vart tredje år och deras genomförande övervakas och rapporteras regelbundet till förvaltningen.

När det gäller budgetgenomförandet inom ramen för direkt förvaltning genomför kommissionen även en rad åtgärder:

- Beslut, avtal och kontrakt som följer av genomförandet av förordningen kommer uttryckligen att ge kommissionen, inklusive Olaf, och revisionsrätten rätt att utföra revisioner, kontroller på plats och inspektioner och att återkräva felaktigt utbetalda belopp och i förekommande fall ålägga administrativa sanktioner.
- I samband med utvärderingen av anbud eller förslag kommer det att kontrolleras att sökande och anbudsgivare inte omfattas av de uteslutningskriterier som meddelats. Kontrollen sker på basis av deklARATIONER och systemet för tidig upptäckt och uteslutning.
- Reglerna för stödberättigande kostnader kommer att förenklas i enlighet med bestämmelserna i budgetförordningen.
- All personal som sysslar med avtalsförvaltning samt revisorer och kontrollanter som kontrollerar stödmottagarnas deklARATIONER på plats ska få regelbunden utbildning och ökad medvetenhet i frågor som rör bedrägeri och oriktigheter.

Den delegerade utanordnarens process för att bygga upp garantier bygger på de befintliga kontrollsystemens kapacitet att upptäcka betydande och/eller upprepade

⁶⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 av den 18 juli 2018 om finansiella regler för unionens allmänna budget, om ändring av förordningarna (EU) nr 1296/2013, (EU) nr 1301/2013, (EU) nr 1303/2013, (EU) nr 1304/2013, (EU) nr 1309/2013, (EU) nr 1316/2013, (EU) nr 223/2014, (EU) nr 283/2014 och beslut nr 541/2014/EU samt om upphävande av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 193, 30.7.2018, s. 1).

⁶⁷ Meddelande till kommissionen om översynen av ramen för intern kontroll, C(2017) 2373, antaget den 19 april 2017 (princip 8, egenskap 8.2).

brister. Kontrollsystemen består av olika delar: övervakning och kontroll av insatser, förhandskontroller, efterhandskontroller och revisioner av tjänsten för internrevision och Europeiska revisionsrätten, samt hälso- och livsmedelsrevisioner som utförs av GD Hälsa och livsmedelssäkerhet i EU:s medlemsstater och tredjeländer. Alla berörda aktörer spelar en viktig roll för att förebygga och upptäcka bedrägerier.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff ⁶⁸ .	från Eftaländer ⁶⁹	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁷⁰	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	03.02.06 – Bidra till en hög nivå av hälsoskydd och välbefinnande för människor, djur och växter	Differentierade	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

⁶⁸ Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁶⁹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁷⁰ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade inverkan på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer 1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
------------------------------------	-------------	---

GD HÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 och följande	TOTALT
○ Driftsanslag							
03.02.06 Bidra till en hög nivå av hälsoskydd och välbefinnande för människor, djur och växter	Åtaganden	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalningar	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)	0	0	0	0	0
TOTALA anslag för GD SANTE	Åtaganden	=1a+3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalningar	=1b+3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ TOTALA driftsanslag	Åtaganden	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
-----------------------	-----------	----	-------	-------	-------	-------	-------

	Betalningar	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
○ TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		-6					
TOTALA anslag för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalningar	=5+6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalningar	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsposter)		(6)					
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIKerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Betalningar	=5+6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	----------------------------------

Detta avsnitt bör fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga V till de interna bestämmelserna), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 och följande	TOTALT
GD HÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET						
☐ Personalresurser		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
☐ Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD SANTE	Anslag	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 och följande	TOTALT

TOTALA anslag inom ramen för RUBRIKERN 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Betalningar	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtaganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År		År		År		År		TOTALT	
			2024		2025		2026		2027 och följande			
	OUTPUT											
	Typ[1]	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 2												
- Output	Studie om metoder för användning av ny teknik och digitalisering för att underlätta genomförandet och efterlevnaden av regler om djurskydd under transport.			0,250								0,250
- Output	Utveckling av systemet i Traces					0,800		0,600				1,400
- Output	Underhåll av Traces-systemet					0,050		0,200		0,200		0,450
- Output	Utveckling av digital applikation									0,300		0,300

Delsumma för specifikt mål nr 2			0,250		0,850		0,800		0,500		2,400
Totalt			0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 och följande	TOTALT
--	------------	------------	------------	----------------------------	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen					
Personalresurser ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Övriga administrativa utgifter	0	0,000	0,000	0,000	0
Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

<u>Utanför RUBRIK 7[2]</u> i den fleråriga budgetramen					
Personalresurser					
Andra anslag av administrativ karaktär					
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen					

TOTALT	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska delvis täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁷¹

3.2.3.1. Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027 och följande
○ Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)					
	20 01 02 01 (Kommissionens huvudkontor och representationskontor)	3,5	3,5	6,5	6,5
	20 01 02 03 (Delegationer)				
	01 01 01 01 (Indirekta forskningsåtgärder)				
	01 01 01 11 (Direkta forskningsåtgärder)				
	Andra budgetposter (ange vilka)				
○ Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁷²					
	20 02 01 (Kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)				
	20 02 03 (Kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)				
XX 01 xx yy zz⁷³	- vid huvudkontoret				
	- vid delegationer				
	01 01 01 02 (Kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)				
	01 01 01 12 (Kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)				
	Andra budgetposter (ange vilka)				
	TOTALT	3,5	3,5	6,5	6,5

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska delvis täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	AD kommer att utföra alla uppgifter som rör relationerna till medlemsstaterna, referenscentrumen och berörda parter samt utarbetande av lagstiftning.
Extern personal	

⁷² [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁷³ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ✓ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Driftskostnaderna på 2,400 miljoner euro under budgetpost 03.02.06 för åren 2024–2027 kommer att täckas av interna omplaceringar inom budgetposten.

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetposter, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetposter samt motsvarande belopp.

3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ✓ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁷⁴	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁷⁴

Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt ”n” med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på andra inkomster
 - inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁷⁵						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

[...]

Övriga anmärkningar (t.ex. den metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

[...]

⁷⁵

Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) anges nettobeloppen, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbörds kostnader.