



# **Djurskydd och djurvälstånd på slakttransporter av nötkreatur vid ett slakteri i Östergötland - Bedömning utifrån djurskyddskontroller och intervjuer av djurtransportörer.**

*Animal welfare on cattle transport to an abattoir in  
Östergötland- Assessments made from animal welfare  
inspections and interviews with animal transporters.*

**Jenny Lejonberg**

**Etologi och djurskyddsprogrammet**

---

**Sveriges lantbruksuniversitet  
Institutionen för husdjurens miljö och hälsa  
Etologi och djurskyddsprogrammet**

**Skara 2010**

**Studentarbete 327**

*Swedish University of Agricultural Sciences  
Department of Animal Environment and Health  
Ethology and Animal Welfare programme*

*Student report 327*

ISSN 1652-280X



**Djurskydd och djurvälstånd på slakttransporter av nötkreatur  
vid ett slakteri i Östergötland - Bedömning utifrån  
djurskyddskontroller och intervjuer av djurtransportörer.**

*Animal welfare on cattle transport to an abattoir in Östergötland-  
Assessments made from animal welfare inspections and interviews  
with animal transporters.*

**Jenny Lejonberg**

Studentarbete 327, Skara 2010

**Grund C, 15 hp, Etologi och djurskyddsprogrammet, självständigt arbete i biologi,  
kurskod EX0520**

**Handledare:** Sophie Atkinson, Avd. f. husdjurens miljö och hälsa,  
Box 7068, 750 07 Uppsala

**Biträdande handledare:** Douglas Båld Länsstyrelsen i Östergötland 581 86 Linköping

**Examinator:** Frida Lundmark Inst. f. husdjurens miljö och hälsa Box 324 532 23 Skara

**Nyckelord:** slakttransport, nötkreatur, djurskyddskontroller, djurtransportörer

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för veterinärmedicin och husdjursvetenskap

Institutionen för husdjurens miljö och hälsa

Avdelningen för etologi och djurskydd

Box 234, 532 23 SKARA

**E-post:** [hmh@slu.se](mailto:hmh@slu.se), **Hemsida:** [www.hmh.slu.se](http://www.hmh.slu.se)

---

I denna serie publiceras olika typer av studentarbeten, bl.a. examensarbeten, vanligtvis omfattande 7,5-30 hp. Studentarbeten ingår som en obligatorisk del i olika program och syftar till att under handledning ge den studerande träning i att självständigt och på ett vetenskapligt sätt lösa en uppgift. Arbetenas innehåll, resultat och slutsatser bör således bedömas mot denna bakgrund.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING .....	3
SUMMARY .....	4
1. INLEDNING .....	5
1.1 Bakgrund .....	5
1.2 Syfte och frågeställningar .....	7
2. MATERIAL OCH METOD .....	8
2.1 Kontrollmetod .....	8
2.2 Registrering av djurskyddskontroller .....	8
2.3 Tid och plats .....	8
2.4 Djurmaterial .....	9
2.5 Transporter och transportörer .....	9
2.6 Intervjumetod samt registrering av svar .....	9
2.7 Instrument och verktyg .....	9
2.8 Databearbetning .....	10
3. RESULTAT .....	11
3.1 Resultat av djurskyddskontroller .....	11
3.2 Djuren .....	11
3.3 Transportmedlet .....	11
3.4 Dokumentation .....	14
3.5 Övrigt .....	16
3.6 Resultat av telefonintervjuer med djurtransportörer .....	16
4. DISKUSSION .....	20
5. SLUTSATS .....	23
5.1 Rekommendationer för djurskyddskontroller av slakttransporter i allmänhet .....	23
6. TILLKÄNNAGIVANDE .....	23
7. REFERENSER .....	24

## SAMMANFATTNING

Syftet med denna uppsats var att studera djurvälferden på inkommande slakttransporter vid ett slakteri i Östergötland samt att undersöka om lagstadgade krav efterföljs på dessa. Data samlades in genom att tillsammans med Länsstyrelsen i Östergötlands län utföra djurskyddskontroller vid avlastningen på slaktanläggningen under två dagar i april 2010. Som bedömningsunderlag hade en checklista med fokus på djuren, transportmedlet och dokumentationen utformats.

Att bedöma välfärd är subjektivt, därför utgjordes flertalet av checklistans kontrollpunkter av lagstadgade krav. Dessa krav är satta till miniminivå och allt annat under deras gräns är inte ett acceptabelt djurskydd eller djurvälferd. För att få en bredare bild lades vissa parametrar till efter vad tidigare studier och litteratur påvisar som välfärdsproblem vid transporter av nötkreatur. För att få med en annan synvinkel telefonintervjuades även djurtransportörerna kring frågor rörande djurvälferd och svårigheter i yrket.

Resultatet visade på vissa brister av varierande allvarlighetsgrad och inverkan på djurvälferden. Hornbärande djur blandades med icke hornbärande, temperaturmätare saknades, och en del transporter låg nära den längsta tillåtna transporttiden eller överskred den. Som mest återfanns djur från tio olika gårdar i en och samma transport och som minst två. Alla avlastningar gick lugnt till, inga elpådrivare användes och inget sjukt eller skadat djur upptäcktes vid kontrollerna. Transportörerna berättar att regleringen av deras maximala körtid på 4.5 timmar utgör ett dilemma då det förlänger transporttiden. De uttryckte även en vilja att eftersträva bästa möjliga djurvälferd. I relation till antalet kontrollerade transportmedel, nötkreatur och transportörer ansågs antalet brister som förhållandevis få och djurvälferden betraktades som överlag god.

För att kunna säkerställa djurvälferden på transporter av nötkreatur till slakteri behövs en del områden dock utvecklas och förändras. Bl.a. bör möjlighet till ändring för transportörernas kör- och vilotider ses över och den totala transporttiden för djuren bör hållas så kort som möjligt.

## SUMMARY

The aim of this study was to investigate if statutory requirements for animal welfare are followed or not by making observations of cattle trucks arriving at an abattoir in Östergötland, Sweden. The purpose was also to get an overall picture of cattle welfare standards in transport and identify problem areas not only from the animal welfare view but also from the animal transporters perspective. Data was collected in collaboration with county animal welfare inspectors by performing checks on animal transport vehicles at unloading at the abattoir over two days in April 2010, and by interviewing the transporters. The inspections were carried out using a specifically designed checklist that focused on animal welfare parameters, transport vehicle and its design, and documentation. Assessing animal welfare can be subjective and in order to be more objective most of the control points in the checklist were based on requirements stated in Swedish law. These requirements are set to a minimum level and anything under these standards is not acceptable for the animal's welfare. Other areas checked were included because previous studies and literature identified these areas as being problematic for cattle welfare in transport.

Results showed some inadequacies of variable severity and impact on the animal welfare. Cattle with horns were mixed with those without, some transports were close to the maximum transport time or exceeded it, and some lacked temperature meters. At the most animals from ten different farms were found in the same transport, and at the least two. All of the unloading procedures were carried out calmly without electric prodders and no sick or injured animal was observed.

The transporters report that their maximum driving time of 4.5 hours represents a dilemma when it prolongs the transport time. They also expressed a will to try to obtain the best animal welfare possible.

In relation to the number of transport vehicles, transporters and animals that were checked, the shortcomings were considered relatively few and the cattle welfare generally good. However, some changes are needed in order to ensure adequate welfare of transported slaughter cattle. For example, the transporters driving and rest period should be reviewed in relation to maximum transport times for cattle, and total transport time should be kept as short as possible.

# 1. INLEDNING

## 1.1 Bakgrund

Enligt Jordbruksverkets statistik slaktades totalt 460 420 nötkreatur vid slakteri i Sverige år 2009. Det slakteri där kontrollerna i denna studie utfördes slaktar ca 500 nötkreatur om dagen. Min uppfattning är att genom offentliga, andra- och tredjepartskontroller är myndigheter och branschorganisationer noga med att se till att produktionsdjuren har en bra välfärd i sina stallar. Från konsumenthåll efterfrågas KRAV- märkta och ekologiska varor där ytterligare lite högre krav än de lagstadgade ställs på djurhållaren. Lagstiftningen reglerar bl.a. att djuren slaktas på ett humant sätt, med korrekt och väl utförd bedövning samt avblodning. På slakterierna finns officiella veterinärer anställda av Livsmedelsverket som kontrollerar att detta efterlevs.

Men vad händer med djuren på vägen mellan gården och slakteriet? Upprätthålls samma goda djurvälfärd och humana hantering i transporten?

Ett vanligt välfärdsproblem som visats i tidigare studier på nöttransporter är stress. Gebresenbet (2003) skriver att hanteringen kring, samt själva transportereringen, är ovana situationer som djuren tvingas att hantera. Välfärden för ett djur kan enligt Broom (1986) definieras och mätas utefter det tillstånd det befinner i sig när det försöker att hantera sin situation. När djuret misslyckas med att behärska situationen leder detta till stress (Broom, 2007). Grandin et al. (2007) menar att stressen under en transport är både fysisk, genom t.ex. vibrationer från transportmedlet, och psykisk i form av bl.a. rädsla. Att djuren exempelvis vägrar gå framåt eller backar menar Broom (2007) är ett tecken på att djuret är stressat och har svårt att hantera situationen. Därför är det viktigt att all hantering går lugnt till för att undvika att stressa djuren ytterligare. Här spelar även av- och pålastningsrampens utformning en viktig roll. Hollenben et al. visar i en studie från 2003 att rampen bör ha heltäckande sidoväggar och inte luta mer än 20° för att underlätta för djuren. Detta stöds av en studie utförd av Uetake (2008), där tvekade och halkade nötkreaturen färre gånger om rampens lutning var under 25°. Grandin (2007<sup>a</sup>) skriver att nötkreatur har respekt för solida barriärer och sällan försöker ramma dem.

Nötkreatur är flockdjur och att skiljas från sin familjegrupp är en annan faktor som kan vara stressande för dem (Gebresenbet 2003). Att blanda främmande djur från olika gårdar i transportmedlet är inte att rekommendera enligt Broom (2007). Detta stöds av Knowels (1999) som menar att sammanföra djur som inte är bekanta med varandra ökar antalet sociala interaktioner vilket kan leda till fysisk stress och utmattning. Manteca (2008) skriver att en av de mest viktiga parametrarna för att mäta stress hos nötkreatur är frekvensen av aggressiva interaktioner. Det är heller inte lämpligt ur stress och skadesynpunkt att blanda hornbärande djur med icke hornbärande då Phillips (2008) skriver att hornbärande nötkreatur gärna uppvisar dominanta beteenden mot andra djur.

För nötkreatur som är vana vid människor är förmodligen själva transporten mer stressande än lastning och avlastning och för nötkreatur som inte är vana vid människor gäller antagligen det omvända (Grandin et al., 2007). Holleben et al. (2003) skriver att djur från uppbundna besättningar är mer stressade i transportsituationer än de som hållits lösgående.

Andra viktiga välfärdsaspekter är temperatur, relativ luftfuktighet och transportmedlets ventilation. Redan 1956 visade Brody i en studie att nötkreatur av europeisk ras hade en komfortzon mellan -1°C - +16°C.

Brody fann också att ju högre produktionsnivå djuret hade, desto lägre var temperaturen för komfortzonen. I en studie gjort av Hahn (1999) undersöktes hur nötkreatur klarade av att hantera höga temperaturer. Resultatet visade att djuren började känna av värmestress vid ca +25°C och att deras andningsfrekvens ökade redan vid +21°C. THI- temperature humidity index kombinerar effekten av temperatur och luftfuktighet (RH) för djuren,  $THI = t_{db} + 0,36t_{dp} + 41,2$ .  $t_{db}$  är den torra temperaturen i °C och  $t_{dp}$  är den våta temperaturen i °C (Jeppson et al., 2006). Enligt Ravagnolo et al. (2000) börjar nötkreatur känna av värmestress vid THI 72, vilket motsvarar 22°C vid 100 % RH, 25°C vid 50 % RH eller 28°C vid 20 % RH.

Weeks skriver i en artikel från 2008 att ventilationen i en transport ska klara av att hålla nere halterna av giftiga och irriterande gaser så som koldioxid och ammoniak, samt klara av att reglera överflöd av värme och luftfuktighet. Costa (2009) anser att mekanisk ventilation har en del fördelar, fram för allt bibehålls effekten när fordonet står stilla. När fordonet är i rörelse spelar den naturliga ventilationen en större roll.

2003 undersökte Wikner et al. luftkvaliteten i nöttransporter i Sverige. Resultaten visar att under sommaren ökade temperatur och luftfuktighet i transporten desto fler stopp som gjordes för att lasta på nya djur, under vintern gällde det omvända. Samma studie visade också att högre belägningsgrad gav högre temperaturer och luftfuktighet inne i transporten både sommar och vintertid. En studie av Tarrant et al. (1992) visar att en beläggning på 600 kg/m<sup>2</sup> är oacceptabelt hög ur välfärdsynpunkt. Tjurarna i studien kunde inte välja den orientring de föredrog och på grund av det var för trångt kunde djuren inte heller parera bilens rörelser och hålla balansen vilket ledde till att många ramlade. De djur som ramlade kunde inte resa sig igen då de övriga djuren stod för nära. De övriga djuren ramlade i sin tur över dem som redan låg ner. Författarna rekommenderar efter sina studier en belägningsgrad på ca 200kg/m<sup>2</sup>. Nötkreatur försöker alltid stå i en transport på så sätt att de kan parera transportmedlets rörelser utan att ta stöd av andra djur (Broom, 2007)

I 1 kap 6 § Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2010:2) om transport av levande djur; saknr L5, definieras transporttiden från och med när det första djuret lastats på till och med när det sista djuret lastats av vid slutdestinationen. Enligt samma författning, 5 kap 13 §, får transporttiden för slaktdjur inte överstiga 8 timmar i Sverige och får endast förlängas i undantagsfall. En lång transporttid medför större risker för en dålig djurvälstånd (Broom, 2007). På grund av transportmedlets vibrationer ökar risken för trötthet och åksjuka desto längre transporttiden är (Gebresenbet, 2003).

Transportörer som kör nötkreatur till slakt ska enligt, artikel 6.5 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<sup>1</sup>, inneha ett kompetensbevis som erhålls efter godkänd utbildning. Detta kompetensbevis utfärdas av Transportfackens yrkes och arbetsmiljönämnd, TYA, efter att personen deltagit på deras kurser. Kursadministratör Camilla Karlsson berättar att utbildningen omfattar två dagar samt hemuppgifter och innehåller bl.a. djurs fysiologi och stresskänslighet, lastning och lossning, åtgärder mot smittspridning, regler och lagar och myndigheternas kontroll och tillsyn (pers. medd., TYA, 17 maj 2010). Under andra utbildningsdagen som är mer inriktad på själva djuren finns en veterinär med. För att bli godkända måste transportörerna klara ett slutprov (pers. medd., TYA, 17 maj 2010).

Costa (2009) menar att endast kunskap om nötkreaturens fysiologiska- och beteendebeståndsbehov hos de personer som hanterar djuren vid transportmomenten kan minska intensiteten och varaktigheten av djurens stress.

Om nötkreatur blir skrämmda tar det 20 minuter för dem att lugna sig (Grandin, 2007<sup>a</sup>). Att t.ex. skrika högt i närheten av örat på ett nötkreatur kan upplevas lika obehagligt som användandet av en elpådrivare av dem. (Pajor et al., 2003). Enligt Knowels (1999) är det framför allt stor risk att djur skadas vid ilastning, urlastning och drivning. 2007<sup>b</sup> visade Grandin på en förbättring av djurvälståndet efter att personal hade utbildats i djurhantering. Om djur ramlar under transporten kan det innebära en stor risk för skador och kvävning. Det är transportören som direkt avgör genom sitt sätt att köra hur lätt eller svårt djuren har att hålla balansen. Att golvet inte är halkigt är också viktigt. (Grandin et al., 2007).

Grandin et al. (2007) rapporterar att efter deras observationer ligger de största välfärdsproblemen inom transporter av nötkreatur i att djuret inte varit i skick att transporteras. Författarna drar därför slutsatsen att den uteslutande viktigaste faktorn för att upprätthålla en god djurvälstånd under transport är att transportören inte lastar ett sådant djur från början.

## **1.2 Syfte och frågeställningar**

Syftet med studien var att undersöka och få en samlad bild av välfärden för nötkreatur som transporterats till slakt vid ett slakteri i Östergötland.

Ett bisyfte var att undersöka transportörernas syn på och inställning till nötkreaturs välfärd i praktiken, under transporten och vid i och urlastning.

- Efterlevs lagstadgade krav som finns kring transport av nötkreatur till slakt?
- Upprätthålls en god djurvälstånd för nötkreaturen i slakttransporten?
- Hur ser transportörerna på djurvälståndet under transporten, går den att upprätthålla, vilka svårigheter finns?



## **2. MATERIAL OCH METOD**

### **2.1 Kontrollmetod**

Kontrollerna utfördes som ett led i Länsstyrelsens i Östergötlands läns roll som kontrollmyndighet enligt 24 § djurskyddslagen (1988:534). Ansvariga och medverkande vid båda kontrolltillfällena var djurskyddsinspektörer från Länsstyrelsen. Endast Livsmedelsverkets officiella veterinär vid slakteriet hade förvarnats om kontrollerna, men information om exakta datum och tidpunkter hade inte lämnats ut. Anledningen till att undersöka förhållandena på slakttransporterna av nötkreatur med djurskyddskontroller var att lagstiftning är ett objektivet verktyg. Att endast jobba med välfärdsparemetrar öppnar för tolkningsmöjligheter som kan vara olika från person till person. De lagstadgade krav som finns är satta till miniminivå och allt annat under gränsen för vad som är tillåtet enligt dem är oacceptabelt ur både djurskydds och djurvälståndssynpunkt. Ingen pilotstudie genomfördes då risken att förvarna om kommande kontroller fanns och då inte få ett resultat som speglade verkligheten.

### **2.2 Registrering av djurskyddskontrollerna**

Vid kontrollerna användes en checklista utformad kring gällande lagstiftning och olika välfärdsparemetrar (se bilaga 1). Listan sammanställdes genom att plocka ut de punkter ur Jordbruksverkets checklista djurtransport, allmänt (fastställd 2009-03-03) och checklista djurtransport, nötkreatur (fastställd 2009-03-03) som bedömts som de mest relevanta för att undersöka djurens välfärd samt för att kontrollera om lagstadgade krav uppfylls. Vidare har ytterligare paremetrar som ansetts som viktiga utifrån tidigare studier lagts till för att kunna göra en helhetsbedömning av nötkreaturens välfärd. Checklistan omfattade totalt 39 kontrollpunkter uppdelade i kategorierna ”djur”, ”transportmedlet” och ”dokumentation”. Djuren kontrollerades från sidan av avlastningsrampen på slakteriet när de lastades av från transportmedlet. Transportmedlen undersöktes så fort sista djuret lastats av och dokumentationen kontrollerades när transportören kört en bit bort från avlastningsplatsen för att undvika köbildning och hindra andra transporter. Om får fanns i transporten lastades dessa av först innan dokumentationen kontrollerades. De transportörer som inte kunde uppvisa efterfrågade dokument ombads att faxa in de som saknades till Länsstyrelsen och dessa noterades i efterhand i checklistan. Länsstyrelsen kommer att följa upp de brister som upptäcktes och påpekades vid kontrollerna.

I efterhand tillfrågades Livsmedelsverkets officiella veterinär vid slakteriet om djuren haft några skador som inte upptäckts vid kontrollen. Dessa finns med i studiens resultat men noterades inte som en brist för Länsstyrelsen att följa upp.

### **2.3 Tid och plats**

Kontrollerna utfördes på inkommande slakttransporter för nötkreatur vid ett slakteri i Östergötland. Kontrolltillfällena var torsdagen den 8 april 2010 mellan klockan 10.00 till 16.30 samt måndagen den 12 april 2010 mellan klockan 10.30 till 16.00. Dessa två tillfällen valdes för att passa in i Länsstyrelsens verksamhet och medföljande djurskyddsinspektörers övriga arbetsuppgifter. Vädret vid första tillfället var mulet och under eftermiddagen regnigt. Temperaturen varierade mellan ca +5° C - +10° C grader. Vid andra tillfället var vädret klart och soligt, temperaturen låg mellan ca +10° C - +15° C grader.

## **2.4 Djurmaterial**

På anläggningen i Östergötland slaktas både får och nötkreatur vilket innebar att en del transporter innehöll båda djurslagen. I dessa fall kontrollerades dock endast nötkreaturen. Djurmaterialet var mycket varierande och var inget som kunde styras över. Kategorierna som registrerades var kor, mellankalvar, kvigor, tjurar och stutar. Även raserna var många och varierande men registrerades inte i checklistan. Några raser som observerades, utan inbördes ordning, var Limousin, Jersey, Simmental, Highland Cattle och Hereford men vanligast var dock Holstein och Svensk rödbrokig boskap.

Åldrarna på slaktdjuren varierade även de och var inget som varken uppskattades eller registrerades. Hur djuren varit inhysta eller hållits på gården var heller inget som noterades. Totalt kontrollerades avlastningen av ungefär 550 nötkreatur, av dessa var ca 175 kor, ca 35 mellankalvar, ca 278 tjurar och ca 63 övriga nötkreatur.

## **2.5 Transporter och transportörer**

Transportmedlen och dess chaufförer blev, liksom djuren, slumpvis utvalda utefter de datum och tidpunkter som kontrollerna ägde rum. Alla transporter och transportörer som ankom till slakteriet mellan de klockslag vi var på plats kontrollerades. Inga transportörer var förhandsinformerade om kontrollerna. De transportmedel och förare som kontrollerats vid första tillfället och återkom andra dagen kontrollerades inte igen. Transportörerna var alla män med varierande ålder och antal år i yrket, totalt antal kontrollerade transportörer uppgick till 26 stycken. Transportmedlens ålder, skick och utförande varierade men överlag var transporterna relativt nya och fräscha. Totalt kontrollerades 26 olika inkommande transportenheter, vilket gav en kontroll av totalt 42 transportmedel då vissa lastbilar drog släp. Av dessa hade 22 transportmedel två våningsplan och ett släp hade tre plan.

## **2.6 Intervjumetod samt registrering av svar**

På grund av tidsbrist vid kontrolltillfällena tillfrågades 25 av transportörerna om de ville ställa upp och svara på intervjufrågorna vid ett senare tillfälle över telefon. Samtliga gick med på detta och deras telefonnummer antecknades i checklistan. Tre av dessa gick senare inte att nå för intervju. Då tid fanns utfördes 2 intervjuer på plats vid kontrolltillfället den 12 april. 20 transportörer intervjuades över telefon datumen 29 april samt 4 och 5 maj 2010. Totala antalet intervjuer uppgick således till 22 stycken. Sammanlagt ställdes 13 förhandsbestämda frågor rörande nötkreaturens välfärd och arbetet som djurtransportör till varje transportör. Samtalen tog 15 – 30 minuter vardera och svaren skrevs ner löpande under intervjuens gång.

## **2.7 Instrument och verktyg**

För att eventuellt mäta utrymmet i transporterna vid misstanke om överbeläggning medtogs DISTO- lite lasermätare, Leica Geosystems AG Schweiz. Med hjälp av denna kunde avstånd, yta och volym mätas med en laserstråle. Resultatet avläses sedan i en digital display. För att mäta temperatur och luftfuktighet i transportmedlen användes termometer/hygrometer, termometerfabriken Viking AB Eskilstuna.

Som stöd till checklistan fanns följande lagtexter med vid kontrolltillfället: 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, Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2010:2) om transport av levande djur; saknr L5, och Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2007:77) om slakt och annan avlivning av djur, senast ändrad genom SJVFS 2008:69, saknr L 22.

Även Jordbruksverkets vägledning för kontrollmyndigheter m.fl., bilaga djurtransporter inklusive djurslagsspecifika bestämmelser fanns med som möjlig informationskälla.

## **2.8 Databearbetning**

Då syftet med studien inte var att jämföra transporterna eller transportmedlen med varandra utan istället att få en helhetsbild av förhållandena på dessa har data endast sammanställts deskriptivt. Genom att räkna samman de 26 ifyllda checklistorna från kontrolltillfällena redovisas helheten i procentsatser. Vissa resultat som rör transportenheter har räknats utifrån antalet 26, medan resultat rörande transportmedel har räknats utifrån det totala antalet på 42. Vid de transporter där släp förekommit har lastbil och släp således räknats som två olika transportmedel. Checklistans kontrollpunkt 26 redovisas med genomsnittsvärde och punkterna 31 och 32 med diagram.

Transportörernas synpunkter som registrerats under intervjuerna har sammanfattats varje fråga för sig. Inte heller i det här fallet var avsikten att på något sätt jämföra resultaten utan att få en sammanställd helhetssyn på varje fråga.

### **3. RESULTAT**

#### **3.1 Resultat av djurskyddskontroller**

#### **3.2 Djuren**

##### Hur många djur ligger ner i transportmedlet när avlastning påbörjas?

Endast en tjur av det totala antalet observerade djur sågs ligga ner innan avlastningen påbörjades. Detta var mycket svårt att kontrollera och endast fem transportenheter kontrollerades utförligt. Man kan dock anta att enstaka djur legat ner någon gång under transporttiden då de var smutsiga av färska föroreningar och strö.

##### Antal djur som påträffades döda vid kontrollen?

Detta var inte aktuellt för någon av de 26 transportererna.

##### Finns hornbärande djur blandade med icke hornbärande?

46 % av de 26 transportererna hade transporterat djur med horn tillsammans med dem utan. Transportörerna detta berörde uppgav att djuren kom från samma gård och var bekanta med varandra. En transportör menade vid kontrolltillfället ändå att det är omöjligt att undvika att blanda hornlösa djur med hornbärande även om de inte kommer från samma gård. 27 % hade transporterat dem separat och i 8 % av fallen var det inte aktuellt. 19 % kontrollerades ej.

##### Djuren har bedömts i skick att transporterats?

En ko med hälsa utgjorde ett gränsfall och kanske inte skulle ha transporterats. Vid levandedjursbesiktningen kasserade Livsmedelsverkets officiella veterinär på slakteriet en ko med mastit och hälsa som inte upptäcktes när avlastningen kontrollerades. Även i fallet med denna ko var det tveksamt om djuret skulle ha bedömts att vara i skick för transport.

##### Skadade och sjuka djur ges omedelbar vård eller avlivas direkt?

Inget djur kunde uppfattas som skadat eller sjukt i den utsträckningen att det behövde omedelbar vård eller borde ha avlivats. Att ge vård var heller inte aktuellt då kontrollerna utfördes när djuren anlände till slakt.

##### Om elpådrivare finns används den i enlighet med föreskrifterna och endast i undantagsfall vid i och urlastning?

Detta var inte aktuellt vid någon av avlastningarna. Vid samtal med transportörerna framkom att några hade elpådrivare med sig i lastbilen men uppgav att de sällan eller aldrig använde den. En transportör berättade dock vid kontrolltillfället att han använde sig av den ibland.

##### Djuren hanteras varsamt vid urlastning?

Alla transporter lastades av i lugn takt utan hård eller högljudd pådrivning. Endast plastpaddlar användes och inga överdrivet hårda slag kunde noteras.

#### **3.3 Transportmedlet**

##### Avlastningsrampen är hel, ren och halkfri?

Denna kontrollpunkt avser den ramp med tillhörande sidoväggar som fälls ut från transportmedlet, totalt 26 olika ramper eftersom djur i både lastbil och släp lastas av via samma utgång. 4 %, det vill säga sidostyckena på en ramp var trasiga på ett sätt som kunde skada djuren. 92 % uppfyllde kraven och 4 % kontrollerades inte.

Den fasta rampen på slakteriet som transportmedlen dockade intill var bra utformad med minimal lutning vilket gjorde att djuren lastades av på en mer eller mindre plan yta, se bild 1. I betongen fanns ett hexagonformat mönster ingjutet för att minimera halkrisken.



Bild 1. Den fasta avlastningsrampen på slakteriet.

#### Minsta utrymme per djur i lastutrymmet är uppfyllt?

Ingen transport uppskattades till att vara överbelagd och därför kontrollerades inte heller någon.

#### Säkerhetsspärrarna mellan våningarna är i gott skick?

Det var i princip omöjligt att bedöma skicket utan kunskap om konstruktion och hållfasthet. 55 % av de 42 transportmedlen som kontrollerades hade flera transportvåningar. Av dessa kontrollerades inte 30 % och 70 % bedömdes vara i gott skick efter att transportören uppgett att de kontrolleras regelbundet. Inget våningsplan eller säkerhetsspärr hade någon uppenbar brist som gick att upptäcka med blotta ögat.

#### Transportmedlet är fritt från vassa eller utskjutande föremål som kan skada djuren?

I 88 % av de 42 transportmedlen fanns inget som tydligt kunde tillfoga djuren skada, 5 % kontrollerades inte. Resterande 7 % hade krokar, inredning eller trasig inredning som skulle kunna utgöra en skaderisk för nötkreaturen.

#### Golvet är i bra skick och tillräckligt med strö används?

Alla 42 transportmedel hade bra, hela och halkfria golv, men i 17 % av dem var det blött på golvet till följd av att för lite strömaterial använts. Två transportörer uppgav att de inte ströat tillräckligt för nötkreatur då de trott att de skulle köra grisar istället. I de transportmedel som kört mjölkkor var det överlag med blött än i andra. 5 % kontrollerades inte.

#### Vilken typ av golv har transportmedlet?

I 95 % av de 42 transportmedlen utgjordes golvets yta av gummimatta vilket gav ett halkfritt underlag och uppfattades som relativt ljuddämpande. Resterande 5 % hade aluminiumgolv.

#### Hygienen i transportmedlet är godtagbar?

Denna kontrollpunkt har bedömts utefter huruvida transportmedlet varit fritt från gammal intorkad smuts och då uppenbart inte rengjorts efter det senaste transporttillfället. I 100 % av fallen var hygien god. Alla transportörer som kontrollerades under de två tillfällena åkte efter avlastning ner till slakteriets tvätthall.

Transportmedlets hjulhus har en plan ovansida som inte hindrar djuren från att inta normal kroppsställning?

100 % av transportmedlen efterlevde detta lagstiftade krav.

Samtliga delar av transportmedlet är lätt tillgängliga för inspektion av djuren och det finns tillräckliga ljuskällor för att utföra tillsyn?

I 2 % av de 42 transportmedlen fanns bara möjlighet att se till djuren via baklämmen under förutsättning att denna var nerfälld. 12 % kontrollerades inte och övriga 86 % uppfyllde lagstiftningen.

Det finns godtagbara möjligheter att rädda djuren vid brand eller olycka och brandsläckare finns lättillgängligt?

Endast att lastbilen var utrustad med brandsläckare kontrollerades, detta kan dock innebära att två transportmedel noterades för bristen om lastbilen drog ett släp.

5 % av de 42 transportmedlen saknade brandsläckare, 5 % kontrollerades inte och övriga 90 % hade brandsläckare lättillgängligt i lastbilen.

Motordrivna fordon och släp är försedda med skyltar där det framgår att levande djur transporteras?

100 % hade väl synlig text både framtill och baktill på transportmedlet.

Avlivningsinstrument medföljer i transportmedlet?

I 8 % av de 26 transportererna fanns en bultpistol med. En transportör uppgav dock att han inte kan använda den då han inte har tillräcklig kunskap. 88 % saknade något avlivningsinstrument och 4 % kontrollerades inte.

Lämpliga verktyg finns för att snabbt kunna lösgöra bundna djur?

I 88 % av de 26 transportererna fanns en kniv för ändamålet och om djuren bands gjordes de det med rep. 8 % uppgav att de aldrig körde några bundna djur och kravet var således inte aktuellt. 4 % som höll djuren bundna med kättingar saknade bulstax eller annat lämpligt verktyg.

Uppbindningen är utformad enligt föreskrifterna?

Även om djuren inte hade transporterats bundna kontrollerades att de bindslen som fanns var tillräckligt långa och att fästnanordningen var i bra skick. Samtliga 42 transportmedel uppfyllde kraven.

Temperaturmätare som kan läsas av med lämpliga intervaller finns?

I 43 % av de 42 transportmedlen saknades detta men i denna siffra ingår även de som hade trasig temperaturmätare vid kontrolltillfället. 55 % uppfyllde lagstiftningen och en del av dessa kunde läsa av temperaturen inne i förarhytten. 2 % hade ingen temperaturmätare som gick att läsa av men hade däremot ventilationsfläktar som gick igång automatiskt när transporten stod still och dess innetemperatur gick över +18° C.

Avläst/uppmätt temperatur i transportmedlet

Temperaturen avlästes i 43 % av de 23 transportmedlen där temperaturmätare fanns. I de fall temperaturen inte kunde avläsas från förarhytten var det svårt att få ett värde som återspeglade det klimat som varit under transporten. Det gick inte att gå in i transportmedlet och läsa av eller mäta förrän alla djur var avlastade och då hade baklämmen varit öppen och förändrat temperaturen under för lång tid.

Den lägsta temperatur som registrerades var 9,5° C, den högsta 21° C och mediantemperaturen låg på 15,3° C.

#### Avläst/uppmätt luftfuktighet i transportmedlet

Inget av transportmedlen var utrustade med någon luftfuktighetsmätare att läsa av. Här gällde det samma som i ovanstående punkt, att gå in och göra en mätning efter att djuren lastas av gav inte något relevant värde. Endast ett transportmedel med mycket kondens på väggarna mättes och värdet var 60 % RH efter att alla djur blivit avlastade.

#### Vilken typ av ventilation har transportmedlet?

52 % av 42 transportmedel hade mekanisk ventilation, 43 % hade endast naturlig ventilation och 5 % kontrollerades inte. Två av de transportmedel som hade mekanisk ventilation och två med naturlig ventilation hade även värmeförsel i form av varmluft.

#### Är transportmedlets ventilation rätt dimensionerad?

Det var en alldeles för tidskrävande och i princip omöjlig uppgift att mäta huruvida antalet ventilationsluckor var tillräckliga i antal och storlek, samt om den mekaniska ventilationen var tillräcklig i förhållande till transportmedlets storlek. Denna bedömning har dessutom redan gjorts när transportmedlen besiktigats för godkännande. Därför registrerades 93 % av de 42 transportmedlen som ej kontrollerades. Ett av dessa noterades för trasigt ventilationsnät och fläktar som såg ut att vara igensatta av smuts. Övriga 7 %, ett släp med två våningar och mekaniskventilation, samt en lastbil och ett släp utan våningsplan och med naturlig ventilation, hade mycket kondens på väggarna inne i transportmedlet. I den ena av dessa kändes även en stark ammoniaklukt. Då ingen av dessa hade alla ventilationsluckor öppna kan man inte påstå att ventilationen var fel dimensionerad, däremot var den inte rätt anpassad av transportören.

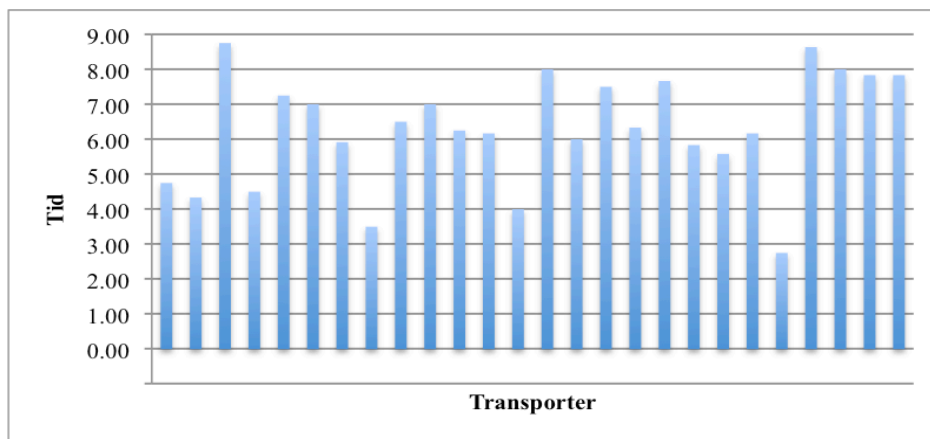
### **3.4 Dokumentation**

#### Djuren har kontrollerats minst varannan timme under transporten?

Enligt 6 kap. 2 § saknr L5 ska djuren kontrolleras minst varannan timme för att säkerställa djurskydd och djurhälsa. När det rör sig om slakttransporter ska dessa inspektioner antecknas och signeras i en journal, undantaget är om transportmedlet är videoövervakat. 38 % av de 42 transportmedlen var videoövervakade men följande resultat är uträknade utifrån 26 transportenheter då vissa till exempel hade videokamera i lastbilen men inte i släpet. 53 % av transportörerna uppger att de kontrollerat djuren minst varannan timme men endast 12 % hade fört någon journal. Transportörerna menar att de kontrollerar djuren varje gång de stannar för att lasta på nya, för att styrka tidpunkterna för detta visade de upp sina intransportsedlar. 8 % kontrollerades ej och 8 % hade brustit i tillsynen.

#### Hur länge har djuren transporterats?

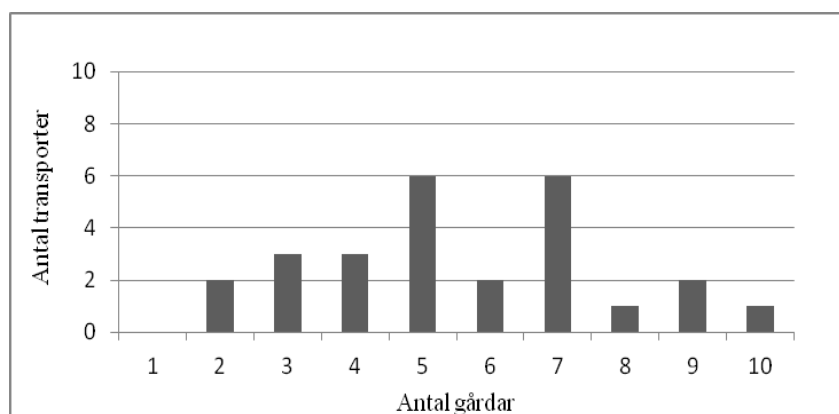
Den totala transporttiden antecknades utan att ta hänsyn till eventuella köer vid avlastningen, se figur 1. För tre transporter med tiderna 8.45, 8.38 och 8.0 timmar förlängdes den totala transporttiden då de inte kunde lasta av på grund av ett stopp i slaktlinjen på anläggningen.



Figur 1. Diagrammet visar den totala transporttiden för de 26 kontrollerade transportererna.

Hur många olika gårdar finns blandade i transporten?

Se figur 2.



Figur2. Sammanställning över hur många olika gårdar de 26 kontrollerade transportererna lastat på.

Har transportören tillstånd för sin verksamhet?

Medföljer kopia av transportörens tillstånd i transportmedlet?

Samtliga 26 transportörer hade tillstånd för verksamheten varav 8 % även hade tillstånd för transporter överstigande 8 timmar. 69 % kunde visa upp en kopia, övriga som saknade dokumentet ombads faxa in det till Länsstyrelsen snarast.

Transportmedlet är godkänt för transporter överstigande 8 timmar?

Medföljer intyg om att transportmedlet är godkänt för transporter överstigande 8 timmar?

24 % av de 42 transportmedlen var godkända för långa transporter och 5 % kontrollerades ej. I 60 % av fallen medföljde intyget, 30 % kontrollerades ej.

Transportören/skötaren har lämplig utbildning och giltigt kompetensbevis för nötkreatur?

Medföljer transportörens/skötaren kompetensbevis?

Endast en av de 26 transportörerna saknade kompetensbeviset. Övriga hade gått den utbildning som arrangeras av TYA. Alla transportörer med giltigt bevis kunde visa upp det vid kontrolltillfället, utom en vars kort hade gått sönder. Denne transportör uppgav att han redan hade beställt ett nytt.

Transportören är registrerad i ett annat land?

Detta var inte aktuellt i något av fallen.



### 3.5 Övrigt

I 15 % av de 26 transporterna fanns tjurar blandade med kor eller kvigor. Avlastningen av en av dessa blev stressig och rörig för djuren då tjuren försökte rida på hondjuren.

I de transportmedel som hade flera våningsplan observerades en springa på ca 5- 10 cm mellan våningsplattan och väggen. Detta mellanrum varierar i storlek när transportmedlet är i rörelse eftersom plattan rör sig fram och tillbaka efter fordonets rörelser. Plattan kan inte heller vara helt fast förankrad då den måste kunna gå att höja och sänka vid lastningar. Detta utgör en skaderisk, framför allt för kalvar och får, då de lätt kan fastna där i mellan och bryta benen. Vid samtal med transportörerna uppgav de att sådana skador har inträffat och att det är något som de är medvetna om och bekymrade över.

En del transportmedel hade justerbara boxar vilket kan underlätta transporteringen.

### 3.6 Resultat av telefonintervjuer med djurtransportörer

#### Vem är din arbetsgivare?

De flesta transportörer som intervjuats äger sitt eget åkeriföretag, några är i stället anställda av ett åkeri. Alla har kontrakt med och kör åt slakteriet.

#### Har du använt avlivningsinstrumentet under transport någon gång och i sådana fall hur ofta inträffar det?

Alla transportörer har svarat nej på frågan vad det gäller nötkreatur men en av dem hade använt bultpistol för länge sedan på en gris. De flesta uppger att de aldrig varit med om en sådan situation när det skulle ha behövts. En transportör har fått en ko avlivad direkt vid ankomst till slakteriet, men säger att i det fallet hade han inte kunnat avliva under färden då kon hade lagt sig mitt i transporten. Att gå in och avliva då hade varit för riskfyllt både för transportör och för övriga djur i transportmedlet. En transportör har fått ringa nödslaktbilen utmed vägen en gång.

Många säger att de gärna går en kurs för att lära sig använda instrumentet rätt om det skulle behövas nu när transportsträckorna blir längre eller om det händer en olycka på vägen. En transportör berättar att han känner bönderna på gårdarna väl i det område han kör och skulle vända sig till någon av dem för hjälp om situationen skulle uppstå.

#### Är vissa djur svårare att lasta och köra än andra? Påverkas detta i sådana fall av hållningssättet på gården?

En del av transportörerna menar att det är lättare att transportera djur som gått i lösdrift, det tar även längre tid att lasta djur som hållits bundna. Highland cattle sägs av många vara de svåraste att både lasta och köra. Detta beror både på att de ofta hålls på extensiv utedrift och inte är vana vid mänsklig kontakt men även på att rasen i sig är lynnig. Flera transportörer berättar också att köttraser som Limousin, Aberdeen Angus och Charolais ofta är mer temperamentsfulla och oberäkneliga än andra raser. Många berättar att vissa djur är svårare än andra men att det helt och hållet beror på individen. Andra svarar att det beror väldigt mycket på djurskötarens sätt mot djuren, är bonden lugn blir djuren lugna. Några ytterligare åsikter var att ett ensamt djur är svårare att lasta än en flock, mindre besättningar är enklare då de haft mer kontakt med människor, mjölkkor är lättare då de är vana vid hantering och att låglandsraser kan vara besvärliga för de är klumpigare. Någon nämner att det är lättast att lasta och transportera de djur som köpts in till gården som halvstora, då de redan har transporterats en gång i livet vet de vad det handlar om. En

annan nämner betesdjur som enklast av samma anledning. En transportör tycker att uppbundna tjurar är värst då de ej blivit hanterade.

Hur lätt eller svårt det är att lasta säger många av transportörerna beror på vilka lastningsmöjligheter som finns på gården. Någon berättar att det är svårt att lasta djur som hålls på extensiv utedrift eftersom det oftast inte finns några grindar eller andra hjälpmedel ute på betet. Detta leder även till att djuren blir stressade, vilket i sin tur leder till att de blir ännu svårare att lasta och köra.

#### Vilken kategori nötkreatur upplever du som mest stressade?

Flera transportörer har svarat att de tycker att köttraser som Aberdeen Angus, Limousin, Charolais, Simmental och Blonde är de mest stressade för att de ofta inte har så mycket kontakt med människor och är mer nyckfulla i temperamentet. Limousin påstås även vara känt utpräglade flockdjur vilket leder till ytterligare stress när gruppen splittras. Många svarar att kvigor, fram för allt av köttras, är de mest stressade på grund av deras sinnelag. Några tycker att dikalvar är de mest stressade och någon nämner att Highland Cattle är de mest stressade för att de blir så aggressiva mot varandra när de stängs in på ett litet utrymme i transporten. En annan menar att ensamma tjurar är den mest stressade kategorin för att de inte klarar av att skiljas från flocken. Andra kommentarer är att unga djur är känsligare för en ny miljö, ju äldre de är desto lugnare, och att mjölkkrastjurar är mer nervösa för de aldrig har hanterats eller bytt miljö.

En del anser att de inte upplever att någon kategori är mer stressad än någon annan utan att det beror helt på bonden och/eller på individen.

#### Vad gör du om du inte tycker att ett djur bör transporteras, hur ofta händer det?

På denna fråga har alla transportörer enhälligt svarat att de inte tar med djuret i transporten. De tar en diskussion med djurägaren om varför de anser att djuret inte är i skick att transporteras och informerar om vilka konsekvenser det kan leda till, både för djurägaren och för transportören själv, om de skulle lasta det i alla fall. De menar att bonden oftast förstår situationen. Om tveksamheter uppstår ringer de och rådgör med veterinären på slakteriet. Här kan konflikter uppstå t.ex. om djurägarens besättningsveterinär sagt att djuret bör skickas till slakt men veterinären på slakteriet inte vill ta emot det. En transportör hade en idé om att filma eller ta ett kort på djuret ifråga och skicka som MMS till veterinären på slakteriet om han var tveksam.

Detta anses vara bland det svåraste med yrket. Det är också ett stort dilemma då transportörerna inte vill tappa sina kunder och uppdrag. Överlag påstås det hända någon gång då och då men inte allt för ofta, det var vanligare för ca 10 år sedan. En transportör menar dock att det händer ofta till följd av det inte finns någon nödslakt idag.

#### Tycker du att det är bäst att transportera nötkreatur lösa eller bundna?

Alla har svarat att de tycker att det är lättare att köra dem lösa för det blir lugnare i transporten. Djuren kan ställa sig som de vill och lägga sig ner utan att riskera att trassla in sig i något rep. Tjurar, ensamma djur och djur som varit bundna i ladugården kan bli lugnare om de binds upp.

#### Vad tycker du om att ni måste ha strömmaterial i transporten?

Alla svarade att de tycker att det är bra och att de inte kan tänka sig att köra utan. Det skulle bli alldeles för blött, halkigt och läcka urin och gödsel ur fordonet annars. Att strö

inne i transportmedlet anses även ge en trevligare miljö att jobba i. För att göra någon nytta måste dock strömaterialet vara av bra kvalitet.

#### Vad har du för utbildning inom yrket, vilken anser du krävs?

Alla transportörer som intervjuats har gått en eller flera kurser arrangerade av TYA. Överlag anses inte kurserna bidra med så mycket ny kunskap i djurhantering men är bra för att lära sig om gällande lagstiftning. Det är också uppskattat att få träffa och diskutera med andra djurtransportörer. Under intervjuerna framkom också att många ansåg att utbildningen höll låg kvalitet då kursledarna inte hade någon erfarenhet av yrket. Någon nämner att det vore bättre att få sitt kompetensbevis efter att någon ”kontrollant” följt med under transporten och bedömt huruvida de klarar av yrket eller inte. Många av de intervjuade transportörerna berättar att de är mer eller mindre födda in i yrket då de haft föräldrar eller andra släktingar som jobbat med djurtransporter. Några önskar en bättre utbildning då det är svårt att rekrytera vana djurtransportörer och för att ge yrket lite bättre status. Generellt anses att skaffa sig praktisk erfarenhet inom djurhantering som den bästa utbildningen.

#### Skadar sig djurtransportörer ofta i arbetet, vilka skador är vanligast?

Den allmänna uppfattningen hos flertalet var att det händer väldigt få olyckor och skador om man ser till vilket riskfyllt arbete det är. Klämskador, sparkar, trampsador, blåmärken och stångskador förekommer ibland. En transportör menar att det sker ca ett dödsfall per år och att det hymlas mycket med hur många skador som egentligen inträffar.

#### Hur lastar du på bästa sätt för att hålla djur som inte bör transporteras tillsammans åtskiljda?

Transportörerna planerar efter de fack som finns i transportmedlet, ibland har de även lösa grindar med sig för t.ex. ett djur som bör åka enskilt. De lägger upp rutten efter vilka djur och gårdar som anmält hämtning. Ibland spricker dock planen då djurägaren kanske ändrat vilka djur som ska slaktas. I möjligaste mån undviks att blanda främmande djur, behornade med icke behornade, tjuvar med hondjur och djur i olika storlek och åldrar.

#### Hur fungerar avlastningen på slakteriet?

Överlag anses att avlastningen går bra på slakteriet i studien. Dock önskar många att de kunde lasta av får och nötkreatur vid samma ramp. En del påpekar också att de tycker att drivgången är för smal samt att den svänger för snabbt in på själva avlastningsytan och i för snäv vinkel. Djuren kan inte gå i bredd och har svårt att se vart de ska ta vägen. Ibland kan djuren vända och springa tillbaka upp på bilen istället. Då är det bra att det finns en grind att ta skydd bakom men låsmekanismen till denna borde kunna öppnas och stängas smidigare.

#### Anser du att det är långa väntetider innan avlastningen?

De transportörer som anländer till slakteriet på eftermiddagen anser att köerna är väldigt långa, ibland upp till 2-3 timmar. En del menar att detta har blivit en följd av att ett stort slakteri i Västergötland har lagts ner. De som har lite kortare körsträcka och oftast kommer på förmiddagen tycker inte att det är något problem. Många berättar också om ännu längre köer till tvätthallen efter avlastningen. Detta är ett bekymmer då det kan inverka på nästföljande arbetsdag. Om transportören måste jobba övertid riskerar han att inte få den tillräckligt långa dygnsvila som krävs och kan inte börja jobba den planerade tiden dagen efter.

### Hur kan man förbättra välfärden för nötkreaturen och/ eller arbetsförhållandena för djurtransportörer?

Flertalet nämner transportörernas kör och vilotider som ett stort välfärdsproblem för djuren. Enligt 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<sup>1</sup> artikel 7, får en transportör endast jobba, med det inräknas både lastning, lossning och annat arbete utöver faktisk körtid, i 4 timmar och 30 minuter innan denne måste ta en rast på minst 45 minuter. Detta gör att de ibland tvingas ta rast när de kanske endast har 30 minuter kvar till slakteriet, och djuren får då stå i transporten 45 minuter extra utöver själva körtiden. Många medger att de struntar i detta och kör vidare ändå för att det är det bästa för djuren. Om de skulle bli stoppade och kontrollerade av polis får de betala dryga böter för förseelsen. Det påverkar även djuren på det sättet att transportörerna känner sig mer stressade vid lastningen vilket inte ger någon bra eller säker djurhantering.

Ett annat stort problem som diskuterades var lastningen på gården. Någon berättar att när en del gårdar byggdes verkar det inte som de tänkt på att djuren ska transporteras därifrån. På en del ställen uppger de att de inte kan köra intill byggnaden alls. Ibland måste släpet kopplas av och ställas att vänta någon annanstans för att det inte finns utrymme nog att komma fram på gården. Detta gör att djuren kanske måste lämnas utan tillsyn i släpet utmed vägen eller lastas över till släpet senare utmed vägen, ett moment som är stressande och vanskligt för både människor och djur. Önskvärt är också att fler gårdar hade grindar eller fällor till hjälp vid lastningen. På så sätt skulle djuren kunna gå in i transportmedlet i sin egen takt och inte behöva drivas eller ledas in.

En transportör påpekar att det inte finns några tydliga höjdmått angivna i någon lagtext. Detta skulle vara önskvärt fram för allt om man ska bygga en ny bil så att man vet att det blir korrekt och så bra för djuren som möjligt.

Att försöka korta ner väntetiderna på slakteriet så att djuren inte behöver stå i transportmedlet flera timmar utöver körtiden menar transportörerna skulle utgöra en klar förbättring. Många tycker att transporterna har blivit för långa för djuren och att de närmar sig gränsen för vad de själva kan presteras.

Något annat som efterlyses är högre status på yrket och mer förståelse från allmänheten för att även djurtransportörer är måna om djurvälståndet. De vill kunna känna sig stolta över sitt yrkesval och över att de dagligen försöker göra det bästa för djuren. Några berättar att det till och med händer att med andra trafikanter gör obscena gester åt dem bara för att de kör en djurtransport.

## 4. DISKUSSION

Överlag anses djurvälståndet på de kontrollerade transporterna som god. Att vissa lagstiftade krav inte efterlevs behöver nödvändigtvis inte innebära en försämrad djurvälstånd, exempelvis att tillsynsjournal inte fylls i. Tillsynen av djuren kan tyckas brista då det ofta inte finns någon förd journal eller videoövervakning. I praktiken fungerar dock tillsynen bra och med jämna intervaller då transportmedlet öppnas för att lasta på nya djur vilket också kan bevisas med intransportsedlar. Ingen av de kontrollerade transporterna hade lastat på endast en gård.

Det finns inget uttalat krav i lagstiftningen som säger att slakttransporter måste medföra avlivningsinstrument, men i 5 kap. 23 § saknr L5 finns kravet att djur ska avlivas snarast under en transport om behovet uppstår. För att kunna efterleva detta krav bör avlivningsinstrument och kunskap om hur det används således medfölja även vid slakttransporter. Vad som gäller angående kunskap och hantering av instrumentet står i 2 kap. 2 § saknr L22, ”den som ska avliva ett djur bör vara väl förtrogen med den metod som ska användas”. Många av transportörerna uppger att de inte har den kunskap som krävs och detta är något som borde läras ut på de kurser som ger kompetensbeviset.

Det är i princip omöjligt för transportören att gå in i transporten och försöka avliva det skadade eller sjuka djuret utmed vägen. Det skulle utsätta transportören för en för stor skaderisk och övriga djur skulle behöva lastas av, något som inte är möjligt längs vägen. Bestämmelsen är inte tillämpningsbar på enskilda djur som skadas under transporten och för att undvika att situationen uppstår bör inte djur som ligger på gränsen till vad som anses vara i skick för transport lastas. Som en del transportörer också påpekat bör avlivningsinstrument samt kunskap om hur det används på rätt sätt dock ändå medfölja för att kunna användas vid eventuella trafikolyckor.

Livsmedelsverkets officiella veterinärer på slakteriet, OVS, anmäler till länsstyrelsen som kontrollmyndighet om de anser att ett djur inte varit i skick att transporteras. Detta är bra i ett förebyggande syfte men då har det djuret det berör redan utsatts för ett lidande. Enligt Christina Wasén jobbat som OVS på slakteriet i studien sedan slutet av 1980- talet händer det inte så ofta nu som det gjorde förr (pers. medd., Livsmedelsverket, 17 maj 2010). Transportörerna gör här sitt bästa för att avgöra djurens tillstånd men de är trots allt inte utbildade i veterinärmedicin eller djursjukvård. Grundläggande kring vad som anses som inte i skick för transport är även detta är något som borde läras ut på kompetensbeviskurserna.

Enligt tidigare studier är temperatur och luftfuktighet viktiga faktorer för att bibehålla en god djurvälstånd. Nästan hälften av de kontrollerade transportmedlen saknade helt eller hade trasig temperaturmätare. De vars mätare var trasig uppgav i många fall att djuren haft sönder den. Här borde det forskas kring en bättre lösning som gör att djuren inte kan komma åt och förstöra den. Inget transportmedel hade någon mätare för luftfuktighet. Eftersom den kombinerade effekten av luftfuktighet och temperatur är viktig för att undvika värmestress hos djuren bör även detta vara ett lagstadgat krav på samma sätt som kravet på temperaturmätare i 6 kap. 4 § saknr L5.

Att nötkreatur blandas i transportmedlet ger enligt litteraturen försämrad djurvälstånd. Ibland kan det handla om djur från olika besättningar, hornbärande med icke hornbärande eller tjurar med hondjur. Transportörerna uppger att de undviker det så långt det går men

att de ibland inte lyckas med det. Christina Wasén uppger att det förekommer en del blödningar under huden på nötkreaturen men om de uppkommit i transporten eller inte kan man inte avgöra. Ibland kan det förekomma något stångskadat djur (pers. medd., Livsmedelsverket, 17 maj 2010).

Enligt Bilaga 1. 3 kap 1.10 i förordning (EG) nr 1/2005 får inte djur bindas i transporten om de inte är vana vid det. Detta verkar inte vara något problem då alla transportörer anser att de hellre kör djuren lösa då det blir lugnare i transporten

Det var anmärkningsvärt många transportmedel som hade fler transportvåningar. De flesta transportörer uppgav att de endast körde grisar eller får på den övre våningen. En transport med nötkreatur på både under och övervåning observerades. I betänkandet från djurtransportutredningen som genomfördes 2003 på uppdrag av regeringen skriver utredarna att det bör vara förbjudet att transportera alla slags nötkreatur i mer än ett plan. Som motivering till detta nämns att ett övre våningsplan inte är stabilt nog för att djuren ska kunna stå tillräckligt stadigt. Än så länge finns inget förbud mot detta och denna studie kan inte visa på om det borde införas eller inte.

Det både observerades och berättades om långa köer vid avlastningen på slakteriet under eftermiddagarna. Efter samtal med personal på slakteriet framkom de att deras arbetsbelastning blivit högre sedan ett storskaligt slakteri i Västergötland lades ner helt under våren 2010. Enligt Christina Wasén slaktas ca 100 – 150 fler nötkreatur om dagen nu (pers. medd., Livsmedelsverket, 17 maj 2010). Transportörerna uppger att de numer har svårt att hålla sig inom ramarna för tillåten körtid. Dessa köer förlänger inte bara transporttiden utan skapar även ett luftkvalitetsproblem. De transportmedel som endast har naturlig ventilation får svårt att upprätthålla ett gott klimat för djuren, framför allt vid höga utomhustemperaturer. De transporter med mekanisk ventilation klarar situationen bättre då de kan ha lastbilen och ventilationen i gång medan de väntar.

Att granska om transportmedlets ventilation var tillräcklig i avseende till dimensionering är en uppgift som inte går att utföra vid en djurskyddskontroll. Alla lastbilar och släp som transporterar nötkreatur till slakt har en gång blivit godkända för detta ändamål. Vid denna besiktning torde ventilationens dimension redan ha bedömts och det kan tyckas onödigt att det finns med som kontrollpunkt i Jordbruksverkets checklista för djurtransporter.

Eftersom ingen pilotstudie genomfördes kunde inte checklistans relevans och tillämpningsbarhet utvärderas i förväg. Detta gav att vissa punkter nu i efterhand inte kan anses som relevanta för helhetsbilden då de antingen inte var tillämpliga eller inte aktuella. Som exempel kan nämnas att nästan inga noteringar kunde göras om huruvida nötkreaturen verkar ha föredragit att ligga ner eller stå upp i transporten.

Lastningen på gårdarna kontrollerades inte i denna studie men under intervjuerna framkom att många transportörer ansåg att det var en svårighet i arbetet och ett djurvälståndspåslag. Att ibland behöva lämna släpet med djur i utmed vägen anses som olustigt. Önskvärt är att bra lastningsmöjligheter på gårdarna finns med redan i förprövningsprocessen vid ny- eller ombyggnation. Som det ser ut i dag kan dock inget utanför själva byggnaden förprövas av länsstyrelsen, och framkomligheten kan inte bevakas. Förprövningsansvarig vid Länsstyrelsen i Östergötlands län är positiv till att utrymme för lastningen bör tas upp vid förprövningar, och har även drivit frågan själv för ett par år sedan. Hon säger vidare att det borde ligga i branschens intresse att ta fram rekommendationer för lastning av nöt på

gårdarna, rekommendationer för lastning av gris finns redan. Det vore även lämpligt ur smittskyddssynpunkt om det fanns ett lastutrymme, då skulle inte transportören behöva gå in i ladugården och på så sätt riskera att sprida eventuella smittor mellan gårdarna. (pers. medd., Länsstyrelsen i Östergötlands län, 12 maj 2010)

Enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 561/2006, får en transportör endast arbeta i 4 timmar och 30 minuter innan denne måste ta en rast på minst 45 minuter. Att detta anses som ett välfärdspådrag för djuren är förståeligt då det kan förlänga transporttiden avsevärt och är en stor stressfaktor för transportörerna. Att två transportörer åker tillsammans och kan turas om att köra för att hela tiden hålla fordonet rullande är inte ekonomiskt hållbart. Enligt ovanstående förordning är redan fordon som transporterar djuravfall eller djurkadaver som inte avses användas till människoföda, samt mjölk undantagna dessa kör och vilotider. Att se över en möjlighet att anpassa regelverket för att säkra ett bättre djurskydd vore välkommet. Antingen bör även djurtransporter undantas, tillåten körtid förlängas, eller den tvungna rasttiden förkortas.

Den kurs som krävs för att en person ska få ett kompetensbevis och kunna verka som djurtransportör i ekonomisk verksamhet är endast två dagar lång och idag finns inte heller någon påbyggnadsutbildning (C. Karlsson, TYA, pers. medd., 17 maj 2010). För de erfarna transportörer som har jobbat i många år kan kursen kännas onödig, men för en person som vill utbilda sig till djurtransportör och som inte har några förkunskaper känns utbildningen otillräcklig. Detta kan komma att bli ett problem vid en generationsväxling inom yrket då den mest heltäckande utbildning som finns idag är som lärling för transportörer med många år i yrket. Även om transportören är välutbildad, erfaren och gör ett bra jobb begränsas djurens välfärd av transportmedlet. Håller inte lastbilen eller släpet måttet spelar det ingen roll om transportören hanterar och sköter djuren väl. Desamma gäller även omvänt, ett transportmedel i toppskick ur djurvälfärdssynpunkt kan inte kompensera en okunnig transportör.

Frågan om djurvälfärdens status kommer hela tiden tillbaka till transportsträckornas längd, både i tid och i kilometer. En lång resa är uttröttande för nötkreaturen, skaderisken ökar och följden blir ett större behov av tillsyn under färden. Gränserna för vad som anses som i skick för att transporteras kommer förmodligen att behöva justeras. Detta sammantaget kommer att ställa högre krav på transportörernas kunnande och arbetsinsats. Den statistiska risken för trafikolyckor borde också öka då transportererna befinner sig på vägarna längre tid och sträckor. Det kommer också att behövas ställas högre krav på transportmedlens utförande om transportsträckorna blir längre. Enligt 5 kap. 13 § saknr L5 får transporttiden för slaktdjur förlängas med högst tre timmar utöver de tillåtna 8 timmarna i undantagsfall och om fordonet är godkänt för långa transporter. Vad som krävs för ett sådant godkännande finns reglerat i 6 kap förordning (EG) nr 1/2005. Bland annat måste foder och fri tillgång till vatten tillhandahållas, ventilationen måste kunna upprätthållas även om fordonet står still och varningssystem för högsta och lägsta temperatur ska finnas.

I djurtransportutredningen från 2003 förelås att små slakterier ska främjas för att hålla transportsträckorna så korta som möjligt för djuren. Idag vet vi att trenden snarare är det motsatta, med ett slakteri i Västergötland som det senaste i raden av exempel. Forskning kring hur mycket transportiderna och sträckorna egentligen ökar för slakttransporter av nötkreatur i Sverige, samt kartläggning av faktiska konsekvenser behövs för att kunna upprätthålla en god djurvälfärd.

## 5. SLUTSATS

En del brister som hade direkt inverkan på nötkreaturens välfärd noterades vid de båda kontrolltillfällena. Helhetsintrycket av djurvälferden på nötslakttransporterna samt vid avlastning var trots detta gott. Att vissa lagstiftade krav, som journalföring vid tillsyn, inte uppfylls behöver nödvändigtvis inte innebära en försämrade välfärd för nötkreaturen. Länsstyrelsen i Östergötland kommer att följa upp de brister som framkom under kontrollerna.

Djurtransportörerna stöter ofta på flera olika dilemman i arbetet. Det lagstiftade kravet på kör- och vilotider, lastning på gårdarna där det inte finns tillräckliga hjälpmedel eller utrymme och att den totala transporttiden blivit länge till följd av längre körsträckor och köer vid slakteriet, är faktorer som de anser kan vara välfärdssänkande för djuren. Att göra bedömningen huruvida ett djur är i skick för transport är något de ställs inför relativt ofta. Uppfattningen som bildats under telefonintervjuerna var att alla transportörer dagligen försöker att göra det de anser vara det bästa för djuren.

### 5.1 Rekommendation för djurskyddskontroller av slakttransporter i allmänhet.

I denna studie användes en egen utformad checklista med färre kontrollpunkter än de i Jordbruksverkets checklista för djurtransporter- allmänt, och för djurtransporter- nötkreatur tillsammans. Kontrollerna i studien tog uppskattningsvis ca 30-45 minuter per transport, exklusive urlastning. En djurskyddsinspektör som stoppar en transport utefter vägen måste ha polishandräckning då de inte har befogenhet att kalla in fordonet för en flygande besiktning. I dessa fall kan det vara svårt att kontrollera djuren inuti transporten och de får lägga fokus på att titta på den dokumentation som krävs för att få transportera dem. Denna kontrollmetod försenar transporten och förlänger transporttiden för djuren då en grundlig kontroll tar lång tid. Ett bättre alternativ är att förlägga djurskyddskontrollerna vid avlastningen på slakteriet. Där kan man utan svårigheter titta på djuren, urlastningen och dokumentation utan att förlänga transporttiden. Detta tillvägagångssätt skulle även vara det bästa med hänsyn till transportörerna, de är ofta stressade för att klara sig under gränsen för maximal körtid. På så sätt skapas en bättre relation mellan inspektörer och transportörer. Det ger också den positiva följdverkan att inspektörerna kommer i kontakt med personalen på slakteriet och kan få en bra och bekant relation till dem och tvärtom.

## 6. TILLKÄNNAGIVANDE

Denna studie har gjorts i samarbete med Länsstyrelsen i Östergötlands län. Länsstyrelsen har upplåtit kontor och tillhandahållit material och handledning.

Ett stort tack till alla på Länsveterinärenheten för genomförande, handledning och ett trevligt bemötande. Vill även rikta ett tack till Sophie Atkinson, samt till alla andra som på något sätt hjälpt till eller stöttat, ingen nämnd, ingen glömd.



## 7. REFERENSER

Brody, S. 1956. Climatic Physiology of Cattle. *Journal of Dairy science*. 39, 715-25.

Broom, D. M. 1986. Indicators of poor welfare. *British veterinary journal*. 142, 524- 526.

Broom, D. M. 2007. Causes of poor welfare and welfare assesment during handling and transport. In: *Livestock handling and transport*, 3rd edn. (Ed. T, Grandin). Oxfordshire, CAB Inetrnational.

Costa L. N. 2009. Short-term stress: the case of transport and slaughter. *Italian journal of animal science*. 8, 241-252.

Gebresenbet, G. 2003. Aktuellt forskningsläge kring djurtransporter: utvärdering och rekommendationer. In: *Kännande varelser eller okänsliga varor? Bilagadel för betänkande från Djurtransportutredningen SOU 2003:6*. Stockholm, Fritzes.

Grandin, T. 2007<sup>a</sup>. Behavioural principles of handling cattle and other grazing animals under extensive conditions. In: *Livestock handling and transport*, 3rd edn. (Eds. T, Grandin). Oxfordshire, CAB International.

Grandin, T. 2007<sup>b</sup>. Effect of customer requirements, international standards and marketing structure on the handling and transport of livestock and poultry. In: *Livestock handling and transport*, 3rd edn. (Eds. T, Grandin). Oxfordshire, CAB International.

Grandin, T., & Gallo, C. 2007. Cattle transoprt. In: *Livestock handling and transport*, 3rd edn. (Eds. T, Grandin). Oxfordshire, CAB International.

Hahn, G.L. 1999. Dynamic responses of cattle to thermal heat loads. *Journal of animal science*. 77, 10-20.

Holleben, K.V., Henke, S., Schmidt, T., Bostelmann, N., Wenzlawowicz, M.V., & Hartung, J. 2003. Handling of slaughter cattle in pre and post transport situations including loading and unloading on journeys up to 8 hours in Germany. *Deutsche Tierärztliche Wochenschrift*. 110, 93–99.

Jeppsson, K- H., Gustafsson, G., & Sällvik K. 2006. Frostfria stallar för lösgående mjölkkor. Rapport 140, Institutionen för jordbrukets biosystem och teknologi, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp.

Knowels, T. G. 1999. A review of the road transport of cattle. *Veterinary record*. 144, 197-201.

Manteca, X. 2008. Physiology and Disease. In: *Long distance transport and welfare of farm animals* (Eds. Appleby, M. C. Oxfordshire, CAB International.

Pajor, E. A., Rushen, J., & de Passillé, A. M. B. 2003. Dairy cattle's choice of handling treatments in a Y- maze. *Applied animal behaviour science*. 80, 93- 107.

Phillips, C. J. C. 2008. The welfare of livestock during sea transport. In: Long distance transport and welfare of farm animals (Eds. Appleby, M. C. Oxfordshire, CAB International).

Ravagnolo, O., Misztal, I., & Hoogenboom, G. 2000. Genetic Component of Heat Stress in Dairy Cattle, Development of Heat Index Function. *Journal of Dairy Science*. 83, 2120-2125.

Tarrant, P. V., Kenny, F. J., Harrington, D. & Murphy, M. 1992. Long distance transportation of steers to slaughter, effect of stocking density on physiology, behaviour and carcass quality. *Livestock Production Science*. 30, 223-238

Uetake, K., Ishiwata, T., Eguchi, Y., & Tanaka, T. 2008. *Animal Science Journal*. 79, 401-406.

Weeks, C. A. 2008. A review of welfare in cattle, sheep and pig lairages, with emphasis on stocking rates, ventilation and noise. *Animal Welfare*. 17, 275- 284.

Wikner, I., Gebresenbet, G., & Nilsson, C. 2003. Assessment of air quality in a commercial cattle transport vehicle in Swedish summer and winter conditions. *Tierärztliche Wochenschrift*. 110, 100-104.

#### **Internetsidor**

Statens jordbruksverk,

[http://www.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/Amnesomraden/Statistik%2C%20fakta/Animalieproduktion/JO48/JO48SM1003/JO48SM1003\\_tabeller3.htm](http://www.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/Amnesomraden/Statistik%2C%20fakta/Animalieproduktion/JO48/JO48SM1003/JO48SM1003_tabeller3.htm), besökt 2010- 05- 11

## Bilaga 1

**Transportör, namn:**

**Adress:**

**Mobilnr:**

**Företag:**

**Tel:**

**Adress:**

**Organisationsnummer:**

**Län:**

**Kommun:**

## DJUR

1. Hur många djur ligger ner i transportmedlet när avlastning påbörjas? \_\_\_\_\_  Ej kont.  Ej akt.
2. Vilken kategori nötkreatur transporteras?  Ko  Mellankalv  Tjur  Övrig nöt
3. Totalt antal nötkreatur i transporten: \_\_\_\_\_  Ej kont.
4. Antal djur som påträffades döda vid kontrollen?  antal \_\_\_\_\_ Själv döda  antal \_\_\_\_\_ Avlivade  Ej kont.  Ej akt.
5. Finns hornbärande djur blandade med icke hornbärande?  Ja  Nej  Ej kont.  Ej akt.
6. Djuren har bedömts i skick att transporteras?  Ja  Nej, antal \_\_\_\_\_  Ej kont.  Ej akt.
7. Sjuka och skadade djur ges omedelbar veterinärvård eller avlivas direkt?  Ja  Nej  Ej kont.  Ej akt.
8. Om elpådrivare finns används den i enlighet med föreskrifterna och endast i undantagsfall vid i och ur lastning?  Ja  Nej  Ej kont.  Ej akt.

9. Djuren hanteras varsamt vid urlastning?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

## Transportmedlet

10. Transportmedel      
Lastbil Släp till lastbil Hästtransport Annat, ange

Registreringsnummer: \_\_\_\_\_

11. Avlastningsrampen är hel, ren och halkfri?      
\*Ange brist Ja Nej\* Ej kont. Ej akt.

12. Det minsta utrymmet per djur i lastutrymmet är uppfyllt?      
\*Ange överbeläggning antal/yta: Ja Nej\* Ej. Kont Ej akt.

13. Säkerhetsspärrarna mellan våningarna är i gott skick?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

14. Transportmedlet är fritt från vassa eller utskjutande föremål som kan skada djuren?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

15. Golvet är i bra skick, halkfritt och tillräckligt med strö används?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

16. Vilken typ av golv har transportmedlet?        
\*Om annat ange: Trä Aluminium Gummimatta Annat\* Ej kont. Ej akt.

17. Hygienen i transportmedlet är godtagbar?      
Ja Nej Ej Kont. Ej akt.

18. Transportmedlets hjulhus har en plan ovansida som inte hindrar djuren från att inta normal kroppsställning?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

19. Samtliga delar av transportmedlet är lätt tillgängliga för inspektion av djuren och det finns tillräckliga ljuskällor för att utföra tillsyn?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

20. Det finns godtagbara möjligheter att rädda djuren vid brand eller olycka och brandsläckare finns lättillgängligt?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

21. Motordrivna fordon och släp är försedda med skyltar där det framgår att levande djur transporteras?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

22. Avlivningsinstrument medföljer i transportmedlet?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

23. Lämpliga verktyg finns för att snabbt kunna lösgöra bundna djur?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

24. Uppbindningen är utformad enligt föreskrifterna?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

25. Temperaturmätare som kan avläsas med lämpliga intervaller finns?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

26. Avläst/uppmätt temperatur i transportmedlet: \_\_\_\_\_  Ej kont.

27. Avläst/uppmätt luftfuktighet i transportmedlet: \_\_\_\_\_  Ej kont.

28. Vilken typ av ventilation har transportmedlet?  Mekanisk  Icke mekanisk  Ej kont.  Ej akt.

29. Är transportmedlets ventilation rätt dimensionerad?  Ja  Nej  Ej kont.  Ej akt.

## Dokumentation

30. Djuren har kontrollerats minst varannan timme under transporten?  Ja  Ja, journal finns  Nej  Ej kont.  Ej a  
 videoövervakning finns

31. Hur länge har djuren transporterats? Lastning kl \_\_\_\_\_ Avlastning kl \_\_\_\_\_

32. Hur många olika gårdar finns blandade i transporten? \_\_\_\_\_  Inga

33. Har transportören tillstånd för sin verksamhet?  Ja  Ja, för över 8h  Nej  Ej kont.  Ej akt.

34. Medföljer kopia av transportörens tillstånd i transportmedlet?  Ja  Nej  Ej kont.  Ej akt.

35. Transportmedlet är godkänt för transporter överstigande 8 timmar?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

36. Medföljer intyg om att transportmedlet är godkänt för transporter överstigande 8 timmar?  
     
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

37. Transportören/skötaren har lämplig utbildning och giltigt kompetensbevis för nötkreatur?  
     
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

38. Medföljer transportörens/skötarens kompetensbevis?      
Ja Nej Ej kont. Ej akt

39. Transportören är registrerad i annat land      
Ja Nej Ej kont. Ej akt.

Land:

Tillståndsnummer:

Giltigt t.o.m.:

Övrigt: