

Finlands fishfarmers association will say about this matter:

We would like to thank for the possibility of commenting on the proposal for a regulation of the European Parliament and the Council on the protection of animals during transport and related operations.

We support the objectives of this revision but are concerned that some of the changes don't pay attention to the nature of fish farming sector at all. Fish farming is typically scattered to smaller units because of regulation and transports between these units are necessary since different farms are doing hatchery, fingerling and grow out productions. The growing season especially in northern Europe is short and fish transports are concentrated on short time windows in spring and late autumn. New legislation will add technicality to the transport of the fish and make it susceptible for malfunctions and could lead to actually more problems in transportation. Current technology is simple, robust and safe and good water qualities can be achieved in tanks with oxygenation, degassing and placing suitable biomass depending on fish species and size. Tanks and hauling systems need to be simple, to be able to disinfect them properly and maintain good biosecurity.

In the text section it is said that Ornamental fish are usually transported in small boxes by express couriers in bags of water especially adapted to their needs and the duration of the journey is usually less than 24 hours. Therefore, the transport of ornamental fish rarely represents a major risk for animal welfare and should be excluded from the scope of this Regulation. Same principle should be adopted to aquaculture fish when they are transported in tanks with water adopted to their needs and transported less than 24 hours. Otherwise this leads into situation that the legislation is unequal.

Other than oxygen, water quality measurement and water quality management during transportation will be technically, economically and practically impossible. Carbon dioxide is more than gas dissolved in water. It is part of carbonate cycle in water and multiple variables will be affecting what can be considered safe (pH, alkalinity, hardness, rearing CO<sub>2</sub>, etc.). Adding sensors also possess a biosecurity hazard because sensors are difficult if not impossible to disinfect.

The Need for Veterinary in loading and unloading will cause serious problems for the industry. Access to veterinary on every event would be highly unlikely and could cause problems to get fish transported to their grow out sites on time and this could adversely affect the wellbeing of the fish delaying the transport time schedules out of the optimum.

Need for drinking water, feeding and resting possibilities are not at all applicable to fish transportation.

## **1.) The proposal for a regulation on the protection of animals during transport and related operations (text)**

**a) Preamble point (16)** Ornamental and aquaculture fish should be treated equally in legislation.

**b) Preamble point (30)** EFSA opinions cannot be applied to transportation of the fish without changes. Fish inside transport tank don't need drinking water and fish in water are in their natural environment.

**c) Art. 2 paragraph 2 letter (b)** – In aquaculture it is often needed to move fish between operators own farms. However, the operators' farms might be different companies and it should also be made possible to transport between these units. The 50 km limit is too short because production is scattered by environmental licenses not decided by operators. Limit should be increased to at least 400km and / or 11 hours of time.

**d) Art. 2 paragraph 3 letter (e)** Same rules should apply to transportation of farmed fish as transport of ornamental fish. If less than 24 hours transport time of fish is considered safe, then transportation of farmed fish less than 24 hours should also be left out of the regulation. Technique in transport vehicles is reliable.

**e) Art. 2 paragraph 3 letter (f)** – Meaning of direct deliveries of aquatic animals to food businesses supplying the final consumer needs to be clarified.

**f) Art. 4 paragraph 2 letter (a)** – parts of this paragraph are not applicable (hunger, thirst, fatigue) to aquatic animals (fish), it is necessary to emphasize that only terrestrial animals are involved. Only the letter (j) refers to aquatic animals (fish).

**g) Art. 4 paragraph 2 letter (i)** - parts of this paragraph are not applicable (water, feeding, rest) to aquatic animals (fish), it is necessary to emphasize that only terrestrial animals are involved. Only the letter (j) refers to aquatic animals (fish).

**h) Art. 14 paragraph 3 letter (a)** – This is not applicable for Fish and should only apply to terrestrial animals.

**i) Art. 17 paragraph 2 and Article 25 paragraph 3** – It is not practically and economically possible to have veterinarian supervising every loading/unloading of the fish transport. Loading and unloading could be happening around the clock when the season for transport is right. The presence of trained personnel is mentioned in the Appendix II (specific conditions for aquatic animals' transports), which is sufficient and feasible for the purposes of guarantying fish welfare standards when loading/unloading.

## **2.) Appendix II.**

**a) Point 1.3** – There is no reason for providing water circulation between containers (or within a container) only making it technically more complicated and more susceptible to failures and more difficult to disinfect. Safe fish transportation is managed by aeration and/or oxygenation, and if necessary, possibly by water temperature decreasing before hauling. Density (kg of fish / m<sup>3</sup> of water) taking account species and size of fish being transported can also be used but are highly dependent of base water quality. Partial water exchange is theoretically possible if needed if it can be done without biosecurity risk.

**b) Point 3.2, letter (b) and (c)** – Monitoring of Carbon dioxide and ammonia level during transportation needs to be removed. The measurement is technically complex, expensive, unreliable and the danger of carbon dioxide and ammonia to fish is dependant on other water quality parameters not measured (temperature, hardness, PH, etc.) so for huge cost it will give little to none information. And the control of these can be achieved by species and size dependant biomass limits known by the operator. Fish has been transported decades and good practices has been established.

**c) Point 4.2 letter (d)** – No limits and their quantification are established for insufficient or excessive length of fish fasting. Regarding the needs and good practise, fasting of fish is supposed to be from 24 hours up to several days or weeks (depending on the season, water temperature, fish condition etc.).

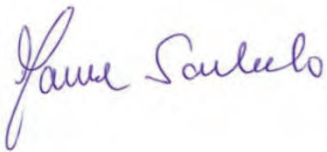
**d) Point 5.3** – Densities are species, size, temperature and base water quality dependant and they should be established by operator knowing these site dependant criteria.

**e) Point 6.2** – Need to be changed to drivers or attendants shall monitor oxygen and make the necessary adjustments. Monitoring and necessary adjustments of oxygen with hand meter when drivers stop to inspect fish is good and routine practice. Temperature can be measured simultaneously but effective adjusting during transport could prove to be impossible.

See point 3.2, letter (b) and (c).

**f) Point 6.5** – Killing of aquatic animals during transport should be reserved only to very extreme situations.

Suomen Kalankasvattajaliitto ry / Finlands fishfarmers association



Janne Sankelo,

CEO

[janne.sankelo@kalankasvatus.fi](mailto:janne.sankelo@kalankasvatus.fi)

+358 50 512 0519



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 19.12.2008  
K(2008)8513 lopullinen

**KOMISSION PÄÄTÖS,**

**tehty 19.12.2008,**

**luvan antamisesta Suomelle myöntää vapautuksia tieliikenteen sosiaalilainsäädännön  
yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen  
(EY) N:o 561/2006 6 artiklan soveltamisesta**

FI

FI



## KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 19.12.2008,  
luvan antamisesta Suomelle myöntää vapautuksia tieliikenteen sosiaalilainsäädännön  
yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen  
(EY) N:o 561/2006 6 artiklan soveltamisesta

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaiset)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston  
asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen  
(ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan  
parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006<sup>1</sup> ja erityisesti sen 14 artiklan  
1 kohdan,

ottaa huomioon luvan antamista koskevan pyynnön, jonka Suomi on esittänyt 18 päivänä  
lokakuuta 2007,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 14 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat komission luvalla myöntää vapautuksia mainitun asetuksen 6–9 artiklan säännösten soveltamisesta poikkeuksellisissa olosuhteissa harjoitettaville kuljetuksille.
- (2) Suomen viranomaiset ovat pyytäneet 18 päivänä lokakuuta 2007 ja 11 päivänä huhtikuuta 2008 päivätyillä kirjeillä poikkeusta asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 1–3 kohdassa asetetuista vuorokautista ja viikoittaista ajoaikaa ja viikoittaista lepoaikaa koskevista vaatimuksista. Poikkeus koskee elävien kalojen kuljetuksia kunkin vuoden huhtikuun 15 päivän ja kesäkuun 30 päivän välisenä aikana sekä elokuun 15 päivän ja lokakuun 31 päivän välisenä aikana.
- (3) Kuten Suomen viranomaiset toteavat kirjeessään, heidän mielestään Suomessa suoritettavat elävien kalojen kuljetukset ovat poikkeuksellisia kuljetuksia, mikä johtuu kuljetustoiminnan laajuudesta, kuljetusolosuhteista ja kuljetustoiminnan kausiluonteisuudesta, johon on syynä kasvukauden poikkeuksellinen lyhyys.
- (4) Suomen viranomaisten mukaan välimatkat ovat kalojen kuljetuksissa poikkeuksellisen pitkiä, kun istutuskaloja kuljetetaan sisämaan järviltä jatkokasvatusta varten merialueille.

<sup>1</sup> EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.



- (5) Kuljetusmatkan kesto on neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2005 3 artiklan mukaan pyrittävä kaikin keinoin saamaan mahdollisimman lyhyeksi, jotta vältetään eläimille koituvat vammat ja kärsimykset ja taataan niiden turvallisuus.
- (6) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 1 kohdassa vuorokautiselle ajoajalle asetetun rajoituksen soveltaminen pidentää huomattavasti elävien kalojen kuljetusta ja voi aiheuttaa kalatautien puhkeamisen, kun eläviä kaloja pidetään kauan vedessä, joka voi kalojen erittämän ammoniakkin ja hiilidioksidin vuoksi muuttua myrkylliseksi.
- (7) Sen vuoksi Suomen viranomaiset katsovat, että on tarpeen pidentää päivittäistä ajoaikaa, jotta kuljetusmatkan kesto saadaan mahdollisimman lyhyeksi ja jotta ei vaaranneta kalojen hyvinvointia ja näin ollen myös niiden istutusta.
- (8) Koska elävien kalojen kuljettamiseen vaaditaan erityiskoulutusta, pyydettyä poikkeusta sovelletaan ainoastaan määrättyyn pieneen ryhmään ammattikuljettajia, jotka suorittavat kyseisiä kuljetuksia Suomessa, ja se rajoitetaan koskemaan vuosittain huhtikuun 15 päivän ja kesäkuun 30 päivän välistä aikaa sekä elokuun 15 päivän ja lokakuun 31 päivän välistä aikaa. Kyseiset kuljettajat suorittavat ainoastaan kansallisia kuljetuksia.
- (9) Pyydettyä poikkeusta sovelletaan ainoastaan määrättyyn pieneen ryhmään ammattikuljettajia, jotka suorittavat kyseisiä kuljetuksia Suomessa, ja se rajoitetaan koskemaan vuosittain huhtikuun 15 päivän ja kesäkuun 30 päivän välistä aikaa sekä elokuun 15 päivän ja lokakuun 31 päivän välistä aikaa.
- (10) Poikkeuksen mukaan päivittäistä ajoaikaa pidennetään 2 tunnilla, keskimääräistä viikoittaista ajoaikaa 10 tunnilla enintään 55 tuntiin ja kahden viikon ajoaikaa 20 tunnilla enintään 110 tuntiin edellä mainittuina aikoina.
- (11) Poikkeus ei missään tapauksessa saa johtaa siihen, että direktiivin 2002/15/EY<sup>2</sup> 4 artiklassa tarkoitettu keskimääräinen viikoittainen 48 tunnin työaika ylitetään neljän kuukauden pituisen vertailujakson aikana (tai kuuden kuukauden pituisen vertailujakson aikana, jos tämä sallitaan Suomen lainsäädännössä).
- (12) Suomen viranomaiset ilmoittavat myös, että rajoitettu poikkeus ei vaikuta asetuksen (EY) N:o 561/2006 tavoitteisiin ennen kaikkea sen vuoksi, että koko Suomessa on ainoastaan 20–30 ajoneuvoa, joilla suoritetaan pitkän matkan kalakuljetuksia, poikkeukset ovat vuoden aikana voimassa ainoastaan rajoitetun ajan, jolloin päivät ovat pitkiä ja valoisia ja jolloin näkyvyys, kuljettajien valppaus ja sääolosuhteet ovat tästä syystä paremmat, ja elävien kalojen kuljetus edellyttää huolellista ja tasaista ajamista, jolla vähennetään merkittävästi tieliikenteen turvallisuusriskejä.
- (13) Komissio katsoo Suomen viranomaisten antamien tietojen perusteella, että kyse on poikkeuksellisista olosuhteista ja että ajallisesti rajoitetulla poikkeuksella, joka koskee määrättyä pientä ammattikuljettajien ryhmää, ei vaaranneta asetuksen (EY) N:o 561/2006 tavoitteiden saavuttamista.
- (14) Sen vuoksi Suomelle olisi annettava lupa myöntää vapautuksia asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 1–3 kohdan säännöksistä,

<sup>2</sup> EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.



ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

1. Annetaan Suomen tasavallalle asetuksen (EY) N:o 561/2006 14 artiklan 1 kohdan mukainen lupa myöntää vapautuksia mainitun asetuksen 6 artiklan 1–3 kohdan säännösten soveltamisesta ammattikuljettajille, jotka suorittavat Suomessa elävien kalojen kuljetuksia kunkin vuoden huhtikuun 15 päivän ja kesäkuun 30 päivän välisenä aikana sekä elokuun 15 päivän ja lokakuun 31 päivän välisenä aikana.
2. Annetaan Suomen tasavallalle lupa vapauttaa kuljettajat asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 1–3 kohdan säännösten soveltamisesta 1. kohdassa säädetyiksi, rajoitetuiksi ajoiksi seuraavin ehdoin:
  - (a) päivittäistä enimmäisajoaikaa pidennetään enintään 2 tunnilla;
  - (b) keskimääräistä viikoittaista 45 tunnin ajoaikaa pidennetään enintään 10 tunnilla;
  - (c) kahden peräkkäisen viikon yhteen laskettua ajoaikaa pidennetään enintään 20 tunnilla.

*2 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Suomen tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19.12.2008.

*Komission puolesta*  
*Antonio TAJANI*  
*Komission jäsen*





EUROOPAN KOMISSIO

PÄÄSIHTEERISTÖ

Bryssel, 22/XII/2008

SG-Greffe(2008) D/ 208507

SUOMEN PYSYVÄ EDUSTUSTO  
EUROOPAN UNIONISSA  
Rue de Trèves, 100

1040 BRUXELLES

**Asia : TIEDOKSIANTO EY:N PERUSTAMISSOPIMUKSEN 254  
ARTIKLAN NOJALLA**

**Pääsihteeristö pyytää kunnioittavasti toimittamaan  
ulkoasiainministerille oheisen komission päätöksen.**

Pääsihteerin puolesta



Karl VON KEMPIS

**Liite : K(2008)8513 lopull.**

FI