



LRF om förslaget till förordning om skydd av djur under transport

LRF är en partipolitiskt obunden intresse- och företagargenomsnitt för människor och företag inom de gröna näringarna, det vill säga företag med sin bas i jord och skog. LRFs 125 000 medlemmar driver tillsammans drygt 63 000 företag.

Sammanfattning

- **LRF välkomnar översynen.** Det är viktigt att djurskyddet inom EU stärks så att fler djur i Europa får ett gott djurskydd vid transport.
- Det viktigt att **beakta de svenska förhållandena** så att svensk animalieproduktion inklusive hästhållning som redan kommit långt i sitt djurskyddsarbete inte hämmas.
- Det måste vara **rimliga övergångstider och en utformning av omställningsstöd** som säkerställer att Sverige och andra länder i framkant inte missgynnas.
- Kostnadsökningarna får inte bli så stora att **småskaligheten** slås ut.
- LRF är för djurslagsspecifika transporttider men de måste ha vetenskaplig grund, beakta beprövad erfarenhet samt **ta hänsyn till geografiska förutsättningar**. Sverige är ett avlångt land med stor andel glesbygd.
- LRF anser inte att kravet på att lastning och lossning ska övervakas av veterinär är rimligt, inte minst eftersom det redan idag **råder brist på veterinärer**.
- Det behöver i flera av skrivningarna göras en **åtskillnad mellan nationella och internationella transporter** för att inte lagstiftningen ska träffa fel, exempelvis vid transport av kalvar eller vid transporter av djur med eget fordon.
- LRF är positivt till **ökade ytkrav** i den EU-gemensamma förordningen och anser att dessa måste beakta alla tre dimensioner av hållbarhet.
- LRF välkomnar Europeiska kommissionens (kommissionens) ambition att **minska antalet långdistanstransporter av levande djur** för slakt. Det finns dock vissa skrivningar i förslaget som riskerar att få andra negativa effekter.
- Snarare än att reglera när på dygnet en transport ska ske utifrån utomhustemperaturen är det angeläget att **ställa krav på klimatet i lastbilen**.



- LRF är generellt positivt till en förbättrad positionering i realtid av lastbilar inom EU men ser en risk för **ökade administrativa och ekonomiska bördor** med vissa av skrivningarna i förslaget.

Inledning

LRF välkomnar översynen av djurskyddslagstiftningen vid transport och tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på kommissionens förslag. Detta yttrande omfattar de djurslag vars näringar LRF representerar och det har tagits fram i samråd med berörda organisationer. Yttrandet omfattar inte synpunkter på de förslag som berör fiskar, kaniner, katter eller hundar.

Det är viktigt att djurskyddet inom EU stärks så att fler djur i Europa får ett gott djurskydd vid transport. Vidare finns behov av harmonisering av reglerna och deras implementering i medlemsstaterna för att uppnå likartade konkurrensvillkor. Detta framkom även i kommissionens samråd inför förordningsförslaget där djurhållarna betonade behovet av bättre efterlevnad snarare än nya regler. Det finns också anledning att se över i vilka situationer som djurskyddslagstiftningen kolliderar med andra regelverk, såsom arbetsmiljö- och livsmedelslagstiftning. Samtidigt är det viktigt att balansera dessa förändringar mot de svenska förhållandena så att svensk animalieproduktion inklusive hästhållning, som redan kommit långt i sitt djurskyddsarbete, inte hämmas. Sverige har en nationell livsmedelsstrategi som syftar till en ökad och hållbar produktion av mat som kan leda till fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Därför efterfrågar LRF ett bredare resonemang i kommissionens konsekvensanalys om hur man genom ersättningar kan främja utveckling och stödja företagare som redan tagit steget och ligger före. Det behövs rimliga övergångstider och omställningsstöd som säkerställer att Sverige och andra länder i framkant inte missgynnas.

Diversiteten i företagslandskapet behöver bibehållas och kostnadsökningarna får inte bli så stora att de mindre företagen slås ut. De små gårdarna har inte samma ekonomiska förutsättningar som de större att göra investeringar. Inom exempelvis får- och lammnäringen är det redan idag mycket kostnadskrävande att transportera lamm som en konsekvens av den svenska strukturen med små besättningar i kombination med långa avstånd mellan gård och slakteri.

Många landsbygdsföretagare är redan under ekonomisk press efter de senaste årens kostnadsökningar på insatsvaror som energi, drivmedel, foder och gödning, samt höjda räntor m m. Nya regler måste således balanseras mot såväl praktiska som ekonomiska förutsättningar. Det är positivt att kommissionen har tagit fram en omfattande konsekvensanalys men här framgår inte att Sverige med sitt nordiska klimat, geografiska läge samt långa avstånd som följd av en stor andel glesbygd har högre kostnader för såväl byggnader som transporter jämfört med många andra EU-länder. Dessutom saknas helt en konsekvensanalys för effekterna på hästnäringen vilket är anmärkningsvärt.

Kommissionen anger i sitt förslag till ny förordning om djurskydd vid transport sex specifika mål som berör lantbrukets djur inklusive häst: Minskade djurskyddsproblem vid långa transporter, ökat utrymme vid transport, bättre villkor för sårbara djur, undvika exponering för extrema temperaturer, underlätta efterlevnad genom digitalisering samt ökat skydd vid export till tredje land.

LRF kommer i sitt yttrande att beröra dessa sex mål inklusive förslaget om sanktioner genom övergripande synpunkter samt specifika synpunkter på utvalda skrivningar i förslaget. Detaljerade synpunkter gällande måttförslag etc kommer att inkluderas i branschernas egna branschspecifika yttranden.

Transporttid och transportmetoder

Övergripande synpunkter

LRF är positivt till djurslagsspecifika transporttider men de behöver ha vetenskaplig grund och ta hänsyn till geografin i olika länder. Det måste även finnas tydliga definitioner av de djurslag som omfattas. Förslaget har exempelvis inte definierat vad som avses med ekonomisk verksamhet kopplat till häst vilket kan orsaka gränsdragningsproblem och risk för olika tolkningar hos medlemsländerna. Lagstiftningen måste även ta hänsyn till medlemsländernas olika förutsättningar gällande infrastruktur, produktionsstorlek och antal företag, vilket är särskilt relevant avseende tider för transport samt i- och urlastning. Det får inte finnas risk att tidspress ger upphov till en stressad arbetsmiljö, vilket i sin tur kan ha en negativ påverkan på djurvälferden.

Sverige är ett långt land vilket idag kan medföra svårigheter i förhållande till regeln om maximalt åtta timmar transport av såväl livdjur som slaktdjur, något som påverkar konkurrenskraften hos animalieproducenter i norra Sverige. Det är därför positivt att kommissionens förordningsförslag medger undantag om det inte finns ett för arten anpassat slakteri inom 9 timmar och att maximal transporttid för fjäderfä är satt till 12 timmar, vilket Sverige redan tillämpar på fjäderfätransporterna. Detta är angeläget, exempelvis i Norrland där besättningarna är små och avstånden kan vara längre till närmaste slakteri. Regelverket i Sverige ger förvisso utrymme för undantag redan i dag, förutsatt att man kör till närmaste slakteri (8 + 3 timmar är tillåtet). Enligt Sveriges Åkeriföretag medges dock sällan undantag. Regelverket behöver fungera ihop med annan lagstiftning och t ex arbetsmiljölagstiftningens bestämmelser om maximal tillåten körtid för föraren riskerar att orsaka negativa effekter på djurvälferden. Här måste djuren gå först.

Synpunkter på skrivningar i förslaget

Kapitel 1, artikel 3, punkt 25

Transporttid: tidsperiod under vilken djuren förflyttas med transportmedel, inklusive tiden för att lasta i och ur djuren.

Bilaga 1, kapitel 5, punkt 2.2 a

Den maximala transporttiden för domesticerade fåglar är 12 timmar inklusive lastning och lossning, även till ett slakteri.

Bilaga 1, kapitel 5, punkt 2.2 d

Den maximala transporttiden för uttjänta värphöns är 10 timmar inklusive lastning och lossning.

Ovanstående skrivningar är anpassade för de djurslag som själva går ombord på transporterna. Det saknas i dag en definition av ilastning, urlastning och transporttid för fjäderfä vilket försvårar bedömningen av förslaget. Fjäderfä transporteras i lådor och lastas således redan inne i stallet vilket avsevärt förkortar faktisk transporttid. För kyckling avgörs lastningstiden av storlek på stallet och lastningsmetod då den kan ske antingen manuellt eller mekaniskt. För unghöns och uttjänta värphöns tar det uppskattningsvis 3-4 timmar att lasta lastbilen och 1-2 timmar att lasta ut djuren. Transporttiden kommer med ovanstående skrivning förkortas så mycket att transporter av unghöns till de nordligaste äggproducenterna inte längre blir möjlig. I dag anpassar man ofta transporten av unghöns med deras dygnsrytm, vilket innebär 15 timmars sömn. Tre timmars lastning och lossning tillsammans med 12 timmars transport sammanfaller då väl. Med kortare tid för transport kommer även antalet transporter av uttjänta värphöns till Sveriges enda värphönsslakteri att minska, vilket kommer att generera ett matsvinn. Ser man till kyckling bedövas dessutom 50 procent med koldioxid direkt i transportlådorna på slakteri, vilket innebär att fåglarna aldrig lämnar lådorna.

Det behövs en definition för när klockan ska starta. När lådan lastas på och av, eller när sista kyckling/höna lämnar lådan?

Kapitel 1, artikel 2, punkt 2 b

Transport för följande ändamål ska endast omfattas av artikel 4: Jordbrukares transport av egna djur med egna transportmedel för andra ändamål än växling av betesområde, högst 50 km från den anläggning där de hålls.

LRF undrar varför undantaget i artikel 4 är satt till maximalt 50 km medan maximal transportsträcka för känsliga djur enligt Bilaga 1, kapitel 1, punkt 1 h är satt till 100 km? Det torde vara mer logiskt med en maximal transportsträcka om 100 km även i denna skrivning. Helst skulle LRF inte vilja se en begränsning av sträcka vid transport av egna djur med egna transportmedel. Det skulle underlätta för små gårdar belägna i glesbygdsområden, såsom många fårgårdar, att transportera exempelvis avelsdjur. För småskaliga besättningar med långa avstånd till slakteriet/begränsad tillgång till slakterier eller där det kan saknas möjlighet att få djuren hämtade skulle det vara en fördel att kunna köra ett mindre antal djur till slakt med egen transport. Dessa

transporter, som förekommer i begränsad omfattning med ett fåtal djur, bör kunna omfattas av artikel 4.

Kapitel 1, artikel 2, punkt 2 c

Transport för följande ändamål ska endast omfattas av artikel 4: Transport av djur i syfte att delta i träning, utställningar, tävlingar, kulturevenemang, cirkusar och ridsports- och fritidsaktiviteter.

Det är av stor vikt för svensk hästnäring att relevanta syften med hästtransporter, exklusive transport av hästar till slakt, också omfattas av ovanstående skrivning samt att endast artikel 4 i förordningen tillämpas, oavsett om hästtransporten sker inom ekonomisk verksamhet eller inte. Vidare behöver även avel och uppfödning samt försäljning av hästar inkluderas, liksom hästar som transporteras för uppdrag i olika samhällsnära tjänster såsom skogsarbete och gräsklippning. Dessa hästar transporteras mer frekvent och i större utsträckning än övriga livsmedelsproducerande djur för avel. Goda förhållanden är viktiga vid transport, men det är angeläget att regleringen görs där den behövs. När det gäller avelsdjur behöver åtminstone en särskiljning göras mellan avelsdjur till slakt och avelsdjur för sportsyfte.

I den svenska versionen av förordningen har ”equestrian sport” översatts med det snävare begreppet ridsport och inte hästsport. Det skulle innebära att varken trav, galopp, körning eller bruksskörning omfattas. LRF undrar om detta är syftet och i så fall vad som är bakgrunden till det?

Kapitel 1, artikel 2, punkt 3 a och b

Denna förordning ska inte tillämpas på a) transport av djur som inte äger rum i samband med ekonomisk verksamhet b) transport av djur direkt till eller från veterinärmottagningar eller veterinärkliniker.

Det saknas i dag en definition av vad som avses med ekonomisk verksamhet. En sådan behöver tas fram för att undvika skilda tolkningar som snedvrider konkurrensförutsättningarna. Det finns även olika definitioner av vad som avses med en veterinärklinik. I delar av Europa kategoriseras exempelvis även seminstationer för häst där veterinären bor som veterinärklinik.

Kapitel 4, artikel 17, punkt 2

En veterinär ska övervaka ilastningen av djur på transportmedlet.

Kapitel 5, artikel 25, punkt 3

Urlastningen ska övervakas av en veterinär.

I Sverige råder en omfattande brist på veterinärer för att behandla skadade och sjuka djur inom lantbruk och hästhållning. I dag saknas således förutsättning att ha en veterinär fysiskt på plats vid varje lastning av en kommersiell djurtransport.

Det framgår inte av förslaget om veterinärer som ska övervaka i- och urlastning ska vara av ”officiell” status eller ha motsvarande godkännande?

Vid lossning finns veterinär på plats på de större slakterierna men hos de mindre är denna inte på plats hela tiden. Lastning och lossning sker heller inte alltid på dagtid och veterinärer skulle således krävas även under kvällar och nätter. Det är ofrånkomligt att delar av eller hela kostnaden för veterinärens närvaro i samband med lastning kommer att belasta djurhållaren. Det finns också risk för försenade transporter i de fall veterinären inte är på plats i tid, exempelvis på grund av ett brådskande jourfall.

Slakterinäringen bedömer att endast transport till slakt skulle omfatta minst 60 000 stopp på gård per år för samtliga aktörer och djurslag. Om man uppskattar kostnaden till minst 5 000 kr per tillfälle när en veterinär ska närvara i omkring 3 timmar skulle kostnaden för dessa 60 000 stopp vid transport till slakteri uppgå till 300 miljoner kronor.

Kostnad per djur kan illustreras med ett exempel från grisnäringen. En genomsnittlig smågristransport omfattar 400 djur, vilket motsvarar en vanlig avdelning i ett slaktgrisstall. Med en veterinärkostnad på 5 000 kr för lastning och ytterligare 5 000 kr för lossning skulle den tillkomna kostnaden per smågris vara 25 kr. För slaktgrisar, där antalet i genomsnitt är 250 djur per transport, skulle kostnaden motsvara 40 kr/gris. Det totala antalet transporter mellan nav och satellit i suggringarna omfattar runt 208 transporter och totalt 75 000 smågrisar per år. Kostnaden per smågris baserat på en veterinärkostnad om 5 000 kr per tillfälle blir ca 14 kr.

Sverige har ett väletablerat system där länsstyrelsen kontrollerar ett urval av såväl transporter av lantbruksdjur till slakteri som transporter av livdjur. Det sker även en kontroll av djurskyddet på inkomna djur till slakteriet av den officiella veterinären. Om oro finns för att transporterna inte följs upp tillräckligt vore det bättre att utveckla dessa system där kompetensen redan finns än att kräva veterinär kontroll vid samtliga lastningar och lossningar.

Kapitel 1, artikel 3, punkt 3

Bestämmelseort: slakteri eller annan plats där ett djur lastas ur ett transportmedel och inhyses i minst en vecka före varje efterföljande avsändning.

Kapitel 4, artikel 14, punkt 3 a

Organisatorerna ska säkerställa att följande gäller för varje resa: De djur som ska transporteras har inhysts på avsändningsorten i minst en vecka före avresa.

LRF förstår att kommissionens syfte med ovanstående förslag är motverka problematiken med långa resor som förlängs utöver vad som är tillåtet. Detta sker genom att djur transporteras från en anläggning till flera uppsamlingsstationer i följd, med korta viloperioder, men att endast den sista stationen registreras som bestämmelseort eller avsändningsort. En reglering för att komma ifrån ett sådant kringgående är mycket positivt.

Skrivningen skapar dock även bekymmer vid hantering och lastning av djur på gårdsnivå. Om exempelvis ett inköpt livdjur eller avelsdjur döms ut kan det behöva skickas till slakt inom en vecka efter ankomst till gården. Ett annat exempel är djur på bete som vid hemkomst till gården ska skickas till slakt, alternativt förflyttas mellan olika anläggningar. Så är fallet på många mjölkgårdar. Även för fårnäringen skulle problem uppstå. Om betet är bra och slaktlammen växer vill djurhållaren ta hem dem till gården i så kort anslutning som möjligt till slakteritransporten. Tidsmässigt handlar det ofta om ett dygn. Andra situationer där det kan bli bekymmer med ovanstående skrivning för just fårnäringen är auktionerna och Riksbedömningarna.

Här behöver en åtskillnad av olika typer av transporter således göras, exempelvis mellan inrikes och utrikes transporter, för att skrivningen inte ska slå fel.

Bilaga 1 , kapitel 3, punkt 3.2 a

Användning av instrument som ger elektriska stötar ska vara förbjuden när djur rör sig i grupp. Det får endast tillåtas när det gäller nötkreatur eller svin över 80 kg levande vikt.

I Sverige får elektrisk pådrivare endast användas i undantagsfall på vuxna grisar och nötkreatur. Användning på andra djurkategorier är inte tillåten. LRF anser därför att viktgränsen för användning av elpåfösare bör höjas. Levandevikten hos exempelvis ett slaktsvin i dag är ca 120 kg. Elpåfösare ska normalt inte behövas för att driva en gris vars vikt är 80 kg; där räcker det med drivskiva.

Bilaga 1, kapitel 3, punkt 3.6-3.7

Vid i- eller urlastning av fåglar ska åtgärder vidtas för att minska tiden för hantering av fåglar upp och nedvända. Fåglar ska fångas, lyftas och bäras i två ben, med användning av aktörens ben som stöd för fågelbröstat. Högst tre fåglar per hand får bäras.

LRF ställer sig mycket positivt till att detta blir ett krav i hela EU vid i- eller urlastning av värphöns, kyckling och avelsdjur för hand.

Bilaga 1, kapitel 3, punkt 4.2

Punkt 4.1 a, b, c och e ska inte vara tillämpliga om djuren har fötts upp tillsammans, är vana vid varandra, om det skulle orsaka dem stress att skilja dem åt eller om det är hondjur med ungar som är beroende av dem.

Det är bra att undantag finns för krav på åtskillnad enligt Bilaga1, kapitel 3, punkt 4.1 i de fall djuren är vana vid varandra eller blir mer stressade av åtskillnad. LRF ser dock att även punkt 4.1 d om köns mogna handjur och hondjur ska inkluderas och ställer sig frågande till varför det inte föreslås? I grupper där tjur gått med kor eller kvigor, exempelvis under betet, kan ökad stress uppstå vid separation i samband med transport tillbaka till gården. Inom fårnäringen är det också många större besättningar som väljer

att inte dela upp flocken då slaktperioden infaller vid den ålder som de börjar bli eller just har blivit köns mogna. Tidpunkten för när köns mognad inträder varierar mellan raser och individer. För höstlammen sker därför oftast ingen uppdelning, och att då dela upp lammen precis innan transport kan bli stressande för djuren. Gårdens förutsättningar och val av hållande bör därför vara vägledande även avseende hanteringen av köns mogna djur.

Bilaga 1, kapitel 5, punkt 2.1

För tamfåglar ska lämpligt foder och vatten finnas tillgängligt i tillräckliga mängder.

Skrivningen är otydlig. Det bör regleras tydligt vilka transporter (transporttid, kategori av djur) där tillgång till mat och vatten ska finnas. Då det i dag saknas ett system för att förse fåglarna med foder eller vatten kommer utveckling av ett sådant att krävas, liksom inköp av nya transporter. I Sverige transporteras ofta unghönsen nattetid när de ska sova och inte utfodras. Daggamla kycklingar utfodras inte heller under transporten till uppfödningstallet.

Bilaga 1, kapitel 5, punkt 2.2 b

Maximal restid för kycklingar från domesticerade fåglar är 24 timmar om den avslutas inom 48 timmar efter kläckning.

Mor- och farföräldradjur inom kycklingnäringen samt föräldradjur inom värphöns importerar till Sverige från utlandet, bl a från Nederländerna, Frankrike, Storbritannien och Spanien, eftersom ingen svensk avel förekommer. Transporterna sker antingen enbart med lastbil, eller med flyg och lastbil i kombination. Från Spanien tar transporten ca 34 timmar (flyg samt lastbil). Den daggamla kycklingen har en gulesäck som förser den med antikroppar och energi utöver foder och vatten vilket gör den tålig för transport. Avelskycklingarna är mycket värdefulla varvid högkvalitativ transport är av stor betydelse. Just på grund av avelskycklingarnas stora värde är de internationella avelsanläggningarna utspridda över hela världen för att minimera risken att avelsmaterialet måste slås ut p g a sjukdomsutbrott i området. Detta medför dock längre transporter.

Fokus bör primärt vara att utveckla och utforma transporterna för att säkerställa ett gott djurskydd.

Utrymmeskrav

Övergripande synpunkter

LRF har förståelse för att ett skäl till ökade ytor i transporterna är en önskan om ökad luftgenomströmning och därmed bättre ventilation och lägre temperaturer, samt att djuren även ska kunna lägga sig och resa sig obehindrat. Samtidigt är det viktigt att förslagen till ökade ytor är rimliga ur ett hållbarhetsperspektiv. Ytorna i förslaget är väl

tilltagna. Som exempel kan tas att i nuvarande EU-förordning om skydd av djur vid transport (EG nr1/2005) är ytkravet för fjäderfä med en vikt om 1,6-2,99 kg $160 \text{ cm}^2/\text{kg}$ medan kravet i Sverige är $300-480 \text{ cm}^2/\text{kg}$, d v s mer än det dubbla. Trots det är ytan mindre än det föreslagna ytkravet om $380-603 \text{ cm}^2/\text{kg}$. Ett annat exempel är att ett nötkreatur med en vikt över 700 kg ska ha en yta på minst $1,60 \text{ m}^2$ enligt EG nr1/2005 . I Sverige är kravet i dag $2,20 \text{ m}^2$, d v s drygt 40 procent större yta. Det är ändock mindre yta än förslaget ($2,68 \text{ m}^2$). Här kan även en jämförelse göras med det svenska kravet på utrymme i spaltbox, som i dag är $2,60 \text{ m}^2$.

Djurens möjlighet att hålla balansen vid starter, inbromsningar och svängar måste beaktas vid utformningen av nya utrymmeskrav. Djurens behov behöver därför balanseras mot lastsäkerheten. Framför allt nöt har svårigheter att hålla balansen i för stora utrymmen. Här blir det också extra viktigt med avgränsningar inne i transporten sett till djurens fördelning över större ytor så att inte transporten riskerar att välta.

Ökade ytor och därmed färre djur i transporterna kommer att få ekonomiska konsekvenser för såväl djurhållare som transportörer och slakterier. För fårnäringen med sin småskaliga struktur är höga kostnader ett problem redan i dag då majoriteten av gårdarna är små, tiden för slakt till stor del koncentrerad till hösten och antalet djur per transport färre jämfört med exempelvis grislärdlingen. Med nuvarande förordningsförslag kommer ytan per får eller lamm på transporterna att behöva öka med 10 till 30 procent beroende på djurens vikt. Det medför en stor risk att vissa slakterier slutar hämta lamm från små besättningar som befinner sig på långt avstånd från slakteriet p g a bristande lönsamhet. Det skulle leda till att stora delar av får- och lammlärdlingen slås ut.

På livsdjursidan finns transporter av kalvar till kvighotell och för vidareuppfödning i annan besättning. Nötkreatur, hästar och får transporteras till beten. Smågrisar och gyltor samt suggor förflyttas inom suggringar. Hästar transporteras för många olika syften, bl a för betäckning, skoning, byte av tränare och deltagande i avelsvärderingar. Alla dessa transporter kommer att påverkas av förordningsförslaget.

Utöver livdjurstransporterna tillkommer alla transporter till slakt. För såväl nöt som gris kommer antalet djur som kan transporteras att reduceras med 40-50 procent sett till yta per djur. Reduceringen för kyckling uppgår till 44 procent. För nötkreatur förhindrar även det föreslagna kravet på vertikal höjd möjligheten att transportera djur i två plan. För att kunna transportera samma antal djur kommer fordon att behöva byggas om, eller nya köpas in. Slakterierna kommer i sin tur att behöva bygga om eller bygga ut för att kunna ta emot det ökade antalet fordon. Här är det viktigt att beakta att kostnaderna i Sverige är högre än de beräkningar som kommissionen tagit fram då fordonen är mer avancerade och konstruerade för att stå emot en kallare väderlek än i Sydeuropa.

LRF ser en risk att en stor del av de ökade kostnaden kommer att belasta djurhållarna, åtminstone när det gäller hämtning av djuren. I slakteriled uppskattar man att det kommer att kosta totalt 200-300 miljoner kronor att bygga om anläggningarna för att kunna hantera ett ökat transportflöde om 40 procent där fler bilar ska lossas och rengöras. Därtill tillkommer kostnader för fördrade transporter om 600-700 miljoner

kronor för inköp av nya fordon, ombyggnad av befintliga, mer drivmedel och ökade personalkostnader.

Det ökade antalet transporter kommer medföra ökade koldioxid- och kväveutsläpp, vilket kommissionen lyfter fram i sin konsekvensanalys. I sitt utvecklingsscenario av animalieproduktionen i EU fram till 2038 förutspår kommissionen dock en minskning av såväl nötkreatur (11 procent) som grisar (13 procent) och att antalet transporter därför kommer minska, och att konsekvenserna av större ytor därför inte blir så stor.

Det är inte en uppfattning som LRF delar. Enligt det amerikanska jordbruksverkets (USDA) årliga utblick för jordbruket på lång sikt väntas den globala efterfrågan på nötkött, griskött respektive fjäderfäkött växa med 9,3 procent, 10,8 procent samt 17,5 procent mellan 2024 och 2032. Kommissionen själv förutspår också en ökning av antalet får med 9 procent samt ett oförändrat antal kycklingar. En utveckling mot en mer hållbar djurhållning är därmed mer trolig än ett avskaffande eller drastisk minskning av densamma.

En medelväg för att bättre adressera alla tre aspekter av hållbarhet skulle kunna vara att göra åtskillnad på ytkrav vid långa och korta transporter. Exempelvis, vid transporter om max åtta timmar (d v s inom förslagets definition av korta transporter) skulle ytkrav i nivå med dem som Sverige tillämpar vara ett alternativ. En sådan skrivning skulle inte slå lika hårt mot den svenska animalieproduktionen och hästhållningen, samtidigt som att den skulle skärpa de EU-gemensamma kraven. Det skulle även ge ett incitament till kortare transporter. Dödligheten vid transport är inte, precis som kommissionen påpekar i sin konsekvensanalys, det enda måttet på djurskydd vid transport, men det ger ändå en god vägledning. Transportdödligheten till slakteri 2022 omfattade ett får, ett nötkreatur samt 190 grisar enligt statistiken, vilket kan jämföras med ca 220 000 transporterade får, 420 000 nötkreatur och 2 570 000 grisar.

Synpunkter på skrivningar i förordningen

Bilaga 1, kapitel 7, punkt 2 och 3

Utrymmet i yta per djur (m²) vid transporter på väg samt utrymme i yta per djur (cm²) för fjäderfä som transporteras i lådor.

Unghöns och värphöns transporteras i dag i kapellbilar vilket fungerar väl.

Export till tredjeland

Övergripande synpunkter

LRF är inte emot export av animaliska produkter till tredjeland, men att transportera lantbruksdjur långa sträckor för vidare uppfödning till slakt är något som det kan finnas skäl att begränsa. Långa djurtransporter medför en risk för både smittspridning och dålig djurvälstånd. Det är viktigt att ha i åtanke att antibiotikaresistens, smittor och nivå

på djurvälstånd är nära sammankopplade. Här finns också en koppling till människors hälsa.

LRF välkomnar därför kommissionens ambition att minska långdistanstransporterna av levande djur för slakt för att i stället främja transport av kött. Lantbrukets djur inklusive hästar som transporteras långt till slakt inom EU ska ha goda förhållanden. Målsättningen bör vara att i första hand transportera kött, embryon, sperma och ägg. Det finns dock vissa skrivningar i förordningsförslaget som ger upphov till oro.

Synpunkter på skrivningar i förordningen

Sidan 21, punkt 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 transporten som äger rum på 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 aktörer i tredjeländer kringgår unionens territorium via längre rutter, vilket skulle kunna ha en mer negativ inverkan på djurens välbefinnande.

LRF ser en risk för att skrivningen kommer att utnyttjas som skäl för att inte behöva följa kraven i förordningen.

Sidan 27, punkt 41

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

LRF anser att även tiden till havs ska inkluderas i den totala restiden och ställer sig frågande till kommissionens argument om att rörelsestressen till havs inte är lika stor

som på land. Det är fortfarande en transport i ett begränsat utrymme. Med skrivningen ovan bibehålls dessutom dagens kryphål i reglerna om hur länge djur får befinna sig på ett fartyg, och det blir därmed möjligt att fortsätta med långa havstransporter till tredjeland. Även Europaparlamentets utredningskommitté för djurtransport har påtalat att kryphålet är ett stort problem sett till djurvälstånd, till exempel vid vägran att komma i land. Det är också inkonsekvent att vid vissa förslag i förordningen hänvisa till att medlemsländer redan infört hårdare krav medan vid andra förslag inte beakta detta. Så är fallet med transporttid till havs, även om det då rör sig om utomeuropeiska länder. Nya Zeelands parlament antog exempelvis 2022 en lag som stoppar transporter av levande djur med fartyg till andra länder.

Transport av känsliga djur

Övergripande synpunkter

Enligt svensk lagstiftning bör kalvar som flyttar till en ny besättning vara minst en månad gamla. En transportör med tillstånd och som har ett godkänt fordon får dock transportera kalvar från två veckors ålder, om transporttiden är kortare än åtta timmar. Begränsningen i ålder och storlek kan få flera följd effekter. I Sverige nyttjas kvighotell eller kalvavtal där unga djur transporteras till andra djurhållare för tillväxt.

Enligt uppgifter från nötkreatursregistret (CBD) 2017 var det 34 000 kalvar som transporterades före fem veckors ålder. Från LRFs mjölkbondepanel 2023 samt från Gård och Djurhälsan framgår att det är cirka en femtedel av kalvarna i Sverige som är under fyra veckor vid transport. De är då ofta ca 14 dagar. Enligt uppgift från Sveriges nötköttsproducenter skulle ca 600 mjölkgårdar och 200 ungnötsgårdar beröras.

Ett förbud skulle således slå relativt hårt. Att behålla kalvarna ytterligare tre veckor på mjölkgården kommer att innebära en ökad djurtäthet som bl a kan komma att påverka smittskyddet. Ökade ytor medför såväl investerings- som driftskostnader som riskerar att bli alltför höga i relation till den korta tid som kalvarna stannar. Här finns framför allt en risk att den småskaliga produktionen missgynnas då den inte har samma ekonomiska möjligheter att investera. Förslaget om en övergångsperiod på fem år är för kort. LRF ser en fara att tjurkalvar och i vissa fall kvigkalvar i stället kommer att avlivas, vilket är negativt ur ett såväl etiskt perspektiv som i fråga om matsvinn.

Kommissionen utelämnat kostnaden för rekryteringsdjuren i sin konsekvensbedömning. I stället menar kommissionen att mjölkproducenternas ökade kostnader delvis skulle täckas av ökade försäljningspriser för kalvarna då de kommer att vara större och starkare. För rekryteringsdjuren som går till kvighotell är dock inte försäljningspriset i fokus. Skulle det bli aktuellt att inhysa kalvarna på gården i ytterligare tre veckor är det därför mycket viktigt att erhålla omställningsstöd för om- och nybyggnationer. Det är positivt att kalvar under fem veckor och 50 kg undantas om transporten är kortare än tio mil. Det gör att antalet gårdar som berörs minskar, framför allt i södra Sverige. Från LRFs mjölkbondepanel framgick i februari 2024 att 12 procent av de svarande

företagen transporterar sina kalvar under tio mil med egen transport. 16 procent svarade att kalvarna hämtas av transportör men sträckan är fortfarande kortare än tio mil. Dock är Sverige ett avlångt land där avståndet mellan gårdarna är större i vissa delar av landet. Tre procent av de svarande företagen i panelen uppgav att kalvarna hämtas av transportör och transporteras längre än tio mil. Två procent uppgav att kalvarna transporteras längre tid än åtta timmar. Det kommer således att uppstå såväl nationella som internationella skillnader i produktionsförutsättningar då Sverige har längre avstånd mellan gårdarna än vissa länder på kontinenten, t ex Nederländerna. Förslaget riskerar även att motverka den geografiska spridningen av gårdarna.

Synpunkter på skrivningar i förordningen

Bilaga 1, kapitel 1, punkt 1 h

Landlevande djur ska inte anses vara i skick att transporteras om de är kalvar som är yngre än 5 veckor och väger mindre än 50 kg, smågrisar, lamm eller killingar som är yngre än 3 veckor, såvida de inte transporteras mindre än 100 km.

I Sverige transporteras cirka 2 500 nyavvanda smågrisar årligen inom externintegrering. Transporterna sker dock inte före tre veckors ålder då minimiålder för avvänjning är 28 dagar. För företag som är anslutna till omsorgsprogram med högre krav, till exempel gällande mjölkbaserat avvänjningsfoder, extra värme och kontroll, så får max tio procent av smågrisarna avvänjas upp till 7 dagar tidigare. De är dock fortfarande inte yngre än tre veckor.

Kalvar får enligt svensk lagstiftning transporteras från 14 dagars ålder. Kommissionen anför dock i sitt förslag att transport av kalvar vid 14 dagars ålder inte är optimalt sett till kalvarnas hälsa, framför allt inte långa transporter mellan medlemsländer eftersom kalvarna vid denna tid förlorat antikropparna från råmjölken men ännu inte fått nya i tillräcklig utsträckning. Det är också en anledning till att kommissionen föreslår en högre ålder vid transport. LRF vill dock lyfta fram att det är viktigt att beakta att förflyttning av kalvar direkt mellan två gårdar i Sverige kan ha smittskyddsmässiga fördelar. Besättningar med duktiga djurhållare som köper in kalvar från ett fåtal besättningar (mellangårdsavtal), hämtar i egna transporter och har bra rutiner vid insättning kan uppnå god djurhälsa även om kalvarna är yngre än fem veckor.

I förslaget har kravet på lägsta ålder samt lägsta vikt på transporterade kalvar slagits samman till en punkt, vilket skapar en otydlighet då de torde vara av lika stor betydelsen. Liksom i förslaget till rapport om avvikelser (Bilaga 3, avsnitt 5) bör de två kraven hanteras separerat. Det måste vara samma formulering i förordningstexten som i rapporten för avvikelser.

Något som inte beaktas i kommissionens förslag är hänsyn till raser när det kommer till viktkravet på 50 kilo. Detta kommer att skapa skilda konkurrensförutsättningar och drabba de djurhållare som har mindre raser – till exempel jersey, fjällko och dexter –



och som kommer få avvakta ytterligare tid innan kalvarna får flyttas. Här behöver en skrivning tillkomma som gör en åtskillnad gentemot små raser.

Bilaga 1, kapitel 1, punkt 1 f

Landlevande djur ska inte anses vara i skick att transporteras om de är dräktiga och 80 % eller mer av dräktighetstiden redan har gått, eller hondjur som fött de senaste sju dagarna.

LRF ställer sig frågande till vad som ligger till grund för att ändra gränsen från 90 procent till 80 procent av dräktigheten då nuvarande gräns redan är väl tilltagen. Denna förändring kommer att få praktiska konsekvenser för slakt utan att egentligen medföra några större djurvälståndsmässiga förändringar för det dräktiga djuret. Vid längre transporter skulle en sådan gräns möjligen fungera men inte vid kortare. Samtidigt får djur transporteras så tidigt som sju dagar efter förlossning och hänsyn tas inte till eventuella förlossningsproblem.

Bilaga 1, kapitel 1 punkt 9

Lakterande hondjur av nötkreatur, får och get som inte åtföljs av sin avkomma ska mjölkas minst var tolfte timme.

LRF anser att skrivningen bör göra en åtskillnad mellan höglakterande och låglakterande djur. Förslaget medför problem för låglakterande djur och dessa bör därför undantas. Det är också viktigt att förtydliga om skrivningen avser 12 timmar från senaste mjölkning eller om 12 timmar räknas från tidpunkten när djuren går på transporten.

Transport vid höga temperaturer

Övergripande synpunkter

Det kan i dag vara lätt att avfärda utmaningarna med en ökad andel transporter nattetid som en följd av höga temperaturer i Norden. Ett krav på att vid prognos om 25°C endast genomföra resor under 9 timmar vore inte ett problem med dagens klimat. Det vore inte heller kravet på nattlig transport om prognosen är högre än 30°C eftersom det i regel endast är ett fåtal dagar per år som temperaturen utomhus når denna nivå. För vissa djurslag såsom värphöns och unghöns sker transporterna dessutom oftast på natten och på tidiga morgnar oavsett temperatur.

Orosmolnet är dock klimatförändringarnas påverkan med extremväder och höga temperaturer som följd. Sverige kommer sannolikt att få allt fler dagar med temperaturer över 25-30 grader. En ökad andel kortare eller nattliga transporter leder till ökade kostnader för personal samt fler djur som behöver stallas in på slakterierna. Det är också mycket svårt att flytta slaktdagar med kort varsel, vilket behöver beaktas.

LRF ställer sig även frågande till varför endast utomhustemperaturen är i fokus? Vid högre temperaturer under transport är ventilation av stor vikt, snarare än exakt temperatur. Djurens förmåga att temperaturreglera beror både på luftfuktighet och luftflöde. Under transport uppstår främst problem om transporter med undermålig lufttillförsel blir stillastående under en längre tid. I stället för att reglera när på dygnet en transport ska företas beroende på utomhustemperaturen bör krav ställas på klimatet i lastbilen. Svenska föreskrifter kräver redan i dag att det ska finnas möjlighet till tillfredsställande ventilations- och temperaturregleringssystem som kan anpassas efter den inre och yttre temperaturen (SJVFS: 2019:7). I transportmedel där utrymmet för djuren är helt inbyggt ska det även finnas temperaturmätare, något LRF anser bör vara ett krav inom hela EU.

Synpunkter på skrivningar i förordningen

Kapitel 6, artikel 31, punkt 2 b

Om temperaturprognosen indikerar temperaturer under $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ får, utöver åtgärderna i led a, transporttiden inte överstiga nio timmar.

LRF ställer sig frågande till varför fokus endast läggs på utomhustemperaturen. I norra Sverige är transportbilarna utrustade med värme och transport i temperaturer under $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ utgör därför inte ett problem. Möjligheten att erbjuda ett för djuren lämpligt klimat i transporten bör beaktas och undantag ges.

Nya tekniker för övervakning och kontroll

Övergripande synpunkter

LRF är generellt positivt till en förbättrad positionering i realtid av lastbilar inom EU. För lantbrukets djur i Sverige är detta något som redan tillämpas i mycket stor utsträckning. Däremot är inte lika många av hästtransporterna utrustade med ett sådant system, något som är viktigt att beakta avseende både övergångstid och kostnader. Det är också positivt att man från kommissionen föreslår att befintlig databas, Traces, ska användas och vidareutvecklas. Däremot ser LRF en risk för ökade administrativa och ekonomiska bördor med vissa av skrivningarna i förslaget. Såväl användarvänligheten som datasäkerheten måste vara mycket hög.

Traces-databasen föreslås omfatta digitala tillstånd, intyg om godkännande, kompetensbevis, färdjournaler, spårning i realtid av vägfordon och temperaturprognoser. Däremot framgår inte tydligt hur avvikelser på grund av händelser såsom trafikstörningar eller när utfallet från väderprognosen blev ett annat ska dokumenteras. För en korrekt bedömning vid kontroll är det viktigt att transportören kan

dokumentera avvikelser. Det framgår inte heller vilka åtgärder som transportören ska vidta i de fall transporter underkänns utifrån exempelvis tid, temperatur eller sträcka.

Synpunkter på skrivningar i förordningen

Kapitel 2, artikel 5, punkt 2

Transportören ska i Traces lämna in en ansökan om tillstånd att transportera djur under långa transporter till den behöriga myndigheten /.../

Kapitel 2, artikel 7, punkt 2

Transportören ska i Traces lämna in en ansökan om tillstånd att transportera djur under korta transporter till den behöriga myndigheten /.../

Krav på ansökan i Traces vid långa och korta transporter även nationellt kommer medföra en administrativ och ekonomisk börda för såväl djurhållare som veterinär. Administrationen medför redan i dag en stor arbetsbörda. I Sverige råder vidare brist på veterinärer för att behandla skadade och sjuka djur inom lantbruk och hästhållning. Det saknas således tillgång till veterinärer för besiktning av djur, på samma sätt som det saknas veterinärer för närvaro vid lastning och lossning. Nationella transporter bör därför undantas.

Kapitel 11, artikel 53, punkt 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.

LRF är mycket positivt till förslaget om krav på system för att underlätta administrationen, som i dag ofta är ett arbetskrävande moment för såväl företagen som kontrollinstanserna. En mobilapplikation för gården för just denna hantering har efterfrågats länge. Då IT-utvecklingen är oerhört snabb är det dock viktigt att utvecklingen av en mobilapplikation och dess funktioner inte halkar efter på grund av trögheten i eventuella förordningsändringar.

Sanktioner

Övergripande synpunkter

LRF håller med om att systematiskt organiserat fusk måste stävjas. Det är dock angeläget att myndigheten gör en åtskillnad mellan systematiska överträdelse och enstaka misstag. Det är därför positivt att förordningsförslaget förordar att medlemsländerna ska säkerställa att de sanktioner som tillämpas i enlighet med denna förordning och relevanta bestämmelser i nationell rätt står i proportion till



överträdelsernas allvar (kapitel 9, artikel 43, punkt 2) samt att de ska ta hänsyn till överträdelsernas art, allvar, omfattning, varaktighet och upprepning (kapitel 9, artikel 43, punkt 3).

MED VÄNLIGA HÄLSNINGAR

Lantbrukarnas Riksförbund

Magnus Kindbom

Tf enhetschef Näringspolitisk analys

Alexandra Jeremiasson

Näringspolitisk analytiker - Djurhållning