

2024-03-08

Jordbruksverket
Ert dnr: 6.2.16-21307/2023

Remissvar: Ny EU-djurskyddslagstiftning: Transport

Generella synpunkter

Veterinärförbundet (SVF) är positivt till att djurtransportförordningen nu görs om samt att kommissionen har som syfte att säkerställa en högre nivå på djurskyddet och att kraven i lagstiftningen uppdateras utifrån vetenskapliga bevis. Förbundet anser dock inte att förslaget når upp till denna ambition fullt ut.

Enligt artikel 13 i fördraget om EU:s funktionssätt ska hänsyn fullt ut tas till välfärd för djuren som kännande varelser. Idag transporteras 1,6 miljarder djur inom och från EU varje år och förordningens främsta ambition måste vara att säkerställa att dessa transporter är så korta som möjligt. SVF anser att grundregeln ska vara att djurtransporter, oavsett syfte, inte ska överskrida 8 timmar. Ambitionen för djur som transporteras till slakt ska vara att de transporteras till ett för djurslaget närliggande slakteri.

SVF anser också att reglerna i alltför stor utsträckning är gemensamma för flera djurslag. Det finns ett stort behov av att i den fortsatta lagstiftningsprocessen säkra att de specifika reglerna baseras på vetenskapliga fakta om olika arters och ålderskategoriers specifika behov och att kommissionen fullt ut lutar sig på de djurslagsspecifika underlag som EFSA levererade i september 2022. Särskilt anmärkningsvärt är det att kaniner och tamfågel i hög utsträckning betraktas som en egen grupp med många gemensamma regler, då dessa två djurslag biologiskt står långt ifrån varandra.

Specifika synpunkter

Laghänvisning (ange tydligt var det står, dvs. kapitel, artikel, punkt eller likande)	Kommentar	Ekonomiska konsekvenser	Alternativt förslag med motivering
(41), sid 26	Vi anser att tiden för sjötransport ska räknas in i transporttiden. Djuret står	Att behöva avbryta en transport eller	



	fortsatt i ett väldigt begränsat utrymme och begränsas i sitt naturliga beteende. Dessutom medför ofta sjötransport att ljudnivån är hög och det finns dokumenterade fall där detta förorsakat mycket stor stress hos djuren. Hästar har ett stort fysiologiskt behov av rörelse och behöver även kunna lägga sig ned för att vila. Lång transporttid (vägtransport såväl som till sjöss) anser vi inte vara förenligt med god djurvälstånd då det, förutom att förorsaka mental stress, även ökar risken för utmattning och sjukdomar såsom kolik, magsår och luftvägslidanden inklusive allvarigare former såsom pleurit. Den totala transporttiden behöver därför begränsas och därför är det viktigt att även tiden för sjötransport inkluderas i transporttiden.	invänta ett fartyg pga stressade eller sjuka djur är förenat med stora kostnader på över 14 000 euro.	
Kapitel 1			
Artikel 2.1	Det är mycket bra att förordningen även omfattar transporter till och från tredje land		
Artikel 3.8	Vi anser att definitionen av ”long journey” ska vara mer än 8 timmar.		
Artikel 4.2 a)	Vi anser att det är bättre att skriva att djuren ska skyddas mot hunger, törst, skador och värme respektive köld, istället för att detta ska minimeras. Punkten bör således skrivas på samma sätt som art. 4.2 c).		
Kapitel 2			
Artikel 10	Bra att det finns krav på att alla som är involverade i transporter har djurvälståndutbildning.		
Kapitel 3			
Artikel 11.1 och 11.3	Vi anser att detta även bör gälla korta transporter och att även transporter av fåglar och kaniner bör omfattas.		
Kapitel 4			
Artikel 17.1	Bra att förordningen tydliggör att det är djurhållarens ansvar att djuren är transportdugliga inför lastning.		
Artikel 17.2	Vi ser inte att det är rimligt att varenda transport ska ha veterinär övervakning vid lastning. Däremot kan det vara befogat vid djurtransporter som bedöms ha större risker för djurvälståndet. Vi anser dock att vid transporter till tredjeland ska lastningen alltid övervakas av veterinär på samma sätt som inför och efter långa transporter. Det är vidare otydligt om det är en officiell veterinär som avses eller ej.		

Kapitel 5			
Artikel 18.2	Bra att förordningen tydliggör att det är transportören som ansvar för att djuren är transportdugliga från ilastning till urlastning.		
Artikel 21.3	Vi anser att djur som transporteras sjövägen behöver tillsyn oftare och att ett lämpligt intervall bör anges på motsvarande sätt som vid transport på land.		
Artikel 25.3	Vi ser inte att det är rimligt att varenda transport ska ha veterinärövervakning vid urlastning. Däremot kan det vara befogat vid djurtransporter som bedöms ha större risker för djurvälfaerden, såsom långa transporter. Det finns också en komplikation om veterinären inte är på plats och urlastningen då fördröjs vid t. ex. varm väderlek. Ett alternativ kan vara att dessa djur kontrolleras av veterinär i nära anslutning till urlastning.		
Artikel 26.1	Vi anser att en veterinär bör göra denna bedömning efter långväga transport eftersom långa transporter utgör en större risk för djurens hälsa och välfärd.		
Kapitel 6			
Artikel 27	Vi anser att maxtiden för en lång transport är alldeles för lång. EFSA har påtalat att transporttiderna ska hållas till ett minimum och vår uppfattning är att grundhållningen ska vara att en djurtransport, oavsett syfte, inte ska överskrida 8 timmar. Om det finns särskilda skäl som gör en längre transport nödvändig ska maxtiden och förutsättningarna för transporterna vara i enlighet med EFSA:s artspecifika rekommendationer utifrån djurslag och ålder.		
Artikel 28.2	Vi anser att transport till slakt ska ske med korta transporter, men inser behovet av att kunna förlänga transporttiden, om det inte finns ett slakteri inom räckhåll inom 8 timmar. Dock anser vi att det i dessa fall inte ska gå att förlänga transporttiden hur mycket som helst. I Sverige finns idag möjlighet till 3 timmars förlängning. En kombination av närmaste slakteri och max.tid ser vi som lämplig.		
Artikel 29	<u>Lantbrukets djur:</u> Vi anser att icke avvanda djur bara ska få transporteras tillsammans med sitt moderdjur, annars inte. Många djur diar		

	långt oftare än var 9:e timme varför de åtgärder som anges avseende utfodring inte är lämpliga för de djurslag som avses. <u>Häst:</u> Vi anser att enbart 1 h vila vid resa 9 h + 9 h är otillräckligt. Unga hästar och föl är särskilt känsliga för långa transporter. Individerna är i behov av tätare vila och möjlighet till återhämtning. Tillräcklig återhämtning kan inte anses uppfyllas på 1 h. Vi saknar också förtydligande och reglering av ålder då fölet får transporteras i de fall det åtföljs av sin moder. Mycket unga föl är särskilt utsatta både för påfrestningarna som transporten innebär och för risken för infektioner. Särskilt känsliga är fölen under de första 14 dagarna och så länge naveln inte slutit sig helt. Föl har stort behov av att ligga ned för vila och återhämtning. Detta anses svårt och även farligt under långa transporter, särskilt med tanke på att unga föl har ett behov av att dia mycket ofta (flera gånger i timmen). De angivna transporttiderna är alldeles för långa för att tillgodose en god hästvälfärd och ett gott djurskydd. Transporttiden behöver kortas ned och vilan innan eventuell påföljande transport behöver förlängas avsevärt. Vi anser att detta ska gälla alla föl fram till avvänjning. I Sverige ska avvänjning inte göras före fem månaders ålder. Det finns flera vetenskapliga studier och belägg för positiva effekter av senarelagd avvänjning varför vi tycker att åldersgränsen borde vara högre än 4 månader. Vidare måste transporttiden till sjöss räknas med i den totala transporttiden.		
Artikel 30.1	Vi anser att transporttiden till sjöss måste räknas in i den totala transporttiden.		
Artikel 31	Artikeln behöver kompletteras med ett krav på att fordonet är utrustad med kontinuerlig temperatur- och luftfuktighetsmätning som loggas, och att detta ska gälla för samtliga djurslag. Utrustningen ska vara utformad så att detta kan kontrolleras från förarhytten i samtliga avdelningar av transportfordonet.		
Artikel 31.2	Vi anser det är bra att hänsyn tas till väderprognoser men vi anser att de specifika rekommendationerna behöver		

	vara djurslags- och åldersspecifika och därigenom lämpligen regleras i bilaga I.		
Kapitel 7			
Artikel 33	Djur bör slaktas inom unionen och enbart transporteras genom korta transporter till slakteri. Vid transport till slakterier utanför unionen riskerar djuren t.ex. att bli fast vid gränsövergångar under extrema temperaturförhållanden, vilket allvarligt påverkar deras hälsa och välfärd.		
Kapitel 11			
Artikel 52	Mycket viktigt att denna artikel blir kvar i förordningen.		
BILAGA 1			
Bil. 1, Kapitel 1			
1. b) och f)	b) Fysiologiska svagheter behöver definieras f) Tidsrymden efter kalvning/fölning behöver bli artspecifik, kor har till exempel 3 veckor i SJVFS 2019:7. Förslaget om 7 dagar är alldeles för kort för kor.		
1.h) och j)	Vi anser att punkt h) och j) ska ändras så att alla icke avvanda djur anses vara ej transportdugliga om de inte transporteras tillsammans med moderdjuret.		
9	Lakterande djur bör inte utsättas för långa transporter eftersom det kommer vara mycket svårt att mjölka dem.		
10	Vi undrar vad som menas med att veterinärer ska förebygga stressrelaterade och artspecifika sjukdomar.		
Bil. 1, Kapitel 2			
1.5	Vi anser att samtliga djurslag och ålderskategorier, så som grundregeln är i SJVFS 2019:7, ska ha tillgång till strö och inte bara vissa.		
2.4	De som ansvarar för djuren bör ha praktisk kompetens att kunna avliva djur på ett djurskyddsacceptabelt sätt. Det räcker inte med att läsa en instruktion.		
2.5	Detta bör vara ett krav för transport av samtliga djurslag.		
Bil. 1, Kapitel 3			
3.2	Skrivningen behöver kompletteras så att den även täcker det som anges i SJVFS 2019:7: Endast i undantagsfall får elektriska pådrivare användas, och då bara som sista utväg och endast på vuxna nötkreatur och vuxna grisar som befinner		

	sig i främsta ledet vid i- och urlastning och vägrar förflytta sig.		
3.5	Även djur som hålls lösgående under transporten bör ha utrymme att kunna läggas sig ned och kunna ligga ned på ett komfortabelt sätt.		
4.1 e)	Det är bra att hornbärande djur och djur utan horn ska transporteras separat. Vi anser dock att djur med horn, t.ex. ren, bör erbjudas större utrymme.		
6.1	Definitionen av H (minsta vertikala höjd) saknar enhet. Vi tror att det ska vara cm, men det behöver tydliggöras.		
6.2	Vi anser att "högsta punkt" behöver definieras tydligare.		
6.5	Vi anser att detta krav ska gälla samtliga kaniner och inte bara de som transporteras för slakt.		
Bil. 1, Kapitel 4			
1.10	Den som ansvarar för djuren behöver även ha praktisk kompetens för att kunna avliva djuren, det räcker inte med enbart skriftliga instruktioner.		
2.	Att ange en fodergiva i % av levande vikt är inte relevant, då det helt och hållet är avhängigt fodrets näringsinnehåll och torrsubstans-halt.		
Bil. 1, Kapitel 5			
2.2	Vi anser att maxtiden för transport för a), c) och d) ska vara 8 timmar.		
2.3	Termisk komfort handlar om att undvika såväl köld som hetta. Vi förvånas därför över att fokus är på att temperaturen inte är för låg. Höga temperaturer är ett lika stort hot mot djurvelfärden. Det måste säkras att den temperatur och luftfuktighet som råder i transportfordonet är i enlighet med djurens behov. Vi upprepar därför kommentaren för artikel 31: "Fordon ska vara utrustade med kontinuerlig temperatur- och luftfuktighetsmätning som loggas. Utrustningen ska vara utformad så att detta kan kontrolleras i samtliga avdelningar av transportfordonet."		
4.	Vi förvånas av att kommissionen inte föreslår några materiella krav då det gäller andra djurslag. Vi anser att sådana krav ska finnas även för dem. Punkten är i sin nuvarande formulering alldeles för vag.		
Bil. 1, Kapitel 7			
	EFSA har i sina underlagsrapporter varit mycket tydliga med att transporttiden är den faktor som avgör hur länge djuren är		

	utsatta för de risker som är förknippade med en transport. Det är därför de anser att transporttiderna ska hållas så korta som möjligt. Utrymmeskraven för gris är för små och bör minst vara de som anges i SJVFS 2019:7. För övriga djurslag anser vi att de utrymmesregler som finns i kapitel 7 är rimliga för korta transporter (upp till åtta timmar), men absolut inte för långa transporter. Vid långa transporter måste det säkras att varje individuellt djur kan dricka, äta och lägga sig ner för att vila. Man bör notera att idisslare har behov av att kunna ligga och idissla. För de behoven är inte de föreslagna utrymmeskraven tillräckliga. Kommissionen sviker här den uttalade ambitionen att uppdatera kraven i lagstiftningen i enlighet med vetenskapliga bevis. Vår slutsats är att långa transporter, utifrån de krav som kommissionen föreslår, inte är förenliga med en hög djurvälstånd och därför inte ska förekomma.		
BILAGA 2	Bilaga 2 redogör för basala principer för att säkra djurvälstånd för fisk vid transport, vilket är en förbättring jämfört med nu gällande förordning. Men jämfört med bilaga 1, som omfattar landlevande djur, saknas specifika regler, vilket gör att det kommer bli mycket svårt att kunna kontrollera att lagstiftningen följs. Det pågår idag betydligt mer forskning om djurvälstånd hos fisk än för bara 5-10 år sedan och det är angeläget att bilaga 2 uppdateras utifrån de vetenskapliga fakta som finns.		

Synpunkterna har i huvudsak utformats av Veterinärförbundets Husdjurssektion, med stöd Hästsektionen och Djurskyddsutskottet.

Med vänliga hälsningar
Sveriges Veterinärförbund