

Stockholm 2024-03-07

Kommentarer angående Ny EU-lagstiftning: Transport (Dnr. 6.2.16-21308/2023)

Djurskyddet Sverige uppskattar möjligheten att komma med synpunkter på förslaget.

Förslaget innehåller nya och striktare krav gällande transporttider, temperaturer och spårning, samt skydd av känsliga djur. Dock har vi uppmärksammat att förslaget i vissa delar inte överensstämmer med EFSA:s rekommendationer och de senaste vetenskapliga bevisen. I arbetet med att ta fram det nya förslaget har det uppmärksamats att regelefterlevnaden i medlemsstaterna är ojämn, samt att den nuvarande förordningen lämnar utrymme för tolkningar.

Bland de viktiga ändringar vi tror måste genomföras för att det nya regelverket ska få tillräcklig effekt och som vi önskar att Jordbruksverket lyfter i framtida diskussioner och förhandlingar är:

Tydlighet

Eftersom bakgrunden till detta nya förslag till förordning är att de nuvarande reglerna är svåra att implementera och kontrollera, vilket i sin tur har lett till fragmenterad och dålig efterlevnad, menar Djurskyddet Sverige att det är extra viktigt att dessa nya regler inte lämnar utrymme för tolkning. Ord som approximated, och uttryck som "to the handlers knowledge" måste tas bort och ersättas med mycket tydliga och konkreta regler.

Mål med förslaget

Det är mycket positivt att Kommissionen nu uttalar att transport av levande djur ska ersättas med transport av styckningsdelar och kött i större utsträckning. Detta genom att förhindra långa transporter till slakteri. Men Djurskyddet Sverige menar att det finns kryphål som måste täppas till. Eftersom det i förslaget inte ska inräknas transporter till sjöss i transporttiderna, så kommer djur fortfarande att kunna exporteras i syfte att slaktas. Här ser vi stora välfärdsproblem då det inte går att ställa krav på slakterier i tredje land, gällande djurskydd vid slakt, samt att djur kommer att fortsätta transporteras på långa sjötransporter.

Vi menar att möjligheterna att förhindra smittspridning av djursjukdomar borde beaktats mer i förslaget genom att i större omfattning lyfta de möjligheter som finns i att transportera genetiskt material och befruktade hönsägg. För att flytta fokus från transporter av levande djur till transport av genetiskt material bör det nya regelverket innehålla striktare krav än detta förslag.

Ett av målen med det nya förslaget är att djurvälståndskraven ska ligga närmare de senaste vetenskapliga bevisen. Mot bakgrund av detta bör Kommissionen inte frångå EFSA:s utlåtanden genom att till exempel inte inkludera sjötransporter i transporttider, endast för att det inte finns forskning på detta. EFSA har dessutom skrivit att det finns stora välfärdsrisker med sjötransporter.

Ett annat syfte med det nya förslaget är att bättre skydda djur som exporteras till icke EU-länder. Enligt de konsultationer som gjorts har EU-medborgarna önskat ett totalt förbud för export av djur. Vi menar att det därför är felaktigt att fortsätta att tillåta dessa transporter. De nya kraven på sjötransporter är ett bra andrahandsval, förutom det faktum att transporttiden inte omfattar

sjötransporter. Men vi vill samtidigt påpeka att det inte endast får utmynna i dokumentationskontroller eller långdragna processer gällande återkallande av tillstånd. Inte heller anser vi att det ska vara tillåtet att exportera djur i syfte att slakta dem.

Övergångsregler och proportionalitet

Övergångsreglerna på 5 år för lantbruksdjur bör kortas ner till 3 år. Det uppstår visserligen kostnader för transportörer och lantbrukare, i och med förslaget. Men eftersom det konstaterats stora brister gällande välfärd hos djur som transporteras och det rör sig om en mycket stor mängd djur bör reglerna träda i kraft snarast.

Maximala transporttider

Djurskyddet Sverige menar att det är det andra alternativet gällande att djur får transporteras i 21 timmar är fel val. En maximal tid på 8 timmar för samtliga djur, oavsett syfte med transporten borde införas. Att tillåta transporter på 21 timmar med en timmes vila efter 10 timmar är inte acceptabelt och inte heller är det acceptabelt att detta får upprepas efter 24 timmars vila.

Export av levande djur

Djurskyddet Sverige menar att export av levande djur i stor skala ska förbjudas. Men eftersom vi ser det som relativt osannolikt i dessa nya förslag menar vi att de fartyg som ska få användas endast ska vara under vit flagg. De gråflaggade fartygen kan ha stora brister, och ha blivit belagda med kvarstad i flertalet hamnar. Det innebär att det funnits brister vid kontroller av fartygen och för att säkerställa att de fartyg som används vid djurtransporter är i gott skick ska endast vitflaggade fartyg godkännas. Dessutom är listorna i sig rangordnade och alla fartyg på den grå listan håller inte samma kvalitet. De som hamnar långt ner på den grå listan är således inte långt ifrån de som finns längst upp på den svarta.

Som nämnts ovan anser vi att export av djur för slakt ska förbjudas.

Transport av icke avvanda djur

Det faktum att kalvar från olika besättningar blandas under nuvarande transporter har inte tagits i beaktande i de nya reglerna. Även om åldern skulle höjas enligt de nya förslagen är kalvar fortfarande i en känslig ålder och utsätts för smittor och stress under transporterna.

Gällande kalvars behov av mjölk framkommer det i EFSA:s rapport att det kan finnas ett större behov av mjölmängd i och med att det är energikrävande för djuren att befinna sig på en transport i rörelse. Kalvarna ska även ha mjölk av rätt temperatur och de behöver suga i sig den. Vi ställer oss mycket tveksamma till att detta ska fungera på en transport och att samtliga kalvar ska få i sig tillräcklig mjölmängd. För att förhindra att kalvarna blir sjuka under eller efter transporten måste det finnas krav på att de inte lastas för nära inpå födointag (1-3 timmar), samt att de ges likvärdig mjölkersättning under transporten som de är vana vid.

Baserat på att det inte finns några nu bevisat fungerande system för mjölkgivor och det inte heller är säkert att sådan kommer att kunna fungera i framtiden anser vi att EFSA:s rekommendationer om maximal transporttid för kalvar på 8 timmar ska följas. En transporttid på 9 timmar + 1 timmes vila och därefter ytterligare 9 timmar stöds inte av EFSA:s utlåtande. Förslaget skulle inte heller tillåta den vila som kalvar behöver efter födointag. Även med tanke på EFSA:s utlåtande där det framkommer hur omfattande välfärdsbristerna är i existerande kalvtransporter anser vi att en femårig övergångstid är alltför lång.

Transport vid varma temperaturer

Då tydliga tecken på stress relaterat till temperatur visas hos nötkreatur vid 25 grader anser vi inte att det ska vara tillåtet att transportera djuren så som föreslagits nu, i maximalt 9 timmar vid temperaturer på 25-30 grader. Inte heller hästar bör transporteras vid dessa höga temperaturer, enligt EFSA's utlåtande. För grisar ska temperaturerna inte överstiga 25 grader för växande djur, 22 grader för suggor och 30 grader för smågrisar. Gällande får är även där rekommendationen från EFSA max 25 grader. Gällande detta avsnitt har kommissionen tagit för stor hänsyn till de ekonomiska aspekterna och inte tillräckligt till djurvälståndet.

Ny teknik

Djurskyddet Sverige ser positivt på att Kommissionen valt alternativet med spårning i realtid. Men vi vill påpeka att det måste ske kontroller regelbundet och att det inte får vara stora avstånd mellan kontrollstationerna.

Bättre skydd av Katter och hundar som transporters för kommersiella ändamål

Vi menar att reglerna för transport av hundar och katter ska gälla för alla dessa djur och inte endast för ekonomiska verksamheter.

Övriga kommentarer

Den svenska översättning behöver en översyn då "should" i vissa fall översatts till "bör" och i andra fall till "ska". Eftersom förordningen är bindande ska inte ord som "bör" finnas med när det gäller direkta krav.

Avsaknaden av kontroller av transporter är ett välkänt problem och Djurskyddet Sverige menar att, för att dessa nya regler ska ge någon verkan, måste kontrollsystemet i flera medlemsländer förbättras. Intentionen med ett nätverk av sambandscentraler för likriktning av kontrollerna är mycket bra.

Skrivelser som att djuren ska vara i skick för transport kan inte lämnas till transportörerna att intyga, utan att det finns ett system likt de svenska officiella veterinärerna som rapporterar vid ankomst till slakteriet och vid omlastningsstationer.

Det är positivt med nya tekniska lösningar och hjälpmedel. Men det får inte glömmas att det inte kan ersätta fysisk tillsyn och kontroll av djuren. Det faktum att det finns protokoll får inte leda till att dessa används och fylls i slentrianmässigt, utan det måste kontrolleras av myndigheterna att erforderliga kontroller och undersökningar av djuren verkligen har gjorts.

För att göra det enklare att följa dessa regler anser vi att i- och urlastning alltid ska räknas in i transporttiden, för alla djurslag.

I Sverige behöver kompetensbevis kunna återkallas av kontrollmyndigheten eller på ett enkelt sätt genom Jordbruksverket oavsett i vilket land det är utfärdat. Det får inte vara en komplicerad process. Kompetensbevisen får inte heller bli en pappersprodukt. Vi menar att innehavaren regelbundet, förslagsvis vart tredje år, ska genomgå utbildning och avlägga examen. I utbildningen ska det även ingå tydlig information om att kompetensbevisen kan återkallas och vilket ansvar innehavaren har att hålla sig uppdaterad om gällande regelverk och att följa detta. Enligt vår erfarenhet har det visat sig att kompetensbevisen för personer som arbetar med levande djur på slakteri inte har någon större inverkan på djurskyddet och att personalen många gånger inte ens känner till vad de har för åtaganden och skyldigheter. Det får inte bli samma sak med tillstånd, certifikat och kompetensbevis för transportörer, organisatörer och skötare.

För våra detaljerade förslag och kommentarer, se bifogad tabell.

För Djurskyddet Sverige,

Åsa Hagelstedt,
Generalsekreterare

Anna Lundvall,
Sakkunnig