

Yttrande över remiss från Jordbruksverket gällande Förslag på nya djurskyddsregler inom EU för djurtransporter

Sammanfattning

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) har en del synpunkter på remissen, se nedan.

Specifika synpunkter

Kap 1, art 2.2, punkt a och b

Här ges möjlighet till undantag för bönder som fraktar djur med anledning av säsongsbetonad transhumans-system.

De undantag som tas upp är svåra för renskötseln att inkluderas i då:

- Renägare oftast fraktar egna renar inkl. vintergruppens, närliggande vintergrupper samt den egna samebyns renar.
- Ofta är dessa transporter längre än 50 km

Här borde kunna ges undantag även för renskötseln.

Renskötseln flyttar traditionellt mellan olika säsongsbetesmarker, från t.ex. barmarksbete i fjällen ner till vinterbetesmarker i skogen och avstånden mellan sommar och vinterbete kan vara upp till 500 km eller mer. Traditionellt har dessa flyttar gjorts till fots, d.v.s. att renskötaren driver renarna i en samlad flytt från sommar- till vinterbetesområdet. Detta är inte längre möjligt i många samebyar pga. av annan markanvändning som skogsbruk, vattenkraft, vindkraft, gruvor, vägar och järnvägar. Många flyttvägar har tidigare gått längs isen på vattendrag, men de kan inte längre nyttjas pga. utbyggd vattenkraft med vattenmagasin där dagens frekventa reglering av vattennivåerna leder till osäkra och farliga isförhållanden. Alternativa flyttvägar har ibland skapats i skogen, men det är svårt

och riskabelt att flytta genom skogen under den mörka årstiden eftersom man riskerar att tappa renarna ur sikte i ett mörkt skogslandskap. Det har lett till att renskötarna inte kan nyttja de naturliga flyttvägarna utan istället måste nyttja lastbil för att transportera renarna. Det här är inget som renskötarna valt att göra utan en anpassning till samhällets utveckling. Att genom reglementet hindra renskötseln från att transportera renarna med lastbil mellan olika säsongsbetesmarker skulle ytterligare försvåra renskötseln redan ansträngda situation och leda till att betesmarkerna inte kan nyttjas alls i många områden.

Kap 1, art 3.2

Definitionerna för “place of departure”. Oklart hur dessa ska tolkas utifrån renskötseln och behöver utvecklas i förhållande till renskötseln.

Kap 1, art 3.4 och 3.25

Definitionen av Journey och journeytime. Här räknas lastning och lossning in. Detta kan vara ett problem om det blir problem vid lastningen i de samebyar som har lång flyttväg. Det kan innebära att den totala tiden inkl. lastningen övergår tidsgränsen. Alternativt förslag: se ovan under Artikel 2.2. Längden på flytten kan vara mer än 500 km i vissa fall.

Det skulle innebära ökad stress och förlängd period som renarna stressas om resan måste avbrytas för en rast. De måste lossas igen, vänta i hagen för att sedan lastas ytterligare en gång.

Kap 1, art 4, punkt 2

I Kap 1, art 2, punkt 1, framgår att transportlagstiftningen ska gälla även vid export eller import av djur till eller från EU. Det behöver förtydligas här, se förslag. “Any person transporting animals or causing animals to be transported shall ensure compliance with the following requirements *during the entire journey*.”

Motivering: Tillägg i *kursivt*. Det behöver förtydligas att transportören är ansvarig för djuren även utanför EU:s gränser. Ansvarsfördelningen för exporterade djur behöver tydliggöras. I nuläget är detta inte tydligt.

Kap 1, art 4, punkt 2(c)

I moderna fordon med 3 eller 4 våningsplan finns inte möjlighet att ge omvårdnad till, eller nödslakta, skadade djur under resans gång, i alla fordonets delar. Utan tillgång till samtliga djur går det inte att säkerställa djurens säkerhet. “the means of transport are designed, constructed, maintained and operated in a way to *ensure access to the animals at all times*, prevent injury or unnecessary suffering and to ensure the safety of the animals;”. Motivering: Tillägg i *kursivt*. Samtliga lastade djur bör vara tillgängliga för chauffören under hela resans gång. I moderna fordon med 3 eller 4 våningsplan finns inte möjlighet att ge omvårdnad till, eller

nödslakta, skadade djur under resans gång, i alla fordonets delar. Utan tillgång till samtliga djur går det inte att säkerställa djurens säkerhet. Utvecklingen med tre och fyra våningsplan i moderna djurtransporter innebär högre fordon och en högre tyngdpunkt. Lasten inte säkrad, vilket är ett krav för övrig transport av varor. Antalet djur ökar också. Sammantaget leder detta till sämre vägstabilitet och ökad risk för olyckor, och sämre möjligheter att komma åt fastklämda djur vid olyckor, samt fler djur som riskerar att skadas allvarligt vid olyckor. Mer forskning behövs för att ta fram riktiga branschriktlinjer för djurtransportfordon. Dessutom bör förslag om ökat utrymme för djur på transporter utvärderas utifrån hur det påverkar vägstabiliteten. Det finns inte heller riktlinjer för hur hydrauliken som styr rörliga våningsplan ska kontrolleras, det ingår idag inte i kontrollbesiktningen.

Kap 1, art 4, punkt 2(d)

Bristfällig utformning av utlastningar kan leda till att transportören ej kan se alla djur, än mindre avgöra om de är friska nog för att transporteras. Brist på skydd från blåst, nederbörd och sol leder till att djuren blir svårare att lasta och i sin tur hårdhänt hantering av transportören. “the loading and unloading facilities *are equipped with protection from sun and wind*, and designed, constructed, maintained and operated in a way to *ensure ocular inspection*, avoid injury and unnecessary suffering and to ensure the safety of the animals;”. Motivering: Tillägg i kursivt. Pålastningar av djur på gårdar är ett av de mest stressfulla momenten. Bristfällig utformning (för litet utrymme/ dålig belysning) kan leda till att transportören ej kan se alla djur än mindre avgöra om de är friska nog för att transporteras. Brist på skydd från blåst, nederbörd och sol leder till att djuren blir svårare att lasta och i sin tur hårdhänt hantering av transportören.

Kap 3 och 5 + bil 1, kap 2, punkt 2.5 Även relevant för: Kap 6, art 31, punkt 2

Temperatur och fuktighetssensorer bör finnas i alla fordon som används vid långa transporter. Yttre temperatur ger inte korrekt bedömning. Ha kvar regler för temperaturövervakning och registrering vid långa transporter enligt nuvarande lagstiftning Council Regulation (EC) no 1/2005, Annex I, Chapter VI (3).

Kap 4, art 14, punkt 3, a

Renar kan inte tvingas stå på samma ställe 1 vecka innan transport. Renarna skulle då behöva utfodras vilket blir en extra kostnad för renskötaren både i form av arbete, anläggning och foder. Här måste renskötseln ges undantag.

Om renarna måste hållas på ett och samma ställe innan transport kommer de att hindras från att utföra sitt naturliga betesbeteende. Möjligheten att nyttja betesmarken på bästa sätt kompromissas om renarna inte får flytta på sig. De kan då tvingas utfodras, vilket riskerar hälsan om de inte har hunnit vänja sig vid fodret. Leder också till ökad stress.

Kap 4, artikel 15.2

Om Norge kommer att räknas som tredje land eller inte är oklart i dagsläget. Skulle det vara så är denna del ej genomförbar för rensköteln. Skulle förmodligen leda till ökade kostnader och oönskade väntetider. Längre process och planering skulle försvåra möjligheten att tillgodose djurens naturliga behov.

Kap 4, artikel 16

Detta innebär att alla renägare som beställer en transportbil ska föra in resan i TRACES. Ökad administrativ börda under en redan mycket stressig period.

Kap 4, artikel 17.1

Det går inte att ange ett exakt datum för när en vaja blir befruktad. Rensköteln inseminerar inte sina djur, utan befruktning sker på naturlig väg under brunstperioden som infaller under period som varar 10–21 dagar från slutet av september till mitten på oktober då sarvarna bildar harmen med vajorna (Eloranta E and Nieminen M 1986 Calving of the experimental reindeer herd in Kaamanen during 1970-85 Rangifer Special Issue 1 115–21). I tillägg verkar också klimatförändringarna leda till att parningstiden förskjuts framåt i tiden varför osäkerheten kring när den kan ske ökar (Paoli A, Weladji R B, Holand Ø and Kumpula J 2020 Response of reindeer mating time to climatic variability BMC Ecology 20 44).

Rensköteln bör undantas från regeln att man måste notera exakt när en vaja blivit befruktad eftersom det inte är möjligt att veta då befruktning sker naturlig väg.

Välkomnar skrivningen: *For pregnant animals, the keeper at the place of departure shall ...* Detta anges i transport-journalen och medför minimalt extra arbete för djurhållaren. Och synes vara en självklarhet där ansvaret läggs på djurhållaren.

Kap 4, art 17.2

Veterinär vid lastning. Det finns inte veterinärer inom renskötseområdet för att genomföra detta. Att tillkalla veterinär vid varje transport av renar skulle leda till en ökad kostnad. Den kostnaden bör tas av myndigheterna eftersom transporter mellan säsongsbetesmarker sker pga. av intrång av annan markanvändning.

Rensköteln bör undantas från regeln om inte SJV eller annan myndighet kan tillgodose behovet av veterinärer vid de tidpunkter som lastning och lossning sker. Rensköteln kan inte anpassa lastning och lossning till när veterinärer kan arbeta. Det innebär med största sannolikhet längre väntetider i hägn för renarna, vilket leder till ökad stress för renarna och renskötarna.

Kap 5, art 18.3

Krav på kompetensbevis antingen hos förare eller attendant. Traditionell kunskap inom renskötseln bör räcka. En renägare som följer med i lastbilen exempelvis.

Kap 5, art 24

Krav på GPS-spårning av alla transporter skulle ge ökade kostnader för enskilda renägare. Renskötseln bör räknas i samma kategori som bönder som fraktar egna djur och få ett undantag för detta.

Kap 6, art 27 + Bil 1, kap 6 och 7

Det behövs förtydligande om att samtliga djur ska kunna ligga ner under långa transporter.

Kap 6, art 29, punkt 3 Även relevant för: Kap 6, art 29, punkt 3 Kap 6, art 30, punkt 1

Sjötransport bör räknas som restid. SLU föreslår att punkten stryks ur förordningen. Sjötransport bör räknas som restid. EU:s medlemsstater bör ansvara för och säkerställa djurskyddet för samtliga djur som exporteras till tredjeland. Allvarliga djurskyddsbrister uppstår vid långa transporter av djur mellan medlemsstater och från medlemsstater till tredjeland. EFSA:s rapporter visar på stora problem med efterlevnad och uppföljning av befintlig lagstiftning. Det är problematiskt att den nya lagstiftningen inte räknar sjötransport, som kan pågå i veckor, som transporttid, eftersom kartläggningen över dessa resor är viktig i sig. Även om förhållandena är annorlunda än vid vägtransport så medför sjötransport lika stora eller större påfrestningar på djuren, bland annat på grund av risker för långa väntetider vid hamnar, höga temperaturer, bristande kvalitet eller tillgång till foder och vatten, överbeläggning, luftkvalitet etc. (EFSA Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport, 2022; EFSA Scientific opinion on the welfare of cattle during transport, 2022).

Kap.6, art 31 punkt 2 a och b

- a) Temperaturer för ett arktiskt djur. Rentransporter bör inte täckas. Renar är fysiologiskt anpassade till det arktiska- subarktiska klimatet med snöstormar och kall väderlek med mycket låga temperaturer. De klarar ner till -30°C utan att ta av sina energireserver ().
- b) kan bli problem som tidigare nämnt, när lastning och lossning ingår i transporttid. Renarna klarar temperaturer under -5°C se ovan.

Undantag för renskötseln att använda täckta transporter pga. renens fysiologi är anpassad till ett arktiskt, kallt klimat. Deras kroppstemperatur regleras av säsongsmässig anpassning i metabolism och isolerande egenskaper för att inte

förlora värme. Renens termoneturala zon, det vill säga då renens normala ämnesomsättning producerar tillräckligt med värme för att bibehålla kroppens temperatur, varierar mellan säsonger. Under vintern sträcker den sig mellan -30°C och 10°C (Blix & Johnsen 1983; Nilssen et al. 1984, Folkow and Mercer 1986). Renen har till exempel värmeväxlingsmekanismer där det kalla blodet från klövar värms upp av the varma utåtgående blodet (Irving & Krog 1955), och värmeväxling i nosen då den andas för att inte förlora värme under kalla temperaturer (Blix & Johnsen 1983).

Referenser:

Folkow L P and Mercer J B 1986 Partition of heat loss in resting and exercising winter-and summer-insulated reindeer Am. J. Physiol. (Regulatory Integrative Comp. Physiol. 20) 251 R32–40

Gultsjak F. J. (1954) Reindruff i de nordlige sferck. (Norwegian translation). Moskva. In: Soppela, P., Nieminen, M., Saarela, S. & Hissa, R. (1986). The influence of ambient temperature on metabolism and body temperature of newborn and growing reindeer calves (*Rangifer tarandus tarandus* L.). *Comparative Biochemistry and Physiology Part A: Physiology*, 83(2), 371-386.
[https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0300-9629\(86\)90592-X](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0300-9629(86)90592-X)

Irving, L. & Krog, J. (1955). Temperature of skin in the arctic as a regulator of heat. *Journal of Applied Physiology*, 7(4), 355-364.

Blix, A.S. & Johnsen, H.K. (1983). Aspects of nasal heat exchange in resting reindeer. *The Journal of physiology*, 340(1), 445-454.

K. J. Nilssen, J.A.S., and A. S. Blix (1984). Regulation of metabolic rate in Svalbard and Norwegian reindeer. *American Journal of Physiology-Regulatory, Integrative and Comparative Physiology*, 247, R837-R841.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1152/ajpregu.1984.247.5.R837>

Bilaga 1

Kap. 1, punkt 1.1, f

Nuvarande gräns för transport är inom 90 % av förväntad dräktighet, vilket är en väl tilltagen gräns. Att minska det till 80 % för alla transporter (inte bara för långa) saknar vetenskaplig grund, och det saknas resonemang och motivering i texten. Alternativt förslag: Behåll 90 %, som har tillräcklig säkerhetsmarginal innan förändring sker av hormoner och vävnader som påverkar djurvälstånd hos dräktiga under transport. (Gäller även i bilagan under "Type of anomaly(ies) pursuant to Regulation (EU) 2023/XX, ...4.1.4 pregnant in more than 80%")

För renskötseln får ”80 % av dräktighet” långtgående konsekvenser då det kan ske lasttransporter från vinterbete till kalvningslandet när vajorna har uppnått mer än 80 % av dräktighet. Det är stor variation mellan samebyar och vinterbetesgrupper (inom samebyar) om man flyttar till fots eller med lastbil. Det flesta brukar försöka vara på kalvningslandet i mitten på april, men det varierar väldigt mycket beroende på år och lokala förutsättningar. Huvuddelen av kalvningen sker ca 10-20 maj (tidigare längre söderut). Det innebär att en gräns på 80 % kan bli mycket svår att efterleva och framförallt minska flexibiliteten för renägarna. Det skulle innebära att de inte får transportera några renar efter 15-30 mars (dräktighet ca 221 dagar minus 45 dagar). Den här nya regeln skulle bli ett mycket stort problem för de samebyar/vinterbetesgrupper som måste använda lastbilstransport från vinter- till kalvningslandet/sommarbetesområdet, då det är många olika saker som ska stämma för att det ska vara möjligt att flytta.

I tillägg skulle en transport från vinterbetet tidigare än normalt leda till att deras tillgängliga betesmark minskar om de inte kan vara kvar på ett område under den tid som de normalt nyttjar innan flytt till kalvningslandet. I så fall måste det utredas hur en sådan förlust av betesmarken ska ersättas utan att ytterligare kompromissa med renskötselns grundläggande förutsättningar. Det skulle också leda till att det blir svårare för renskötseln att hävda rätten till betet i dessa områden som bygger på att man nyttjar betet i vinterbetesområdet enligt sedvana. Renskötseln bör undantas från regeln.

Kap. 1, punkt 1.1, k

Basthud. Möjligheten att frakta renar med basthorn måste finnas. Renägaren ska tillgodose att renarna har sådant utrymme att hornen ej skadas. Det kan uppstå problem om renar kommit in på vinterbetesområdet under perioder när de inte har tillåtelse att vara där. Då kan renarna behöva flyttas under perioder när de fortfarande har basthud kvar.

Kap. 1, punkt 1.3

Transporter till och från veterinär ska övervakas av veterinär? Brist på veterinärer är ett problem här. Ex. en renhund som brutit benet behöver åka till veterinär. En sjuk ren som måste åka till veterinär. Eller öppnas det upp med att man kan fråga en veterinär?

Kap. 2, punkt 2. 1.1 c

Desinficera alla rentransporter är inte praktisk genomförbart vid kall väderlek. Det är också mindre risk för smittspridning vid kallt väder.

Kap. 2, punkt 2. 1.1 f

Oklart hur det blir med transporterna idag om detta hårddras?

Kap. 3, punkt 3.2.1 c

Betyder det att man ska desinficera lastramper?

Kap. 3, punkt 3.1 a

För att texten ska vara ett stöd i praktiken, till exempel för officiella veterinärer vid levandedjursbesiktning, behöver det finnas en definition av vad ”slå” betyder.

”*apply physical interactions other than gentle, strike or kick the animals;*” Tillägg i kursivt. Motivering: Saknas definition av vad slå är, i dagsläget är det en tolkningsfråga som det inte råder konsensus kring. Vid transport av slaktgrisar i Sverige förekommer hårdhänt hantering, inklusive slag med händer eller drivredskap, hos utbildade djurtransportörer (Wilhelmsson et al., 2023: Human-animal interactions during on-farm truck loading of finishing pigs for slaughter transport)

Kap. 3, punkt 3.1 d

Lyfta och dra i hornen och benen.

- lift or drag the animals by legs (except for poultry and rabbits), head, ears, horns, tail or fleece;

Undantag för renskötseln om det är hjorthorn (står ”horn” på eng det är inte samma sak som ”antler”) man avser i texten. Hantering av renar har studerats och då har man framförallt jämfört typ av vallningsmetod och sätt att fånga in renarna, men också sett på skillnader när renarna har hanterats med lasso och när hanterats utan lasso, genom att ta djuren med händerna. Hantering när djuren tagits med händerna i hornen har inte påvisats ha negativ effekt på glykogen och pH i musklerna (Wiklund et al. 1996, Wiklund & Malmfors 2004).

Referenser:

Wiklund, E., Malmfors, G., Lundstrom, K. & Rehbinder, C. (1996). Pre-slaughter handling of reindeer bulls {Rangifer tarandus tarandus L.) — effects on technological and sensory meat quality, blood metabolites and muscular and abomasal lesions. (Acta Universitatis Agriculturae Sueciae Agraria 11). Uppsala: Swedish University of Agricultural Sciences.

Wiklund, E. & Malmfors, G. (2004). The effects of pre-slaughter handling on reindeer meat quality - a review. Animal Breeding Abstracts, 72(1), 1N-6N.

Renar kan tas i hornen när de är färdigutvecklade. Detta har tillämpats i århundraden i renskötseln. Skilj på ”horn” och ”antler”, Antler = hjorthorn som förnyas varje år.

Kap. 3, punkt 3.4

Här står det ”antlers”

“Animals shall not be tied by the horns, the antlers, the nose rings nor by legs tied together.” Belysa i remissvaret skillnaden på horns och antlers. Det viktiga är att de översätts rätt i svenskan.

Kap. 4, punkt 4.1. separation

(d) sexually mature males from females;

Vad är det man är ute efter här? Renarna har brunstperiod i sep-okt, det sker sällan frakt under den här perioden. Det skulle kunna vara aktuellt att undvika att frakta han- och honrenar tillsammans under denna period men annars bör det inte vara ett problem. Sarvarna tappar hornen efter brunstperioden och förlorar i rang i renhjorden.

Kap. 4, punkt 4.1.

(e) animals with horns from animals without horns;

Avses ”horn” här eller ”antler”? Renar sorteras normalt efter storlek och om de har för stora horn sågas de eller fraktas separat.

Beslut om detta yttrande har på rektors uppdrag fattats av dekan Rauni Niskanen efter föredragning av koordinator Linda Ferngren. Innehållet har utarbetats av professor Anna Skarin, forskare Sofia Wilhelmsson båda vid institutionen för tillämpad husdjursvetenskap och välfärd, professor Renée Båge samt universitetsadjunkt Sara Persson båda vid institutionen för kliniska vetenskaper.

Rauni Niskanen

Linda Ferngren