

Kännande varelser eller okänsliga varor?

Betänkande från Djurtransportutredningen

Stockholm 2003



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2003:6

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: fritzes.order@liber.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 1993.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Information Rosenbad
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 42 95
Telefon: 08-405 47 29
www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf

Omslag: Annika Gudmundsson
Bilder från Animals' Angels, CiWF, Djurens rätt, ILPH

Tryckt av Elanders Gotab AB
Stockholm 2003

ISBN 91-38-21831-3
ISSN 0375-250X

Till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Med stöd av regeringens bemyndigande den 1 mars 2001 tillkalade chefen för Jordbruksdepartementet, statsrådet Winberg, en särskild utredare med uppgift att utreda och föreslå åtgärder för att förhindra onödiga respektive långa djurtransporter samt stimulera slakt av djur nära uppfödningplatsen. Utredaren fick även i uppgift att kartlägga hur transportvägarna går inom EU och vilka faktorer som styr var slakt äger rum. Utredaren skulle vidare kartlägga vilka bestämmelser som har betydelse för var slakten sker och vilka effekter det befintliga regelverket har i förhållande till djurs behov, särskilt när det gäller långa transporter med vilopausar. Utredaren fick i uppgift att särskilt utreda möjligheten att med ekonomiska åtgärder förändra transportmönstret, och även undersöka förutsättningarna för att använda mobila slakterier nära uppfödningplatsen. I detta sammanhang skulle även hygien- och smittskydds- samt regionalpolitiska och miljömässiga aspekter beaktas (dir. 2001:15).

Samma dag förordnades riksdagsledamoten Gudrun Lindvall som särskild utredare. Som experter förordnades från och med den 25 maj 2001 leg. veterinär och djurskyddsansvarige på Sveriges Veterinärförbund Johan Beck-Friis, f.d. förbundsordföranden för Förbundet djurens rätt Birgitta Carlsson, professor emeritus och leg. veterinären Ingvar Ekesbo, professorn Girma Gebresenbet, leg. veterinär och djuromsorgskonsulten Gunnar Johansson, agronomen Eva Kaspersson, djurskyddsinspektören Birgitta Larsson, veterinärrådet Erland Pääjärvi, leg. veterinär och verkställande direktören Åke Rutegård och agronomen Gunnela Ståhle.

Till sakkunniga förordnades samma dag hovrättsassessorn Rikard Backelin från Jordbruksdepartementet och agronomen Bengt Johnsson från Jordbruksverket.

Till sekreterare förordnades från och med den 1 juli 2001 departementssekreteraren Agneta Meland Regnér. För att under Agneta

Meland Regnérs sjukledighet upprätthålla sekreterarfunktionen anställdes från och med den 15 juni 2002 Elisa Abascal Reyes som sekreterare. Utredningen har assisterats av Åsa Malmgren.

Utredningen antog namnet Djurtransportutredningen.

Den 11 april 2001 beslutade regeringen om tilläggsdirektiv till utredningen. Utöver det ursprungliga uppdraget skall utredningen kartlägga det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider och transportvägar, utreda det tillfälliga transportförbudets effekter på djurens välbefinnande och utreda om slakteristrukturen och transportmönstret kan kopplas till de ekonomiska konsekvenserna av ett transportförbud, redovisa vilka konsekvenser de eventuella förslag till förändrad slakteristruktur och förändrat transportmönster som utredaren presenterar kan få i en situation med utvidgade smittskyddsåtgärder. Detta skall göras med tyngdpunkt på smittskydd, djurens välbefinnande och ekonomiska aspekter (dir. 2001:27).

Utredningens experter har beretts möjligheten att lämna särskilda yttranden. Till betänkandet är ett särskilt yttrande fogat.

Härmed överlämnas slutbetänkandet Kännande varelser eller okänsliga varor? (SOU 2003:6)

Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i januari 2003

Gudrun Lindvall

/Elisa Abascal Reyes

Innehåll

Förkortningar	15
Sammanfattning	17
1 Inledning.....	67
1.1 Uppdraget.....	67
1.2 Avgränsning av uppdraget	68
1.3 Utredningsarbetet	69
1.4 Betänkandets disposition.....	73
2 Transportströmmar för olika djurslag med mera	77
2.1 Historik.....	79
2.2 Gränsöverskridande transportströmmar – översikt samtliga djurslag	81
2.2.1 Lantbrukets djur förutom fjäderfä.....	81
2.2.2 Fjäderfä	87
2.3 Nötkreatur	89
2.3.1 Inledning.....	89
2.3.2 Antal nötkreatur – levande och slaktade	89
2.3.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av nötkreatur	92
2.3.4 Handel mellan länder med nötkreatur.....	103
2.3.5 Nötkreatur i Sverige.....	108
2.4 Grisar	110
2.4.1 Inledning.....	110

2.4.2	Antal grisar – levande och slaktade	110
2.4.3	Stora gränsöverskridande transportströmmar av grisar.....	113
2.4.4	Handel mellan länder av grisar	118
2.4.5	Grisar i Sverige.....	121
2.5	Får och getter.....	126
2.5.1	Inledning.....	126
2.5.2	Antal får och getter – levande och slaktade	127
2.5.3	Stora gränsöverskridande transportströmmar av får och getter.....	130
2.5.4	Handel av får/lamm och getter mellan länder	137
2.5.5	Får och getter i Sverige	141
2.6	Hästar	143
2.6.1	Inledning.....	143
2.6.2	Antal hästar – levande och slaktade.....	145
2.6.3	Stora gränsöverskridande transportströmmar av hästar	149
2.6.4	Handel mellan länder av hästar.....	152
2.6.5	Hästar i Sverige.....	155
2.7	Tamkaniner	162
2.7.1	Inledning.....	162
2.7.2	Antal tamkaniner – levande och slaktade.....	163
2.7.3	Stora gränsöverskridande transportströmmar av tamkanin	164
2.7.4	Handel mellan länder av tamkanin	165
2.7.5	Tamkaniner i Sverige	167
2.8	Renar	168
2.8.1	Inledning.....	168
2.8.2	Antal levande och antal slaktade renar i EU	168
2.8.3	Transporter och förflyttningar av renar.....	168
2.8.4	Transportfordon för rentransporter	170
2.9	Fjäderfä.....	172
2.9.1	Inledning.....	172
2.9.2	Antal fjäderfä – levande och slaktade	173
2.9.3	Stora gränsöverskridande transportströmmar av fjäderfä.....	176
2.9.4	Handel med fjäderfä mellan länder	182
2.9.5	Fjäderfän i Sverige	188

2.10	Förändringar av det internationella transportmönstret över tid	190
2.10.1	Inledning.....	190
2.10.2	Exemplet Italien	191
2.10.3	BSE-krisen	194
2.10.4	Svinpesten.....	198
2.10.5	Slutsats	201
3	Djurtransporter och smittspridning	203
3.1	Rättslig reglering av epizootiska sjukdomar.....	204
3.1.1	EG-lagstiftning om smittskydd	204
3.1.2	Svensk lagstiftning om smittskydd.....	205
3.2	Risikfaktorer för smittspridning via transporter.....	206
3.2.1	Transport av avelsdjur och produktionsdjur.....	207
3.2.2	Transport av slaktdjur.....	208
3.2.3	Transport av kalvar	208
3.2.4	Djurmarknader.....	208
3.2.5	Mellanstationer.....	209
3.2.6	Spridning av antibiotikaresistens	209
3.3	Vaccination	210
3.4	Djurskyddsmässiga konsekvenser av transportsmittor	211
3.5	Ekonomiska konsekvenser av transportsmittor.....	212
3.5.1	Kostnader för utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien 2001.....	212
3.5.2	Kostnader för utbrott av svinpest.....	213
3.5.3	Kostnader för utbrott av Newcastle disease i Sverige 1995.....	213
3.6	Svenska åtgärder för riskminimering av transportsmittor...214	
3.6.1	Svenska Djurbönders Smittskyddskontroll (SDS) ...214	
3.6.2	Tvätt- och desinfektionsanläggningar vid svenska gränsen.....	214
3.6.3	Svenska Djurhälsovården.....	214
3.6.4	Uppsamlingsplatser och handelsanläggningar.....	215
3.6.5	BVD-programmet	215
3.6.6	Livdjursförmedling och gårdsauktioner	216
3.6.7	Smittskyddet vid de tidigare livdjursauktionerna	216
3.6.8	Smittskyddet på gården	217

3.6.9	Information och utbildningsinsatser.....	218
3.6.10	Sektionerad grisuppfödning för minskad smittspridning.....	218
3.7	Zoonoser	219
3.8	Beskrivning av några viktiga transportsmittor.....	219
3.9	Politiska/vetenskapliga uttalanden	220
3.10	Utredningens bedömning angående djurtransporter och spridning av smittsamma djursjukdomar	220
3.11	Import av herrelösa hundar.....	220
3.11.1	Fästingsmittor	222
3.11.2	Hjärtmask	223
3.11.3	Brucellos.....	223
3.11.4	Leishmanios	224
3.11.5	Problem vid införsel av hittehundar.....	224
3.11.6	Utredningens bedömning och förslag angående import av herrelösa hundar	225
3.12	Kartläggning av det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider, transportvägar och djurens välbefinnande samt ekonomiska konsekvenser till följd av rådande slakteristruktur med mera	226
3.12.1	Statens jordbruksverks föreskrifter med anledning av utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien 2001	226
3.12.2	Jordbruksverkets projekt om framtida beredskap vid epizootiutbrott	231
3.12.3	EU-parlamentets tillfälliga utskott för utvärdering av mul- och klövsjuka utbrottet 2001	232
3.12.4	Länsstyrelsens uppdrag	232
3.12.5	Enkät miljö- och hälsoskydds nämnder om tillsyn under tiden för det tillfälliga transportförbudet.....	236
3.12.6	Effekt på djurens välbefinnande	237
3.12.7	Effekter på transporttider och transportvägar	241
3.12.8	Ekonomiska konsekvenser av transportförbudet för slakteristruktur och transportmönster	243
3.12.9	Dokumentation av transporter och transporttider: fallstudie Blekinge.....	244

3.12.10	Dokumentation av transporter och transporttider: Skåne, Västra Götaland och Uppland	257
3.12.11	Utredningens bedömning angående det tillfälliga transportförbudets effekter	258
4	Rättslig reglering kring djurtransporter	261
4.1	Bakgrund.....	265
4.2	Europarådets regler	267
4.2.1	Allmänt om Europarådet	267
4.2.2	Djurtransportkonventionen	268
4.2.3	Konventionen om skydd av animalieproduktionens djur	271
4.3	EG:s regler	272
4.3.1	Allmänt om EG:s rättsordning och EG-fördraget, särskilt med fokus på djurfrågor.....	272
4.3.2	EG-fördraget	273
4.3.3	EG:s rättsakter om transporter av djur.....	275
4.3.4	Djurtransportdirektivet	276
4.3.5	Annan EG-lagstiftning om djurtransporter	287
4.3.6	Övrig EG-lagstiftning av betydelse för djurtransporter	290
4.4	Svensk lagstiftning	297
4.4.1	Allmänt om den svenska lagstiftningen, särskilt med fokus på djurfrågor	297
4.4.2	Statens jordbruksverks föreskrifter om djurtransporter	298
4.4.3	Vägverkets föreskrifter om regler för mobila arbetstagare.....	303
4.5	Tillsyn i EU över efterlevnad av gemenskapsreglering i fråga om djurtransporter.....	304
4.5.1	Tillsynsansvar	304
4.5.2	Tillsynsmyndighet i EU.....	304
4.5.3	Medlemsstaternas årsrapporter	306
4.5.4	Åtgärder och sanktionsmöjligheter vid överträdelser	307

4.5.5	Kontrollmöjlighet av djurtransporter genom dokumentation	308
4.6	Tillsyn i Sverige över efterlevnad av djurskyddslagen	311
4.6.1	Tillsynsmyndighet i Sverige	311
4.6.2	Tillsyn över djurtransporter	312
4.6.3	Åtgärder och sanktionsmöjligheter vid överträdelser	312
4.6.4	Övriga bestämmelser av intresse	314
4.6.5	Tullverkets befogenheter	314
4.7	Pågående initiativ avseende reglering av djurskydd i samband med djurtransporter på internationell respektive svensk nivå	315
4.7.1	Initiativ på europeisk och internationell nivå	316
4.7.2	Pågående initiativ inom forskning och gemenskapslagstiftning i EU	318
4.7.3	Icke-statliga organisationer, NGO:s	334
4.7.4	Pågående arbete i Sverige på djurskyddsområdet avseende djurtransporter	341
4.8	Utredningens bedömning, analys och förslag	345
4.8.1	Analys av problemens omfattning på europeisk nivå	345
4.8.2	Utredningens bedömning av och förslag angående Europakonventionen om skydd av djur under transport	353
4.8.3	Utredningens bedömning av och överväganden angående EG-rättens grundläggande principer	354
4.8.4	Utredningens bedömning av och förslag angående förändringar i EG-rätten om djurtransporter	355
4.8.5	Utredningens bedömning och förslag angående förändringar i svensk lagstiftning	385
4.8.6	Utredningens bedömning och förslag angående tillsyn i EU	386
4.8.7	Utredningens bedömning och förslag angående tillsyn i Sverige	389
5	Slakteristrukturen och slakterikapaciteten i EU – kartläggning, analys och bedömning	391

5.1	EG-lagstiftning för slakt.....	392
5.1.1	Skydd av djur vid slakt eller avlivning.....	392
5.1.2	Slakt av tamboskap.....	394
5.1.3	Slakt av fjäderfä	396
5.1.4	Slakt av kaniner, hägnat vilt och ren	396
5.2	Regler om slakt i Sverige.....	397
5.2.1	Historik och inledning.....	397
5.2.2	Tamboskap	398
5.2.3	Fjäderfä.....	398
5.2.4	Hägnat vilt.....	399
5.2.5	Strutsfåglar.....	399
5.3	Pågående initiativ – en förenkling av veterinär hygienlagstiftning.....	399
5.4	Slakterier i EU	400
5.4.1	Större slakterier.....	401
5.4.2	Småskaliga slakterier med försäljning enbart i det egna landet.....	402
5.4.3	Enskilda medlemsstater	403
5.5	Utredningens analys och bedömning.....	434
6	Mobila slakterier och begreppet nära uppfödningens platsen	441
6.1	Mobila slakterier.....	442
6.1.1	Underlag.....	442
6.1.2	Beskrivning av mobila slakterier och semimobila slakterier	444
6.1.3	Gällande lagstiftning.....	445
6.1.4	Mobila slakterier – historik och användningsområde	445
6.1.5	Allmänna förutsättningar	447
6.1.6	Slaktprocessen	448
6.1.7	Ekonomiska förutsättningar	452
6.2	Definition av ”nära uppfödningens platsen”	455
6.3	Utredningens analys, bedömning och förslag angående mobila slakterier	456

6.3.1	Utredningens analys av förutsättningarna för användning av mobila slakterier	456
6.3.2	Utredningens bedömning och förslag.....	462
7	Ekonomiska faktorer som styr djurtransporternas längd och mönster	465
7.1	EU:s gemensamma jordbrukspolitik.....	466
7.1.1	Marknadsordningar	467
7.1.2	Internationell handel.....	469
7.1.3	Direktstöd.....	471
7.1.4	Prisstöd	474
7.2	Miljö- och regionalpolitik inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken	475
7.3	Bidrag till djuruppfödning och livsmedelsproduktion i Sverige	475
7.3.1	Miljö- och landsbygdsstöd.....	478
7.4	Pågående initiativ inom EU	479
7.4.1	Kommissionens halvtidsöversyn	479
7.5	Pågående initiativ i Sverige	480
7.5.1	Regeringsuppdrag om översyn av avgiftssystemet för besiktning.....	480
7.6	Utredningens bedömning och förslag angående utveckling av produktionsstrukturer samt ekonomiska faktorer som påverkar djurskydd i samband med handel och transport i EU och i Sverige.....	481
7.6.1	Skäl till transporter.....	483
7.6.2	Varför transporteras inte kött istället för levande djur?.....	487
7.6.3	Transportkostnaderna.....	488
7.6.4	Marknadsregleringarnas inverkan på transportmönster för transport av levande djur	493
7.6.5	Utredningens bedömning	495
8	Konsekvenser av utredningens förslag	499
8.1	Ekonomiska konsekvenser av utredningens förslag.....	499

8.1.1	Ekonomiska konsekvenser av analysen av befintliga regelverk – förslag till ändringar och tillägg.....	500
8.1.2	Samhällsekonomisk analys	514
8.1.3	Konsekvenser av utredningens förslag för småföretagen i Sverige	515
8.1.4	Konsekvenser för den personliga integriteten	518
8.1.5	Konsekvenser för brottsligheten.....	518
8.1.6	Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.....	519
	Särskilt yttrande.....	521

Förkortningar

AD	Aujeszkys sjukdom (Disease)
AETR	Accord européenne relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route
BPM	Beats per Minute
BSE	Bovin Spongiform Encefalopati
BVD	Bovin Virusdiarré
CAP	Common Agriculture Policy (se GJP)
CIWF	Compassion in World Farming
DEFRA	Department for Environment, Food and Rural Affairs, London
DG	Directorate-General, generaldirektorat
EGT	Europeiska gemenskapens tidning
EIA	Ekvin infektiös anemi
EUROSTAT	EU:s statistikorgan
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FAWC	Farm Animal Welfare Council
FVE	Federation of Veterinarians of Europe
FVO	Food and Veterinary Office
GJP	Gemensamma jordbrukspolitiken (inom EU)
IBR	Infektiös bovin rinotrakeit
ILPH	International League for the Protection of Horses
JoV	Jordbruksverket (se även SJV)
JTI	Institutet för jordbruks- och miljöteknik
LiV	Livsmedelsverket (se även SLV)
LRF	Lantbrukarnas riksförbund

MRL	Maxium Residue Limit
ND	Newcastle Disease
NGO	Non-Governmental Organisation
NVDB	Neurovascular database
OIE	Office international des Épizooties
PMWS	Postweaning Multisystemic Wasting Syndrome
PRRS	Porcine repoductive and respiratory syndrome
RSPCA	Royal Society for the Prevention of Cruelty against Animals
RVHD	Rabbit Viral Haemorrhagic Disease
SANCO	Directorate-General de la Santé et Consommateurs, generaldirektoratet för hälsa och konsumentskydd
SCAHAW	Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare
SCB	Statistiska Centralbyrån
SDS	Svenska Djurbönders Smittskyddskontroll
SFS	Svensk författningssamling
SFV	Sveriges Veterinärförbund
SLV	Statens livsmedelsverk
SJV	Statens Jordbruksverk
SJVFS	Statens jordbruksverks föreskrifter
SLiVFS	Statens livsmedelsverks föreskrifter
SLU	Sveriges Lantbruksuniversitet
SOU	Statens offentliga utredningar
SQM	Swedish Quality Meat (numera Swedish Meats)
SR	Svenska Ridsportförbundet
STC	Svenska Travsportens Centralorganisation
SVD	Swine vesicular disease
TBC	Tuberkulos
UECBV	Union Européenne du Commerce du Betail et de la Viande
WTO	World Trade Organization

Sammanfattning

Utredningens samtliga förslag

I det följande finns samtliga förslag från respektive kapitel redovisade.

Förslag från kapitel 3

- Djurtransporter måste ur smittskyddssynpunkt begränsas till ett minimum och marknader där många djur från olika produktionsplatser sammanförs bör ur smittskyddssynpunkt upphöra.
- För införsel av hundar till Sverige bör utökade krav på blodanalys för alla hundar som är födda i, uppväxta i och förs in från Grekland, Italien, Frankrike, Spanien och Portugal, införas för att kunna säkerställa frihet från hjärtmask, leishmanios, tropisk ehrlichios, brucellos och babeos innan införsel.
- Det bör ställas krav på att alla hundar är fästingsanerade omedelbart innan de förs in från ovan nämnda länder.

Förslag från kapitel 4

Det finns en omfattande dokumentation av och starka argument för att djurtransportdirektivet inte tillvaratar djurens välfärd i tillräckligt hög utsträckning. I vissa fall tas inte tillräckligt stor hänsyn till varje djurslags specifika biologiska karakteristika eller olika djurs speciella förutsättningar att klara transporten på ett acceptabelt sätt. I andra fall är föreskrifterna otydliga och en ökad precisering bör eftersträvas.

Djurtransportdirektivet bör ändras i följande avseenden:

Generella principer

- Transportdirektivet bör gälla lika för slaktdjur och livdjur.
- Icke-kommersiella transporter bör inte längre undantas, utan djurtransportdirektivet bör vara tillämpligt även på dessa.
- Transporten bör anses som påbörjad när det första djuret lastas på och som avslutad när det sista djuret lastas av.
- Dräktiga nötkreatur, hästdjur, får, getter, renar, hjortdjur och grisar bör inte transporteras inom tre veckor före beräknad förlossning. Transport av dräktiga tikar och katter bör inte ske, utom till veterinär, inom två veckor före beräknad förlossning. För övriga djurslag bör gälla en femtedel av dräktigheten som gräns. Moderdjur av nöt bör transporteras tidigast tre veckor efter förlossning och övriga ovan nämnda djurslag tidigast en vecka efter förlossning.
- Kalvar under 6 veckors ålder, grisar under 25 kg och lamm under 20 kg bör inte anses vara möjliga att transportera.

Transporttider

- Transporttiden bör begränsas till högst åtta timmar vid landsvägstransport för de däggdjur för vilka djurtransportdirektivet är tillämpligt. Registrerade hästar på väg till eller från tävling kan undantas.
- Det bör inte vara tillåtet att repetera en transporttid. Mellan varje transport bör djuret beredas vila i minst tre veckor.
- För fjäderfä kan transporttiden, om det är motiverat ur djurskyddssynpunkt, kunna utsträckas till tio timmar. För daggamla kycklingar bör transport om högst 24 timmar vara tillåten innan kycklingen uppnått en ålder av 60 timmar.
- Vid import från tredje land bör en obligatorisk viloperiod på tre veckor införas för alla djur vid den Europeiska unionens gräns. Registrerade hästar på väg till eller från tävling kan undantas.
- Sjö- och järnvägstransporter som innebär att djuren lastas av bör begränsas till max 48 timmar för alla djur som omfattas av djurtransportdirektivet. I denna tid inkluderas transport till och från fartyg eller tåg samt samtliga av- och pålastningar, om dessa företas inom samma treveckorsperiod.

Förhållanden i transportmedlet

- Den optimala och eftersträvansvärda temperaturen för vuxna hästar, nötkreatur, får, getter och grisar i fordonet är mellan 10°C och 20°C. För kalvar, smågrisar, lamm, killingar och fjäderfän ligger det optimala och eftersträvansvärda temperaturintervallet mellan 15°C och 20°C. Den maximala temperaturen i transportmedlet bör inte överstiga 25°C.
- Lastutrymmet bör vara utrustat med temperaturmätare som går att avläsa från förarhytten.
- Alla transportfordon för levande djur bör, oberoende av transporttidens längd, utrustas med temperaturregleringsystem och ventilationssystem som kan fungera fristående från motorernas funktion under 10 timmar för vägfordon och under 24 timmar för vattenfarkoster och tåg. Bestämmelsen bör gälla alla nya fordon vars totalvikt överstiger 3,5 ton.
- Den relativa luftfuktigheten i djurutrymmet bör inte överstiga 85 procent; det bör eftersträvas att hålla värdet under 80 procent.
- Alla fordon bör utrustas med videobevakningssystem som gör det möjligt att bevaka samtliga djur från förarhytten.
- Detaljerade bestämmelser om lastrampernas utformning i fråga om lutning och sidoskydd bör införas i direktivet.
- Lastrampers lutning bör vara nära 0° och får inte överstiga 20°. Medlemsstaterna bör ges möjlighet att föreskriva om lägre lutningsgrader än 20 grader.
- Beläggningsgraden för djur bör vara enligt utredningens förslag i tabell 4.6.

Bestämmelser för transportörer

- Krav bör införas om obligatorisk utbildning för transportörer och den personal transportören anlitar.
- Obligatorisk licensiering av transportörer bör införas; denna kan först medges efter godkänd utbildning, vilken verifieras med ett prov.
- Det bör vara möjligt att stryka transportörer från transportörsregistret och dra in licensen om de gör sig skyldiga till överträdelser.
- Ett krav om besiktning av transportfordon innan de tas i bruk bör införas.

Övriga bestämmelser

- Det bör vara förbjudet att transportera nötkreatur (även kalvar) i mer än ett plan.
- Det bör vara förbjudet att använda elpåfösare i samband med transport.
- Djur som är okända för varandra bör skiljas åt med mellanväggar om de transporteras i samma fordon.
- Det bör vara förbjudet att transportera hovbärande tamdjur i annat än individuella bås med undantag för ston med föl.
- Mellanstationer bör avvecklas.
- Förprovning bör införas, förslagsvis enligt svensk modell, för byggnader avsedda för djur. I denna bör ingå faciliteter för lastning vid transport.
- Regeringen bör ge Jordbruksverket i uppdrag att se över föreskrifterna för djurtransporter i syfte att öka djurskyddet där EG-rätten så medger.
- Mer resurser bör tillföras kommissionens tillsynsorgan.
- Animo-systemet bör ses över i syfte att underlätta samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter. Systemet bör utvecklas i riktning mot ett online-baserat system som möjliggör spårning av transporter och därmed flygande fältkontroller i medlemsstaterna.
- Utformningen av djurens resehandlingar bör utvecklas för att försvåra eventuella överträdelser och upptäcka sådana vid kontroll.
- Bestämmelser om färdplan bör ändras så att veterinären ges större inflytande över denna.
- Ett standardiserat rapporteringssystem för insamling av data till gemensam statistik över dödlighet och skador i samband med transport bör införas inom EU.
- Ett kodsysteem som möjliggör enkel beräkning av hur lång en transport kommer att bli i tid bör utvecklas och införas. Koder för avståndsbestämning bör finnas i färdplanen innan den godkänns och resan börjar.
- Kontroll av dels djurtransporter, dels de dokument som skall medföras vid passage av intern gräns, måste få utföras såväl av djurskyddsmyndighet som av tullmyndighet i respektive land.
- Mer resurser bör tillföras för ökade utbildningsinsatser och fler oanmälda kontroller i Sverige.

- Anmälningsskyldighet till ansvarig lokal tillsynsmyndighet för transporter bör införas. Anmälan skall ske senast 24 timmar innan transporten påbörjas och kan vara av enkelt slag. Anmälningsskyldighet bör gälla alla transporter över två djurenheter. Anmälningsskyldighet skall gälla de som yrkesmässigt eller i större omfattning håller djur.
- Tillsynen av transporter i samband med på- och avlastning är särskilt viktig och bör prioriteras.
- Den centrala tillsynsmyndigheten för djurskyddet skall godkänna den utbildning som i dag sker av transportörer.

Förslag från kapitel 6

- Begreppet ”nära uppfödningssplatsen” för tamdjur (förutom fjäderfä) till slakt bör användas för djur som transporterats maximalt tre timmar till slakteri, inklusive på- och avlastning, från en uppfödare hos vilken de tillbringat minst sex månader för nötkreatur och häst och minst två månader för andra djurslag. För fjäderfä bör ”nära uppfödningssplatsen” betyda att de transporterats maximalt tre timmar inklusive på- och avlastning från gård till slakteri.
- Det bör skapas ett märkningssystem som talar om hur länge djur transporterats till slakteri, gärna utifrån begreppet ”nära uppfödningssplatsen”. Frågan om utformning och regler för ett sådant märkningssystem bör utredas vidare.

Förslag från kapitel 7

- Djurtransporter bör beläggas med en avgift eller skatt, frågan bör dock utredas vidare.
- Utredningen förordar att exportbidragen avskaffas helt för levande djur.
- Uppfödare bör ges möjlighet till ekonomiskt stöd för åtgärder för att förbättra djurskyddet på gårdarna i samband med transport till och från gårdarna genom bättre ramper med mera för på- och avlastning.
- Det bör vara möjligt att bevilja förädlingsstöd till företag som vill utveckla produkter vars mervärde består i att särskilda djurskyddshänsyn tagits.
- Marknadsföringsstöd bör kunna beviljas för organisationer som inför märkningssystem för köttprodukter från djur som inte transporterats långt.

- Det bör vara möjligt att, med hänvisning till djurskyddsaspekterna, bevilja investeringsstöd till alternativa slakterisystem (mobila slakterier, slaktbodas med mera).

Inledning

Regeringen beslutade den 1 mars 2001 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda och föreslå åtgärder för att förhindra onödiga respektive långa djurtransporter samt stimulera slakt av djur nära uppfödningplatsen (dir. 2002:15). Den 11 april samma år fick utredningen ett tilläggsdirektiv med uppdrag att komplettera utredningen med att utreda transporttider, transportvägar och djurens välbefinnande mm. med anledning av det tillfälliga transportförbudet, som infördes våren 2001 på grund av mul- och klövsjuka i vissa länder i EU (dir 2002:27).

Uppdraget innehåller flera deluppdrag som förenklat kan presenteras i sju punkter:

- att kartlägga transportvägarna av levande djur inom EU,
- att utreda hur slakteristrukturen ser ut i EU samt hur den, övriga faktorer och olika bestämmelser påverkar var slakten äger rum,
- att utreda gällande transportbestämmelsers inverkan på djurens välbefinnande, särskilt effekterna av vilopauser och av- och pålastningar,
- att se över befintligt regelverk och utreda var i regelverket ändringar kan ske för att förhindra onödiga respektive långa transporter,
- att undersöka förutsättningarna för att använda mobila slakterier nära uppfödningplatsen samt definiera detta begrepp,
- att kartlägga det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider och transportvägar med tyngdpunkt på smittskydd, djurens välbefinnande och ekonomiska aspekter,
- att särskilt utreda möjligheten att med ekonomiska åtgärder förändra transportmönstret.

Till särskild utredare utsågs riksdagsledamoten Gudrun Lindvall. Tio experter från olika områden och två sakkunniga förordnades av regeringen.

Bakgrund

Djurtransporternas utförande har, till följd av avslöjanden om djurlidande i samband med dessa, väckt en stark opinion bland människor för ökat hänsynstagande. I dag diskuteras djurtransporternas längd och utförande i samtliga av EU:s medlemsstater. Utredningens uppdrag har givits mot bakgrund av att Europeiska kommissionen den 6 december 2000 lämnade en rapport till rådet och Europaparlamentet om de erfarenheter medlemsstaterna gjort efter genomförandet av rådets direktiv 95/29/EG av den 29 juni 1995 om ändring av direktiv 91/628/EEG om skydd av djur vid transport. I rapporten anges olika åtgärder för att förbättra djurskyddet vid transport. Förutom åtgärder på kort sikt anger kommissionen långsiktiga initiativ som bör tas, bland annat nämns att åtgärder för att främja att djurens slaktas närmare uppfödningplatsen förtjänar att undersökas. Det befintliga regelverket, såväl inom Sverige som inom gemenskapen, kan bidra till onödiga respektive långa transporter och medföra att djur inte slaktas så nära uppfödningplatsen som möjligt. Dessutom uppmärksammades under början av år 2001 att även djur från Sverige transporterades långväga till slakt. Det är mot denna bakgrund som utredaren tillkallats.

Transportströmmar för olika djurslag med mera (kapitel 2)

I direktiven till utredningen anförs att utredningen skall ”kartlägga och redovisa transporttider och transportvägar inom Sverige och EU och utreda vilka faktorer som styr dessa”. I kapitel 2 redovisas djurslagsvis omfattningen av gränsöverskridande transporter inom EU och till och från tredje land, liksom de större transportströmmarna. I kapitlet finns även en genomgång av transportströmmar över tiden utifrån tre exempel.

I utredningen används orden intern import respektive export för handel mellan medlemsländer i EU och extern import respektive export för handel med tredje land. Med total import respektive export avses den interna och externa importen respektive exporten sammanräknad.

Övergripande

Transporten av djur inom, till och från EU är mycket omfattande oavsett djurslag. I många länder transporteras djur flera gånger i livet till marknader och för vidare försäljning förutom till slakt. Även om gränsöverskridande förflyttningar av djur för livsmedelsproduktion har förekommit i Europa i flera århundrade är mängden djur som förflyttas nu mycket större än tidigare.

Under år 2001 bröt mul- och klövsjuka ut i Storbritannien. Sjukdomen spreds både inom Storbritannien och i Europa med transporter. Under 2001 infördes strikta transportrestriktioner i hela EU. Av detta skäl är 2001 inte ett typiskt år i fråga om djurtransporter och utredningen har i sin analys därför valt att studera år 2000. För undersökningen har utredningen hämtat uppgifter från EU:s statistikorgan Eurostat, FAO och Jordbruksverket. Utredningen kan konstatera att det statistiska underlaget i Eurostat, som legat till grund för analysen av transportströmmar, är osäkert. Uppgifter som ett EU-land rapporterat för handel med ett annat EU land skiljer sig ofta högst väsentligt från vad det landet uppger. I analysen har den högsta siffran valts.

Utredningen kan konstatera att många djur utsätts för stort lidande i samband med transporter och har tagit del av en omfattande dokumentation i form av filmer, foton och ögonvittnesskildringar från flera frivilligorganisationer. Lidandet orsakas dels av utmattning till följd av för långa transporttider, dels av bristfälliga förhållanden ombord på fordon som brist på eller avsaknad av foder och vatten under lång tid, överlast eller svåra klimatiska förhållanden, men också som följd av en brutal hantering av djuren. Missförhållandena gäller såväl slaktdjur som livdjur och transporter till, från och inom EU. Utredningen har inte kunnat finna något belägg för att slaktdjurstransporter generellt sett skulle vara sämre ur djurskyddssynpunkt än livdjurstransporter, med undantag för transport av hästar, där skillnaden i djurskydd och hänsyn är mycket stor mellan hästar som transporteras för avel eller sportändamål och hästar som transporteras till slakt.

Totalt uppgår mängden djur som transporterats över gränser inom EU och till och från tredje land år 2000 till cirka 22 miljoner större lantbruksdjur. Dessutom tillkommer gränsöverskridande transporter av cirka 521 miljoner fjäderfän samma år.

Tabell 1. Gränsöverskridande transporter av större lantbruksdjur, i tusental år 2000

<i>Djurslag</i>	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Nötkreatur	3 214	512	307	4 033
Gris	9 250	57	31	9 338
Får/lamm	2 861	1 553	56	4 470
Get	96	11	2	109
Häst	78	136	14	228
Kanin	3 539	40	18	3 597
<i>Summa</i>	<i>19 038</i>	<i>2 309</i>	<i>428</i>	<i>21 775</i>

Källa: Eurostat 2000.

Som tabellen visar var den externa importen betydligt större än den externa exporten år 2000. För nötkreatur utgörs den externa importen av livdjur och för får av lamm till slakt. Även hästar är djur för slakt. Den externa importen kommer så gott som utslutande från Östeuropa.

Den gränsöverskridande handeln med fjäderfä är mycket omfattande och inbegriper daggamla kycklingar av olika fjäderfäslag för vilka särskilda bestämmelser finns, unga värphöns på väg till äggproducenter, äldre "uttjänta" värphöns, avelsdjur och slaktkycklingar (broilers) på väg till slakt samt andra fjäderfä för slakt. Om samtliga kategorier slås samman fås en gränsöverskridande handel med mer än ½ miljard fjäderfä år 2000.

Tabell 2. Gränsöverskridande transporter av fjäderfä, i tusental år 2000

	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Fjäderfä	409 072	3 460	108 623	521 155

Källa: Eurostat 2000.

Att en transport av djur är gränsöverskridande innebär inte med automatik att transporten därför skulle vara lång. Det förekommer till exempel omfattande handel av grisar mellan Belgien och Holland. Det finns heller ingen möjlighet att bedöma om en transport över gränsen mellan stora länder som t.ex. Frankrike och

Italien är lång eller kort. Samtidigt kan transportererna inom varje land vara mycket långa, särskilt i stora länder som Frankrike, Tyskland, Italien och Sverige, och någon dokumentation över interna transporter finns inte. Utredningen har tagit del av information som pekar på att Animo-meddelanden inte alltid ger en rättvisande bild av den totala transporttiden, eftersom nya resehandlingar – utan hänsyn till föregående transport – utfärdas för djuren i samband med att de byter ägare på exempelvis en marknad. På så sätt kan de regler som finns för djurtransporter åsidosättas och den sammantagna transporttiden för enskilda djur kan bli betydligt längre än tillåtet.

Handeln med levande djur är mycket omfattande mellan medlemsstater inom EU och förekommer mellan de flesta länderna. För ytterligare information hänvisas till respektive djuravsnitt.

Stora strömmar förekommer från länder med en uppfödning större än det egna behovet eller en struktur, som förutsätter en försäljning av djur. Det gäller Frankrike med total export av över 1½ miljon nötkreatur, Holland med export av totalt cirka 4,4 miljoner grisar, Danmark med total export av cirka 1½ miljon grisar samt Spanien med total export av cirka 1,2 miljon grisar, men det gäller även får/lamm från Frankrike, Holland, Storbritannien och Irland. För kategorin får påverkar också förekomsten av uppköpare och marknader varifrån exporten anges.

En stark drivkraft i handeln med levande djur, såväl inom EU som från tredje land, är efterfrågan av levande djur till Italien. Landet har redovisat en total import av cirka 1,7 miljoner nötkreatur, 2 miljoner får, 1,1 miljoner grisar, 256 000 kaniner och 144 000 hästar – totalt drygt 5 miljoner djur för år 2000. Tillkommer gör också 25,5 miljoner fjäderfä. Det betyder att cirka 84 000 djur transporterades in till Italien varje dag under år 2000 av vilka cirka 70 000 var fjäderfä och 14 000 var större djur.

I debatten har särskilt transporttider för slaktdjur diskuterats. Utredningen kan dock visa att gränsöverskridande transporter av livdjur är omfattande, för vissa djurslag betydligt fler än antal slaktdjur. Många av de livdjur som transporteras är unga djur med dålig förmåga att klara transporter. Det gäller såväl smågrisar som kalvar. Utredningen anser därför att reglerna för slaktdjur och livdjur skall vara desamma.

Tabell 3. Fördelning mellan liv- och slaktdjur vid gränsöverskridande transporter av större lantbruksdjur, i tusental år 2000

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Livdjur</i>	<i>Totalt</i>
Nötkreatur	721	3 312	4 033
Gris	4 819	4 519	9 338
Får/lamm	4 421	49	4 470
Get	105	4	109
Häst	141	87	228

Källa: Eurostat 2000.

En jämförelse mellan antalet transporterade djur för slakt över gränser och antal slaktade djur totalt visar att förhållandevis få slaktdjur sänds till andra länder inom och utom EU. För hästar är dock den procentuella andelen betydligt högre än för övriga djurslag. Antalet djur som transporteras över gränser till slakt är dock generellt sett stort.

Tabell 4. Slaktdjur – antal slaktade i EU och transporterade över gränser, i tusental år 2000, samt procentuell beräkning

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktade djur</i>	<i>Transporterade slaktdjur</i>	<i>Procentuellt transporterade av slakt.</i>
Nötkreatur	36 854	721	2 %
Gris	203 039	4 819	2 %
Får	70 532	4 421	6 %
Get	8 257	105	1 %
Häst	400	141	35 %

Källa: FAO, Eurostat 2000.

Nötkreatur

Uppfödning och förflyttning av nötkreatur är förhållandevis starkt reglerade, dels på grund av olika bidrag inom EU:s gemensamma jordbrukspolitik, dels på grund av BSE-krisen och önskan om spårbarhet.

I utredningens analys av transportströmmarna delas nötkreatur upp i tre kategorier: kalvar, vuxna livdjur och slaktdjur.

Tabell 5. Fördelning mellan olika kategorier vid gränsöverskridande transporter av nötkreatur, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Från tredje land		Totalt
		Import	Export	
Kalvar	996	298	<0,1	1 294
Vuxna livdjur	1 724	211	83	2 018
Slaktdjur	494	3	224	721
Totalt	3 214	512	307	4 033

Källa: Eurostat 2000.

Det land som totalt exporterar flest nötkreatur är Frankrike med en total export av cirka 1,6 miljoner nötkreatur, där mer än 70 procent utgörs av vuxna livdjur. I tabellen redovisas de länder som har en total export av mer än 200 000 nötkreatur år 2000.

Tabell 6. Total export av nötkreatur i tusental för vissa länder, år 2000

Land	Kalvar	Vuxna livdjur	Slaktdjur	Totalt
Frankrike	204	1 188	234	1 626
Tyskland	306	170	173	649
Irland	125	150	97	372
Belgien	99	84	113	296

Källa: Eurostat 2000.

Den totala importen domineras av några få länder och fem länder har en total import av mer än 200 000 nötkreatur år 2000.

Tabell 7. Total import av nötkreatur i tusental till vissa länder, år 2000

Land	Kalvar	Vuxna livdjur	Slaktdjur	Totalt
Italien	348	1 156	196	1 700
Holland	467	75	153	695
Spanien	268	374	25	667
Tyskland	71	116	33	220
Frankrike	135	30	48	213

Källa: Eurostat 2000.

Av länder utanför EU som exporterar levande nötkreatur till EU dominerar Polen, som står för drygt 60 procent av exporten och ensamt för 85 procent av samtliga kalvar från tredje land.

Tabell 8. Extern import till EU från Östeuropa av olika kategorier nötkreatur, avrundat till hela hundratal år 2000

<i>Från</i>	<i>Kalvar</i>	<i>Vuxna livdjur</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Totalt</i>
Polen	252 000	59 800	100	311 900
Rumänien	4 700	97 800	200	102 700
Ungern	29 100	15 100	2 100	46 300
Övriga	12 000	38 500	300	50 800
<i>Totalt</i>	<i>297 800</i>	<i>211 200</i>	<i>700</i>	<i>511 700</i>

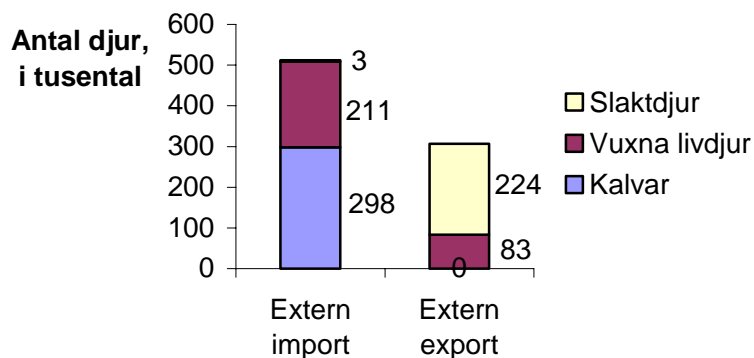
Källa: Eurostat 2000.

Av de 297 800 kalvarna till EU från Östeuropa importerar Italien 229 600 stycken, liksom 98 700 av de 211 200 vuxna livdjuren och 2 300 av 2 700 slaktdjuren. Transporter från Polen till Italien är långväga och har kritiserats av frivilligorganisationer.

Den externa exporten sker framför allt till Mellanöstern. Av totalt 307 000 nötkreatur var 224 000 nötkreatur för slakt, 83 000 vuxna livdjur och mindre än 100 var kalvar år 2000. Vanligtvis transporteras nötkreaturen med fartyg.

Utredningens analys visar att importen av nötkreatur från tredje land är betydligt större än exporten. Importen, som så gott som uteslutande kommer från Östeuropa, utgörs av kalvar och livdjur medan exporten, som sker till Mellanöstern och norra Afrika, utgörs av vuxna livdjur och slaktdjur. Såväl importen av kalvar från Östeuropa som exporten av djur till Mellanöstern har kritiserats starkt av djurskyddsskäl. Det rör sig om långa och plågsamma transporter. Exporten sker med bidrag från EU.

Figur 1. Extern import och extern export av nötkreatur uppdelad i kategorier, i tusental år 2000



Källa: Eurostat år 2000

Den externa importen var cirka 512 000 och den externa exporten cirka 307 000 nötkreatur år 2000. Utredningen kan alltså visa att något överskott av djur födda i EU inte finns.

I sex fall finns strömmar mellan länder inom och till och från EU, som är större än 100 000 djur år 2000. De redovisas nedan:

Antal nötkreatur

1 miljon	från Frankrike	till Italien
374 000	från Frankrike	till Spanien
263 000	från Tyskland	till Holland
237 000	från Polen	till Italien
211 000	från Belgien	till Holland
156 000	från Irland	till Spanien

Nedan delas strömmarna av nötkreatur mellan länder inom och till och från EU upp kategorivis. De tio största strömmarna, dock fler än 40 000, redovisas per kategori.

Antal kalvar

196 000	från Polen	till Italien
185 000	från Tyskland	till Holland
131 000	från Frankrike	till Spanien
90 000	från Belgien	till Holland
77 000	från Danmark	till Holland
63 000	från Irland	till Holland
52 000	från Polen	till Tyskland
51 000	från Italien	till Spanien
42 000	från Tyskland	till Frankrike
40 000	från Frankrike	till Italien

Antal vuxna livdjur

906 000	från Frankrike	till Italien
226 000	från Frankrike	till Spanien
102 000	från Irland	till Spanien
42 000	från Belgien	till Holland
42 000	från Rumänien	till Italien
42 000	från Österrike	till Italien
41 000	från Polen	till Italien

Antal slaktdjur

80 000	från Belgien	till Holland
67 000	från Frankrike	till Italien
67 000	från Irland	till Libanon
61 000	från Tyskland	till Holland
60 000	från Frankrike	till Libanon
41 000	från Tyskland	till Libanon

Sverige

Huvuddelen av den svenska nötkreatursexporten består av kalvtransporter till Danmark och Holland. Vuxna nötkreatur exporteras i mycket liten skala från Sverige och då det sker handlar det främst om livdjursexport till Östeuropa. Ett ökat intresse för svenska djur, främst av mjölkkras, kan noteras från Östeuropa vilket förklaras med att svenska mjölkkras tillhör de mest högproducerande i världen. Den sammanlagda exporten av nötkreatur från Sverige till andra medlemsstater och till tredje land uppgick år 2000 till 10 372 djur.

Grisar

Grisar transporteras ofta minst två gånger i livet, dels som smågrisar för vidare uppfödning, dels till slakt. Grisar tål transporter dåligt, vilket ställer höga krav på ventilationsutrustning, på- och avlastningsfaciliteter, körsätt med mera. Totalt transporterades cirka 9,3 miljoner grisar år 2000 mellan medlemsstater och till och från tredje land. Handeln av grisar med tredje land är liten.

Tabell 9. Gränsöverskridande transporter av grisar, i tusental år 2000

	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Grisar	9 250	57	31	9 338

Källa: Eurostat 2000.

Antalet slakt- respektive livdjur som transporteras över gränser är ungefär lika många. Antalet transporterade avelsdjur uppgår till 75 000, vilket är mindre än 1 procent av totalt antal transporterade grisar över gränser.

Handeln domineras starkt av några länder vad gäller total export. De största exportörerna av grisar är Holland, Danmark, Spanien och Tyskland. Holland och Danmark är de största exportörerna av smågrisar medan Spaniens export huvudsakligen är vuxna grisar. Även Belgien är en stor exportör av vuxna grisar. I Eurostat anges inte om vuxna grisar säljs till livs eller till slakt.

Tabell 10. Total export grisar från vissa länder, i tusental år 2000

Land	Smågrisar	Vuxna grisar	Totalt
Holland	2 836	1 602	4 438
Danmark	1 217	302	1 519
Spanien	59	1 177	1 236
Tyskland	691	405	1 096
Belgien	64	911	975

Källa: Eurostat 2000.

De största importländerna totalt är Tyskland, Spanien och Italien.

Tabell 11. Total import av grisar till vissa länder, i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Smågrisar</i>	<i>Vuxna grisar</i>	<i>Totalt</i>
Tyskland	1 888	1 301	3 189
Spanien	1 100	166	1 266
Italien	296	800	1 096
Belgien	745	177	922
Portugal	35	878	913

Källa: Eurostat år 2000.

Handeln av grisar speglar den specialisering i produktionen, som finns i olika länder. Vissa länder exporterar smågrisar för vidare uppfödning till andra, som sedan exporterar slaktsvin. En uppdelning av transportströmmarna i grisar med vikt under 50 kg (smågrisar) och grisar med vikt över 50 kg (slaktsvin m.m.) ger följande strömmar om de största aktörerna tas med:

Antal smågrisar

1 201 000	från Danmark	till Tyskland
1 181 000	från Holland	till Tyskland
833 000	från Holland	till Spanien
498 000	från Holland	till Belgien
219 000	från Holland	till Italien
217 000	från Tyskland	till Belgien
182 000	från Tyskland	till Spanien
136 000	från Holland	till Frankrike
124 000	från Tyskland	till Frankrike

Antal vuxna grisar

872 000	från Spanien	till Portugal
955 000	från Holland	till Tyskland
454 000	från Belgien	till Holland
361 000	från Holland	till Italien
310 000	från Tyskland	till Österrike
267 000	från Irland	till Storbritannien
227 000	från Belgien	till Italien
234 000	från Danmark	till Tyskland
161 000	från Belgien	till Tyskland
138 000	från Spanien	till Italien
132 000	från Spanien	till Frankrike

121 000	från Holland	till Frankrike
119 000	från Holland	till Belgien

Sverige

Smågrisuppfödningen är starkt koncentrerad till södra och sydvästra Sverige där också de stora slakterierna för gris finns.

För att få sälja levande grisar i Sverige, vare sig det gäller avelsdjur eller smågrisar för vidare uppfödning till slakt, krävs att besättningen är ansluten till en officiell hälsokontroll. Totalt är 3 100 besättningar anslutna (februari 2002). Svenska Djurhälsovården utfärdar en hälsodeklaration, vilken talar om att besättningen varken har nyssjuka eller visar kliniska tecken på allvarlig hosta, diarré eller annan allvarlig sjuklighet. Akutsjukvården i besättningarna ombesörjs av praktiserande besättningsveterinärer, ofta distriktsveterinärer, som är anställda av Jordbruksverket. Omkring 30 procent av besättningsveterinärerna är privata, men man arbetar i stort på samma sätt som de statliga distriktsveterinärerna.

Sverige exporterar grisar för slakt så gott som uteslutande till Tyskland. Antalet de sista fyra åren har varierat mellan 4 324 (år 2000) och 11 903 (år 1998). Importern är mycket obetydlig och kommer uteslutande från Norge och Finland.

Får och getter

Transporter av får och lamm inom EU och till och från tredje land har rönt stor uppmärksamhet på grund av att mycket plågsamma transportförhållanden för dessa djur, vilket ibland lett till hög dödlighet, vilket dokumenterats och förevisats allmänheten. Får och lamm transporteras ofta över mycket långa avstånd, vilket medför att transportererna också blir mycket långa i tid. Överlast har visats i flera fall.

År 2000 transporterades totalt knappt 4,5 miljoner får (inklusive lamm) och 109 000 getter inom EU och till och från tredje land. Den gränsöverskridande handeln med får/lamm är säsongsbunden.

Tabell 12. Gränsöverskridande transporter av får/lamm och getter, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Får/lamm	2 861	1 553	56	4 470
Get	96	11	2	109

Källa: Eurostat 2000.

I statistiken redovisas får i tre grupper; renrasiga avelsfår, lamm under ett år och övriga får. Den externa importen, som kommer från Östeuropa, utgörs till 99 procent av lamm. Ungern är den största externa exportnationen följt av Rumänien och Polen.

Vid analys av statistik över gränsöverskridande transporter av får och lamm kan två stora transportströmmar skönjas. Den ena går från Östeuropa till Italien och Grekland, den andra går från Storbritannien (via) Holland, Frankrike och Spanien till i första hand Italien. Av samtliga får/lamm, som redovisas i statistiken, sändes nästan 44 procent till Italien år 2000, vilket motsvarade cirka 1 962 000 får/lamm.

En redovisning av stora transportströmmar mellan länder av får och lamm år 2000 ser ut som följer:

Antal får inklusive lamm		
744 000	från Ungern	till Italien
448 000	från Holland	till Frankrike
350 000	från Rumänien	till Grekland
323 000	från Frankrike	till Italien
311 000	från Frankrike	till Spanien
281 000	från Storbritannien	till Holland
241 000	från Holland	till Italien
231 000	från Spanien	till Italien
169 000	från Irland	till Storbritannien
141 000	från Storbritannien	till Frankrike
135 000	från Spanien	till Frankrike
116 000	från Rumänien	till Italien
112 000	från Polen	till Italien
104 000	från Spanien	till Grekland
102 000	från Ungern	till Grekland

Det skall noteras att Frankrike importerar cirka 800 000 får/lamm och exporterar cirka 700 000 får/lamm. Handeln är så gott som uteslutande intern. Huruvida Frankrike fungerar som transitland för dessa får/lamm kan inte utrönas av statistiken.

Sverige

Generellt sett tillhör får en grupp djur där man i Sverige ser relativt få transportrelaterade problem. Transporter av får kan dock bli mycket långa i Sverige och överlast har noterats. Den totala exporten och importen är liten, men ett ökande intresse för svenska lamm kan skönjas från tyska slakterier och under år 2001 sändes 350 lamm på en resa som inklusive på- och avlastning tog 19 timmar. I januari sändes lika många. Sverige tillämpar begränsning på 8 timmar för slakttransporter inom landet.

Hästar

Ett av de djurslag som bedöms fara mest illa vid transporter är hästar och kritiken gäller transporter av slakthästar. År 2000 transporterades sammanlagt 228 000 hästar mellan medlemsstater i EU och till och från tredje land.

För hästar finns inga bidrag utan enbart priset på slakterier driver handeln. Avräkningspriset för hästkött varierar starkt mellan olika medlemsländer. Som exempel kan nämnas att medan ett slakteri i Sverige betalar cirka 5 kronor (cirka ½ euro) per kilo levande vikt betalar hästhandlare i Danmark cirka 10 kronor (cirka 1 euro) och belgiska slakterier 20 kronor (cirka 2 euro) per kilo levande vikt för häst. Priset i Italien uppges vara 3–4 euro, men detta har inte gått att få bekräftat. På grund av BSE-krisen och rädsla för Creutzfeldts-Jacobs sjukdom ökar efterfrågan på hästkött i Frankrike och Italien.

Eftersom kontroller av transporter mellan länder inom EU är så gott som obefintliga, är statistiken mycket ofullständig för hästar. I tidigare stora exportländer i Östeuropa har hästpopulationerna minskat på grund av politiska förändringar, "avhästning" inom lantbruket och stor efterfrågan på slakthäst. Som exempel kan nämnas Polen där antalet hästar halverats från 1 till ½ miljon hästar under de senaste fem åren. En oroväckande tendens är att slakt-

hästar nu hämtas från områden allt mer avlägsna från EU, till exempel Ryssland och angränsande republiker som Tadzjikistan, Uzbekistan, Mongoliet med flera. Serbien har etablerats som en ny aktör liksom de baltiska länderna. Även från de nordiska länderna sänds hästar för slakt till Italien.

Tabell 13. Gränsöverskridande transporter av hästar, i tusental år 2000

	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Hästar	78	136	14	228

Källa: Eurostat 2000.

Det land som importerar flest hästar är alltså Italien som tog emot cirka 67 procent av den total importen och hela 94 procent av antalet hästar från tredje land, totalt cirka 144 000 hästar år 2000. Siffrorna är osäkra. Som exempel kan nämnas att utredningen fått uppgifter som säger att 165 000 hästar passerade gränsstationen Gorizia vid den italienska gränsen mot Italien under år 2000 samtidigt som Eurostat redovisar 116 000 hästar.

Inom EU är det främst Frankrike, Spanien och Holland som exporterar hästar. Exporten är intern och sker för de två första länderna till Italien och från Holland till Belgien. Den externa importen kommer främst från Polen, men även Rumänien och Ungern är stora exportörer.

De största transportströmmarna av hästar mellan länder år 2000 var:

<i>Antal hästar</i>		
116 000	från Östeuropa	till Italien
17 000	från Frankrike	till Italien
9 000	från Holland	till Belgien
8 000	från Spanien	till Frankrike
6 000	från Spanien	till Italien
5 000	från Polen	till Frankrike
3 000	från Österrike	till Italien
1 600	från Argentina	till EU

Sverige

Intressent för hästar har ökat i Sverige. Sverige är också ett av EU:s ”hästtätaste” länder mätt per 1 000 invånare. Beräkningar utförda av SCB visar att det nu finns cirka 300 000 hästar i landet. Fler hundra tusen människor rider i landet och hästsport är en folksport med ridskolor, ridläger, trav- och galoppbanor och allt fler som har egen häst.

I en svensk doktorsavhandling görs försök att bestämma hästars livslängd. Den slutsats Djurtransportutredningen kan dra av avhandlingen är att en livslängd hos hästar i Sverige på 15 år kan användas i beräkningar. Med en hästpopulation av 300 000 hästar skall alltså 20 000 hästar per år dö. En analys av antalet totalt exporterade, slaktade, destruerade och nedgrävda hästar visar att mellan 5–10 000 hästar inte redovisas i statistiken per år. Det kan spekuleras om vad som händer med dessa hästar. Från Danmark sänds hästar till slakterier till såväl Belgien som Italien. Det finns ett etablerat samarbete mellan danska och svenska hästhandlare och det är väl känt att danska hästhandlare köper slakthästar för slakt i Sverige.

Den totala importen var 4 438 hästar och den totala exporten var 4 155 hästar år 2000.

Sverige importerade hästkött motsvarande cirka 3 600 hästar eller drygt 900 ton hästkött år 2000. Importen kommer från till största delen från Belgien (590 ton).

Kaniner

År 2000 transporterades cirka 3,6 miljoner kaniner över gränser inom, till och från EU. Ungefär 1,5 procent av dessa djur transporterades till och från tredje land.

Tabell 14. Gränsöverskridande transporter av tamkaniner, i tusental år 2000

	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Tamkaniner	3 540	40	18	3 598

Källa. Eurostat 2000.

Fyra länder dominerar den totala importen av levande kaniner, nämligen Belgien, Portugal, Frankrike och Italien. De fyra länderna importerar tillsammans sammanlagt 99 procent av den redovisade totala importen av tamkanin. Holland, Spanien och Frankrike är de länder som totalt exporterar flest kaniner.

De största transportströmmarna av tamkanin mellan länder år 2000 var:

<i>Antal tamkaniner</i>		
1,4 miljoner	från Holland	till Belgien
1 miljon	från Spanien	till Portugal
500 000	från Spanien	till Frankrike
275 000	från Belgien	till Frankrike

Sverige

Under andra världskriget var det vanligt i Sverige att människor höll kaniner för köttets skull. I dag är kaniner dock i huvudsak sällskapsdjur. Uppfödning för köttproduktion är mycket ovanligt i Sverige. Det finns dock sex slakterier i landet som godkänts för slakt av kanin.

Renar

Renar hålls som tamdjur i två av EU:s medlemsstater, i Sverige och i Finland. Antalet renar i Sverige uppgår till cirka 220 000 djur och i Finland till cirka 250 000 djur. Renar förflyttar sig av egen kraft, beroende på var bete finns, långa sträckor. Flyttningarna är säsongsbundna. I huvudsak transporteras renar i tre syften; mellan vinter- och barmarksbete, till slakteri och vid köp av livren. Transporterna sker med vägfordon. Mycket få transporter överstiger 300 kilometer. Någon uppgift om det totala antalet renar som transporteras årligen på väg föreligger inte.

Fjäderfä

Under år 2000 slaktades 5,6 miljarder fjäderfä i EU. De flesta var slaktkycklingar (broilers), 4,6 miljarder. Fjäderfä transporteras

minst två gånger i sitt liv – dels som daggamla kycklingar för vidare uppfödning, dels till slakteri för slakt. För år 2000 redovisas gränsöverskridande transporter av cirka 521 miljoner fjäderfä i Eurostat. De flesta – 60 procent – var fjäderfä med vikt under 185 gram, det vill säga daggamla kycklingar. En övervägande del i antal av de gränsöverskridande transporterna med fjäderfä sker mellan medlemsstater, men den externa exporten är betydande och består till drygt 98 procent av daggamla kycklingar. Den sker till Östeuropa och till norra Afrika, men också till mycket avlägsna mål som till exempel länder i södra Afrika, Sydamerika och sydöstra Asien. Totalt redovisas en export till över 120 mycket avlägsna länder år 2000. Avstånden är så stora att transporterna sker per flyg. Även den externa importen består till största delen – cirka 89 procent – av daggamla kycklingar.

Tabell 15. Gränsöverskridande transporter av fjäderfä totalt, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Höns	376 671	1 379	90 441	468 491
Kalkon	15 064	172	12 723	27 959
Anka/pärlihöna	17 086	1 887	5 425	24 398
Gås	251	22	34	307
<i>Totalt</i>	<i>409 072</i>	<i>3 460</i>	<i>108 623</i>	<i>521 155</i>

Källa: Eurostat 2000

Som framgår av tabellen är den gränsöverskridande handeln med höns betydligt större än den för andra fjäderfä.

Sju länder inom EU redovisar en total export som är större än 10 miljoner hönskycklingar årligen. Dessa länder är Holland, Belgien, Frankrike, Storbritannien, Spanien, Tyskland och Danmark. Holland är den i särklass största exportören med 122 miljoner transporterade hönskycklingar. Höns med vikt över 185 gram, som redovisas i Eurostat, är dels slaktkycklingar (broilers), men även blivande och ”uttjänta” värphöns samt avelsdjur. Tyskland, Holland, Frankrike och Belgien dominerar den gränsöverskridande handeln stort; från dessa länder kommer cirka 95 procent av alla fjäderfä med en vikt över 185 gram år 2000.

Tabell 16. Total export av höns i miljoner från vissa länder år 2000

Land	Höns i miljoner
Holland	191
Tyskland	96
Frankrike	69
Belgien	56

Källa: Eurostat 2000.

De länder som totalt importerar flest hönskycklingar är Tyskland, Belgien och Italien. Tyskland importerar ensamt 82 miljoner fjäderfän.

På samma sätt dominerar några få länder den totala statistiken över total import där Belgien och Holland tar emot cirka 89 procent av antalet fjäderfä med vikt över 185 gram.

Tabell 17. Total import av höns i miljoner till vissa länder år 2000

Land	Höns i miljoner
Belgien	115
Holland	96
Tyskland	92
Italien	18

Källa: Eurostat 2000.

Om samtliga kategorier och slag av fjäderfän sammanförs visar utredningens analys 41 stycken gränsöverskridande transportströmmar mellan länder på 1 miljon fjäderfä eller mer. Dessa finns uppdelade på fjäderfäslag och på daggamla kycklingar och tyngre fjäderfä i utredningen. Nedan redovisas strömmar mellan länder större än 10 miljoner fjäderfä.

De största transportströmmarna av fjäderfä mellan länder år 2000 var:

Antal fjäderfän

84 miljoner	från Holland	till Tyskland
79 miljoner	från Holland	till Belgien
72 ½ miljoner	från Tyskland	till Holland
40 miljoner	från Belgien	till Holland
33 ½ miljoner	från Frankrike	till Belgien

14 miljoner	från Belgien	till Frankrike
13 miljoner	från Spanien	till Marocko
11 ½ miljoner	från Frankrike	till Italien
11 miljoner	från Storbritannien	till Irland
10 ½ miljoner	från Frankrike	till Spanien
10 miljoner	från Spanien	till Portugal

Sverige

Uppfödningen av fjäderfä ökar över åren, vilket avspeglas i slakt-siffrorna. År 1990 slaktades 39 miljoner slaktkycklingar, år 1995 var antalet 61 miljoner och år 2000 slaktades 76 miljoner slaktkycklingar. Antalet kalkoner som slaktas har varit ganska konstant över den tiden; cirka 740 000 per år.

Sverige importerar daggamla kycklingar av höns och kalkon. Totalt importerades cirka 207 000 kycklingar år 2000 där hönskycklingarna var flest – cirka 142 000. De flesta kycklingar kom från Storbritannien.

Den totala exporten av fjäderfä utgörs även den av kycklingar och är cirka 2 182 000 fjäderfä. 97 procent av exporten sker till Danmark och resten så när som på enstaka individer sker till Norge år 2000.

Förändringar av det internationella transportmönstret över tid

I avsnitt 2.10 reodvisas förändringar av transportmönster i EU under de sista decennierna utifrån tre exempel; utvecklingen i Italien, BSE-krisen och och svinpesten. Avsikten är att se hur marknaden har utvecklats då efterfrågan ökar eller då tidigare exporterande länder inte längre kan klara den efterfrågan man haft. Med de tre exemplen visas hur nya länder träder in på marknaden men också vad som sker då tidigare stora aktörer kommer igång med produktion efter ett sjukdomsutbrott som svinpest.

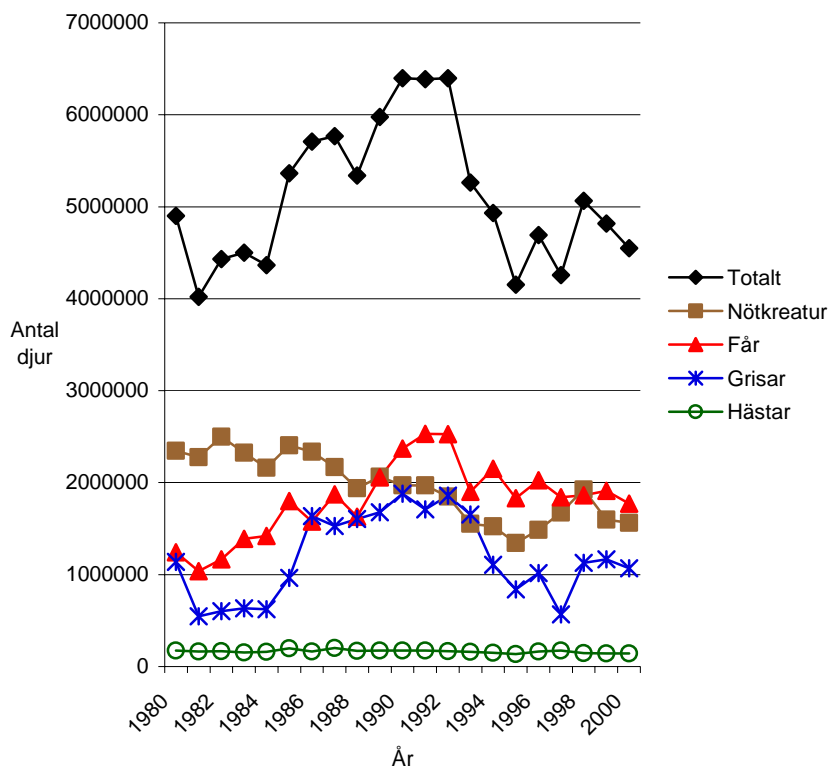
Exemplet Italien

Italien är det i särklass största importlandet av levande djur. Till landet importeras totalt cirka 5 miljoner större djur årligen, vilket

motsvarar cirka en fjärdedel av alla större djur som transporteras (år 2000). Därtill kommer cirka 25,5 miljoner fjäderfä.

En genomgång av Italiens totala import visar att importen av levande djur ökade dramatiskt under andra halvan av 1980-talet. Den starkt ökade efterfrågan av levande djur sammanfaller med en stark expansion av slakteriindustrin i landet.

Figur 2. Total import av grisar, får, nötkreatur och hästar till Italien 1980-2000 (figur 2.13)



Från år 1984 till 1986 ökade Italiens totala import av grisar med 163 procent från cirka 623 000 grisar till cirka 1 623 000 grisar och ökningen fortsatte till 1 880 000 grisar år 1990. Även importen av antalet får ökade kraftigt för att nå ett maximum år 1992. Analysen visar att vissa länder ökade exporten till Italien då efterfrågan

ökade, men också att länder kan falla ifrån som viktiga exportörer och nya aktörer kan komma in och ta över marknadsandelar.

BSE-krisen och svinpesten

Både BSE-krisen och utbrottet av svinpest har påverkat den gränsöverskridande handeln mycket.

BSE-krisen, som funnits sedan slutet av 1980-talet, påverkar fortfarande transportströmmarna. Storbritannien har inte kommit tillbaka som aktör på marknaden och den externa exporten har förblivit mindre än före BSE-krisen. Analysen visar att nya länder har tagit marknadsandelar då andra fallit ifrån, men också att dessa länder i många fall återtagit marknadsandelar.

Svinpesten drabbade Tyskland, Holland och till liten del Belgien år 1997. Det året och året efter påverkades den gränsöverskridande handeln mycket och som exempel minskade Hollands totala export från cirka 5,7 miljoner grisar år 1996 till cirka 1,5 miljon grisar 1998. Den totala nedgången i handeln blev dock aldrig lika stor som Holland nedgång, utan andra länder tog marknadsandelar. Återhämtningen totalt sett kom dock snabbt och år 2000 var den gränsöverskridande handeln nästan lika stor som före svinpestutbrottet och de drabbade länderna hade redan börjat återta marknadsandelar.

Slutsats

De ovan anförda exemplen visar att transportströmmarna ingalunda är statiska utan förändras över tiden. Uppenbarligen finns flexibilitet, och de aktörer som säljer levande djur mellan EU-länder finner marknader eller leverantörer i ett annat land om en stor leverantör faller ifrån.

Djurtransporter och smittspridning (kapitel 3)

Smittsamma djursjukdomar kan orsakas av virus, bakterier, parasiter, svampar och prioner. Många av de smittsamma sjukdomarna kan orsaka stora ekonomiska förluster och stora lidanden och bekämpas därför systematiskt. Sjukdomar som kan överföras mellan djur och människor benämns zoonoser. De allvarligaste djur-

sjukdomarna kallas epizootiska. Till de senare hör bland annat rabies, mul- och klövsjuka och svinpest. Spridning av smittsamma sjukdomar kan ske på många sätt. Vanligast är via direktkontakt mellan smittade djur, eller genom att djuren vistas i stallar eller på beten där smittade djur tidigare vistats.

Riskfaktorer för smittspridning via transporter

Transporter av levande djur innebär alltid en risk för spridning av smittsamma sjukdomar. När djur flyttas från en ort till en annan flyttas också de mikroorganismer som djuren härbärgerar. Djur på en ort kan sakna immunologiska försvarsmekanismer mot vissa av dessa smittbärande organismer, vilket innebär att sjukdomar som tidigare inte fanns i ett land kan föras dit med transporter. Transportmittor utgör också, i och med att djur från olika besättningar blandas, en risk för dubbelinfektion, där även harmlösa virus eller bakterier kan orsaka allvarliga symtom i kombination med andra mikroorganismer. Den stress som djuren utsätts för i samband med transport hämmar deras immunförsvar, vilket gör att stressade djur lättare avger sjukdomsframkallande virus eller bakterier. De är också mer mottagliga för sådana patogena mikroorganismer. Risken för smittspridning kan minimeras genom förebyggande åtgärder, men oavsett alla försiktighetsåtgärder innebär det alltid en större smittorisk att transportera djur från en besättning till en annan, jämfört med att inte transportera djuren alls. Trafikolyckor med djurtransporter, där djuren hamnar lösa, kan också leda till smittspridning.

Den största smittrisen med djurtransporter uppstår vid transport av avelsdjur eller produktionsdjur som kommer att leva vidare vid slutmålet, risken för smittspridning är något mindre vid transport av slaktdjur under förutsättning att djuren transporteras direkt från uppfödningplats till slakteri. Det finns avsevärda smittskyddsrisiker vid transport av kalvar, dels på grund av stress och ökad infektionsrisk för unga djur och dels på grund av att kalvar sällan slaktas direkt vid ankomst. Vaccination är en metod att förebygga smittsamma sjukdomar, men det finns dock vissa problem med vaccination vilket innebär att massvaccination inte är en självklar lösning på smittspridningsproblemet. Massvaccination måste användas med kunskap och i rätt situationer för att inte riskera att exempelvis förvärva en smittspridning vid ett sjukdomsutbrott.

Djurmarknader och mellanstationer är platser som särskilt innebär risker för smittspridning mellan djur och i förlängningen mellan djur i olika delar av Europa (och världen). Djurtransporter utgör också en möjlig spridningsväg för antibiotikaresistens eftersom resistent bakterier kan följa med transporterade djur, sprida sig och förökas hos djur som är fria från dessa bakterier. Det finns en relativt omfattande rättslig reglering för att bekämpa transportmittor. Reglerna är i stor utsträckning internationella och här är för svenskt vidkommande EG-rätten på området särskilt väsentlig.

Djurskyddsmässiga och ekonomiska konsekvenser

Det finns djurskyddsmässiga konsekvenser av transportmittor som måste beaktas. Det lidande som transportorsakade smittor kan ge upphov till kan vara enormt. Mul- och klövsjukan är ett tydligt exempel på detta. De mest smittsamma djursjukdomarna kan få katastrofala ekonomiska konsekvenser för ett drabbat lands ekonomi och för den enskilde bonden. Även mindre smittsamma transportorsakade djursjukdomar kan få stora ekonomiska förluster för näringen. Kostnaderna för mul- och klövskukebrottet i Storbritannien kan inte överblickas än, men torde handla om många miljarder pund.

Svenska åtgärder för riskminimering

I Sverige finns en lång tradition av att bekämpa och förebygga djursjukdomar. Många sjukdomar som finns inom övriga EU är utrotade i Sverige eller har aldrig funnits i landet. Vid EU-inträdet bildades Svenska Djurbönders Smittskyddskontroll (SDS) för att behålla ett gott djurhälsoläge inom landet fortsättningsvis. Genom SDS försorg finns biltvättar på två orter i södra Sverige där transportörer kostnadsfritt kan tvätta och desinfektera fordon. Anläggningarna finansieras av näringen i syfte att undvika att dåligt rengjorda transportfordon för med sig smitta in i Sverige. Uppsamlingsplatser används för att undvika direktkontakt mellan svenska besättningar och utländska djurtransportfordon (vägtransporter). Livdjursauktioner förekommer numera i en mycket liten utsträckning i Sverige. Marknader förekommer inte, vare sig för livdjur eller för slaktdjur. Vidare finns ett antal olika program för att bekämpa spridning av vissa sjukdomar i Sverige. Bland dessa kan BVD- och leukosprogrammen nämnas. Sedan EU-inträdet har

SDS genomfört informations- och utbildningsinsatser för att mana till försiktighet och ökad vaksamhet då epizootisk sjukdom förekommit i Sveriges närhet.

Import av hundar till Sverige

Hundars resande mellan länder har ökat sedan Sverige blev medlem i EU. Under det senaste året har tidigare hemlösa hundar från södra Europa först till landet för omplacering. I avsnitt 3.11 redogörs för vilka smittskyddsrisiker detta kan innebära.

Utredningen konstaterar att transportstress i kombination med initialt symtomlösa infektioner kan orsaka djurskyddsmässigt oacceptabla situationer under och efter transporten. Införsel av allvarliga smittsamma sjukdomar som normalt inte finns i Sverige utgör vidare ett visst hot både mot hundars och människors hälsa.

Mot bakgrund av den ökade risken för förekomst av här redovisade sjukdomar hos importerade hundar från Medelhavsområdet, föreslår utredningen utökade krav på blodanalys vid införsel av alla hundar som är födda i, uppväxta i och förs in från Grekland, Italien, Frankrike, Spanien och Portugal. Hundar från dessa länder bör genom blodprovstestning konstaterats fria från hjärtmask (*Dirofilaria immitis*), leishmanios (*Leishmania donovani infantum*), tropisk ehrlichios (*Ehrlichia canis*), brucellos (*Brucella canis*), och babesios (*Babesia canis*) innan de får föras in i Sverige.

Krav bör också ställas på att alla hundar är fästingsanerade omedelbart innan de förs in från ovan nämnda medlemsstater.

Tilläggsdirektiv om det tillfälliga transportförbudets effekter

Utredningen har undersökt det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider, transportvägar och djurens välbefinnande samt ekonomiska konsekvenser till följd av rådande slakteristruktur (med mera) i Sverige.

Under perioden av det tillfälliga transportförbudet utfärdade landets 21 rapporterande länsstyrelser sammanlagt 33 292 tillstånd. Länsstyrelsen i Jönköping har genomfört en enkätundersökning för att undersöka tidsåtgång med mera i samband med hantering av det tillfälliga transportförbudet och konstaterar att långt större resurser än de som nu finns tillgängliga krävs om ett reellt epizootiutbrott skulle ske i Sverige.

Tabell 18. Antal tillstånd som utfärdades av rapporterande länsstyrelser under det tillfälliga transportförbudet 2001

<i>Länsstyrelse</i>	<i>Antal tillstånd</i>
Stockholms län	386
Uppsala län	1 109
Södermanlands län	907
Östergötlands län	1 789
Jönköpings län	1 387
Kronobergs län	868
Kalmar län	1 810
Gotlands län	1 300
Blekinge län	611
Skåne län	6 757
Hallands län	3 897
Västra Götalands län	7 270
Värmlands län	684
Örebro län	660
Västmanlands län	750
Dalarnas län	650
Gävleborgs län	717
Västernorrlands län	580
Jämtlands län	354
Västerbottens län	506
Norrbottnens län	300
<i>Summa</i>	<i>33 292</i>

Källa: Uppgifter från respektive länsstyrelse

Utredningen konstaterar att ingen samlad bedömning av djurskyddskonsekvenser av det tillfälliga transportförbudet i stallarna gjorts. I samtal med olika parter, såsom slakterier, transportörer och veterinärer, framkommer dock en bild av att det under perioden förekom problem, bland annat med överbeläggning i smågrisstallarna, men även på nötkreaturssidan eftersom transportörerna helt enkelt inte hann hämta alla djur. Mellan den 8 mars och 30 mars, då transport endast fick ske direkt till slakteri eller annan produktionsplats, minskade transporttiden. Det var också betydligt färre djur i bilarna. Någon information om dokumenterade uppgifter om djurens välbefinnande under denna period, eller att det blev färre skador av olika slag, finns dock inte att tillgå. Det saknas också uppgifter om att det skulle föreligga anmärkningsvärda skillnader under denna period jämfört med vad som normalt gäller. Efter samtal med olika aktörer växer bilden fram att själva strukturen på den svenska djuruppfödningen är sådan att flödet bör vara

kontinuerligt för att störningar inte skall uppstå, till exempel i svin- och nötkreatursstallar.

Utredningen har vidare granskat ansökningarna från fyra länsstyrelser för att undersöka effekter på transporttiden. Transportmönstret ser olika ut i olika delar av landet med koncentration av grisuppfödning i relativ närhet till ett större slakteri i regionen i Skåne, Västra Götaland och Östergötland, medan nötkreatur, får och lamm ofta färdas längre sträckor. Exakt hur mycket transporttiderna minskade är svårt att säga, eftersom någon studie över transporttider när restriktioner inte föreligger, inte finns att tillgå. En uppskattning som gjorts är att transporttiderna för gristransporter minskade med en timme och för nötkreatur med i snitt två timmar. Vid genomgången av ansökningarna i länen Skåne, Västra Götaland, Blekinge och Uppland, framgår att långt ifrån alla transporter går till närmaste slakteri.

Stora slakterier vittnar om att slaktkostnaderna blev väsentligt högre under perioden, men någon kostnadssammanställning för att närmare beräkna merkostnaderna har inte gjorts. Avräkningspriset till bonden sänktes dock inte under perioden. Personal fick permitteras i början, när slakten minskade. En allmän uppfattning, som framkommit vid utredningens samtal med marknadsaktörer, är att det inte blev riktigt så dyrt som man befarat. Efter den initiala fasen var man effektiv och fick ihop lassen. Efter att restriktionerna släpptes uppstod dock merkostnader när alla djur som blivit stående skulle hämtas. Transportkostnaden höjdes avsevärt under en kort period. Sammanfattningsvis finns dock inget underlag som är lättillgängligt för att uppskatta eller närmare precisera de ekonomiska konsekvenserna av det tillfälliga transportförbudet.

Rättslig reglering av djurtransporter (kapitel 4)

Utredningen har i enlighet med direktiven granskat vilka effekter det befintliga regelverket har i förhållande till djurs behov, särskilt när det gäller långa transporter med vilopausar. Utredningen har granskat de relevanta regelverken för djurtransporter och utifrån tillgängliga data utvärderat hur väl de säkerställer att djurens behov tillgodoses under långa transporter. Granskningen har gjorts med beaktande av såväl svensk som internationell forskning. På utredarens uppdrag har professor emeritus Ingvar Ekesbo till utredningen gjort en sammanställning av forskning kring de aktuella djurslagens

biologiska karakteristika samt sammanställa forskningen om transporters inverkan på djurhälsa och djurskydd. Professor Girma Gebresenbet har på utredarens uppdrag gjort en sammanställning över aktuellt forskningsläge kring djurtransporter. Dessa artiklar har använts som underlag för utredningens analys av regelverken. Artiklarna bifogas i sin helhet i utredningens bilagedel.

Rättslig reglering

Regler om djurtransporter har antagits av flera olika organ. Europarådets konvention om internationella djurtransporter (ETS 65) var den första internationella rättsakten på området. För EU:s medlemsstater är EG:s rättsakter på området dessutom aktuella – grundbulten i EG:s regelverk om transport av levande djur är rådets direktiv 91/628/EEG av den 19 november 1991 om skydd av djur vid transport, ändrat genom rådets direktiv 95/29/EG av den 29 juni 1995, härafter kallat djurtransportdirektivet. Grundbestämmelsen i djurtransportdirektivet (kapitel VII, punkt 2) är att transporttiden inte skall överstiga åtta timmar. Tiden får dock överskridas om transportfordonet uppfyller vissa tilläggsvillkor som återfinns i rådets förordning (EG) nr 411/98 av den 16 februari 1999 om tilläggsnormer avseende skydd av djur, vilka skall tillämpas på vägfordon som används för djurtransporter som överskrider åtta timmar. Tilläggsvillkoren handlar om bestämmelser om vila, vattning och utfodring med vissa intervall. Transportperioden – inklusive vilopauserna – kan upprepas efter att det sista reglerade tilläggsvillkoret uppfyllts (det vill säga efter den sista vilopausen).

Tabell 19. Transporttider för olika djurslag vid vägtransport enligt djurtransportdirektivets bestämmelser

<i>Djurslag</i>	<i>Maximala transporttider och minsta viloperioder med mera vid landsvägtransport</i>	<i>Särskilda krav*</i>
Ej avvanda kalvar, lamm, kilingar, föl och späddgrisar	Maximalt 9 timmar transport, följt av minst 1 timme vila, följt av maximalt 9 timmar transport. Härpå minst 24 timmar vila med avlastning, utfodring m.m. Sedan kan en ny transportperiod påbörjas. ¹	Under viloperioden skall djuren vattnas och vid behov utfodras.
Grisar, oregistrerade hästar samt övriga hovbärande tamdjur	Maximalt 24 timmar transport, följt av minst 24 timmar vila med avlastning, utfodring m.m. Sedan kan en ny transportperiod påbörjas. ²	Grisar skall under hela resan ha tillgång till vatten medan (oregistrerade) hästar skall vattnas och om nödvändigt utfodras var åttonde timme.
Tamdjur av nötkreatur, får, getter, registrerade hästar	Maximalt 14 timmar transport, följt av minst 1 timme vila, följt av maximalt 14 timmar transport. Härpå minst 24 timmar vila med avlastning, utfodring m.m. ³ Sedan kan en ny transportperiod påbörjas.	Tamdjur av nötkreatur, får, getter och registrerade hästar skall under viloperioderna vattnas och, vid behov, utfodras.

För de långa vilopauserna har så kallade mellanstationer upprättats där djuren kan lastas av tillfälligt. Mellanstationer finns i sju medlemsstater och det sammanlagda antalet för EU är 81 stycken.

I djurtransportdirektivet ställs också särskilda krav för djur med olika behov, till exempel med vilka intervall mjölkkor måste mjölkas eller att hästar inte får transporteras i mer än ett plan. Det regleras också vilka djur som inte skall anses vara möjliga att transportera. Djur skall inte anses vara möjliga att transportera om de är sjuka eller skadade. Det samma gäller för dräktiga djur som sannolikt kommer att föda under transporten eller som har fött under de senaste 48 timmarna (gäller ej fjäderfän). Det ställs också

¹ Se kapitel VII punkt 4a anförd bilaga.

² Se kapitel VII punkt 4 b–c anförd bilaga.

³ Se kapitel VII punkt 4–5 anförd bilaga.

krav om hygien, om dokumentation genom utfärdande av hälso-intyg (av veterinär), upprättande av färdplaner och utsändande av Animo-meddelanden genom Animo-systemet, om särskilda krav vid import från och export till tredje land med mera. Animo-systemet är ett datoriserat system till vilket alla centrala veterinära myndigheter skall vara koppla. Animo-meddelandet, med vilket färdplanen skall meddelas, är en standardiserad blankett i vilken vissa uppgifter skall ges. Det ställs också krav på transportmedlet och på transportören om registrering hos behörig myndighet. Djurtransportdirektivets första kapitel innehåller bestämmelser om vilka beläggningsgrader som skall tillämpas för olika djurslag.

Andra bestämmelser som har betydelse för djurtransporterna är bestämmelser om märkning av djur och om sociala villkor för mobila arbetstagare (i fråga om raster och vilopausar för förarna).

Svensk lagstiftning

De svenska reglerna om djurtransporter återfinns dels i vad som sägs i djurskyddsförordningen (SFS 1988:539) samt i Statens jordbruksverks föreskrifter om transport av levande djur (SJVFS 2000:133, saknr 5, senast ändrat genom SJVFS 2001:01) genom vilken djurtransportdirektivet genomförts i Sverige. Jordbruksverket har också utfärdat allmänna råd om djurtransporter. Utöver dessa föreskrifter har Jordbruksverket utfärdat föreskrifter om vissa särskilda transportrelaterade frågor om exempelvis veterinära kontroller med mera.

Tillsyn och kontroll

Tillsynen över djurtransporter ansvarar respektive medlemsstat för inom sitt område. Medlemsstaternas efterlevnad av EG:s rättsakter på området övervakas av ett organ inom kommissionens generaldirektorat för hälsa och konsumentskydd; kontoret för livsmedels- och veterinära frågor (Food and Veterinary Office, FVO) som bland annat genomför fältinspektioner. FVO publicerar regelbundet inspektionsrapporter.

FVO har på kommissionens uppdrag undersökt efterlevnaden av transportdirektivet. Man har också publicerat en särskild rapport om inspektioner till ett antal mellanstationer och en särskild rapport om medlemsstaternas erfarenheter efter genomförande av de ändringar som infördes genom direktiv 95/29/EG. Den generella

slutsatsen i dessa rapporten är att medlemsstaterna verkar ge frågorna låg prioritet, att överträdelser från enskilda (men även myndigheter) regelbundet förekommer och att mer eller mindre allvarliga brister leder till djurlidande i varierande grad.

Ett annat viktigt organ inom kommissionen är Vetenskapliga veterinärkommittén för djurhälsa och djurvälstånd (Scientific Committee on Animal Health and Welfare; Scahaw). Kommittén publicerade i mars 2002 en omfattande rapport med rekommendationer om hur bestämmelserna kring djurtransporter, utifrån vad som på vetenskaplig grund kan fastställas om djurtransporternas inverkan på djuren, bör förändras för att i högre utsträckning tillgodose djurens behov i samband med transport.

Pågående initiativ

Europarådets konvention om internationella djurtransporter (ETS 65) har genomgått ett revideringsarbete och en reviderad konventionstext beräknas antas under 2003. Vidare skulle kommissionen ha lämnat ett förslag till ändring av djurtransportdirektivet under 2002. Revideringsarbetet har medfört en intensiv debatt bland olika organisationer (främst djurskyddsorganisationer, veterinära organisationer och branschorganisationer på området) och myndigheter runt om i Europa om vilka förändringar som är nödvändiga. Dock måste också andra internationella åtaganden, som medlemskap i WTO beaktas. Kommissionen har dock lämnat ett förslag till ändring av rådets förordning (EG) nr 411/98. Förslaget behandlar tillägsbestämmelser om ventilationsstandarder för vägfordon med mera. Djurtransporter har också diskuterats av Europaparlamentet vid flera tillfällen. Europaparlamentet antog i december 2001 en resolution där man ställde sig bakom en begränsning av den totala transporttiden till högst åtta timmar eller maximalt 500 kilometer för slaktdjur. I de fall transporttiden överstiger fyra timmar skall transportsträckan inte överstiga 250 km.

I Sverige har Jordbruksverket genomfört ett nationellt tillsynsprojekt om tillsyn av djurtransporter. Projektets utfall, som pågick i två år, återgavs i en rapport som publicerades i februari 2001. I projektet deltog representanter från central, regional och lokal tillsynsmyndighet, polismyndigheten samt näringen. I projektet genomfördes 522 inspektioner av djurtransporter. Ett gemensamt inspektionsprotokoll användes. Jordbruksverket konstaterar att flera brister upptäckts, men att en mycket liten del av dessa var att

beteckna som allvarliga. Överlag bedrivs djurtransporterna bra i Sverige, men det är nödvändigt med ökade resurser för att effektivisera kontrollerna, bland annat i form av fler utbildnings- och stödinsatser till djurskyddsinspektörerna.

Utredningens bedömning, analys och förslag

Utredningen har analyserat dödlighet och skadefrekvens i samband med transport utifrån det underlag som finns tillgängligt. Bristen på statistik och inrapportering av uppgifter kan sägas vara talande för djurtransporter överlag.

Den redovisade dödlighet som utredningen tagit del av uppgår för gris till några delar av promille. Enligt uppgifter från Swedish Meats dör cirka 0,032 procent (0,32 promille) av alla grisar som transporteras inom Sverige till deras slakterier under transport.⁴ Grisar är extra känsliga för höga temperaturer och Sverige har, som bekant, vanligtvis betydligt lägre temperaturer under sommarhalvåret än vad de sydeuropeiska länderna har.

Under förutsättning att man accepterar antagandet att svenska gristransporter sköts minst lika bra som i något annan medlemsstat, kan vi också anta att dödlighetsfrekvensen för grisar måste vara minst lika hög – troligen högre – i andra medlemsstater. En uppskattning utifrån befintliga studier tyder på en dödlighet totalt i EU på ca 0,4-0,5 promille. Om den svenska siffran för dödlighet för grisar i samband med transport till slakteri (0,32 promille) används för hela EU skulle antalet döda grisar i denna kategori uppgå till närmare 65 000 grisar per år och om den högre inom det uppskattade spannet används (0,5 promille) dör drygt 100 000 grisar under transport till slakt.

Tabell 20. Uppskattning av dödlighet för grisar under transport för hela EU (slaktdjur)

<i>Land</i>	<i>Totalt antal slaktade grisar i EU år 2000[*]</i>	<i>Beräknat antal döda grisar till följd av transport (0,32–0,5 promille)^{**}</i>
EU – 15:	203 039 000	64 972–101 520

^{*} *Källa:* FAO 2000

^{**} Avrundat till närmaste heltal, vilket kan ge avvikelse i summa.

⁴ TT-telegram 12 augusti 2002, publicerat bland annat på <http://www.lantbruk.com>

En engelsk studie på slaktkyckling som omfattade cirka 34 miljoner djur från 88 uppfödare visar en dödlighetsfrekvens på 0,24 procent.⁵ Studien är från 1994. En sådan dödlighetsfrekvens på slaktkycklingar i EU ger en dödlighet av drygt 11,5 miljoner slaktkycklingar per år.

Studier av får visar en dödlighetsfrekvens på 0,02 procent för transporter kortare än fyra timmar. Vid transporter över den tiden stiger siffran till 0,3 procent. Även denna studie är från 1994.⁶ Om den lägre siffran används och beräknas på antalet slaktade får i EU 2000, ger det en dödlighet av 14 100 får. I detta fall tas dock inte hänsyn till livdjurstransporter.

Utredningens uppskattningar visar på att dödlighetstal på europeisk nivå för grisar, får och fjäderfän är så pass höga att det är befogat att ändra regelverken så att djurens behov i större utsträckning tillgodoses.

Utredningen har i och med att EU bedöms vilja ratificera Europarådets reviderade konventionstext (om konvention av internationella djurtransporter, kommissionen har på ministerrådets uppdrag varit förhandlande part) bedömt att det i huvudsak är viktigt att genomföra ändringar i djurtransportdirektivet, som bedöms beakta konventionens bestämmelser. Utredningens bedömning är att i EG-fördraget uttrycks synen på djur olika, vilket kan medföra att olika tolkningar görs och att djurens välfärd inte alltid beaktas tillräckligt mycket.

Utredningens bedömning är att det finns starka argument för att djurtransportdirektivet inte tillvaratar djurens välfärd i tillräckligt hög utsträckning. I vissa fall tas inte tillräckligt stor hänsyn till varje djurslags biologiska karakteristika eller olika djurs speciella förutsättningar för att klara transporten på ett acceptabelt sätt. I andra fall är föreskrifterna otydliga och en ökad precisering bör eftersträvas. Utredningen bedömer också att det krävs ökade insatser av kontroll och tillsyn. Tillsynen måste förbättras avsevärt. Medlemsstaternas låga prioritering av djurskydd i samband med transport gör det nödvändigt att förstärka kommissionens tillsyn av medlemsstaterna. Det är också viktigt att kommissionen medverkar till att skapa förutsättningar för att medlemsstaternas samarbete på området underlättas. Vidare bör dokumentation med

⁵ Se bilaga 10, Ekesho.

⁶ Se bilaga 10, Ekesho.

mera ses över, så att det blir svårare att göra överträdelser av gällande bestämmelser angående resehandlingar med mera och göra det lättare att spåra transporter. Utredningens förslag presenteras i sammanfattningens första kapitel.

Tillsynen i Sverige fungerar relativt bra, men utredningen delar Jordbruksverkets bedömning att fler utbildningsinsatser av djurskyddsinspektörer och länsveterinärer är nödvändiga. Det är också nödvändigt att samarbetet med polisen förbättras, så att fler flygande kontroller på väg kan göras. Utredningen vill dock framhålla att kontrollerna vid framför allt pålastningen men även avlastningen är av särskild vikt och att kontrollerna i första hand bör ske vid dessa tillfällen. Vid pålastningen kan transportfordonet kontrolleras, djuren kan inspekteras för bedömning om de är i transportabelt skick, det är möjligt att kontrollera att djur obekanta för varandra inte blandas i fordonen och att överlast inte sker. Den kontrollen kan lämpligen ske som en del av den lokala tillsynsmyndighets djurskyddstillsyn. För att tillsynsmyndigheten skall ha kännedom om när lastning sker föreslår utredningen ett enkelt anmälningssystem för samtliga transporter av mer än två djurenheter om verksamheten är yrkesmässig eller av större omfattning. Kontrollerna vid avlastning ger besked om hur transporten har gått till. Framför allt är kontrollen av djur vid slakterier viktig.

Slakteristrukturen (kapitel 5)

Utredningen har i enlighet med direktiven undersökt vilka bestämmelser som gäller för slakterierna, hur många slakterier som finns i EU, var de är belägna och vilken slaktkapacitet som finns inom varje medlemsstat. Här har särskilt beaktats om slakteristrukturen innehåller faktorer som styr var slakten äger rum.

Rättslig reglering

Inom EU finns standardiserade regler om slakt och hantering av kött i slakterier. EG:s rättsakter är indelade efter vilka djurslag som slaktas. Slakterier med försäljning av kött från större djur som nötkreatur, gris, får, get samt hästdjur omfattas av bestämmelserna i rådets direktiv 64/422/EEG av den 26 juni 1954 om hygienproblem som påverkar handeln med färskt kött inom gemenskapen (senast ändrat och konsoliderat genom direktiv 91/497/EEG). För slakte-

rier med försäljning av kött från fjäderfä gäller rådets direktiv 71/118/EEG av den 15 februari 1971 om hygienproblem som påverkar handeln med färskt kött av fjäderfä (ändrad genom rådets direktiv 92/116/EEG) och för slakterier med försäljning av kött av kanin och hägnat vilt gäller rådets direktiv 91/495/EG av den 27 november 1990 om frågor om livsmedelshygien och djurhälsa som påverkar produktion och utsläppande på marknaden av kaninkött och kött från vilda djur i hägn. Det finns även EG-bestämmelser om veterinära kontroller med mera.

I ovan nämnda direktiv definieras och regleras såväl storskaliga som småskaliga slakteriers verksamhet. Ett småskaligt slakteri får slakta högst 20 slaktenheter per vecka och högst 1 000 slaktenheter per år. Det kan få slakta upp till 1 500 slaktenheter per år, om två företag delar lokal. För dessa slakterier är kraven på lokalerna och på veterinär besiktning något lägre än för de stora slakterierna. Kött från småskaliga slakterier får dock endast avsättas på den lokala – nationella – marknaden, vilket markeras genom att köttet markeras med en särskild stämpel. EG-rättens direktiv på området har i Sverige genomförts i olika föreskrifter från Livsmedelsverket.

För närvarande pågår ett revideringsarbete för att minska detaljeringsgraden i bestämmelserna. Bland annat kan noteras förslag att det inte längre skall finnas en definition av eller särskilda regler för småskaliga slakterier.

Antal slakterier

Varje medlemsstat är skyldig att till kommissionen rapportera uppgift om godkända storskaliga slakterier. För uppgifter om småskaliga slakterier inom medlemsstaterna har utredningen begärt uppgift från respektive nationell myndighet, som sammanställt de olika regionernas/delstaternas uppgifter. En sammanställning över antalet småskaliga slakterier i EU har inte gjorts tidigare.

Det fanns totalt 3 890 större slakterier i EU i augusti 2002. Kött från sådana slakterier märks med en oval stämpel innehållande slakteriets nummer och landbeteckning. De stora slakterierna godkänns för slakt av antingen större tamdjur (nöt, får, gris och häst), fjäderfä eller kanin/hägnat vilt enligt tre skilda direktiv. Av slakterierna slaktar 2 546 anläggningar större tamdjur. För fjäderfä redovisas 1 016 slakterier och för kaniner och hägnat vilt 747 slakterier.⁷

⁷ Källa: EuroVetLink 02-06-27.

Samtliga dessa anläggningar får sälja kött inom EU och till tredje land. Det skall även noteras att samma slakteri kan vara godkänt i flera av de tre redovisade kategorierna.

Tabell 21. Antal större slakterier i EU, indelat efter tamdjurs- fjäderfä- och kanin/hägnat viltslakterier (år 2002)

<i>Land</i>	<i>Antal slakterier inom respektive kategori</i>			
	<i>Totalt</i>	<i>Tamdjur</i>	<i>Fjäderfä</i>	<i>Kanin/hägnat vilt</i>
Belgien	118	70	43	14
Danmark	181	167	12	62
Finland	41	18	7	16
Frankrike	688	301	330	283
Grekland	80	53	28	0
Irland	76	61	15	0
Italien	691	448	150	136
Luxemburg	0	0	0	0
Holland	143	91	37	9
Portugal	138	82	51	6
Spanien	842	581	156	158
Storbritannien	301	209	83	32
Sverige	72	35	16	28
Tyskland	391	311	80	2
Österrike	128	119	8	1
<i>Totalt</i>	<i>3 890</i>	<i>2 546</i>	<i>1 016</i>	<i>747</i>

Källa: EuroVetLink 2002-06-27.

Antalet småskaliga slakterier var vid samma tid 20 972 stycken, registrerade och godkända inom EU:s medlemsländer och fördelade i medlemsländerna enligt nedan.

Tabell 22. Antal småskaliga slakterier i EU per medlemsstat (år 2002)

<i>Land</i>	<i>Antal småskaliga slakterier</i>
Belgien	41
Danmark	209
Finland	123
Frankrike	2 066
Grekland	134
Irland	307
Italien	2 483
Luxemburg	0
Holland	416
Portugal	1
Spanien	885
Storbritannien	200
Sverige	39
Tyskland	8 992
Österrike	5 076
Totalt	20 972

Källa: Respektive lands myndighet, se bilaga 3.

För de flesta länder finns en uppdelning i småskaliga slakterier för stordjur ("red meat"), fjäderfä ("poultry") och kanin/hägnat vilt i enlighet med de direktiv som gäller för denna typ av slakt. Vissa länder redovisar dock de två sista kategoriernas slakterier tillsammans som "white meat" och för vissa redovisas inte alls vilket kategori av djur som slaktas. I förekommande fall redovisas uppdelningen på djurkategori under respektive land i kapitel 5.

Slakterikapacitet i olika medlemsstater

Utredningen har genom olika beräkningar gjort en uppskattning av den totala slaktkapaciteten inom varje medlemsstat (underlag har varit antalet slakterier inom varje kategori samt uppgiven slaktvolym). Det har i kartläggningen framgått att vissa länder har ett överskott i sin djuruppfödning i förhållande till det egna landets slaktkapacitet, medan det omvända förhållandet gäller för andra länder – som har en slaktkapacitet som vida överstiger den egna uppfödningens volym. De slutsatser som kan dras är att de flesta

länderna i EU har kapacitet att slakta de djur som föds i landet och att handeln med djur i första hand beror på efterfrågan.

För större tamdjur (nötkreatur, gris, får, get och häst) bedöms slakterikapaciteten räcka eller vara större än den egna uppfödningen för följande länder:

- *Finland*. Landet har en obetydlig handel av levande djur.
- *Grekland*. Landet importerar slaktdjur såväl internt som externt ifrån.
- *Irland*. Trots en stor uppfödning av främst nötkreatur är andelen exporterade djur mycket litet och landet bedöms ha slaktkapacitet för den egna uppfödningen.
- *Italien*. Landets slaktkapacitet är betydligt större än den egna uppfödningen av djur.
- *Portugal*. Landet har en betydande import av djur, främst grisar och har slaktkapacitet för djur födda i landet.
- *Storbritannien*. Efter BSE-krisen har landets produktion minskat och i dagsläget bedöms slaktkapaciteten räcka för den egna uppfödningen.
- *Spanien*. Landet bedöms ha slaktkapacitet för den egna uppfödningen. Endast för får är den totala exporten större än den totala importen, för övriga djurslag är den totala importen störst.
- *Sverige*. Handeln med levande djur över landets gränser är försumbar och landet bedöms ha slaktkapacitet för den egna uppfödningen.
- *Tyskland*. Landet har stor handel med levande djur, men den totala importen av grisar liksom antalet småskaliga slakterier gör att slakterikapaciteten bedöms tillräcklig för den egna uppfödningen av större djur.
- *Österrike*. Landet har ett mycket stort antal småskaliga slakterier. Landet är nettoexportör av nötkreatur, men nettoimportör av grisar och bedöms ha tillräcklig slaktkapacitet för den egna uppfödningen.

Följande länder bedöms ha svårigheter att i dag klara att slakta den egna uppfödningen av större tamdjur:

- *Belgien*. Handeln med levande djur sker dock till allra största delen med grannlandet Holland.
- *Danmark*. Landet bedöms inte klara uppfödning och slakt av samtliga i landet födda grisar. Över 1,5 miljoner grisar, främst

smågrisar, exporteras totalt. Den största mottagaren är Tyskland.

- **Frankrike.** Landet har en stor export av livdjur av nötkreatur. Dock är den totala importen av grisar och får större än den totala exporten.
- **Holland.** Landet uppges exportera totalt över 3,3 miljoner grisar. Enligt andra länders importstatistik är siffran 4,4 miljoner grisar. Landet bedöms inte ha slaktkapacitet att slakta av samtliga dessa grisar i dag. För nötkreatur är dock den totala importen större än den totala exporten.

Samtliga medlemsstater bedöms ha slakterikapacitet för den egna uppfödningen av fjäderfä. Endast ett land har en total export av tyngre fjäderfä överskridande 10 procent av uppfödningen, nämligen Tyskland, men även där bedöms slaktkapaciteten räcka för samtliga fjäderfä uppfödda i landet.

Även för tamkanin/hägnat vilt bedöms varje medlemsstat ha slaktkapacitet för den egna uppfödningen.

Mobila slakterier (kapitel 6)

Enligt Djurtransportutredningens direktiv skall utredningen undersöka om en ökad användning av mobila slakterier kan bidra till en lösning av de onödigt långa djurtransporterna till slakterierna, och om en sådan lösning också skulle innebära bättre djurskyddshänsyn i samband med slakt utan att hygienproblem uppstår. En viktig fråga som lyfts fram i direktiven är dessutom frågan om huruvida det finns ekonomiska förutsättningar för en lönsam drift av mobila slakterier.

Utredningen konstaterar att det i dagsläget är oklart om det finns lagligt utrymme i gemenskapslagstiftningen för användning av mobila slakterier vid slakt av andra djurslag än ren. Denna fråga kräver en lösning, och utredningen menar att det är av stor vikt att Sverige följer upp sitt initiativ i frågan.

Utredningen har tagit del av vetenskapliga rapporter och relevanta publikationer från berörda myndigheter. Utredningen har också samrått med branschorganisationer.

Utredningen konstaterar utifrån detta att användning av mobila slakterier för andra djurslag än ren framför allt är aktuell för slakt av svin, fjäderfän och nötkreatur. I Sverige finns däremot inga

pågående diskussioner om mobil slakt av får, men frågan utreds för närvarande i Norge där försök att slakta lamm mobilt prövas.

Den största tekniska invändningen mot mobila slakterier är kylutrymmet, som starkt begränsar det mobila slakteriets kapacitet. I det underlag som utredningen tagit del av anges att det i ett kylutrymme får plats maximalt 150 slaktsvinskroppar per dag. Den totala kapaciteten enligt samma studie är 25 djur per dag för nötkreatur. Detta kan dock lösas genom att slaktkroppar transporteras successivt till styckningsanläggning.

Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att det finns ännu icke lösta problem i de modeller av mobila slakterier för gris och nötkreatur som studerats. Problemen verkar dock vara möjliga att lösa utifrån befintlig kunskap och teknik. De tekniska hindren tycks därför, menar utredningen, inte utgöra något problem för mobila slakterier.

Utredningen konstaterar därför att det i dag finns möjlighet att bygga mobila anläggningar som klarar uppställda krav på hygien.

Utredningen har tidigare konstaterat att inte bara transporter utan även på- och avlastning upplevs som stressande av djur, dock olika för olika djurslag. Användning av mobila slakterier skulle därför antagligen kunna innebära fördelar för djuren, om dessa moment helt kan undvikas. Samma vinster erhålls för små gårdsnära slakterier och vilket alternativ som väljs är en ekonomisk fråga. I utredningen "Gårdsnära slakt" av Hans Naess, som gjorts på uppdrag av Ekologiska lantbrukare i Sörmland, framhålls att små stationära slakterier som delar på ambuleringsslaktare är att föredra ekonomiskt.

Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att mobila slakterier kan vara ett bra alternativ ur djurskyddssynpunkt för vissa djurslag under vissa specifika förutsättningar, jämfört med vad som allmänt gäller för svenska förhållanden. Gårdsnära slakterier ger samma fördelar.

Mobila slakterier har av marknadsaktörerna inte bedömts vara något konkurrenskraftiga alternativ, varför det inte heller gjorts några större investeringar på området, undantaget de mobila renslakterierna. Utredningen konstaterar därför att om mobila slakterier skall bli mer intressanta för djuruppfödare så krävs följande:

- investeringsstöd och riskkapital för drift i ett inledningskede
- lägre fasta kostnader

- konsumentintresse och efterfrågan på "djurvänligare", men dyrare, kött.

Utredningen finner inga skäl att särbehandla mobila slakterier, utan anser att eventuella stöd till mindre slakterier skall ges lika, oberoende av om de är mobila eller stationära. Med tanke på att Sverige är ett land med få slakterier och långa avstånd vid jämförelse med andra EU-länder vore ett sådana bidrag väl motiverade ur djurskyddssynpunkt.

De mobila slakterierna har större miljöpåverkan än små slakterier med ambulering slaktare, vilket förespråkas i rapporten "Gårdsnära slakt". Ett mobilt slakteri väger mer än en konventionell djurtransport och transporten av slakteriet samt personal för driften är mer miljöbelastande än transport av enbart slaktpersonal till ett gårdsnära slakteri. Transporten av slaktkroppar är däremot lika i de två alternativen.

Utredningen bedömer att mobila slakterier bättre passar för en uppfödning där många djur slaktas samtidigt, och finner att tidsåtgången för montering och demontering av ett mobilt slakteri gör det omöjligt att köra från gård till gård för att slakta få djur per gård. Kapacitetsbegränsningar och problem med hantering av specifikt riskmaterial (SRM-material) gör att utredningens bedömning är att mobil slakt för nötkreatur inte är möjligt i dag. För svin och fjäderfä bör däremot mobila slakterier passa bra. För får passar mobila slakterier, uppställda under en viss tid och dit uppfödare av lamm kan köra djuren själva, bättre.

I dag är små gårdsnära slakterier med gemensam ambulering slakteripersonal i samarbete med central styckningsanläggning ett ekonomiskt mer lönsamt alternativ än mobila slakterier. En sådan struktur kan ge samma djurskyddsmässiga fördelar som ett mobilt slakteri. Utredningen anser att dessa alternativ måste få samma ekonomiska förutsättningar och menar att stöd, som vore önskvärt, inte skall vara kopplat till mobiliteten av slakteriet, utan till möjlighet att korta tiden för djurtransporter. Många konsumenter upprörs i dag av bilder på djurtransporter och vill att djur skall slaktas på gården. För dessa konsumenter borde en sådan slakt kunna innebära att köttet får ett mervärde.

Utredningens bedömning är slutligen att mobila slakterier inte kan lösa problemet med långa djurtransporter, men att de kan bli ett bra alternativ där de är ekonomiskt lönsamma till stationära slakterier. Det är viktigt att det blir möjligt att godkänna mobila

slakterier för andra djurslag än ren och hägnat vilt och att regeringen driver på i EU för så att mobila slakterier kan godkännas för bruk på samma villkor som de stationära.

I utredningens direktiv anges att utredningen skall definiera begreppet ”nära uppfödningplatsen”, vilket görs i avsnitt 6.2. Definitionen återfinns bland förslagen i första avsnittet i sammanfattningen. Den föreslås användas för märkning av kött eller möjligen bidrag av olika slag. Ett märkningssystem bör utredas vidare utifrån begreppet.

Ekonomiska faktorer som styr djurtransporternas längd och mönster (kapitel 7)

EU:s gemensamma jordbrukspolitik har bidragit till en ökad specialisering inom djuruppfödningen med inriktning mot ökad storskalighet. Det finns i dag ekonomiska och logistiska – för att inte säga även rättsliga – förutsättningar för att transportera djur över långa avstånd med ett minimum av hänsynstagande till deras behov. Här kan särskilt nämnas internationella djurhandlare och marknader som underlättar för köpare och säljare som ligger långt ifrån varandra att göra affärer och det faktum att transportkostnaden utgör en så pass låg andel av totalkostnaden. Det finns också traditionella eller kulturella skäl till varför man i vissa länder föredrar att importera levande djur framför att importera kött. De länder som byggt upp en betydande slakteriindustri eller som har en stor djuruppfödning har också sociala och ekonomiska skäl till att upprätthålla dagens system. Utredningens bedömning är att det är nödvändigt att genomföra genomgripande förändringar av förutsättningarna för handel med djur över långa avstånd (eftersom det leder till långa respektive onödiga djurtransporter som orsakar djuren stort lidande). Framför allt är det viktigt att regelverket i större utsträckning tar hänsyn till djurens behov. Eftersom långa djurtransporter också till stor del – i relation till de lidande respektive den nytta som de orsakar – är onödiga, är det eftersträvansvärt att samhället inte underlättar för dessa transporter. De förutsättningar som ovan nämndes som möjliggör långa transporter av levande djur måste därför ändras. Det krävs ingrepp från samhällets sida för att inom överskådlig framtid styra över till en produktionsstruktur av köttproduktion där långa djurtransporter inte ingår. Av vad som

hittills åstadkommit på området, bedömer utredningen att marknadsaktörerna inte själva kommer att lösa dessa frågor.

Utredningens bedömning är att djurtransporterna i dag inte bär de kostnader som de ger upphov till fullt ut. Här märks samhällets kostnader för tillsyn, kontroll, med mera och investeringskostnader som är nödvändiga för att minska djurlidande i samband med transport. Dessa kostnader är att betrakta som verkliga kostnader – som kan undvikas om långa djurtransporter undviks. I framtiden bör näringen bära samtliga kostnader själva och rättsliga förutsättningar och system för detta bör införas. Utredningen har diskuterat två olika system för detta; dels genom ökat avgiftsuttag som direkt finansierar samhällets kostnader, dels genom en särskild gemensam skatt på djurtransporter som styr bort från långa djurtransporter och därmed besparar samhället en kostnad. Utredningen förordar ett system med ökat avgiftsuttag, men menar att frågan bör utredas närmare på europeisk nivå. Vidare bör den gemensamma jordbrukspolitiken förändras så att den inte skapar ekonomiska förutsättningar för långa djurtransporter. Förutsättningarna för småskaliga slakterier bör ses över med hänvisning till möjlighet att uppnå ökat djurskydd. Det bör vara möjligt att i större utsträckning använda den gemensamma jordbrukspolitikens resurser till insatser för ökat djurskydd.

Konsekvenser av utredningens förslag (kapitel 8)

Med hänvisning till vad som tidigare anförts om svårigheten att få relevant underlag för bedömning av olika frågor om transporttidernas längd och utförande, har utredningen avstått ifrån att kostnadsberäkna de olika förslagen som lämnas. Utredningen konstaterar att en begränsning av transporttidens längd är den enskilda åtgärd som kommer att ha störst ekonomisk inverkan för såväl producenter i olika led som konsumenter. Andra frågor, som rör skärpningar av bestämmelser på olika områden medför kostnader för enskilda och för myndigheterna. Eftersom samtliga kostnader enligt utredningens förslag skall bäras av näringen, har myndigheternas kostnader inte beräknats. EU-gemensamma funktioner har inte heller beräknats. Det tillkommer investeringskostnader för uppfödare och producenter i olika led. Utredningens bedömning är att den samhällsekonomiska nyttan av att minska långa respektive onödiga djurtransporter är så pass stor att det är nödvändigt att

genomföra förändringar. En exakt prislapp på djurlidandet, utöver kostnaden för att ändra den aktuella situationen (till priset av fortsatt djurlidande) är dock inte möjlig att ange eftersom den samhällsekonomiska nyttan bedöms subjektivt – den uppgår till det pris som samhället anser att man är beredda att betala för att avskaffa ett problem.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Regeringen beslutade den 1 mars 2001 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda och föreslå åtgärder för att förhindra onödiga respektive långa djurtransporter, samt stimulera slakt av djur nära uppfödningplatsen. Den 11 april samma år fick utredningen ett tilläggsdirektiv med uppdrag att komplettera utredningen med att utreda transporttider, transportvägar och djurens välbefinnande med mera med anledning av det tillfälliga transportförbudet som infördes 2001 på grund av mul- och klövsjuka i vissa länder i EU.

Uppdraget innehåller flera deluppdrag som förenklat kan presenteras i sju punkter:

- att kartlägga transportvägarna av levande djur inom EU,
- att utreda hur slakteristrukturen ser ut i EU samt hur den, övriga faktorer och olika bestämmelser påverkar var slakten äger rum,
- att utreda gällande transportbestämmelsers inverkan på djurens välbefinnande, särskilt effekterna av vilopausar och av- och pålastningar,
- att se över befintligt regelverk och utreda var i regelverket ändringar kan ske för att förhindra onödiga respektive långa transporter,
- att undersöka förutsättningarna för att använda mobila slakterier nära uppfödningplatsen samt definiera detta begrepp,
- att kartlägga det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider och transportvägar med tyngdpunkt på smittskydd, djurens välbefinnande och ekonomiska aspekter,
- att särskilt utreda möjligheten att med ekonomiska åtgärder förändra transportmönstret.

Utredningen skall redovisa ekonomiska konsekvenser med mera enligt vad som regleras i 14 § kommittéförordningen. I direktiven anges vidare att utredaren särskilt skall redovisa konsekvenserna för små företags villkor i enlighet med 15 § kommittéförordningen (1998:1474). I detta arbete skall utredaren särskilt samråda med Näringslivets nämnd för regelgranskning.

Med anledning av det ursprungliga uppdragets omfattning, beslutat tilläggsdirektiv, samt sekreterarbyte har utredaren vid tre tillfällen vänt sig till regeringen med begäran om förlängd utredningstid, vilket i samtliga fall har beviljats. Det sista beslutet som fattades av regeringen i denna fråga medgav utredaren tid till den 1 januari 2003 för att redovisa uppdraget.

1.2 Avgränsning av uppdraget

De stora transportströmmarna med långa och onödiga djurtransporter sträcker sig över hela Europa och i viss, men begränsad, utsträckning även mellan kontinenter. En absolut övervägande majoritet av de långa djurtransporterna består av transporter av livsmedelsproducerande djur. Till dessa djur räknas: nötkreatur, grisar, får, getter, fjäderfän av olika slag, tamkaniner och hästar/hovbärande tamdjur. Det förekommer också många internationella transporter av sällskapsdjur och djur till/från tävlingar samt viss gränsöverskridande handel med ”exotiska” sällskapsdjur såsom olika reptiler. Med hänsyn till att utredningens direktiv kopplar ihop transportströmmar och faktorer och bestämmelser av betydelse för slakt, har utredningen valt att primärt redovisa transporter av de livsmedelsproducerande djuren. Dock har utredningen funnit att såväl slakt- som livdjurtransporter sker på ett sätt som orsakar djur lidande och valt att redovisa förhållanden och transporter för båda kategorierna. Utredaren redovisar transporter mellan medlemsstater och transporter till och från tredje land av levande djur.

Vad gäller sällskapsdjur redovisas endast transporter av hundar till Sverige från länder i södra Europa separat.

Djurtransporter påverkas även av beslut inom andra politikområden som exempelvis EU:s jordbrukspolitik och frihandelsavtal. Utredningen har beaktat dessa i de fall de tydligt påverkar transporter av levande djur, till exempel EU:s exportbidrag, men har av resurs- och tidsskäl inte kunnat fördjupa analysen i detta

avseende. Det har heller inte bedömts ligga inom utredningens uppdrag.

Som referensår för utredningens kartläggning av transportströmmar har valts år 2000, eftersom detta år inte påverkades av mul- och klövsjukepidemin år 2001. Det kan därmed anses vara representativt för de förhållanden som gällt över tid.

En utvidgning av EU med fler medlemsstater från östra Europa kommer att förändra transportströmmarna och påverka den gränsöverskridande handeln med levande djur. Idag sker viss kontroll av djurtransporter vid gränsen mot tredje land, till exempel i Slovenien vid gränsen mot Italien, kontroller som uppmärksammats av frivilligorganisationer som seriösa. I och med utvidgningen kommer inte bara avstånden inom unionen att öka, utan nya länder skall upprätta kontroller mot tredje land. Utredningen har kartlagt dagens handel med levande djur till EU från tredje länder, såväl ansökarländerna som andra tredje länder, men har inga uppgifter om djurtransporter till ansökarländerna från andra tredje länder. Det är därför inte möjligt att analysera konsekvenserna för djurtransporter av en ny gräns mot tredje land.

Utredaren har i utredningsarbetet beaktat miljöaspekten, men miljömässiga konsekvenser av utredningens förslag har bara analyserats översiktligt eftersom detta bedömdes vara mycket krävande och inte möjligt med hänsyn till utredningens tid och resurser.

1.3 Utredningsarbetet

Samråd

Utredaren har bedrivit utredningsarbetet i nära samråd med experter och sakkunniga. I betänkandet används därför formen ”utredningen”. Med detta avses dock inte att utredningens form skall tolkas som något annat än en enmansutredning. Utredaren har under utredningsarbetet kallat till 17 sammanträden, varav fem tvådagars-sammanträden, med samtliga experter och sakkunniga. Därtill har utredaren och sekretariatet vid ett antal tillfällen sammanträtt med enskilda experter och sakkunniga för att möjliggöra en fördjupad diskussion på vissa punkter.

Utredaren och utredningens experter har också sammanträtt med näringslivsföreträdare, svenska frivilligorganisationer och internationella organisationer och myndigheter vid ett flertal till-

fällen. En förteckning över de organisationer vars representanter utredaren sammanträtt med återfinns i bilaga 3.

Forskningsuppdrag och konsultuppdrag angående bakgrundsmaterial

För att närmare kunna analysera vilka effekter det befintliga regelverket har i förhållande till djurs behov, särskilt när det gäller långa transporter med vilopauser, har utredaren givit professor emeritus Ingvar Ekesbo i uppdrag att för utredningens räkning undersöka vad som på vetenskaplig grund är känt om biologiska karakteristika för olika djurslag samt sammanställa forskningen om transporters inverkan på djurhälsa och djurskydd. Vidare har professor Girma Gebresenbet getts i uppdrag av utredaren att för utredningens räkning göra en sammanställning av forskningsläget kring djurtransporter samt redogöra för aktuell forskning kring transporternas inverkan på djuren. Dessa artiklar har bilagts betänkan­det i sin helhet. Vidare har f.d. förbundsordförande för Förbundet djurens rätt Birgitta Carlsson på utredarens uppdrag författat en artikel om djurtransporter i ett historiskt perspektiv med fokus på frivilligorganisationernas agerande i frågan. Även denna artikel har bilagts betänkan­det i sin helhet. Utredningen kallade ordföranden för den tyska djurskyddsorganisationen Animals´Angels, Christa Blanke, till utredningen och hennes föredrag återfinns i bilaga. Även Jeremy James från ILPH¹ har kallats till utredningen och hans fördrag finns också i bilaga.

Övrigt angående betänkan­dets huvudtext

Huvudbetänkan­det har, utöver vad som nedan anges, författats av utredningens sekreterare Elisa Abascal Reyes i samarbete med utredaren och med utredningens experter och sakkunniga. Vissa experter har medverkat i utredningen med särskilt uppdrag från utredaren att undersöka vissa frågor, vilket här förtjänar att nämnas. Det gäller leg. veterinär Johan Beck-Friis, som bidragit med den veterinära delen i avsnittet om smittskydd vid djurtransport (kapitel 3) och import av hundar till Sverige från länder vid Medelhavet (kapitel 3). Vidare fick f.d. förbundsordförande för Förbundet djurens rätt Birgitta Carlsson i

¹ International League for the Protection of Horses.

uppdrag att utreda de svenska transportförhållandena i Sverige under mul- och klövsjukedispenstiden och effekterna av det tillfälliga transportförbudet, i enlighet med vad som angivits i utredningens tilläggsdirektiv (kapitel 3). Renägare Olof T. Johansson fick i uppdrag att utreda transporter av renar. Det kan också nämnas att avsnittet om transportströmmarna (kapitel 2) och slakteristrukturen i EU (kapitel 5) författats av utredaren, som även genomfört statistikbearbetningen. I dessa kapitel har leg. veterinär Erland Pääjärvi bidragit med värdefulla synpunkter i avsnittet om slakteribestämmelser i kapitel 5, leg. veterinär Johan Beck-Friis författat avsnittet om får i Sverige (kapitel 2) och leg. veterinär Gunnar Johansson författat avsnittet om grisar i Sverige (kapitel 2).

Fältarbete

Utredaren har i begränsad utsträckning bedrivit fältarbete i Sverige, Danmark och Belgien. Den 31 maj – 1 juni 2001 genomfördes studiebesök till hästmarknaden i Hjallerup, Danmark tillsammans med utredningens dåvarande sekreterare och leg. veterinär Johan Beck-Friis. I juni 2001 genomfördes studiebesök till ekologisk svinuppfödare i Sörmland av utredaren och dåvarande sekreteraren. I juli 2001 genomförde utredaren tillsammans med dåvarande sekreteraren studiebesök hos hästhandlare i Skåne samt hästmarknaden i Hästveda. I juli genomförde utredaren studiebesök till en hästauktion i Skåne. På utredarens uppdrag företog dåvarande sekreteraren och leg. veterinär Gunnar Johansson en resa till Slovenien i september 2001 för att närvara vid seminarium om det internationella forskningsprojektet CATRA om djurtransporter, som leds av professor Girma Gebrenesbet. I april 2002 genomfördes studiebesök vid kreatursmarknaden i Ciney, Belgien av utredaren, leg. veterinär Johan Beck-Friis och leg. veterinär Ilmar Dreimanis. I september 2002 besökte utredaren och nuvarande sekreteraren hästmarknaden i Anderlecht, Belgien. I oktober 2002 företog utredaren ett studiebesök till Glen utanför Östersund för att studera slakt av ren i ett mobilt slakteri.

Internationella kontakter i övrigt

Vissa uppgifter har inhämtats genom kontakter med respektive medlemsstats behöriga myndigheter, i huvudsak de centrala veterinära myndigheterna. I detta arbete har utredningen haft relativt omfattande internationella kontakter. Det har dock inte varit möjligt för utredningen att få ta del av samtliga begärda uppgifter. Förutom personliga kontakter vid förfrågningar till olika myndigheter har utredningen också i september 2002 sammanträtt med Europeiska kommissionens tjänstemän på området för diskussion. Utredningen har begärt och beviljats att ta del av det underlag som kommissionen begärt av respektive medlemsstat för sammanställning av medlemsstaternas erfarenheter av genomförandet av djurtransportdirektivet i och med ändringar som antogs genom direktiv 95/29/EG. Utredningen har också träffat företrädare för föreningen Gaia i Belgien i april 2002, med företrädare för Eurogroup i Bryssel i september 2002 och med företrädare för den europeiska branschorganisationen UECEBV i Bryssel i september 2002. En mer utförlig redovisning av utredningens samråd vad avser internationella kontakter lämnas i bilaga 3.

Analys av befintliga regelverk

Djurtransporter regleras till sin övervägande del av internationella rättsakter såsom EG-rätten och Europarådets konventioner på området. I den begärda analysen av de befintliga regelverken och vilka effekter dessa har i förhållande till djurs behov, särskilt när det gäller långa transporter med vilopausar, har utredningen analyserat bestämmelsernas effekter utifrån vad som funnits vara vetenskapligt belagt eller vad som är känt genom annan beprövad erfarenhet. I analysens slutsatser har redogjorts för hur regelverkens bestämmelser bör ändras för att på ett bättre sätt tillgodose djurens behov. Det är dock inte möjligt för en svensk statlig utredning att lämna explicita förslag till författningsändringar vad gäller internationella rättsakter. Utredningen har i redovisningen av slutsatser av analysen använt sig av begreppet "förslag", men lämnar inga förslag till ny författningstext då "förslagen" mer är att betrakta som rekommendationer i det fortsatta internationella arbetet med revidering av rättsakterna på området. Utredningens intention är

dock att rekommendationerna skall leda till bindande bestämmelser.

1.4 Betänkandets disposition

Efter de inledande avsnitten följer ett kapitel där det redogörs för uppdragets genomförande. Huvudbetänkandets följande avsnitt är uppdelade efter sakområden enligt följande:

- kapitel 2 Transportströmmar för olika djurslag

I detta kapitel redovisas utredningens kartläggning av de gränsöverskridande transportströmmar som förekom mellan länder inom EU, till EU från tredje land och från EU till tredje land under år 2000. Genomgången görs djurslagsvis. Dessutom finns ett avsnitt vari det utifrån tre exempel diskuteras om och hur transportströmmarna förändras över tiden.

- kapitel 3 Djurtransporter och smittskydd

I detta kapitel diskuteras vilka risker för smittspridning transporter av djur kan utgöra samt hur smittriskan skall kunna minimeras. Här finns även översynen de svenska transportförhållandena i Sverige under mul- och klövsjukedispenstiden i enlighet med uppdraget i det tilläggsdirektiv som utredningen fått.

- kapitel 4 Rättslig reglering av djurtransporter

I detta kapitel redovisas vilka bestämmelser som är aktuella på området, vilka initiativ som tagits och pågående arbete för att förändra dessa bestämmelser, samt utredningens förslag (rekommendationer) till hur transportbestämmelserna skulle kunna ändras för att minska negativ inverkan på djurens välbefinnande av transporter, samt utredningens förslag (rekommendationer) till var i regelverket ändringar kan ske för att förhindra onödiga respektive långa transporter.

- kapitel 5 Slakteristrukturen i EU

I kapitlet redovisar utredningen antalet stora och småskaliga slakterier i EU. Dessutom diskuteras slaktkapaciteten utifrån statistiska uppgifter i varje medlemsstat.

– kapitel 6 Mobila slakterier

I detta kapitel redovisas uppdraget att utreda om användning av mobila slakterier kan bidra till lösning av långväga djurtransporter, vilka problem och möjligheter som finns för detta samt tänkbara användningar av mobila slakterier och andra lösningar som minskar transporterna i framtiden. I ett avsnitt redovisas uppdraget att definiera begreppet ”nära uppfödningssplatsen”.

– kapitel 7 Ekonomiska faktorer

I detta kapitel redovisas de ekonomiska faktorer, som utredningen funnit påverkar var slakt och uppfödning av djur äger rum och som bidrar till långa respektive onödiga djurtransporter. Dessutom föreslås nya ekonomiska styrmedel för att minimera djurtransporter.

– kapitel 8 Konsekvenser av utredningens förslag

I detta kapitel redovisas översiktligt konsekvenserna av utredningens förslag vad gäller ekonomiska konsekvenser, konsekvenser för småföretag, konsekvenser för den personliga integriteten, konsekvenser för brottsligheten och konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.

Varje kapitel inleds med en sammanfattning av utredningens bedömning och i förekommande fall förslag. Varje kapitels inledning introducerar läsaren till det område som behandlas i kapitlet och kapitlet avslutas med utredningens analys och bedömning för respektive avsnitt. Utredningens bedömning finns också sammanfattad i den ruta som inleder varje kapitel. Något samlat kapitel med analys och förslag finns alltså inte, eftersom utredningens olika kapitel behandlar så olika sakområden. Samtliga förslag finns dock redovisade som första avsnitt i utredningens sammanfattning.

Utredningens bilagedel, som av praktiska skäl publicerats i en separat volym, innehåller fjorton bilagor.

- Bilaga 1 innehåller utredningens direktiv (Dir. 2001:15).
- Bilaga 2 innehåller utredningens tilläggsdirektiv (Dir. 2001:27).
- Bilaga 3 innehåller redovisning av organisationer, myndigheter och enskilda, som utredningen samrått med.
- Bilaga 4 innehåller tabeller med antal av olika djurslag i olika länder över tiden.
- Bilaga 5 innehåller transportströmmar av fjäderfän >185 gram, daggamla kycklingar.
- Bilaga 6 innehåller en kort redogörelse av leg. veterinär Johan Beck-Friis om begreppet MRL-värden.
- Bilaga 7 innehåller en redogörelse av leg. veterinär Johan Beck-Friis med beskrivning av vissa transportsmittor.
- Bilaga 8 innehåller tabell med beläggningsgrader för olika djur enligt bestämmelser i sjätte kapitlet i bilagan till direktiv 95/29/EG (djurtransportdirektivet).
- Bilaga 9 innehåller artikeln Biologiska karakteristika hos husdjur av prof. Ingvar Ekesbo.
- Bilaga 10 innehåller artikeln Inverkan av transporter på djurhälsa och djurskydd av prof. Ingvar Ekesbo.
- Bilaga 11 innehåller artikeln Aktuellt forskningsläge kring djurtransporter; utvärdering och rekommendationer, av prof. Girma Gebresenbet.
- Bilaga 12 innehåller artikeln Djurtransporter i ett historiskt perspektiv av Birgitta Carlsson.
- Bilaga 13 innehåller utskrift av föredrag; Särskilda problem med långdistanstransporter av djur i Europa av Christa Blanke, Animals´ Angels.
- Bilaga 14 innehåller utskrift av föredrag ”Transport av levande djur – vattning och utfodring” av Jeremy James från ILPH.

Slutligen vill jag som utredare å det varmaste tacka utredningens experter och sakkunniga, som på ett mycket kunnigt, engagerat och tjänstvilligt sätt bidragit till att få fram och sammanställa fakta för denna utredning och också bidragit med mycket kreativ och konstruktiv diskussion till analysen och förslagen i utredningen. Våra möten har varit stimulerade för mig som utredare och jag hoppas och tror att ni andra känt detsamma. Ett speciellt tack vill jag framföra till Elisa Abascal Reyes, som kom in som sekreterare i utredningen under år 2002 och utan vars enastående arbetsinsats och analytiska förmåga utredningen inte kunnat färdigställas i det skick den nu presenteras.

2 Transportströmmar för olika djurslag med mera

Utredningens bedömning

Antalet djur som transporteras över gränser inom EU och till och från tredje land är mycket stort. Många av transporterna följer inte de bestämmelser som finns vare sig vad gäller tider, vilopauser eller tillgång på foder och vatten. I många fall utsätts djur för lidande.

Utredningen kan inte finna att slaktdjur generellt hanteras sämre än livdjur. I många fall transporteras mycket unga djur under lång tid för vidare uppfödning. Djur i den åldern klarar transporter dåligt och utsätts för stort lidande. Utredningen finner mot bakgrund av detta att inga sakliga skäl föreligger för att bestämmelser vid transporter för livdjur och slaktdjur skall vara olika, utan menar att de skall vara desamma.

Statistikunderlaget för transporter är inte pålitligt och kategoriindelningen visar inte unga djur för sig och i vissa fall inte heller om djuren är slaktdjur eller livdjur. Transportens längd kan heller inte utläsas. Utredningens bedömning är att statistikunderlaget måste förändras så att unga djur särhålls och ett kodsystem bör införas för pålastnings- respektive avlastningsområde så att transportens längd kan beräknas. Utredningen bedömer att reglerna för transporter av levande djur måste ändras.

Utredningen kan visa att transportmönster inte är statiska utan förändras över tiden. De aktörer som säljer levande djur mellan EU-länder finner marknader eller leverantörer i ett annat land om en stor leverantör faller ifrån.

Inledning

I direktiven till utredningen anförs att utredningen skall ”kartlägga och redovisa transporttider och transportvägar inom Sverige och

EU och utreda vilka faktorer som styr dessa”. I följande avsnitt redovisas djurslagsvis omfattningen av transporter över gränser inom EU och till och från tredje land, liksom de större transportströmmarna.

Generellt kan sägas att medlemsstaterna (förkortat till MS i tabeller) inte för någon statistik över djurtransporter inom respektive land. Det är inte heller möjligt att ur befintlig statistik utläsa hur långa transporterna över gränserna är. En kartläggning av varje gränsöverskridande transports längd vore möjlig om varje enskilt Animo-meddelande hos respektive myndighet kontrollerades, men en sådan kartläggning har tidsmässigt inte varit möjlig för utredningen. Utredningen föreslår i kapitel 4 att en kod för den region där djuren hämtas respektive lämnas vid en transport införs i Animo-meddelandena. Med ett sådant kodsysteem finns möjlighet till en statistisk bearbetning och information av det slag som efterfrågas i direktiven.

Transporter av djur inom, till och från EU är mycket omfattande – oavsett djurslag. I många länder transporteras djur flera gånger i livet till marknader för vidare försäljning före transport till slakt.

Under år 2001 bröt mul- och klövsjuka ut i Storbritannien. Många djur, såväl får som nöt, slaktades och brändes. Sjukdomen upptäcktes i slutet av februari 2001 hos får i Storbritannien och spreds med djurtransporter till Nederländerna, Frankrike och Irland. Exporten av nötkreatur och får påverkades starkt och de strömmar av djur som förekommit under år 2001 är inte de ”normala”. I rapporten väljs därför år 2000 som bas- och jämförelseår för samtliga djurslag.

Två källor för statistiska uppgifter har använts främst – FAO och Eurostat. Från FAO har uppgifter om antal slaktade djur hämtats medan uppgifter om transporter av djur kommer från Eurostat. I de följande avsnitten redovisas utförda transporter per djurslag över gränser. Utredningen kan dock konstatera att det statistiska underlaget är osäkert. Uppgifter om antal transporterade djur från ett land till ett annat stämmer inte överens med de uppgifter som det avsändande respektive mottagande landet rapporterat. Stora avvikelser redovisas i förekommande fall under respektive djurslag. Vid uppskattning av transportströmmar har därför metoden valts att jämföra siffror och välja den högsta. Den metoden

använder, enligt uppgift som kommit utredningen till del, även Eurostat vid statistikbearbetning av andra varuslag.¹

Länder tillåts komplettera statistiken i efterhand. De uppgifter som redovisas för år 2000 är i första hand de siffror som Eurostat tillhandahållit under andra halvan av år 2001. I vissa djuravsnitt kan dock statistik för år 2000 som redovisats av Eurostat under första halvåret 2001 förekomma. Det är främst siffrorna för Spanien som ändrats.

I det följande används orden intern import och intern export för transporter mellan EU:s medlemsstater och orden extern import och extern export för transporter från och till tredje land. Med total export respektive import menas att den interna och externa exporten respektive importen sammanräknats.

2.1 Historik

Långa transporter av djur till försäljning eller slakt skedde redan på 1500-talet i Europa. Då var det främst oxar, men även får och grisar, som drevs fram längs breda oxgator till marknader. Det finns fortfarande spår av dessa oxgator längs Donau. De tre stora huvudområdena för uppfödning i Europa av oxar under medeltiden var Ungern, Polen och Danmark. Även Frankrike, Spanien och Storbritannien födde upp oxar till slakt i andra länder.

Under 1900-talet har antalet transporter av djur ökat dramatiskt. Transporter av hästar från Argentina uppmärksammades redan på 1930-talet, till och med i svensk media. Vid ankomst till Frankrike var hästarna svältfödda och utmattade efter månadslång båtfärd. Avlastningen skedde brutalt, hästarna lastades på tåg och bristen på foder och vatten uppmärksammades.

Efter andra världskriget startade transporter av brittiska djur till slakterier i bland annat Holland. Transporterna kritiserades och en organisation i Storbritannien vid namn the Protection of Livestock for Slaughter Association publicerade följande ögonvittnesrapport: ”Jag följde en sändning av 100 djur från Storbritannien till ett slakteri i Frankrike. Inget djur fick varken mat eller vatten på fem dagar. Korna fick stå 48 timmar i öppna stallar i stark kyla i väntan på slakt där de plågades förfärligt.”

1967 började Storbritannien exportera mjölkkalvar till Belgien. Protesterna som följde riktade sig både mot själva transporten och

¹ Källa: Jordbruksverket.

mot uppfödningens formen i trånga kalvbås. De var främst organisationen Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), som agerade och också dokumenterade missförhållanden under långa transporter, uppfödning och slakt i länder dit de brittiska djuren sändes.

1967 bildades organisationen Compassion in World Farming (CiWF), och 1972 överlämnas protestlistor med över en halv miljon namn till den brittiske jordbruksministern mot export av levande djur från Storbritannien.

Sedan dess har protesterna fortsatt även i andra länder i EU, och dokumentation har allt oftare hamnat i TV och skapat mycket debatt. Till exempel kan nämnas skildringar av fårtransporter från Storbritannien till Italien, en resa på upp emot 40 timmar, transporter av hästar från Litauen till Sardinien i Italien på över 95 timmar, transporter av 6 – 8 veckors lamm från Polen till södra Italien, vilka tog 60 timmar, dygnslånga transporter av unga kalvar, transporter av ”uttjänta” suggor med mera. I många fall hade djuren inte fått mat eller vatten, och bilder av utmattade och kollapsade djur har visats gång på gång.

Några filmer och bilder som fått stor uppmärksamhet är följande:

- The Road to Misery från 1992 (CiWF).
- Manfred Karremans film om transporter av levande djur till Mellanöstern 1993.
- Some Lye Dying från 2001 (CiWF).
- Filmer från den belgiska organisationen Gaia från olika djurmarknader.
- Bilder från gränsstationer på vägen från Östeuropa till Italien.
- Bilder från slakterier i Mellanöstern.

I många fall har den tyska organisationen Animals´ Angels bidragit med bilderna. Organisationen följer transporter, besöker marknader och slakterier samt kontaktar myndigheter och politiker i många länder.

I dag diskuteras djurtransporter i samtliga av EU:s medlemsstater. Veterinärorganisationer har gjort gemensam sak med frivilligorganisationer och kräver att en begränsning på 8 timmar införs för transport av slaktdjur. Detta är ett krav som även Europaparlamentet anslutit sig till. Eurogroup for Animal Welfare, en samlingsorganisation för djurskyddsorganisationer i EU med säte i

Bryssel, har samlat in över två miljoner namnunderskrifter från medborgarna i EU:s medlemsstater med samma krav.²

2.2 Gränsöverskridande transportströmmar – översikt samtliga djurslag

Det har inte varit en uppgift för utredningen att dokumentera missförhållanden vid transporter av djur. Utredningen har dock tagit del av bilder, filmer och berättelser från flera frivilligorganisationer, vilka visar stort djurlidande. Det gäller såväl slaktdjur som livdjur och transporter till, från och inom EU. Lidandet för djuren beror på tidsmässigt långa transporter, då utmattade djur kollapsar, men också på brist på eller avsaknad av vatten och foder, för många djur i transportfordonen samt transporter som inte anpassats till klimatet. Även människors behandling av djur orsakar lidande. Mycket brutal behandling har dokumenterats.

Totalt redovisas i Eurostat för år 2000 transporter av cirka 22 miljoner större lantbruksdjur och cirka 521 miljoner fjäderfä över gränser inom EU och till och från tredje land.

2.2.1 Lantbrukets djur förutom fjäderfä

Transporter av djur sker inte bara mellan medlemsstater i EU utan även till och från tredje land. Särskilt kan noteras det stora antal lamm som importeras från Östeuropa (se vidare avsnittet Får).

² En utförligare historik finns i bilaga 12.

Tabell 2.1. Gränsöverskridande transporter av större lantbruksdjur, i tusental år 2000

<i>Djurslag</i>	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Nötkreatur	3 214	512	307	4 033
Gris	9 250	57	31	9 338
Får/lamm	2 861	1 553	56	4 470
Get	96	11	2	109
Häst	78	136	14	228
Kanin	3 539	40	18	3 597
<i>Summa</i>	<i>19 038</i>	<i>2 309</i>	<i>428</i>	<i>21 775</i>

Källa. Eurostat 2000.

Alla transporter av de 21,8 miljoner transporterade djuren ovan är inte långväga. I siffran ingår t.ex. även korta transporter av djur mellan Holland och Belgien – små länder där avstånden inte blir så långa. Men avståndet för transporter mellan grannländer som Italien och Frankrike kan å andra sidan antingen vara mycket kort eller mycket långt eftersom länderna är stora. En grundlig genomgång av Animo-meddelanden skulle kunna utröna hur många av transporterna som är långväga, men en sådan analys inte varit möjlig för utredningen. Även transporter inom länder kan vara långa, men dokumenterade uppgifter om sådana transporter saknas.

Ett problem är att Animo-meddelandena inte alltid visar hela transporten för djuren. Exempel på detta är transporter av får, som transporteras från brittiska öarna till Holland och Frankrike för vidare försäljning, ofta till Italien eller Grekland. För den fortsatta resan får djuren nya resehandlingar, och den totala transporttiden kan inte utläsas av dokumenten.

Den externa importen till EU kommer så gott som uteslutande från Östeuropa. För vissa djurslag – häst och får/lamm – utgörs den externa importen till största del av slaktdjur. Vid extern import av andra djurslag – nötkreatur och gris – är det djur för vidare uppfödning som tas in. Bland nötkreaturen är det i huvudsak kalvar som importeras, ofta mycket späda, på långväga transporter till exempel från Polen till Italien. Förhållandena för dessa djur, liksom för hästar från Polen för slakt, är dokumenterat oacceptabla. Hästarna transporteras även via Polen från Baltikum, och dessa djur har en mycket lång resa till slakterier, ofta i södra Italien.

I debatten har särskilt slaktdjurens situation framhållits. Utredningens analys visar att för vissa djurslag är transporter av livdjur dominerande. Djuren är ofta mycket unga och dokumentation har visat att även dessa djur far illa under transporter.

För nötkreatur anges i statistiken om det är slaktdjur eller livdjur som transporteras; detsamma gäller för hästar. I det senare fallet kan dock klassificeringen ifrågasättas. I kategorin hästar andra, som i nedanstående tabell räknas som livdjur, finns troligen även slakthästar. För grisar anges avelsgrisar för sig, men för övriga anges bara viktclasser i statistiken. Avelsgrisar och grisar med vikt under 50 kg ingår i kategorin livdjur i nedanstående tabell. För får finns tre kategorier – en för avelsdjur, en för lamm under ett år och en för äldre får. I nedanstående tabell ingår de två sistnämnda i kategorin slaktdjur. Kanin redovisas endast i en kategori och har därför utelämnats i tabellen nedan.

Tabell 2.2. Fördelning mellan liv- och slaktdjur vid gränsöverskridande transporter av större lantbruksdjur, i tusental år 2000

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Livdjur</i>	<i>Totalt</i>
Nötkreatur	721	3 312	4 033
Gris	4 819	4 519	9 338
Får/lamm	4 421	49	4 470
Get	105	4	109
Häst	141	87	228

Källa: Eurostat 2000.

Analysen visar att de flesta nötkreatur som transporteras över gränser är djur för vidare uppfödning. För gris är ungefär lika många djur livdjur som slaktdjur, medan de allra flesta får/lamm som transporteras över gränser är slaktdjur. Utredningen har inte kunnat finna belägg för att slaktdjur generellt sett transporteras sämre än livdjur, utan lidandet har mer att göra med förhållanden under transport, djurens ålder, med mera.

En jämförelse mellan antalet transporterade djur för slakt över gränser och antal slaktade djur totalt visar att förhållandevis få slaktdjur sänds till andra länder inom och utom EU för slakt. För hästar är dock den procentuella andelen betydligt högre än för övriga djurslag. Antalet djur som transporteras över gränser till slakt är dock generellt sett stort.

Tabell 2.3. Slaktdjur – antal slaktade i EU och transporterade över gränser i tusental år 2000 samt procentuell beräkning

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktade djur</i>	<i>Transporterade slaktdjur</i>	<i>Procentuellt transporterade.</i>
Nötkreatur	36 854	721	2 %
Gris	203 039	4 819	2 %
Får	70 532	4 421	6 %
Get	8 257	105	1 %
Häst	400	141	35 %

Källa: FAO, Eurostat.

Handeln med levande djur är mycket omfattande mellan medlemsstater inom EU och förekommer mellan de flesta länderna. Som exempel kan nämnas att Frankrike exporterar internt över 1 miljon nötkreatur till Italien, men samtidigt transporteras cirka 18 000 nötkreatur åt motsatt håll. I det följande redovisas endast de större eller längre strömmarna för år 2000. För ytterligare information hänvisas till respektive djuravsnitt.

Stora strömmar förekommer från länder med en uppfödning större än det egna behovet eller en struktur, som förutsätter en försäljning av djur. Det gäller Frankrike med total export av över 1½ miljon nötkreatur, Holland med export av totalt cirka 4,4 miljoner grisar, Danmark med total export av 1½ miljon grisar samt Spanien med total export av 1,2 miljon grisar, men det gäller även får/lamm från Frankrike, Holland, Storbritannien och Irland. För kategorin får påverkar också förekomsten av uppköpare och marknader varifrån exporten anges.

En stark drivkraft i handeln med levande djur, såväl inom EU som från tredje land, är efterfrågan av levande djur till Italien. Landet har redovisat en total import av cirka 1,7 miljoner nötkreatur, 2 miljoner får, 1,1 miljoner grisar, 256 000 kaniner och 144 000 hästar – totalt drygt 5 miljoner djur för år 2000. Tillkommer gör också 25,5 miljoner fjäderfä. Det betyder att cirka 84 000 djur transporterades in till Italien varje dag under år 2000.

De största gränsöverskridande strömmarna av lantbruksdjur förutom fjäderfän

Nedan redovisas de största transportströmmarna för respektive djurslag över gränser. För ytterligare information hänvisas till respektive djurslag.

Det måste påpekas att de transporter som redovisas är sådana som passerar en gräns. För transporter inom respektive land saknas uppgifter.

De största strömmarna av nötkreatur mellan länder år 2000 var:

<i>Antal nötkreatur</i>		
1 miljon	från Frankrike	till Italien
374 000	från Frankrike	till Spanien
263 000	från Tyskland	till Holland
237 000	från Polen	till Italien
211 000	från Belgien	till Holland
156 000	från Irland	till Spanien

De största transportströmmarna av gris mellan länder år 2000 var:

<i>Antal grisar</i>		
2,1 miljoner	från Holland	till Tyskland
1,4 miljoner	från Danmark	till Tyskland
1,1 miljon	från Holland	till Spanien
1 miljon	från Spanien	till Portugal
599 000	från Holland	till Belgien
566 000	från Holland	till Italien
473 000	från Belgien	till Holland
335 000	från Tyskland	till Österrike
267 000	från Irland	till Storbritannien
257 000	från Holland	till Frankrike
231 000	från Belgien	till Italien
217 000	från Tyskland	till Belgien
198 000	från Tyskland	till Spanien
181 000	från Spanien	till Italien

De största transportströmmarna av får mellan länder år 2000 var:

<i>Antal får</i>		
744 000	från Ungern	till Italien
448 000	från Holland	till Frankrike
350 000	från Rumänien	till Grekland
323 000	från Frankrike	till Italien
311 000	från Frankrike	till Spanien
281 000	från Storbritannien	till Holland
241 000	från Holland	till Italien
231 000	från Spanien	till Italien
169 000	från Irland	till Storbritannien
141 000	från Storbritannien	till Frankrike
135 000	från Spanien	till Frankrike
116 000	från Rumänien	till Italien
112 000	från Polen	till Italien
104 000	från Spanien	till Grekland
102 000	från Ungern	till Grekland

De största transportströmmarna av hästar mellan länder år 2000 var:

<i>Antal hästar</i>		
116 000	från Östeuropa	till Italien
17 000	från Frankrike	till Italien
9 000	från Holland	till Belgien
8 000	från Spanien	till Frankrike
6 000	från Spanien	till Italien
5 000	från Polen	till Frankrike
3 000	från Österrike	till Italien
1 600	från Argentina	till EU

De största transportströmmarna av tamkanin mellan länder år 2000 var:

<i>Antal tamkaniner</i>		
1,4 miljoner	från Holland	till Belgien
1 miljon	från Spanien	till Portugal
500 000	från Spanien	till Frankrike
275 000	från Belgien	till Frankrike

2.2.2 Fjäderfä

Även fjäderfä transporteras mellan länder i stort antal. Det största antalet utgörs av höns (Gallus gallus). En sammanräkning av samtliga slag av fjäderfä visar en transport av mer än ½ miljard fjäderfä mellan medlemsstater i EU samt till och från tredje land.

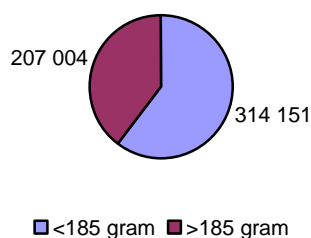
Tabell 2.4. Gränsöverskridande transporter av fjäderfä, i tusental år 2000

	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Fjäderfä	409 072	3 460	108 623	521 155

Källa: Eurostat 2000.

Av de fjäderfä som transporteras dominerar kycklingar med en vikt under 185 gram.

Figur 2.1. Fördelning i viktklass av transporterade fjäderfän, i tusental år 2000



Källa: Eurostat 2000.

De största gränsöverskridande strömmarna av fjäderfän

Nedan redovisas de största transportströmmarna för fjäderfän över gränser. I översikterna har den högsta siffran valts vid jämförelse av ett lands siffra för intern export och mottagarlandets siffra för intern import. Det måste påpekas att de transporter som redovisas

är sådana som passerar en gräns. För transporter inom respektive land saknas uppgifter.

De största transportströmmarna av fjäderfä mellan länder år 2000 var:

<i>Antal fjäderfän</i>		
84 miljoner	från Holland	till Tyskland
79 miljoner	från Holland	till Belgien
72 ½ miljoner	från Tyskland	till Holland
40 miljoner	från Belgien	till Holland
33 ½ miljoner	från Frankrike	till Belgien
14 miljoner	från Belgien	till Frankrike
13 miljoner	från Spanien	till Marocko
11 ½ miljoner	från Frankrike	till Italien
11 miljoner	från Storbritannien	till Irland
10 ½ miljoner	från Frankrike	till Spanien
10 miljoner	från Spanien	till Portugal
9 miljoner	från Frankrike	till Schweiz
7 ½ miljoner	från Tyskland	till Österrike
7 miljoner	från Portugal	till Spanien
5 ½ miljoner	från Italien	till Grekland
5 miljoner	från Tyskland	till Polen
4 miljoner	från Storbritannien	till Holland
4 miljoner	från Danmark	till Holland
3 ½ miljoner	från Frankrike	till Portugal
3 ½ miljoner	från Frankrike	till Polen
3 ½ miljoner	från Frankrike	till Holland
3 miljoner	från Storbritannien	till Turkiet
3 miljoner	från Frankrike	till Tyskland
3 miljoner	från Frankrike	till Storbritannien
2 ½ miljoner	från Holland	till Polen
2 ½ miljoner	från Frankrike	till Portugal
2 ½ miljoner	från Tyskland	till Belgien
2 miljoner	från Frankrike	till Bulgarien
2 miljoner	från Storbritannien	till Italien
2 miljoner	från Irland	till Storbritannien
1 ½ miljoner	från Frankrike	till Algeriet
1 ½ miljoner	från Holland	till Frankrike
1 ½ miljoner	från Holland	till Estland
1 ½ miljoner	från Tyskland	till Grekland

1 miljon	från Frankrike	till Egypten
1 miljon	från Storbritannien	till Frankrike
1 miljon	från Storbritannien	till Polen
1 miljon	från Spanien	till Frankrike
1 miljon	från Spanien	till Storbritannien
1 miljon	från Holland	till Österrike
1 miljon	från Holland	till Rumänien

2.3 Nötkreatur

2.3.1 Inledning

Nötkreatur transporteras inom och mellan länder, inte bara till slakt eller för vidare uppfödning utan även till och från marknader för försäljning. Missförhållanden har påvisats såväl vid korta som vid långa transporter. Bland de långa transporterna har dels transporter av mycket unga kalvar för vidare uppfödning, dels transporter av nötkreatur ut ur EU för slakt kritiserats särskilt.

Det slaktas cirka 37 miljoner nötkreatur i EU varje år.³ Av dessa återfanns cirka 4 miljoner redovisade i Eurostats statistik som transporterade mellan länder i EU samt till och från tredje land för år 2000, när export- och importstatistiken kombineras. Cirka 3,3 miljoner nötkreatur var djur för vidare uppfödning, och cirka 720 000 var nötkreatur till slakt.⁴ I den första gruppen återfanns cirka 1,3 miljoner djur med en vikt under 80 kg, det vill säga kalvar.

Uppfödningen av nötkreatur är strikt reglerad i EU genom det bidragssystem som finns. Dessutom finns ett antal bidrag som utbetalas för nötkreatur vid slakt och vid export.⁵

2.3.2 Antal nötkreatur – levande och slaktade

Statistik för antal djur inom EU finns att hämta från Eurostats statistiska årsbok Agriculture – Statistical Yearbook 2000, tabell 3.1. Siffrorna varierar i olika upplagor av den statistiska årsboken beroende på att länderna ges möjlighet att korrigera inrapporterade siffror, även efter flera år. Därför har den senaste utgåvan valts. I

³ Källa: FAO år 2000.

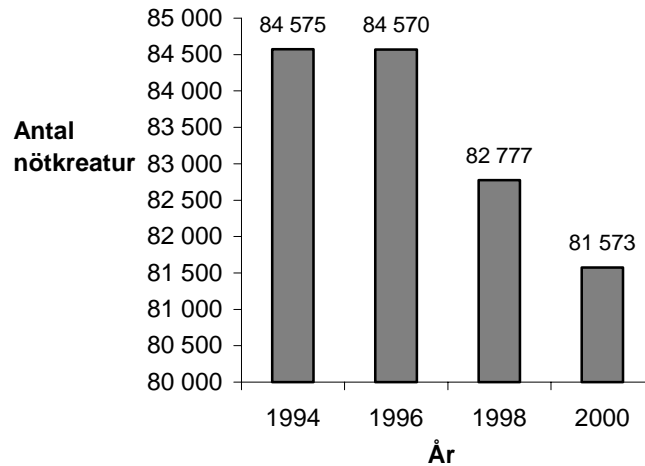
⁴ Källa: Eurostat 2000.

⁵ EU:s bidragssystem beskrivs närmare i kapitel 6.

denna redovisas dock inte siffror för år 2000, utan dessa har i stället hämtats direkt från Eurostat.

Antalet nötkreatur i EU minskar över åren.⁶

Figur 2.2. Nötkreatur i EU i tusental i december respektive år



Källa. Jordbruksstatistisk årsbok, SCB.

Flera av EU:s ansökarländer har en stor uppfödning av nötkreatur. I dag sker import från flera av dessa av levande nötkreatur som kalvar och äldre livdjur.

⁶ För redovisning per land se bilaga 4.

Tabell 2.5. Antal nötkreatur i tusental i december respektive år

<i>Land</i>	<i>1996</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>
Ryssland	39 696	31 700	28 634
Ukraina	15 611	12 759	11 722
Polen	7 396	6 955	6 555
Vitryssland	5 054	4 801	4 515
Rumänien	3 496	3 235	3 143
Ungern	928	871	873
Norge	998	1 018	1 042
EU	84 570	82 777	81 573
Hela världen	1 320 081	1 318 386	1 338 201

Källa: Jordbruksstatistisk årsbok, SCB

Antalet nötkreatur som slaktas i EU påverkas av antalet bidragsrätter, såväl totalt som i respektive medlemsstat. Totalt slaktades cirka 36 854 000 nötkreatur år 2000.

Tabell 2.6. Slakt av nötkreatur i tusental i EU år 2000

<i>Land</i>	<i>Nötkreatur i tusental</i>
Irland	11 886
Frankrike	5 419
Italien	4 426
Tyskland	4 286
Storbritannien	2 433
Spanien	2 419
Holland	2 247
Belgien	841
Österrike	671
Danmark	622
Sverige	529
Portugal	417
Finland	360
Grekland	298
<i>Summa</i>	<i>36 854</i>

Källa: FAO år 2000 (8.7.02).

Luxemburg saknas i denna statistik eftersom landet saknar slakterier.

Även slaktvolymen i länder utanför EU är av intresse – dels för att flera av dessa länder exporterar levande djur till EU, dels för att flera av dem söker medlemskap i EU. Flera av dessa länder är stora uppfödare av nötkreatur.

Tabell 2.7. Antal slaktade nötkreatur i tusental i tredje land år 2000

<i>Land</i>	<i>Nötkreatur i tusental</i>
Ryssland	12 240
Polen	2 026
Ukraina	5 701
Vitryssland	1 565
Rumänien	1 395
Ungern	191
Norge	384
Hela världen	289 244

Källa: FAO år 2000 (9.9.02).

2.3.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av nötkreatur

Översiktligt

Vid genomgång av statistiken från Eurostat kan utredningen konstatera att tillförlitligheten i rapporteringen kan ifrågasättas, eftersom uppgifter mellan intern export till ett land stämmer dåligt med motsvarande uppgift om intern import. Medlemsländerna ges dessutom möjlighet att i efterhand korrigera statistiska uppgifter. I det följande redovisas de uppgifter för år 2000 som var kända under första kvartalet år 2002.

I Eurostat redovisas nötkreatur i 14 olika kategorier. Uppgifterna mellan intern export och intern import mellan länder stämmer inte överens, och det kan möjligen förklaras med att samma djur förs in i olika kategorier av de två redovisande länderna. Inom EU uppges en intern export av nötkreatur till andra EU-länder som är cirka 300 000 djur fler än motsvarande siffror för intern import, vilket är en avvikelse på cirka 10 procent.

En kombination av export- och importstatistiken – intern och extern sammanräknad – visar en transport av över 4 miljoner nötkreatur över gränserna, varav drygt ½ miljon djur importeras till EU från tredje land och cirka 300 000 exporteras till tredje land.⁷ För siffror om transporter mellan medlemsstater har den högsta redovisade siffran per kategori i statistiken använts konsekvent i utredningens sammanställning.

Tabell 2.8. Gränsöverskridande transporter av nötkreatur, i tusental år 2000

	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Nötkreatur	3 214	512	307	4 033

Källa Eurostat 2000.

Det kan inte uteslutas att samma djur rapporteras flera gånger. Enligt uppgift rapporteras ofta transport till det land där en uppköpare har sin verksamhet. Om djuret sedan säljs vidare rapporteras djuret som exporterat från detta land, även om det tillbringat en mycket kort tid i det första destinationslandet. Detta innebär också att Animo-meddelanden och färdplaner delas upp på flera resor och att den totala, ofta sammanhängande, resan för respektive djur inte kan följas, eftersom den inte redovisas i ett sammanhang. Den totala transporttiden kan för vissa djur på detta sätt överskrida de maximalt tillåtna transporttiderna högst väsentligt.

Även transporter inom vissa länder kan vara mycket långa. Dessa transporter borde kunna kartläggas genom det märkningsregister som varje land skall föra över nötkreatur; denna uppgift har dock inte varit möjlig att utföra inom ramen för denna utredning.

Nötkreatur transporteras inte enbart till slakt över gränser. Analysen visar att endast 17 procent av transportererna är slaktdjur medan 83 procent är livdjur för vidare uppfödning. Inom EU slaktades cirka 36,9 miljoner nötkreatur år 2000. Totalt transporterades cirka 720 000 nötkreatur till slakt i ett annat land än uppfödlandet, det vill säga cirka 2 procent av antal slaktade nötkreatur år 2000. Många nötkreatur har dock transporterats som livdjur till det land där de slutligen slaktas.

⁷ Källa: Eurostat 2000.

De flesta transporter till slakt sker alltså inom respektive land. Någon statistik över den typen av interna transporter finns dock inte. I de flesta länder sker också transporter till och från marknader. Inte heller sådana transporter kan följas i den statistik som finns tillgänglig.

Tabell 2.9. Fördelning mellan liv- och slaktdjur vid gränsöverskridande transporter av nötkreatur, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Slaktdjur	494	3	224	721
Livdjur	2 720	509	83	3 312
<i>Totalt</i>	<i>3 214</i>	<i>512</i>	<i>307</i>	<i>4 033</i>

Källa Eurostat 2000.

I vissa fall anges bara viktklass i statistiken, till exempel för djur med en vikt under 50 kg. Nedan redovisas dessa djur som egen grupp – kalvar.

Tabell 2.10. Fördelning mellan olika kategorier vid gränsöverskridande transporter av nötkreatur, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Från tredje land		Totalt
		Import	Export	
Kalvar	996	298	<0,1	1 294
Vuxna livdjur	1 724	211	83	2 018
Slaktdjur	494	3	224	721
<i>Totalt</i>	<i>3 214</i>	<i>512</i>	<i>307</i>	<i>4 033</i>

Källa Eurostat år 2000.

Utredningen kan inte finna några belägg för att slakttransporter av nötkreatur generellt skulle vara sämre än transporter av livdjur. Även många livdjur – främst unga djur och lakterande (mjölkproducerande) djur – klarar transporter dåligt och far illa. Kalvar blir lätt utmattade och mjölkproducerande kor får smärtor av mjölkstockning.

Gränsöverskridande transportströmmar

Den analys utredningen gjort visar att strömmarna av nötkreatur mellan länderna i Europa är omfattande. Om antalet transporterade kalvar, vuxna livdjur och slaktdjur slås samman syns en tydlig trend – från Östeuropa, brittiska öarna och Frankrike mot centrala Europa och söderut mot Medelhavsländerna. De allra flesta transporterarna är intern handel mellan medlemsstaterna, men såväl importen från som exporten till tredje land är omfattande.

I det följande redovisas de mest omfattande transportströmmarna. Underlaget för analysen kommer från Eurostat år 2000 och avser de siffror som fanns tillgängliga under första halvåret 2001. Om en större förändring gjorts senare redovisas den nya totalsiffran inom parentes. I första hand har exportstatistiken använts, men om importlandet anger en högre siffra används denna. Endast större strömmar anges och siffrorna har avrundats till närmaste hundratal djur.

Från länder inom EU:

<i>Från Frankrike</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	1 013 300	varav 39 900 kalv, 906 300 liv-, 67 100 slaktdjur (senare ändrad till 1 024 700)
till Spanien	373 700	varav 131 200 kalv, 226 400 liv-, 15 600 slaktdjur, 1 500 okänt.
till Grekland	20 700	varav 100 kalv, 13 000 liv-, 7 600 slaktdjur
till Tyskland	15 100	varav <100 kalv, 14 600 liv-, 300 slaktdjur
till Portugal	6 100	varav <100 kalv, 5 100 liv-, 1 000 slaktdjur
till Schweiz	4 100	varav 700 liv-, 3 400 slaktdjur
till Libanon	62 400	varav 2 100 liv-, 60 300 slaktdjur
till norra Afrika	4 600	varav 4 100 liv-, 500 slaktdjur

<i>Från Holland</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	28 000	varav ca 20 000 kalv, ca 7 000 liv-, 1 000 slaktdjur
till Tyskland	25 800	varav 1 300 kalv, 19 000 liv-, 5 500 slaktdjur
till Spanien	15 200	varav 4 400 liv-, 10 800 slaktdjur
till Belgien	8 400	varav 4 700 kalv, 800 liv-, 2 900 slaktdjur
till Portugal	2 000	enbart livdjur
till Grekland	1 100	enbart livdjur

till norra Afrika	8 400	enbart livdjur
till Polen	5 700	enbart livdjur
till Mellanöstern	3 900	enbart livdjur
till före detta Jugoslavien	3 400	enbart livdjur
till Ungern	1 000	enbart livdjur

<i>Från Tyskland</i>	Antal nötkreatur	
till Holland	263 100	varav 184 800 kalv, 17 100 liv-, 61 200 slaktdjur
till Italien	79 300	varav 35 900 kalv, 38 500 liv-, 4 900 slaktdjur
till Spanien	71 500	varav 40 300 kalv, 30 600 liv-, 600 slaktdjur
till Frankrike	50 700	varav 42 100 kalv, 3 400 liv-, 5 200 slaktdjur
till Österrike	33 600	varav 300 kalv, 22 300 liv-, 10 000 slaktdjur
till Belgien	20 400	varav 16 100 kalv, 3 500 liv-, 800 slaktdjur
till Grekland	19 700	enbart livdjur
till Libanon	42 400	varav 1 200 liv-, 41 200 slaktdjur
till Egypten	41 200	varav 6 800 liv-, 34 400 slaktdjur
till norra Afrika	13 200	varav 12 800 liv-, 500 slaktdjur
till övriga Mellanöstern	3 700	enbart livdjur
till Polen	3 400	enbart livdjur
till Turkiet	2 900	enbart livdjur

<i>Från Italien</i>	Antal nötkreatur	
till Spanien	54 900	varav 51 300 kalv, 3 500 liv-, 100 slaktdjur
till Frankrike	17 800	varav 17 400 kalv, 300 liv-, 100 slaktdjur
till Belgien	7 000	varav 6 900 kalv, 100 livdjur
till Egypten	6 900	enbart slaktdjur

<i>Från Irland</i>	Antal nötkreatur	
till Spanien	155 800	varav 34 400 kalv, 102 000 liv-, 19 400 slaktdjur.
till Holland	66 300	varav 62 800 kalv, 1 600 liv-, 1 900 slaktdjur
till Italien	51 500	varav 3 600 kalv, 45 100 liv-, 2 800 slaktdjur
till Frankrike	12 100	varav 11 300 kalv, 800 livdjur
till Storbritannien	5 200	enbart slaktdjur
till Libanon	66 800	enbart slaktdjur

<i>Från Danmark</i>		Antal nötkreatur	
till Holland	78 600	varav 77 200 kalv, 1 400 livdjur	
till Tyskland	3 200	varav < 100 kalv, 300 liv-, 2 900 slaktdjur	
till Italien	1 500	varav 100 kalv, 1 300 liv-, 100 slaktdjur	
till Portugal	1 400	enbart livdjur	
<i>Från Spanien</i>		Antal nötkreatur	
till Frankrike	58 100	varav 31 200 kalv, 14 200 liv-, 12 700 slaktdjur (senare ändrad till 69 800 djur)	
till Italien	51 100	varav 300 kalv, 28 900 liv-, 21 900 slaktdjur (senare ändrad till 61 800 djur)	
till Portugal	2 900	varav 1 700 liv-, 1 200 slaktdjur (senare ändrad till 3 400 djur)	
till Holland	2 200	varav 1 600 kalv, 600 slaktdjur	
till Storbritannien	2 200	enbart livdjur	
till Belgien	2 100	enbart kalvar	
till Grekland	1 600	enbart livdjur	
<i>Från Belgien</i>		Antal nötkreatur	
till Holland	211 400	varav 90 000 kalv, 41 5000 liv-, 79 900 slaktdjur	
till Italien	40 000	varav 100 kalv, 32 400 liv-, 7 500 slaktdjur	
till Frankrike	36 300	varav 4 200 kalv, 7 200 liv-, 24 900 slaktdjur	
till Tyskland	9 400	varav 4 500 kalv, 2 400 liv-, 2 500 slaktdjur	
till Luxemburg	1 600	enbart livdjur	
till Spanien	1 500	enbart livdjur	
<i>Från Luxemburg</i>		Antal nötkreatur	
till Holland	24 500	varav 14 300 kalv, 2 700 liv-, 7 500 slaktdjur (senare ändrad till 21 100 djur)	
till Belgien	11 700	varav 3 500 kalv, 3 700 liv-, 4 500 slaktdjur	
till Tyskland	5 200	varav 900 liv-, 4 300 slaktdjur (senare ändrad till 5 400 djur)	
till Frankrike	3 100	varav 300 liv-, 2 800 slaktdjur (senare ändrad till 6 500 djur)	
<i>Från Sverige</i>		Antal nötkreatur	
till Holland	2 800	varav 2 600 kalv, 200 livdjur	

<i>Från Österrike</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	87 500	varav 28 400 kalv, 41 800 liv-, 17 300 slaktdjur
till Frankrike	14 100	enbart kalvar
till Holland	4 100	varav 100 kalv, 3 700 liv-, 300 slaktdjur
till Bosnien	3 000	enbart livdjur

Från Östeuropa:

<i>Från Polen</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	236 900	varav ca 195 500 kalvar, 41 400 livdjur
till Tyskland	67 500	varav ca 52 100 kalvar, 15 400 livdjur
till Grekland	4 300	varav ca 1 700 kalvar, 2 500 liv-, 100 slaktdjur
till Holland	2 100	varav 2 000 kalv, 100 livdjur
till Spanien	1 000	varav 500 kalv, 500 livdjur

<i>Från Tjeckien</i>	Antal nötkreatur	
till Tyskland	23 600	varav ca 5 500 kalvar, 18 100 livdjur
till Grekland	6 400	varav 400 kalv, 6 000 livdjur
till Italien	2 900	varav 600 kalv, 2 300 livdjur
till Holland	800	varav 400 kalv, 400 livdjur

<i>Från Rumänien</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	41 600	varav 100 kalv, 41 500 livdjur
till Grekland	37 500	varav ca 4 600 kalvar, 32 800 livdjur
till Tyskland	23 000	enbart livdjur

<i>Från Ungern</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	34 600	varav 28 700 kalv, 3 800 liv-, 2 100 slaktdjur
till Grekland	7 200	varav 100 kalv, 7 100 livdjur
till Tyskland	3 800	varav 3 800 livdjur
till Holland	500	varav 200 kalv, 300 livdjur

<i>Från Slovakien</i>	Antal nötkreatur	
till Italien	14 200	varav 4 700 kalvar, 9 500 livdjur
till Tyskland	900	varav 400 kalv, 500 livdjur

En analys av gränsöverskridande transportströmmar visar att strömmen av nötkreatur från Frankrike till Italien är den i särklass största – cirka 60 procent av Frankrikes totala export av nötkreatur går till Italien.

De största strömmarna nötkreatur mellan länder år 2000 var:

<i>Antal nötkreatur</i>		
1 025 000	från Frankrike	till Italien
374 000	från Frankrike	till Spanien
263 000	från Tyskland	till Holland
237 000	från Polen	till Italien
211 000	från Belgien	till Holland
156 000	från Irland	till Spanien
88 000	från Österrike	till Italien
79 000	från Tyskland	till Italien
79 000	från Danmark	till Holland
72 000	från Tyskland	till Spanien
68 000	från Polen	till Tyskland
66 000	från Irland	till Holland
62 000	från Frankrike	till Libanon
58 000	från Spanien	Frankrike
55 000	från Italien	till Spanien
52 000	från Irland	till Italien
51 000	från Tyskland	till Frankrike
51 000	från Spanien	till Italien
42 000	från Tyskland	till Libanon
40 000	från Belgien	till Italien

Kalvar

Tyskland har uppgett en intern export av cirka 185 000 kalvar till Holland, samtidigt som man uppgett en extern import av cirka 58 000 kalvar från Östeuropa, främst Polen. Det finns därför skäl att misstänka att kalvar från Östeuropa transporteras via Tyskland till Holland, framför allt eftersom Tyskland har 9 mellanstationer som speciellt uppger att man tar emot kalvar. En station uppger att man tar emot så många som 800 kalvar per dygn.

Även i Frankrike och Italien finns mellanstationer som uppger att man speciellt tar emot kalvar. En station i Frankrike uppger att man tar emot 8 dagar gamla kalvar, vilket är en ålder då naveln inte alltid är läkt, trots att detta är ett krav för transport. Om kalvar från Irland till Frankrike sedan transporteras vidare till Spanien och Italien kan inte utrönas av statistiken, men enligt uppgift är detta

troligt.⁸ Frankrike uppger en intern import av cirka 136 000 kalvar. Samtidigt uppger Frankrike en intern export av 204 000 kalvar, främst till Spanien och Italien. Uppgifter från frivilligorganisationer gör gällande att många kalvar enbart passerar Frankrike.

Transporter av kalvar från Polen till Italien går via Tjeckien, Slovakien, Ungern och Slovenien. Det är samma färdväg som många hästar transporteras, och djuren kommer till gränskontrollstation i Gorizia. I Italien ligger mellanstationerna för kalvar samlade runt Trieste och flera av dessa kan ta emot upp till 2 000 kalvar per dygn.

För ej avvanda kalvar, vilka alltså utfodras med mjölk, gäller att de får transporteras högst 9 timmar följt av en viloperiod på minst 1 timme, och därefter ytterligare högst 9 timmars transport, om transportfordonet uppfyller de krav som ställs i rådets förordning (EG) nr 411/98.⁹ Därefter skall kalvarna vila i 24 timmar. Om fordonet inte uppfyller kraven gäller en gräns för transport på 8 timmar.

Flera av de ovan beskrivna transportlederna kan inte klaras på den tiden, speciellt inte den från Polen till Italien. Någon mellanstation som tar emot djur för vila under 24 timmar före ankomst till Italien finns så vitt utredningen erfarit inte. Kalvarna lastas enligt ögonvittnen inte heller av i Zebrydowice, vilket är gränskontrollstationen vid den polska gränsen mot Tjeckien. Kalvarna får inte heller mjölk att dricka utan kallt vatten, i vissa fall i nipplar avsedda för grisar.¹⁰ För så små kalvar kan dock vatten inte ersätta mjölk.

De stora importländerna totalt av kalvar är Italien, Holland och Spanien, men även Frankrike, Tyskland och Belgien är stora importländer. Totalt redovisas i Eurostat 2000 en total import av drygt cirka 1 294 000 kalvar, varav 298 000 kalvar importerades från Östeuropa.¹¹ Det absolut största externa exportlandet är Polen, som under år 2000 stod för cirka 85 procent av all extern export av kalv till EU, cirka 252 000 kalvar, varav närmare 80 procent de flesta till Italien.

⁸ Källa: CiWF.

⁹ EGT L 58, 21.2.1998, s. 8.

¹⁰ Källa: frivilligorganisationer.

¹¹ Källa: Eurostat import 2000.

Tabell 2.11. Destination för kalvar, avrundat till hela hundratal, som transporterats från Östeuropa till EU år 2000

	<i>Destination</i>				<i>Totalt</i>
	<i>Italien</i>	<i>Tyskland</i>	<i>Grekland</i>	<i>Övriga</i>	
<i>Antal kalvar</i>	229 600	58 000	6 900	3 300	297 800

Källa Eurostat 2000.

Den största delen av handeln med kalvar sker mellan EU-länder. Färre än 50 kalvar exporteras till tredje land från EU.

Stora transportströmmar av kalvar mellan olika länder år 2000 var:

<i>Antal kalvar</i>		
196 000	från Polen	till Italien
185 000	från Tyskland	till Holland
131 000	från Frankrike	till Spanien
90 000	från Belgien	till Holland
77 000	från Danmark	till Holland
63 000	från Irland	till Holland
52 000	från Polen	till Tyskland
51 000	från Italien	till Spanien
42 000	från Tyskland	till Frankrike
40 000	från Frankrike	till Italien
40 000	från Tyskland	till Spanien
36 000	från Tyskland	till Italien
34 000	från Irland	till Spanien
31 000	från Spanien	till Frankrike
29 000	från Ungern	till Italien
20 000	från Holland	till Italien
17 000	från Italien	till Frankrike
16 000	från Tyskland	till Belgien
14 000	från Luxemburg	till Holland
11 000	från Irland	till Frankrike

Vuxna djur

Vuxna nötkreatur utgör cirka 68 procent av samtliga nötkreatur som transporterats över gränser, totalt cirka 2 739 000 djur. Av alla

vuxna nötkreatur utgör livdjur den största mängden – cirka 73 procent, vilket motsvarar cirka 1 999 000 djur.

Stora transportströmmar av vuxna livdjur år 2000 var:

<i>Antal vuxna livdjur</i>		
906 000	från Frankrike	till Italien
226 000	från Frankrike	till Spanien
102 000	från Irland	till Spanien
42 000	från Belgien	till Holland
42 000	från Rumänien	till Italien
42 000	från Österrike	till Italien
41 000	från Polen	till Italien
39 000	från Tyskland	till Italien
33 000	från Rumänien	till Grekland
32 000	från Belgien	till Italien
31 000	från Tyskland	till Spanien
29 000	från Spanien	till Italien
23 000	från Rumänien	till Tyskland
22 000	från Tyskland	till Österrike
19 000	från Holland	till Tyskland
18 000	från Tjeckien	till Tyskland
17 000	från Tyskland	till Holland
15 000	från Polen	till Tyskland
14 000	från Spanien	till Frankrike
13 000	från Frankrike	till Grekland
13 000	från Tyskland	till norra Afrika

Endast cirka 720 000 slaktdjur redovisas som transporterade över gränser mellan medlemsstater samt till och från tredje land.

Stora transportströmmar av slaktdjur år 2000 var:

<i>Antal slaktdjur</i>		
80 000	från Belgien	till Holland
67 000	från Frankrike	till Italien
67 000	från Irland	till Libanon
61 000	från Tyskland	till Holland
60 000	från Frankrike	till Libanon
41 000	från Tyskland	till Libanon

34 000	från Tyskland	till Egypten
25 000	från Belgien	till Frankrike
22 000	från Spanien	till Italien
19 000	från Irland	till Spanien
17 000	från Österrike	till Italien
16 000	från Frankrike	till Spanien
13 000	från Spanien	till Frankrike
11 000	från Holland	till Spanien
10 000	från Tyskland	till Österrike
8 000	från Frankrike	till Grekland
8 000	från Belgien	till Italien
8 000	från Luxemburg	till Holland
7 000	från Italien	till Egypten

2.3.4 Handel mellan länder med nötkreatur

Som tidigare redovisats (se tabell 2.10) är en stor del av de nötkreatur som transporteras över gränserna livdjur, det vill säga djur för vidare uppfödning. Endast 17 procent är djur för slakt. Den interna importen/exporten av nötkreatur är betydligt större än den externa.

Tabell 2.12. Gränsöverskridande transporter av nötkreatur, i tusental år 2000

	Mellan MS	Från tredje land		Totalt
		Import	Export	
Nötkreatur	3 214	512	307	4 033

Källa: Eurostat år 2000.

Av statistiken framgår att vissa länder föder upp nötkreatur för försäljning som livdjur till andra länder. Det gäller främst Frankrike, som totalt exporterar cirka 3 gånger mer än det näst största exportlandet. Sex länder exporterar totalt av mer än 100 000 djur; dessa redovisas nedan. I analysen har en jämförelse gjorts mellan ett lands interna export och andra länders interna import. Den högsta siffran har valts i tabellen.

Tabell 2.13. Total export av nötkreatur i tusental från vissa länder år 2000

<i>Land</i>	<i>Kalvar</i>	<i>Vuxna livdjur</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Totalt</i>
Frankrike	204	1 188	234	1 626
Tyskland	306	170	173	649
Irland	125	150	97	372
Belgien	99	84	113	296
Österrike	41	72	33	146
Spanien	38	43	53	134
Holland	47	61	13	121

Källa: Eurostat 2000.

Även den totala importen domineras av några få länder, varav Italien dominerar starkt. Nedan redovisas de sex länder som hade en total import av minst 100 000 nötkreatur år 2000.

Tabell 2.14. Total import av nötkreatur i tusental till vissa länder, år 2000

<i>Land</i>	<i>Kalvar</i>	<i>Vuxna livdjur</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Totalt</i>
Italien	348	1 156	196	1 700
Holland	467	75	153	695
Spanien	268	374	25	667
Tyskland	71	116	33	220
Frankrike	135	30	48	213
Grekland	7	84	10	101

Källa: Eurostat 2000.

Import och export – handel med tredje land

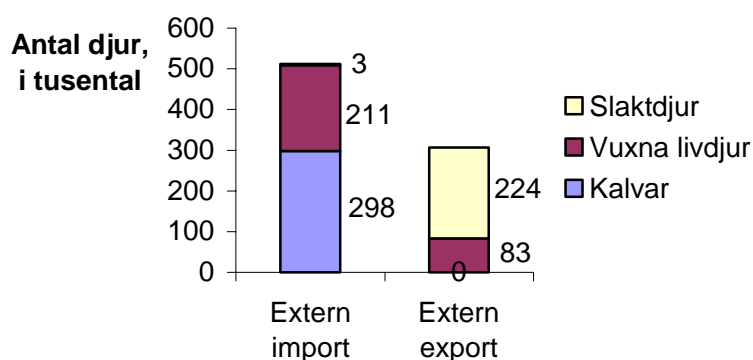
Exporten av djur till tredje land har kritiserats mycket, och missförhållanden har diskuterats i media i många av EU:s länder. Transporterna av djur till Mellanöstern har kritiserats hårt, inte bara för att de är långväga och kan ta upp emot 10 dygn, utan också för att djuren sänds till slakt där strupe och halspulsådrar skärs av utan föregående bedövning. Detta lämnar djuret blödande vid fullt medvetande minst ½ minut, eftersom hjärnan försörjs med blod via

stora artärer skyddade av ryggraden hos nötkreatur. Denna typ av slakt utan bedövning är förbjuden i Sverige, Norge och Schweiz.

Djuren exporteras med exportbidrag från EU.

Utredningens analys visar att fler djur importeras från tredje land än vad som exporteras till tredje land. Något totalt överskott av djur födda inom EU tycks inte föreligga; en analys av siffrorna i Eurostat visar en extern import av kalvar och livdjur och en extern export av huvudsakligen djur för slakt, men även livdjur. Antalet externt importerade slaktdjur är så litet som cika 3 000 djur och antalet externt exporterade kalvar är mindre än 100 djur. Totalt importerades cirka 512 000 nötkreatur från tredje land år 2000 och den extern exporten var cirka 307 000 nötkreatur. För år 1998 var importen cirka 533 000 och exporten cirka 266 000 nötkreatur och för år 1996 var siffrorna 464 000 respektive 502 000 nötkreatur.

Figur 2.3. Extern import och extern export av nötkreatur uppdelad i kategorier, i tusental år 2000



Källa: Eurostat 2000.

De importerade nötkreaturen kommer till största delen från Östeuropa, där Polen ensamt exporterar cirka 85 procent av alla kalvar, Rumänien cirka 47 procent av alla vuxna livdjur och Ungern cirka 79 procent av slaktdjuren.

Tabell 2.15. Extern import till EU från Östeuropa av olika kategorier nötkreatur, avrundat till hela hundratal år 2000

<i>Från</i>	<i>Kalvar</i>	<i>Vuxna livdjur</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Totalt</i>
Polen	252 000	59 800	100	311 900
Rumänien	4 700	97 800	200	102 700
Ungern	29 100	15 100	2 100	46 300
Tjeckien	6 800	26 900	0	33 700
Slovakien	5 200	10 300	0	15 500
Övriga	0	1 300	300	1 600
<i>Totalt</i>	<i>297 800</i>	<i>211 200</i>	<i>2 700</i>	<i>511 700</i>

Källa: Eurostat 2000.

Exporten till tredje land sker i första hand till Mellanöstern och länderna i norra Afrika.

Ungefär 57 procent av den externa exporten skedde till Libanon under år 2000.

Tabell 2.16. Extern export olika kategorier nötkreatur, avrundat till hela hundratal år 2000

<i>Till</i>	<i>Kalvar</i>	<i>Vuxna livdjur</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Totalt</i>
Libanon	0	4 100	168 400	172 500
Egypten	0	7 000	41 800	48 800
Marocko	0	12 500	0	12 500
Polen	0	9 900	0	9 900
Algeriet	0	9 100	500	9 600
Bosnien	0	6 400	0	6 400
Schweiz	22	2 600	3 400	6 000
Övriga	25	31 400	9 900	41 300
<i>Totalt</i>	<i>< 100</i>	<i>83 000</i>	<i>224 000</i>	<i>307 000</i>

Källa: Eurostat 2000.

Tyskland var det största exportlandet vad avser extern export och Libanon det största importlandet år 2000.

Vissa länder har en stor extern import av nötkreatur och andra en stor extern export. Det är i vissa fall dock samma länder som importerar nötkreatur från tredje land, som också exporterar till tredje land.

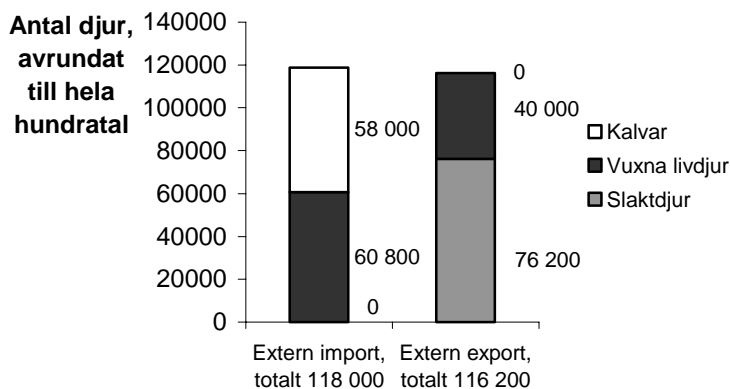
Tabell 2.17. Extern import/extern export – vissa länders handel med nötkreatur, avrundat till hela hundratal år 2000

Land	Extern import	Extern export
Tyskland	118 800	116 200
Frankrike	25	71 700
Irland	300	68 600
Holland	3 300	25 800
Spanien	1 600	8 400
Italien	330 600	7 400
Österrike	700	5 500
Danmark	2	3 100
Grekland	55 800	0
Övriga	600	300
Totalt	511 700	307 000

Källa: Eurostat 2000.

I vissa fall är det samma länder som importerar kalvar och vuxna livdjur, som också exporterar vuxna livdjur och slaktdjur. Man kan då lyfta exportbidrag för detta. Exemplet Tyskland är mycket belysande för år 2000. Siffran för den externa importen ligger mycket nära den för extern export. Inga slaktdjur importeras externt och inga kalvar exporteras externt.

Figur 2.4. Tyskland extern import och extern export, avrundat till hela hundratal, år 2000



Källa: Eurostat 2000.

För år 1998 var den externa importen cirka 121 000 och den externa exporten cirka 127 000 nötkreatur.

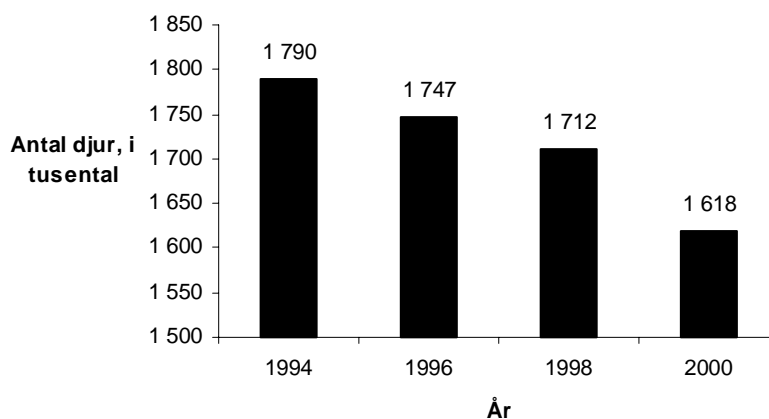
2.3.5 Nötkreatur i Sverige

Införsel av nötkreatur till Sverige från Storbritannien, Nordirland och Portugal är inte tillåtet av smittskyddsskäl.

Antal nötkreatur i Sverige

Antalet nötkreatur i Sverige visar en svagt nedåtgående trend under 1990-talet.

Figur 2.5. Antal nötkreatur i tusental i Sverige i december respektive år

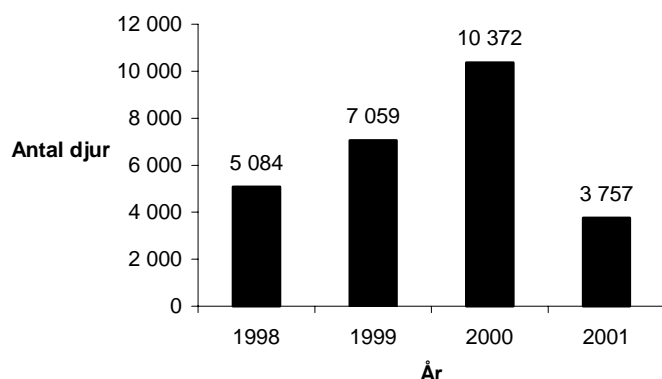


Källa: Eurostat

Export av nötkreatur från Sverige

Uppgifter om exporten från Sverige kan erhållas genom antal utfärdade Animo-meddelanden, vilka skall sändas till de länder som djuret passerar och till det slutliga mottagarlandet.

Figur 2.6. Total export av nötkreatur från Sverige enligt utfärdade och sända Animo-meddelanden 1998–2001



Källa: Statens Jordbruksverk

Den stora nedgången mellan åren 2000 och 2001 har flera orsaker. Sommaren 2000 startade Swedish Meats i samarbete med LRF ett projekt med målsättning att alla kalvar skulle behållas i landet. Medel anslogs till rådgivning och för att garantera att kalvar från mjölkproducenter hämtades och såldes, vilket stimulerade svenska köpare av livkalv. Prisnivån på kalv höjdes och lönsamheten ökade. Inom mejeriföreningar och LRF fördes, och förs fortfarande, en etisk diskussion i avsikt att förmå mjölkproducenter att avstå försäljning av kalv till export. Även transportförbudet på grund av mul- och klövsjuka under år 2001 har haft betydelse.

Exporten av nötkreatur är till största delen intern export till Holland av kalvar. Uppfödningen i Holland dock har kritiserats, eftersom det där är tillåtet att föda upp kalvarna i trånga bås. För att få ett ljust kött får de endast mjölk och inget stråfoder – i regel inte heller som strö. Att kalvarna far illa märks bland annat på förekomsten av stereotypa beteenden. Exporten av kalvar till Holland har väckt protester, och uppfödningssmetoden är förbjuden i Sverige.

I Sverige finns fyra godkända uppsamlingscentra för kalv.¹² De är samtliga belägna i Skåne. Dock finns uppgifter om att kalvar transporteras direkt till Holland och även att holländska bilar

¹² Källa: Jordbruksverket.

hämtar direkt på gårdar i Sverige. Uppgifterna har dock inte gått att få bekräftade.

Vuxna nötkreatur exporteras i mycket liten skala, och då främst som livdjur till Östeuropa. Ett ökande intresse för svenska djur, främst av mjölkkras, kan noteras från Östeuropa. De svenska mjölk-korna är bland de mest högproducerande i världen.

Importen av nötkreatur är mycket liten, endast cirka 20 djur per år de sista åren.

2.4 Grisar

2.4.1 Inledning

Grisar transporteras ofta minst två gånger i livet – dels som smågrisar för vidare uppfödning, dels till slakt. Smågrisar transporteras vanligen vid en vikt av cirka 25 kg, men även transporter av nyss avvanda spädgrisar förekommer, och dessa ökar i antal.

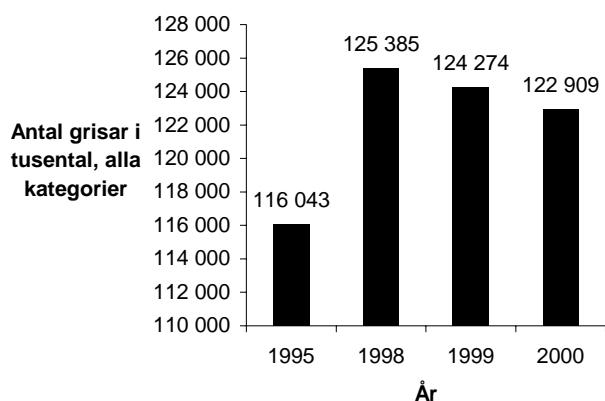
Grisar tål transporter dåligt. De blir lätt åksjuka, vilket dock kan motverkas genom att man inte ger dem foder under den närmaste tiden före transport. De är dessutom känsliga för höga temperaturer och beroende av god ventilationsutrustning i transportfordonet. Hur fordonet framförs är naturligtvis också viktigt.

Grisar lever normalt i flock och kan vara mycket aggressiva mot främmande individer. Om grisar som är okända för varandra sedan tidigare sammanförs i transportfordon utbryter ofta slagsmål med skador som följd.

2.4.2 Antal grisar – levande och slaktade

Statistik för antalet djur inom EU finns att hämta dels från Eurostats Agriculture – Statistical Yearbook 2000, tabell 3.1. I denna redovisas dock inte siffror för år 2000, utan dessa har hämtats direkt från Eurostat.

Grispopulationen under 1990-talet varierar något över åren inom EU. Sedan 1994 har den lägsta siffran varit 116 043 000 grisar (december 1995) och den högsta 125 385 000 grisar (december 1998). För statistik över enskilda länder se bilaga 4.

Figur 2.7. Antal grisar i EU i tusental i december respektive år

Källa: Eurostat Agriculture – Statistical Yearbook, för år 2000 Eurostat direkt.

I Jordbruksstatistisk årsbok 2001 från SCB (Statistiska centralbyrån) finns statistik över antal djur i länder utanför EU. Siffrorna kommer ursprungligen från FAO, Production Yearbook 1999, och många av siffrorna är uppskattningar av FAO.

Tabell 2.18. Grisar i länder utanför EU, i tusental år 1999

<i>Land</i>	<i>Grisar i tusental</i>
Polen	18 538
Ukraina	10 083
Rumänien	7 194
Ungern	5 479
Tjeckien	4 001
Vitryssland	3 608
Hela världen	912 708

Källa: Jordbruksstatistisk årsbok, SCB.

Det finns alltså en stor uppfödning av grisar i kandidatländerna, vilket är något som kan påverka EU:s medlemsstater vid en utvidgning. I dag sker extern import från i första hand Ungern; 97 procent av den externa importen av gris kommer därifrån.

För utredningen är siffror över antalet slaktade djur av intresse, eftersom dessa transporteras till slakteri. Totalt slaktades cirka 203 miljoner grisar i EU under år 2000.¹³

Tabell 2.19. Slakt av grisar i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Grisar i tusental</i>
Tyskland	43 244
Spanien	35 501
Frankrike	26 898
Danmark	20 959
Holland	18 564
Italien	12 921
Storbritannien	12 691
Belgien	11 126
Österrike	5 303
Portugal	5 069
Sverige	3 251
Irland	3 144
Grekland	2 222
Finland	2 146
<i>Totalt</i>	<i>203 039</i>

Källa: FAO år 2000 (8.7.02).

Luxemburg saknas i statistiken eftersom landet saknar slakterier.

Antal slaktade grisar i framför allt de blivande medlemsländerna i EU är av intresse, liksom i andra länder i östra Europa.

¹³ Källa: FAO 8.7.02.

Tabell 2.20. Slakt av grisar i tusental i vissa länder i östra Europa år 2000

<i>Land</i>	<i>Grisar i tusental</i>
Ryssland	20 160
Jugoslavien	8 300
Ungern	6 412
Tjeckien	5 119
Bulgarien	3 000
Slovakien	2 238
Litauen	968
Slovenien	732

Källa: FAO 25.10.02.

2.4.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av grisar

Allmänt

I det följande har Eurostat för år 2000 använts för att klarlägga transportvägar.

I ett fall har ett stort fel lokaliserats, och den nya siffran används här. Det gäller Irland som i statistiken uppgav en intern import av gris med 4 686 519 djur. Efter kontakter med irländska myndigheter har den siffran korrigerats till 2 511 djur. Dock uppger Storbritannien förbryllande nog en försäljning av 65 641 grisar till Irland under år 2000.

Eurostat delar in redovisningen av grisar i hela 6 kategorier:

- renrasiga avelsgrisar
- tamgrisar med vikt < 50 kg
- andra grisar med vikt < 50 kg ("non-domestic")
- suggor som väger minst 160 kg och som grisat minst en gång
- tamgrisar med vikt över 50 kg (andra än avelsgrisar och suggor som grisat minst en gång)
- andra grisar med vikt över 50 kg ("non-domestic").

I det följande redovisas grisar under 50 kg för sig, eftersom smågrisar återfinns i den kategorin. De övriga kategorierna slås samman. Dessutom redovisas samtliga kategorier ihop.

Det vore önskvärt med separat statistik för smågrisar. Dessa transporteras ofta nyss avvanda, vid en ålder av 3–4 veckor och med en vikt på cirka 8 kg. Så unga grisar har speciella behov vid transporter och bör därför redovisas separat i Eurostat.

Totalt transporterades cirka 9,3 miljoner grisar över gränser till, från och inom EU varav cirka 4,4 miljoner är grisar som väger under 50 kg, det vill säga smågrisar under år 2000. Den externa importen och externa exporten är liten.

Tabell 2.21. Gränsöverskridande transporter av grisar, i tusental år 2000

	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
<i>Grisar</i>	9 250	57	31	9 338

Källa: Eurostat 2000.

I statistiken finns ingen uppdelning av livdjur och slaktdjur. Grisar med vikt under 50 kilo samt avelsdjur måste dock anses som livdjur. Övriga grisar anses i följande beräkning som slaktdjur. En sådan redovisning av grisar, som sänds till slakt respektive till livs över gränser visar att något fler sänds till slakt.

Tabell 2.22. Fördelning mellan livdjur och slaktdjur vid gränsöverskridande transporter av grisar, i tusental år 2000

	<i>Livdjur</i>	<i>Slaktdjur</i>	<i>Totalt</i>
<i>Grisar</i>	4 519	4 819	9 338

Källa: Eurostat 2000.

Stora och långväga transportströmmar för grisar

De länder som är de största leverantörerna av grisar är Holland, Danmark och Tyskland, och de länder som tar emot mest grisar är Tyskland, Spanien och Belgien. Analysen visar en diskrepans mellan inrapporterad import respektive export från olika medlemsstater. Som exempel kan nämnas Holland, som uppger en intern export av 1,8 miljoner smågrisar. EU:s länder uppger dock en

intern import från Holland av 2,8 miljoner smågrisar. I följande analys har därför den högsta siffran redovisats.

<i>Från Holland</i>	Antal grisar	
till Tyskland	2 136 000	varav 1 181 000 smågrisar
till Spanien	1 139 000	varav ca 835 000 smågrisar
till Italien	566 000	varav 219 000 smågrisar
till Belgien	599 000	varav 498 000 smågrisar
till Frankrike	257 000	varav 136 000 smågrisar
till Kroatien	5 000	enbart smågrisar
till Luxemburg	6 000	varav ca 4 000 grisar över 50 kg

<i>Från Danmark</i>	Antal grisar	
till Tyskland	1 398 000	varav ca 1 200 000 smågrisar
till Holland	80 000	varav 77 000 grisar över 50 kg
till Italien	9 000	enbart grisar över 50 kg
till Belgien	4 000	varav 3 000 grisar över 50 kg
till Storbritannien	3 000	enbart grisar över 50 kg
till Frankrike	1 000	enbart smågrisar

<i>Från Tyskland</i>	Antal grisar	
till Österrike	335 000	varav 309 000 grisar över 50 kg
till Belgien	217 000	varav 216 500 smågrisar
till Spanien	198 000	varav ca 185 000 smågrisar
till Holland	139 000	varav 82 000 smågrisar
till Frankrike	125 000	varav 120 000 smågrisar
till Italien	89 000	varav 63 000 grisar över 50 kg
till Luxemburg	57 000	varav 48 000 grisar över 50 kg

<i>Från Belgien</i>	Antal grisar	
till Holland	473 000	varav 454 000 grisar över 50 kg
till Italien	231 000	varav 227 000 grisar över 50 kg
till Tyskland	163 000	varav 161 000 grisar över 50 kg
till Frankrike	45 000	varav ca 31 000 grisar över 50 kg
till Luxemburg	40 000	varav 32 000 grisar över 50 kg
till Spanien	18 000	varav 16 000 smågrisar
till Portugal	4 000	enbart grisar över 50 kg

<i>Från Spanien</i>	Antal grisar	
till Portugal	1 037 000	varav ca 1 miljon grisar över 50 kg
till Italien	181 000	varav ca 150 000 grisar över 50 kg
till Frankrike	151 000	varav ca 135 000 grisar över 50 kg
till Storbritannien	4 500	enbart grisar över 50 kg
till Tyskland	3 000	varav 2 400 grisar över 50 kg
till Belgien	1 000	enbart grisar över 50 kg

<i>Från Frankrike</i>	Antal grisar	
till Spanien	89 000	varav ca 72 000 smågrisar
till Italien	68 000	varav 43 000 grisar över 50 kg
till Belgien	40 000	varav 8 000 smågrisar
till Holland	30 000	enbart grisar över 50 kg
till Tyskland	17 000	enbart grisar över 50 kg
till Storbritannien	4 000	enbart grisar över 50 kg
till Luxemburg	4 000	varav ca 3 800 smågrisar
till Grekland	2 000	enbart grisar över 50 kg
till Portugal	2 000	varav 1 700 grisar över 50 kg
till Polen	1 300	enbart grisar över 50 kg

<i>Från Irland</i>	Antal grisar	
till Storbritannien	267 000	enbart grisar över 50 kg
till Tyskland	6 000	enbart smågrisar
till Holland	3 000	enbart smågrisar

<i>Från Österrike</i>	Antal grisar	
till Kroatien	12 000	varav ca 10 000 smågrisar
till Tyskland	7 000	varav ca 4 000 grisar över 50 kg
till Italien	5 000	varav ca 4 000 grisar över 50 kg

<i>Från Storbritannien</i>	Antal grisar	
till Irland	66 000	enbart grisar över 50 kg
till Tyskland	41 000	varav 24 000 smågrisar
till Holland	16 000	varav 11 000 grisar över 50 kg
till Belgien	16 000	varav 15 400 grisar över 50 kg
till Spanien	12 000	varav 6 000 smågrisar
till Italien	6 000	varav 3 000 smågrisar
till Frankrike	2 000	varav 1 500 smågrisar

<i>Från Ungern</i>	Antal grisar	
till Spanien	32 000	enbart smågrisar
till Grekland	8 500	enbart smågrisar
till Italien	5 000	enbart smågrisar

Av de transporterade grisarna återfinns endast cirka 75 000 i kategorin avelsgrisar år 2000. I kategorin suggor som grisat minst en gång återfinns cirka 209 000 djur. Av dessa suggor transporteras drygt 90 procent till fem länder – Frankrike, Holland, Tyskland, Italien och Belgien. Suggorna kommer från Frankrike, Holland, Tyskland, Danmark, Spanien, Portugal och Sverige. Dessa transporter har kritiserats eftersom suggorna ofta är tunga och klarar långa transporter dåligt. I vissa fall säljs de dessutom till uppfödningssystem som är förbjudna i avsändarlandet.

Stora transportströmmar av grisar i olika kategorier

Som framgår ovan är inte möjligt i de flesta fall att utläsa ur statistiken huruvida grisarna transporteras till slakt eller inte. Grisarna är uppdelade i viktklasser förutom de som uppges vara avelsdjur.

Strömmar för grisar med en vikt under 50 kg, här benämnda smågrisar:

<i>Antal smågrisar</i>		
1 201 000	från Danmark	till Tyskland
1 181 000	från Holland	till Tyskland
833 000	från Holland	till Spanien
498 000	från Holland	till Belgien
219 000	från Holland	till Italien
217 000	från Tyskland	till Belgien
182 000	från Tyskland	till Spanien
136 000	från Holland	till Frankrike
124 000	från Tyskland	till Frankrike
82 000	från Tyskland	till Holland
72 000	från Frankrike	till Spanien
33 000	från Spanien	till Portugal
26 000	från Tyskland	till Österrike
25 000	från Frankrike	till Italien
24 000	från Storbritannien	till Tyskland

Strömmar för grisar med en vikt över 50 kg, här benämnda vuxna grisar:

<i>Antal vuxna grisar</i>		
872 000	från Spanien	till Portugal
955 000	från Holland	till Tyskland
454 000	från Belgien	till Holland
361 000	från Holland	till Italien
310 000	från Tyskland	till Österrike
267 000	från Irland	till Storbritannien
227 000	från Belgien	till Italien
234 000	från Danmark	till Tyskland
161 000	från Belgien	till Tyskland
138 000	från Spanien	till Italien
132 000	från Spanien	till Frankrike
121 000	från Holland	till Frankrike
119 000	från Holland	till Belgien
77 000	från Danmark	till Holland
66 000	från Storbritannien	till Irland
57 000	från Tyskland	till Holland
47 000	från Frankrike	till Italien

2.4.4 Handel mellan länder av grisar

Den allra största delen av transporter av gris sker mellan olika EU-länder; importen från tredje land är mindre än ½ procent. För grisar finns inga exportbidrag som för nötkreatur. Exporten till tredje land är även den obetydlig.

Tabell 2.23. Gränsöverskridande transporter av grisar olika kategorier, i tusental år 2000

<i>Kategori</i>	<i>Mellan MS</i>	<i>Från tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Smågrisar	4 335	50	18	4 403
Vuxna grisar	4 915	7	13	4 935
<i>Totalt</i>	<i>9 250</i>	<i>57</i>	<i>31</i>	<i>9 338</i>

Källa: Eurostat år 2000.

För beräkning av det totala antalet grisar som transporteras över gränserna har de högsta siffrorna valts, vilket är interna exportsiffror för smågrisar och interna importsiffror för vuxna grisar.

Av dessa drygt 9,3 miljoner grisar är cirka 75 000 klassificerade som avelsgrisar. Cirka 9 000 av dessa exporteras ut ur EU, varav många till så avlägsna mål som Kina, Filippinerna och Singapore. De största exportländerna för extern export av grisar för avel är Frankrike och Danmark. Enligt uppgift satsar Danmark på denna externa export, och Kina anses som en stor och intressant marknad.

Några få länder dominerade den totala exporten av grisar år 2000, nämligen Holland, Spanien, Danmark och Tyskland. Sju länder rapporterar en total export av mer än 250 000 grisar. De länderna redovisas nedan.

Tabell 2.24. Total export av grisar från vissa länder, i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Smågrisar</i>	<i>Vuxna grisar</i>	<i>Totalt</i>
Holland	2 836	1 602	4 438
Danmark	1 217	302	1 519
Spanien	59	1 177	1 236
Tyskland	691	405	1 096
Belgien	64	911	975
Irland	43	362	405
Frankrike	113	141	254

Källa: Eurostat 2000.

Två länder dominerar den totala exporten av smågrisar, nämligen Holland och Danmark. I båda länderna avväns smågrisarna enligt uppgift ofta vid cirka 21 dygns ålder och säljs i den åldern. Detta stämmer väl med den vikt en mellanstation i Frankrike uppger för mottagande, nämligen 8 kg. Så späda grisar kräver dock speciell behandling med tempererade bilar.

Exporten av smågrisar till tredje land är liten, cirka 18 000 djur. Drygt 15 000 av dessa exporteras till Kroatien.

Tre länder dominerar den totala exporten av slakt- och avelssvin, nämligen Holland, Spanien och Belgien. Endast ett mycket litet antal vuxna grisar exporteras externt.

De tre största importländerna är Tyskland, Spanien och Italien. Nio länder uppger en total import av mer än 250 000 grisar. De länderna redovisas nedan. De största importländerna totalt av smågrisar är Tyskland, Spanien och Belgien, som stod för cirka 85 procent av importen år 2000.

Tabell 2.25. Total import av grisar till vissa länder, i till tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Smågrisar</i>	<i>Vuxna grisar</i>	<i>Totalt</i>
Tyskland	1 888	1 301	3 189
Spanien	1 100	166	1 266
Italien	296	800	1 096
Belgien	745	177	922
Portugal	35	878	913
Holland	117	654	771
Frankrike	289	292	581
Österrike	27	313	340
Storbritannien	7	269	276

Källa: Eurostat år 2000.

Endast Danmark och Sverige saknar import, såväl intern som extern, av grisar.

Totalt importerades cirka 57 000 grisar från tredje land till EU-länderna. Mottagarländer är Spanien (34 400 stycken), Grekland (8 600 stycken), Italien (5 400 stycken) och Tyskland (2 200 stycken).

Tabell 2.26. Import av grisar från tredje land, avrundat till hela hundratal år 2000

<i>Exporterande land</i>	<i>Antal grisar</i>
Ungern	51 000
Cypern	5 500
Övriga	500

Källa: Eurostat 2000.

2.4.5 Grisar i Sverige

Inledning

Sverige föder varje år upp cirka 3 miljoner slaktsvin (3 207 561 år 2001). För detta ändamål finns cirka 200 000 suggor i landet.

Jämfört med till exempel Danmark och flera andra europeiska länder har Sverige en lägre integrationsgrad; med integrerad grisuppfödning menas att grisen stannar på gården där den är född till dess att den skall skickas till slakt. Sverige har en mer specialiserad grisuppfödning med specialiserade smågrisuppfödare, förmedling av grisar vid 25 kg, det vill säga vid 10–12 veckors ålder, och specialiserade slaktsvinsuppfödare.

Under den senaste 10-årsperioden har antalet suggbesättningar minskat med 65 procent, medan det totala djurantalet minskat med endast 6 procent. Antal suggor per besättning har alltså stigit kraftigt.

Besättningarna för smågrisuppfödning har blivit större, och uppfödningen bedrivs vanligen omgångsvis, samtidigt som förmedlingen av smågrisar i allt högre utsträckning utmärks av melångårdsavtal och integrerad produktion. 42 procent av slaktsvinen levererades 2001 från integrerade besättningar. Även om andelen med integrerad uppfödning ökar, så transporteras en stor del av de svenska grisarna två gånger i sitt liv.

Ett uppfödningssystem som Sverige och i någon mån Finland är ensamma om är de så kallade suggringarna eller suggpoolerna. Dessa är av särskilt intresse av transportskäl och smittskyddsskäl, eftersom suggorna tre veckor före beräknad grisning transporteras från centralenheten, där de har seminerats och vistats under sinperioden, ut till så kallade satellitbesättningar, där de grisar och där smågrisarna sedan föds upp. Efter avvänjning transporteras suggorna tillbaka till centralenheten. Cirka 20 procent av Sveriges suggor ingår i denna typ av system, vilket motsvarar cirka 40 000 suggor. Uppfödaren på satellitbesättningen hyr alltså suggan, som ägs av centralenheten.

Struktur och avelspyramid

I Sverige finns 34 avelsbesättningar med renrasiga djur som försörjer 85 gyltproducerande besättningar med djurmateriäl. De senare är besättningar som tar fram de djur som skall bli mödrar i

bruksbesättningarna. Moderdjuren är vanligen korsningar mellan raserna Yorkshire och Lantras. I stort sett varje besättning med smågrisuppfödning har en eller flera galtar för betäckning och brunststimulering, även om man i mycket stor utsträckning använder sig av seminering.

I Sverige förekommer inga marknader där avelsdjur säljs. För att få sälja levande grisar i Sverige, vare sig det gäller avelsdjur eller smågrisar för vidare uppfödning till slakt, krävs att besättningen är ansluten till en officiell hälsokontroll.

Hälsokontroll och veterinärvård

Officiell hälsokontroll för grisar utövas av Svenska Djurhälsovården AB, som är ett konkurrensneutralt veterinärbolag. Kontrollen bedrivs med stöd av lag om hälsokontroll med följdförfattningar. Alla avels-, gylt- och smågrisproducerande besättningar skall vara anslutna. Totalt är 3 100 besättningar anslutna (februari 2002). Utanför Svenska Djurhälsovårdens hälsokontroll står ett mindre antal integrerade besättningar som föder upp grisar direkt till slakt.

Hälsokontrollen omfattar regelbundna kontroller genom besättningsbesök. Besöken görs 1–4 gånger per år. Vid besöken utförs allmän hälsokontroll och provtagningar för kontroll av vissa smittsamma sjukdomar. Dessutom ges råd om förebyggande åtgärder, djurflöden, skötsel och hygien. Svenska Djurhälsovården utfärdar en hälsodeklaration, vilken talar om att besättningen varken har nyssjuka eller visar kliniska tecken på allvarlig hosta, diarré eller annan allvarlig sjuklighet.

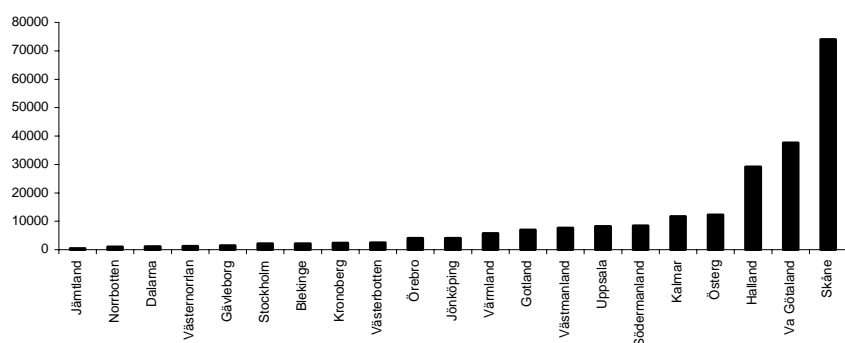
Akutsjukvården i besättningarna ombesörjs av praktiserande besättningsveterinärer, ofta distriktsveterinärer, som är anställda av Jordbruksverket. De arbetar utifrån lokala veterinärstationer. Omkring 30 procent av besättningsveterinärerna är privata, men man arbetar i stort på samma sätt som de statliga distriktsveterinärerna. Besättningsveterinären behandlar akut sjuka djur och föreskriver de läkemedel som används i besättningen. Förutom den direkta akutsjukvården deltar besättningsveterinärerna i varierande grad i hälsovården och hälsokontrollen, då på uppdrag av Svenska Djurhälsovården.

Grisuppfödningens fördelning i landet

Smågrisuppfödning

Smågrisuppfödningen är koncentrerad till några få områden i Sverige; Skåne, Västra Götaland och Halland har tillsammans cirka 2/3 av det totala djurantalet. I Kristianstads kommun finns det till exempel flera suggor än i alla de fem Norrlandslänen samt Dalarna, Blekinge och Kronobergs län tillsammans. I Jämtlands län finns det färre än 400 suggor, och det finns bara en uppfödare med mer än 50 suggor.

Figur 2.8. Smågrisproduktionen 1999 fördelad per län, antal suggor per län

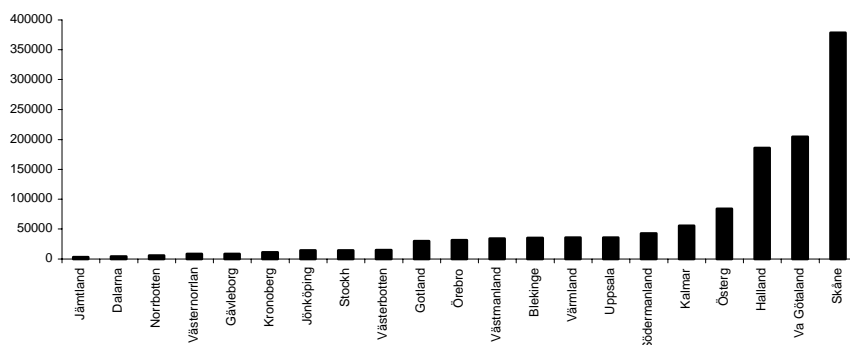


Slaktsvin

Slaktsvinsuppfödningen i Sverige är koncentrerad till ett relativt litet antal besättningar och några få regioner. Omkring 450 uppfödare svarar för mer än 50 procent av den totala uppfödningen. Totalt finns det enligt Jordbruksverkets statistik cirka 5 000 uppfödare med slaktsvin i landet, men av dessa har 2/3 färre än 100 djur. Av det totala djurbeståndet har denna grupp inte mer än knappt 10 procent.

Uppfödningen är starkt koncentrerad till några få delar av landet, där Skåne, Västra Götaland och Halland svarar för omkring 50 procent av hela uppfödningen. De 10 län som har minst antal djur har tillsammans inte mer än 10 procent av landets totala antal slaktsvin.

Figur 2.9. Länsvisfördelning av antalet slaktsvin i Sverige 1999, antal djur



Källa: Jordbruksverket

De flesta besättningarna med färre än 100 djur finns i norra Sverige. Av det totala antalet besättningar i Dalarna och Gävleborgs län är mer än 80 procent små besättningar med färre än 100 djur. I Östergötland är motsvarande andel inte mer än 42 procent. De stora besättningarna med fler än 750 djur är mer jämnt fördelade över landet. Totalt finns det drygt 450 i hela landet. Flest finns i Skåne, cirka 125, medan Östergötland har flest satt i relation till det totala antalet besättningar. I norra Sverige och i skogsbygderna i övriga delar av landet finns bara någon eller några uppfödare med fler än 750 slaktsvin.

De 20 kommuner som har flest slaktsvin i landet har totalt drygt 50 procent av det totala antalet. Samtliga dessa kommuner är belägna i slättbygderna i Götaland och Svealand. Falkenbergs kommun har flest slaktsvin i landet, cirka 75 000 stycken. Det finns fler slaktsvin i Falkenbergs kommun än i hela Norrland och Svealands skogsbygder sammantaget. Det finns 32 kommuner i Sverige som helt saknar slaktsvinsuppfödare, och det finns 48 som bara har 1 eller 2 producenter.

Värt att notera är att Sveriges största grisslakteri, ägt av Swedish Meats, ligger i Kristianstad och att det största privatägda grisslakteriet finns i Helsingborg ligger i samma län, liksom även Ugglarps slakteri med relativt omfattande grisslakt. Betydande grisuppfödning finns även i Västergötland. Landets näst största slakteri för

grisar ligger i Skara och ägs av Swedish Meats. Skövde slakteri, som är privatägt, har även det en betydande slaktkapacitet för gris.

Djurflöden inom landet

Fyra separata flöden av grisar kan särskiljas:

- handel med och transport av avelsdjur,
- förmedling av smågrisar till slaktgrisesbesättningar för vidare uppfödning till slakt,
- transport av suggor inom suggringar/suggpooler,
- transport av slaktsvin från slaktsvinsbesättningar till slakteri.

Transporten av avelsdjur är volymmässigt den minsta delen av gristransporterna. Den omfattar avelsdjur, inklusive galtar och gyltor/gyltämnen som transporteras mellan avelsbesättningar, från avelsbesättningar till gyltuppfödning och från gyltuppfödning till bruksbesättningar. Dessa transporter går av smittskyddsskäl i speciella bilar som omfattas av särskilda regler.

Det andra flödet är smågrisar, vanligen med en vikt på cirka 25 kg och 10–12 veckor gamla, till slaktsvinsuppfödare. Även dessa djur transporteras i särskilda bilar, speciellt inredda för smågrisar.

En specialvariant av smågrisorförmedling är förmedling eller försäljning av nyavvanda smågrisar. Dessa djur är 5–6 veckor gamla, och de har alldeles speciella krav och är mycket känsliga. Denna typ av förmedling har i Sverige utförts mellan en handfull besättningar – dels i försökssyfte, dels kommersiellt när plats för de avvanda grisarna saknats hos smågrisuppfödaren. Vid något tillfälle har oacceptabel sjuklighet och dödlighet förekommit efter förmedling av nyavvanda grisar.

Det tredje flödet är suggor som transporteras inom suggringar/suggpooler. Det finns i dag 31 suggringar eller suggpooler och dessa omfattar cirka 20 procent av landets suggor. Detta innebär att 40 000 suggor ingår i dessa system.

Det fjärde och sista flödet som kan särskiljas är transport av grisar med uppnådd slaktvikt, från slaktsvinsuppfödaren till slakteriet. Uppfödningen är vanligen kontrakterad, antingen med ett privat slakteri eller med Swedish Meats eller KLS (Kalmar kontrollslakteri). Det är alltså inte självklart att leverans sker till det geografiskt närmsta slakteriet, utan detta styrs av kontrakt och rådande marknadskrafter.

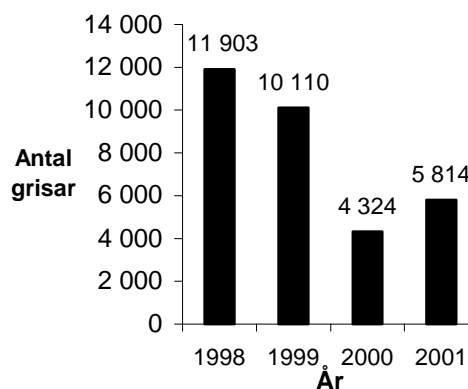
Transport av grisar till och från Sverige

Antalet grisar som tas in i Sverige per år är mycket lågt. De kommer från Norge och/eller Finland och antalet är mellan 0 och 24 de sista fyra åren.

Antalet grisar som exporteras är betydligt större. Det rör sig främst om grisar för slakt och de flesta sänds till Tyskland. Grisar för produktion förekommer endast år 1998, även de till Tyskland, därefter är samtliga grisar slaktdjur förutom ett fåtal avelsdjur, som mest 57 stycken, som minst 0. Ett år sändes en minigris till Danmark och ett annat år ett vildsvin till djurpark, även det till Danmark.

Följande visar hur dominerande Tyskland är som handelspartner. År 1998 gick 11 636 grisar till Tyskland, år 1999 var siffran 9 851, år 2000 gick samtliga förutom 29 grisar till Tyskland, år 2001 gick all export till Tyskland förutom en minigris till Danmark.

Figur 2.10. Totalt export grisar enligt utfärdade Animo-meddelanden utfärdade 1998–2001



Källa: Statens Jordbruksverk

2.5 Får och getter

2.5.1 Inledning

Transporter av får och lamm inom EU och till och från tredje land har rönt stor uppmärksamhet; många protestaktioner har handlat

om detta. Händelsen i hamnstaden Bari i Italien 1999 fick exempelvis stor uppmärksamhet, när två transportfordon med flera hundra får lämnades i sommarhettan i 48 timmar utan att fåren fick svalka eller vatten, vilket ledde till att 160 djur dog.

Får och lamm transporteras ofta mycket långt och under lång tid, till exempel från Storbritannien till Grekland, vilket är en resa som kan ta 100 timmar¹⁴. Fordon och släp transporterar får i flera våningar och är dessutom av plåt, vilket lätt gör dem heta, och ventilationen är ofta undermålig. Vid kontroller har fordonen dessutom varit överlastade¹⁵.

I flera länder slaktas får helt utan eller med otillräcklig bedövning genom att strupen skärs av (skäktning).

I det följande behandlas får och getter tillsammans.

2.5.2 Antal får och getter – levande och slaktade

Liksom för andra djurslag har uppgifter i nedanstående redovisning och analys hämtats från EU:s statistiska årsbok och Eurostat. År 2000 har, av skäl som redovisats tidigare, valts som jämförelseår.

Den senaste utgåvan av Eurostats jordbruksstatistiska årsbok (Agriculture – Statistical Yearbook 2000, tabell 3.1), har valts för antalet får/getter i EU. I denna redovisas dock inte siffror för år 2000, utan dessa har hämtats direkt från Eurostat.

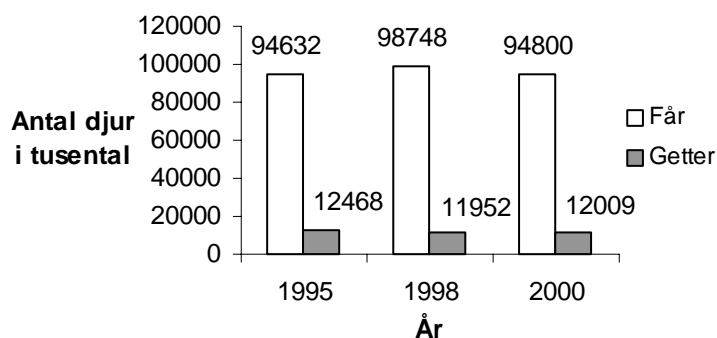
Av statistiken framgår att antalet får i EU är relativt konstant under 1990-talet, med cirka 95 miljoner djur redovisade varje år. Även antalet getter är relativt lika över åren, med cirka 12 miljoner djur varje år. För vissa länder finns en tendens till ett minskande antal, medan andra länder har ett ökande antal.¹⁶

¹⁴ Källa: CiWF.

¹⁵ Källa: Kommissionen.

¹⁶ Se tabell med uppgifter i bilaga 4.

Figur 2.11. Antal får och getter i EU i tusental i december respektive år



Källa: Eurostat.

I Eurostat skiljs getter och får åt. Får är de klart flesta och finns i alla EU-länder, medan antalet getter är betydligt mindre.

Tabell 2.27. Fördelning av får och getter inom EU, antal djur i tusental i december 2000

<i>Land</i>	<i>Får i tusental</i>	<i>Getter i tusental</i>
Belgien	119	13
Danmark	116	0
Tyskland	2 140	140
Grekland	9 317	5 879
Spanien	24 167	2 565
Frankrike	9 324	1 065
Irland	5 130	14
Italien	11 089	1 375
Luxemburg	7	1
Holland	1 380	190
Portugal	3 579	623
Storbritannien	27 591	76
Sverige	437	5
Finland	74	7
Österrike	339	56
<i>Totalt</i>	<i>94 809</i>	<i>12 009</i>

Källa: Eurostat 2000.

I många länder utanför EU är produktion av lamm och lammkött för export en viktig del av jordbruket. Totalt fanns cirka 1 068 669 000 får och 709 934 000 getter i världen i december 1999. Nedan redovisas populationerna i vissa länder av intresse för EU, på grund av import från dessa.

Tabell 2.28. Fördelning av får och getter i länder utanför EU, i tusental år 1999

<i>Land</i>	<i>Får i tusental</i>	<i>Getter i tusental</i>
Rumänien	8 409	585
Ukraina	1 198	828
Ungern	909	109
Polen	392	0
Slovakien	326	51
Vitryssland	122	62
Tjeckien	94	35
Australien	119 600	180
Nya Zeeland	46 100	230
Hela världen	1 068 669	709 934

Källa: Jordbruksstatistisk årsbok 2001

Totalt slaktades cirka 70,5 miljoner får/lamm och 8,3 miljoner getter i EU under år 2000.¹⁷ Spanien är det land i EU som har störst fårslakt, och Grekland är ledande vad gäller antal slaktade getter.

Tabell 2.29. Antal slaktade får/lamm och getter i EU, i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Får/lamm i tusental</i>	<i>Getter i tusental</i>
Belgien	218	0
Danmark	69	0
Storbritannien	18 381	0
Finland	34	0
Frankrike	7 376	847
Grekland	7 217	4 600
Holland	736	24
Irland	4 117	0

¹⁷ Källa: FAO 2002-07-08.

Italien	6 997	423
Portugal	2 220	330
Spanien	20 502	1 951
Sverige	202	0
Tyskland	2 164	17
Österrike	300	66
<i>Totalt</i>	<i>70 533</i>	<i>8 257</i>

Källa: FAO år 2000 (8.7.02).

Luxemburg saknas i statistiken eftersom landet saknar slakterier.

Flera av EU:s ansökarländer är stora uppfödare av får/lamm och get. Exporten av levande djur från dessa länder till EU är omfattande. Även den inhemska slakten är stor, framför allt i Rumänien.

Tabell 2.30. Slakt av får/lamm och getter i tusental i länder utanför EU år 2000

<i>Land</i>	<i>Får/lamm i tusental</i>	<i>Getter i tusental</i>
Ungern	245	0
Polen	106	0
Rumänien	5 700	529
Tjeckien	8 710	10
Ukraina	1 173	340
Slovakien	174	6
Australien	33 414	323
Nya Zeeland	30 633	115
Hela världen	487 033	316 381

Källa: FAO 24.9.02.

2.5.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av får och getter

Översiktligt

Mul- och klövsjukeutbrottet i Storbritannien under år 2001 påverkade handeln med får i stor utsträckning. Strikta transportrestriktioner infördes till juni 2001 och för de drabbade länderna under ännu längre tid. I rapporten väljs därför år 2000 som bas- och jämförelseår.

Om den totala import- och exportstatistiken jämförs visas en transport över gränser av totalt cirka 4,5 miljoner får/lamm och cirka 109 000 getter år 2000.

Tabell 2.31. Gränsöverskridande transporter av får/lamm och getter, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Får/lamm	2 861	1 553	56	4 470
Get	96	11	2	109

Källa: Eurostat 2000.

Får redovisas i statistiken i tre olika grupper – renrasiga avelsfår, lamm upp till ett år och andra får. Lamm under ett år är den största enskilda gruppen med cirka 3,3 miljoner djur. Gruppen renrasiga avelsfår är den minsta gruppen med cirka 49 000 djur. Det stora flertalet får bedöms vara djur till slakt, även om detta inte anges i statistiken. Totalt slaktades cirka 70,5 miljoner får/lamm i EU år 2000.

Tabell 2.32. Fördelning mellan slaktdjur och livdjur vid gränsöverskridande transporter av får och get, i tusental år 2000

Kategori	Slaktdjur	Livdjur	Totalt
Får/lamm	4 421	49	4 470
Get	105	4	109

Källa: Eurostat 2000.

Många får, framför allt lamm, importeras från tredje land. Av dessa djur kommer cirka 99,2 procent från Östeuropa, resten från Australien. Den externa importen är som mest intensiv under årets första del. Drygt 50 procent kommer från Ungern, cirka 846 000 djur.

Hälften av den externa exporten sker till Libanon. För får/lamm betalas inga exportbidrag.

Getter indelas i grupperna renrasiga avelsdjur och andra getter. Gruppen renrasiga avelsdjur är den minsta med cirka 3 700 djur. Om gruppen med andra getter avser liv- eller slaktdjur anges inte,

men som för får antas de vara slaktdjur, framför allt eftersom antalet slaktade getter i EU uppgick till över 8 miljoner djur år 2000.

Utredningen kan inte finna belägg för att slakttransporter av får/lamm generellt skulle vara sämre än transporter av livdjur.

Transportströmmar av får och lamm

Vid en analys av statistiken för får och lamm kan två stora transportströmmar skönjas. Den ena går från Östeuropa till Italien och Grekland, och den andra går från Storbritannien, Holland, Frankrike och Spanien till i första hand Italien.

De uppgifter som finns redovisade i Eurostat stämmer inte överens med de uppgifter som enskilda länders myndigheter lämnar vid förfrågan. De senares siffror är överlag högre. Ett exempel som kan nämnas Storbritannien, där Eurostat uppger en total export från Storbritannien för år 2000 av cirka 241 000 får, men enligt ansvarig myndighet var antalet 653 000 får/lamm det året (DEFRA, Department of Environment, Food and Rural Affairs, Storbritannien). Andra EU-länder uppger en intern import från Storbritannien av totalt cirka 542 000 får/lamm.

Även siffror för intern import avviker starkt mellan den ansvariga myndigheten och Eurostat. För år 2000 uppger DEFRA en intern import av cirka 6 000 djur, medan Eurostats siffra är cirka 169 200 får, varav cirka 168 700 kom från Irland. För de flesta av dessa djur tycks Storbritannien enbart vara ett transitland – något som dock inte kan utläsas av statistiken, liksom inte heller djurens slutdestination. Av cirka 249 000 får/lamm exporterade intern från Irland uppges inte någon destination för cirka 235 000 av djuren.

Enligt uppgifter till utredningen uppges ofta försäljningen till det land där uppköparen bor, vilket inte nödvändigtvis är samma land som den slutliga destinationen. Ett exempel på detta är Holland. Om djuret sedan säljs vidare till ett annat land kan inte den totala transporten följas, vare sig i statistiken eller via Animo-systemet. Transporttiden kan därför bli mycket lång för djuren och avvika från de bestämmelser som finns i transportdirektivet. Det samma gäller får/lamm som importerats från Östeuropa.

I följande analys har statistiken över import och export – intern och extern – för år 2000 kombinerats.

Transportströmmar av får och lamm från Östeuropa

<i>Till Italien</i>	Antal får/lamm	
från Ungern	744 000	enbart lamm
från Rumänien	116 000	varav 115 000 lamm
från Polen	112 000	varav 108 000 lamm
från Slovakien	79 000	enbart lamm
<i>Totalt</i>	<i>1 052 000</i>	<i>varav 1 047 000 lamm</i>

<i>Till Grekland</i>	Antal får/lamm	
från Rumänien	350 000	varav 348 000 lamm
från Ungern	102 000	enbart lamm
från Ryssland	2 000	enbart lamm
<i>Totalt</i>	<i>454 000</i>	<i>varav 452 000 lamm</i>

<i>Till Tyskland</i>	Antal får/lamm	
från Polen	34 000	varav 32 000 lamm

Utöver ovanstående importerades cirka 1 600 lamm från Rumänien till Frankrike och 230 vuxna får från Polen till Danmark år 2000 från Östeuropa.

Transportströmmar av får och lamm från västra EU:

<i>Från Storbritannien</i>	Antal får/lamm	
till Holland	281 000	varav 72 000 lamm
till Frankrike	141 000	varav 122 000 lamm
till Tyskland	24 000	varav 20 000 lamm
till Italien	54 000	varav 52 000 lamm
till Grekland	14 000	varav 10 000 lamm
till Spanien	26 000	varav 25 000 lamm
<i>Totalt</i>	<i>541 000*</i>	<i>varav 228 000 lamm</i>

* enligt DEFRA (se ovan) skall dock siffran vara 653 000 får/lamm. Siffran i tabellen fås via Eurostats statistik över intern import år 2000.

I Eurostats statistik över intern export uppger Irland inte någon destination för 235 000 djur. De flesta kan dock återfinnas i andra länders statistik över intern import. Dock saknas 41 000 djur, för vilken destinationen inte kan härledas.

Transportströmmar av får och lamm söderut mot Medelhavsländerna:

<i>Från Holland</i>	Antal får/lamm	
till Frankrike	448 000	varav 360 000 lamm
till Italien	241 000	varav 114 000 lamm
till Belgien	64 000	varav 51 000 lamm
till Grekland	14 000	varav 3 000 lamm
till Spanien	8 000	enbart lamm
till Tyskland	6 000	enbart lamm
<i>Totalt</i>	<i>780 000</i>	<i>varav 425 000 lamm</i>

Det kan noteras att en av de största handlarna av får/lamm är stationerad i Holland, vilket är något som med största sannolikhet påverkar statistiken.

<i>Från Frankrike</i>	Antal får/lamm	
till Italien	323 000	varav 192 000 lamm
till Spanien	311 000	varav 278 000 lamm
till Holland	27 000	varav 17 000 lamm
till Libanon	22 000	
till Portugal	18 000	varav 16 000 lamm
till Storbritannien	5 300	enbart lamm
till Grekland	5 200	varav 2 000 lamm
till Belgien	2 000	varav 1 600 lamm
till Tyskland	1 000	varav 900 lamm
till övriga länder	1 000	varav 500 lamm
<i>Totalt</i>	<i>716 000</i>	<i>varav 506 300 lamm</i>

<i>Från Spanien</i>	Antal får/lamm	
till Italien	232 000	varav 158 000 lamm
till Frankrike	119 000	varav 114 000 lamm
till Grekland	104 000	varav 20 000 lamm
till Portugal	62 000	varav 24 000 lamm
till Andorra	13 000	varav 12 000 lamm
till Ceuta, Melilla	18 000	varav 8 000 lamm
till Holland	15 000	varav 8 000 lamm
till England	6 000	enbart lamm
till Irland	1 000	enbart lamm
<i>Totalt</i>	<i>569 000</i>	<i>varav 313 000 lamm</i>

<i>Från Tyskland</i>	Antal får/lamm	
till Italien	64 000	varav 55 000 lamm
till Frankrike	26 000	varav 19 000 lamm
till Holland	15 000	varav 12 000 lamm
till Belgien	2 000	enbart lamm
till Grekland	1 300	enbart lamm
till Libanon	1 000	
till Östeuropa	500	
till Egypten	200	
<i>Totalt</i>	<i>102 000</i>	<i>varav 88 300 lamm</i>

<i>Från Österrike</i>	Antal får/lamm	
till Italien	15 000	varav 10 000 lamm

Kommentarer till analysen ovan

Av de djur som transporteras till Italien från Östeuropa är så gott som samtliga lamm. Samtliga dessa strömmar passerar gränsstationen i Gorizia i Italien – en gränsstation som kritiserats mycket i kommissionens inspektionsrapporter. Även från andra länder inom EU exporteras lamm i första hand till Italien, cirka 546 000 av totalt 721 000 djur.

Av fåren till Grekland är nästan samtliga lamm från Östeuropa.

De största strömmarna år 2000 var:

<i>Antal får inklusive lamm</i>		
744 000	från Ungern	till Italien
448 000	från Holland	till Frankrike
350 000	från Rumänien	till Grekland
323 000	från Frankrike	till Italien
311 000	från Frankrike	till Spanien
281 000	från Storbritannien	till Holland
241 000	från Holland	till Italien
231 000	från Spanien	till Italien
169 000	från Irland	till Storbritannien
141 000	från Storbritannien	till Frankrike
135 000	från Spanien	till Frankrike
116 000	från Rumänien	till Italien

112 000	från Polen	till Italien
104 000	från Spanien	till Grekland
102 000	från Ungern	till Grekland
80 000	från Slovakien	till Italien
64 000	från Holland	till Belgien
64 000	från Tyskland	till Italien
62 000	från Spanien	till Portugal
54 000	från Storbritannien	till Italien
41 000	från Irland	till okänd MS
34 000	från Polen	till Tyskland
31 000	från Spanien	till Andorra m.fl.
30 000	från Irland	till Frankrike
27 000	från Frankrike	till Holland
26 000	från Tyskland	till Frankrike
26 000	från Storbritannien	till Spanien
24 000	från Storbritannien	till Tyskland
22 000	från Frankrike	till Libanon
18 000	från Frankrike	till Portugal
15 000	från Österrike	till Italien
15 000	från Spanien	till Holland
15 000	från Tyskland	till Holland
14 000	från Storbritannien	till Grekland
14 000	från Holland	till Grekland

För enbart lamm såg de stora strömmarna ut på följande sätt år 2000:

Antal lamm

744 000	från Ungern	till Italien
360 000	från Holland	till Frankrike
348 000	från Rumänien	till Grekland
278 000	från Frankrike	till Spanien
192 000	från Frankrike	till Italien
158 000	från Spanien	till Italien
158 000	från Irland	till Storbritannien
122 000	från Storbritannien	till Frankrike
114 000	från Holland	till Italien
115 000	från Rumänien	till Italien
114 000	från Spanien	till Frankrike
108 000	från Polen	till Italien

102 000	från Ungern	till Grekland
95 000	från Portugal	till Spanien
79 000	från Slovakien	till Italien
72 000	från Storbritannien	till Holland
55 000	från Tyskland	till Italien
52 000	från Storbritannien	till Italien
51 000	från Holland	till Belgien
32 000	från Polen	till Tyskland
25 000	från Storbritannien	till Spanien
24 000	från Spanien	till Portugal
20 000	från Storbritannien	till Tyskland
20 000	från Spanien	till Grekland
19 000	från Irland	till Frankrike
19 000	från Tyskland	till Frankrike
17 000	från Frankrike	till Holland
16 000	från Frankrike	till Portugal
12 000	från Tyskland	till Holland
10 000	från Österrike	till Italien
10 000	från Storbritannien	till Grekland
10 000	från Frankrike	till Holland

Kommentarer

Hollands siffror måste kommenteras något. Landet uppger en intern import av 331 000 får och en intern export av 485 000 får. Totalt uppger dock andra medlemsstater i EU en intern export till Holland av 128 000 får och en intern import från Holland av 673 000 får. Det är känt att en stor handlare av levande får finns i Holland. Utredningen har inte kunnat utröna varför uppgifterna avviker som de gör.

2.5.4 Handel av får/lamm och getter mellan länder

I Eurostat redovisas såväl handel mellan EU:s länder som handel med tredje land. För får/lamm är den externa importen stor. I nedanstående tabell har siffrorna för den interna importen angivits för handel mellan EU:s länder. Som lamm anges djur som är yngre än ett år.

Tabell 2.33. Gränsöverskridande transporter av får/lamm, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Lamm	1 802	1 543	21	3 366
Vuxna får	1 059	10	35	1 104
Totalt	2 861	1 553	56	4 470

Källa: Eurostat 2000.

Alla länder inom EU handlar inte med får/lamm, utan det är några länder dominerar kraftigt. Den externa exporten är mycket liten medan den externa importen är stor, främst av lamm. Antalet transporterade renrasiga får för avel över gränser är endast cirka 49 000 stycken.

I statistiken över total export dominerar Frankrike med cirka 30 procent av den totala försäljningen, enligt Eurostat år 2000. Dock måste poängteras att Frankrike också är en stor intern importör av får/lamm, till och med av fler djur än vad som säljs. Huruvida Frankrike endast är transitland för får/lamm kan dock inte bedömas.

Tabell 2.34. Total export av får/lamm i tusental från vissa länder, år 2000

Land	Får/lamm i tusental
Frankrike	716
Spanien	569
Holland	673
Irland	249
Storbritannien	542
Tyskland	102
Portugal	100

Källa: Eurostat 2000.

Den externa exporten av får/lamm upptar cirka 56 000 djur och går i första hand till Libanon.

Även den totala importen domineras av ett land, i detta fall Italien. Flertalet av djuren till Italien kommer från Östeuropa.

Tabell 2.35. Total import av får/lamm i tusental till vissa länder, år 2000

<i>Land</i>	<i>Får/lamm i tusental</i>
Italien	1 962
Frankrike	797
Grekland	600
Spanien	349
Holland	332
Storbritannien	169
Portugal	81
Tyskland	73
Belgien	68

Källa: Eurostat 2000

Importen från tredje land är omfattande. Den största delen, cirka 99,2 procent, kommer från Östeuropa; Ungern är det land som sänder flest djur.

Tabell 2.36. Import av får från tredje länder, i tusental år 2000

<i>Från</i>	<i>Till</i>				<i>Totalt</i>
	<i>Italien</i>	<i>Grekland</i>	<i>Tyskland</i>	<i>Övriga</i>	
Ungern	744	102	-	0	846
Rumänien	116	350	<0,5	3	469
Polen	112	4	34	6	156
Slovakien	79	0	0	0	79
Övriga	1	1	1	0	3
<i>Totalt</i>	<i>1 052</i>	<i>457</i>	<i>35</i>	<i>9</i>	<i>1 553</i>

Källa: Eurostat 2000.

Länderna i Östeuropa dominerar alltså exporten till EU. Det är främst lamm yngre än ett år, som exporteras till EU.

Tabell 2.37. Kategorier av får/lamm som importerats från tredje land, i tusental år 2000

Kategori	Får/lamm i tusental
Lamm	1 543
Vuxna får	10
<i>Totalt</i>	<i>1 553</i>

Källa: Eurostat 2000.

Handeln med getter är betydligt mindre än handeln med får och lamm. Handeln mellan EU-länder utgör den största delen, och fler getter uppges i den interna exportstatistiken än i den interna importstatistiken, varför den förstnämnda används i följande analys.

Tabell 2.38. Gränsöverskridande transport av getter i tusental år 2000

	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Getter	96	11	2	109

Källa: Eurostat 2000.

Transportströmmarna av getter är en blek kopia av strömmarna för får med ett undantag – Storbritannien och framför allt Irland har inte någon stor roll alls.

Om statistiken från Eurostat för år 2000 kombineras ges följande bild: Holland och Frankrike i Västeuropa samt Ungern och Slovakien i Östeuropa levererar getter. Mottagare österifrån är Italien och västerifrån Spanien, Italien och Grekland. Strömmarna av getter från öst är enligt statistiken cirka 11 000 djur, från Holland cirka 45 000 djur och från Frankrike något färre. Cirka 12 000 getter transporteras till Grekland från Storbritannien (cirka 2 000 djur) och Frankrike (cirka 10 000 djur). En del av dessa är enligt uppgift getter för mjölkproduktion.

För getter gäller samma förhållanden som för får och lamm.

2.5.5 Får och getter i Sverige

Antal får i Sverige

Enligt den senast tillgängliga statistiken i Lantbruksregistret från år 2000 var antalet vuxna får 198 268 djur, och antalet lamm var 233 666 stycken. Medelstorleken på de svenska fårbesättningarna var 24,7 får (exklusive lamm) per företag.

Export av får och lamm

Under år 2000, vilket är det senaste år där fullständig statistik finns tillgänglig, importerade Sverige 3 700 ton får-, lamm- och getkött, medan vi exporterade 100 ton av samma köttslag. Under 2000 importerades enligt statistiken inga levande får eller getter till Sverige, medan levande får och getter till ett värde av totalt 3 000 kronor exporterades. Detta är en kraftig minskning jämfört med 1995, när levande får och getter till ett värde av 214 000 kronor exporterades.

Hur många individer dessa siffror motsvarar framgår inte av jordbruksstatistiken. 1995 års siffra kan dock uppskattas motsvara maximalt runt 100 djur, medan siffran från 2000 motsvarar något eller några enstaka djur.

Under slutet av 2001 uppmärksammades i media att ett tyskt slakteri för första gången visat intresse av att köpa levande slaktlamm i större skala från Sverige. Intresset från svenska lammproducenter var stort, eftersom det tyska slakteriet erbjöd nästan dubbla priset per lamm jämfört med vad som betalades av svenska slakterier. 350 slaktlamm exporterades i november 2001 och ytterligare 350 i januari 2002. Transporterna gick från Kalmartrakten till Frankfurt am Main, och tog under den första resan minst 19 timmar, inklusive ilastning av djuren i Sverige. Dessa stora utlandstransporter är en ny företeelse i svensk lammproduktion. De svenska hårdare reglerna för antal får per yta i transportbilen tillämpades.

Införseln av levande får är obetydlig och understiger 10 djur per år.

Slakt av får och getter i Sverige

År 2000 slaktades i Sverige 195 121 får och lamm. Siffran för 2001 var 192 321 får och lamm. Antalet getter är bara en bråkdel av detta; för 2001 registrerades 402 getter slaktade i hela landet.

De får och lamm som slaktades under 2001 slaktades till största delen vid Swedish Meats föreningsslakterier – 150 755 får och lamm slaktades av Swedish Meats, 28 186 vid privata slakterier och 13 380 vid KLS i Kalmar. Den geografiska utbredningen av får-, lamm- och getslakten i Sverige under 2001 framgår av följande tabell.

Tabell 2.39. Slakt av får-, lamm- och get i Sverige under 2001

<i>Slakteri ort/namn</i>	<i>Antal slaktade får/lamm</i>	<i>Antal slaktade getter</i>
Swedish Meats Linköping	40 888	5
Swedish Meats Uppsala	16 418	0
Swedish Meats Bollnäs	996	83
Swedish Meats Visby	28 592	0
Swedish Meats Skara	30 325	5
Swedish Meats Kävlinge	26 302	0
Swedish Meats Östersund	2 932	20
Swedish Meats Skellefteå	4 384	95
KLS, Kalmar	13 380	0
Brålanda	3 373	59
Dalsjöfors	2 251	51
Delsbo	893	4
Gällersta	2 220	0
Skövde	3 757	0
Rålambsdals gårdsslakteri	2 013	0
Norrbottengårdens slakteri	956	0
Nässjö	1 249	0
Stijans chark, Rättvik	959	0
Inge Nilsson vilthandel	3 200	0
Stigtomta slakteri	1 161	0
Doris kött	463	0
Ekokött Bohuslän	666	4
<i>Totalt</i>	<i>187 378</i>	<i>326</i>

Källa: Kött- och charkbranschen.

Några slakterier med får-, lamm- och getslakt i liten skala saknas i listan.

Transporter av får, lamm och getter i Sverige – påtalade problem

Generellt sett tillhör fåren en grupp djur där Sverige ser relativt få transportrelaterade problem. Exempelvis utgör Gotland ett fårrikt område, och där blir slakttransporterna aldrig längre än två timmar.

Vissa transporter av får kan dock bli mycket långa, även inom Sverige. Resor av slaktlamm från uppfödare på norra Öland till slakterier i Skåne finns beskrivna i tidningen Fårhälsonytt nr 1/2002, där restiden var 14 timmar. Detta är 6 timmar mer än vad som tillåts för djurtransporter av slaktdjur inom Sverige. Det är heller inte ovanligt att lammen lastas trångt under långa resor inom landet.

Kombinationen av lång transporttid och överlastade transportfordon är det allvarligaste djurskyddsproblem som noteras vid transporter av får i Sverige. Ventilationsrelaterade transportproblem har däremot inte uppträtt på samma sätt här som längre söderut i Europa, främst på grund av Sveriges lägre utomhustemperaturer.

De problem som fårägare och veterinärer uppmärksammat vid transporter inom landet handlar dels om för många djur i transporten jämfört med vad fordonet är godkänt för, dels om att djuren inte hålls könssorterade under transporten tills de blir slaktade, att djuren inte slaktas samma dag som de kommer till slakteri och att djurgrupper inte hålls samman utan blandas med andra får/lamm, särskilt om djuren inte slaktas samma dag. De senare förhållandena ökar den stress som djuren upplever bara av transportsituationen i sig, och ju längre transporttiden är, desto mer uttalade blir de stressreaktioner som orsakas av ogynnsamma transportförhållanden.

2.6 Hästar

2.6.1 Inledning

Ett av de djurslag som bedöms fara mest illa vid transporter är hästar. Varje år transporteras 100 000-tals hästar från olika länder till slakt, i första hand till södra Italien. Dessa slakthästtransporter

har kritiserats under lång tid. Upprörande vittnesmål och bilder visar en hantering som starkt avviker från vad olika EU-direktiv kräver. Som exempel kan nämnas filmen "Some Lye Dying" av Compassion in World Farming (CiWF) och bilder från gränsstationen Redics på gränsen mellan Slovenien och Ungern.

Frivilligorganisationer som The Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), The International League for the Protection of Horses (ILPH) och Animals´ Angels med flera har under många år påpekat missförhållandena vid slakthästransporterna. Man anser också att transporterna i takt med publiciteten i allt större omfattning sker illegalt i det fördolda, och menar att detta riskerar att försämra situationen för de transporterade hästarna.¹⁸

Hästar för slakt transporteras till Italien från andra EU-länder, men i ännu större utsträckning från länder i och bortom östra Europa. På grund av bland annat den stora efterfrågan de senaste åren har antalet hästar i länder relativt nära Italien minskat, vilket fått till följd att transporttidernas längd ökat. Länder som Polen, Serbien och Belgien uppges fungera som uppsamlingsländer. Motorn i denna handel är enbart priset på slakthäst. Inga bidrag finns.

Statistiken över verksamheten är mycket bristfällig och otillräcklig, vilket gör att antalet hästar som sänds till slakt i Italien inte säkert går att fastslå. Kommissionen har vid flera tillfällen inspekterat gränsstationer, kontrollerat statistik och efterlevnaden av gällande direktiv och påtalat stora brister.

Enligt flera frivilligorganisationer finns inslag av ekonomisk och annan brottslighet inom handeln med slakthästar. Häststöldar där hästarna förmodas säljas till slakt förekommer i Italien och i länder i Italiens närhet.

Djurskyddsorganisationer för hästar

Av de frivilligorganisationer (NGO), som arbetar med djurskydd och djurrätt finns flera som agerar enbart för hästar. Den mest kända, the International League for The Protection of Horses (ILPH) i Storbritannien, är engagerad även i hur hästar transporteras. World Equine Organisation (WEO), bildad 1998, arbetar även den för hästar och insiktsfull hästhållning. Dessa, men även organi-

¹⁸ Källa: ILPH, föredrag Skara 2001.

sationer som Animals´ Angels, Compassion in World Farming, VIVA, the Rex Foundation i Ungern, LAV i Italien, Club Gaia i Polen med flera, är engagerade i transporter av hästar, har dokumenterat dessa och agerat medialt för att fästa uppmärksamheten på den ofta skandalöst dåliga behandling som hästarna utsätts för.

I Sverige finns Svenska Hästars Värn (SHV) med systerorganisationer i flera länder, samt Riksföreningen Hästens Rätt (RHR). De båda organisationernas sätt att arbeta skiljer sig åt så till vida att Svenska Hästars Värn tar hand om, äger och omplacerar hästar som av olika skäl behöver nya hem, medan Riksföreningen Hästens Rätt arbetar genom att uppmärksamma olika myndigheter på missförhållanden, som man fått vetskap om. Båda har engagerat sig i långväga transporter, liksom även Förbundet djurens rätt och Sveriges djurskyddsförningars Riksförbund (SDR).

2.6.2 Antal hästar – levande och slaktade

Antal hästar i EU

Under tidigt 1900-tal var hästen fortfarande nödvändig i jord- och skogsbruk och användes för förflyttning, då oftast som körhäst. Även försvaret höll hästar.

I Sverige nådde antalet hästar sitt maximum omkring 1920, då uppskattningsvis 705 000 hästar fanns i landet. Sedan 1950-talet har hästen ersatts av traktorer, skogsmaskiner och andra maskiner och fordon. Försvaret ”avhästades” under 1960-talet.¹⁹ De hästar som försvann var ofta av tyngre typ för tunga arbetsmoment och körslor. I dag dominerar de lättare hästarna för sport och rekreation. Trots ett ökande intresse sedan 1960-talet är dock fortfarande hästpopulationen mindre än hälften av vad den var på 1920-talet i Sverige.

Utvecklingen har varit densamma i andra länder i EU. Även i östra Europa försvinner nu tyngre hästar snabbt. I vissa länder påverkar efterfrågan av slakthäst utvecklingen, och många hästraser riskerar att försvinna för gott. Inom EU beräknas antalet hästar uppgå till cirka 4,4 miljoner²⁰, men någon säker siffra finns inte, eftersom inget registreringstvång råder för äldre hästar. Antalet hästar inom lantbruk med över 2 hektar åker i EU finns dock

¹⁹ Källa: Hästpolitiska utredningen SOU 2000:109.

²⁰ Källa: Rapport EU Equus 2001.

angivna i FAO:s statistik, och dessa uppgår till cirka 2,2 miljoner hästar.

Allt fler hästar ägs i dag av människor utan anknytning till jordbruksföretag. Det gäller ponnyer och hästar för tävling och rekreation, travhästar för tävling samt hästar på ridskolor och sommarläger. I samband med konferensen EU Equus 2001 i Skara under det svenska ordförandeskapet i EU, diskuterades hästen utifrån olika perspektiv. En beräkning av antalet presenterades enligt nedan.

Tabell 2.40. Antal hästar, invånare och hästar per invånare inom EU år 2000

<i>Land</i>	<i>Totalt antal hästar</i>	<i>Antal invånare</i>	<i>Hästar per 1000 invånare</i>
Österrike	81 864	8 200 000	10
Belgien	200–250 000	10 200 000	22
Danmark	150 000	5 300 000	28,3
Finland	57 400	5 200 000	11,0
Frankrike	452 000	59 100 000	7,65
Tyskland	1 000 000	82 200 000	12,2
Grekland	35 000	10 600 000	3,3
Irland	60 000	3 700 000	16,2
Italien	323 000	57 300 000	5,6
Luxemburg ²	i.u.	431 000	i.u.
Holland	400 000	15 800 000	25,3
Portugal	27 000	9 900 000	2,5
Spanien	350 000	39 600 000	8,8
Sverige ¹	250 000	8 900 000	28,1
Storbritannien ³	965 000	58 800 000	16,4
<i>Totalt</i>	<i>4 376 264</i>	<i>375 231 000</i>	<i>11,7</i>

¹ COPA-uppgifter saknas, varför uppgifter från FAO har använts istället (Statistik Sverige 2000).

² Separata uppgifter för Luxemburg från FAO är inte tillgängliga.

³ Grundar sig på British Equestrian Trade Association, National Equestrian Survey, 1999.

Källa: The Horse Industry in the European Union, Final Report EU Equus 2001, Skara and Solvalla, Sweden.

I rapporten anføres att antalet hästar i EU troligen är fler, men att tillförlitlig statistik saknas för en säkrare bedömning.

I en undersökning under år 2000 som Statistiska Centralbyrån, SCB, låtit göra på uppdrag av Jordbruksverket, uppskattas antalet hästar i Sverige till cirka 300 000.²¹ Undersökningen har gjorts genom att uppgifter inhämtats från landets länsveterinärer och i vissa fall genom kontakt med kommuner. Om motsvarande differens finns även i andra länders statistik torde hästuppopulationen i EU vara över 5 miljoner hästar.

Antal hästar utanför EU

För länder utanför EU är uppskattningen av antal hästar än mer osäker. Statistik finns enbart över antalet hästar i jordbruksföretag med mer än 2 hektar åker.

Tabell 2.41. Hästar i tusental i Östeuropa, år 1999

<i>Land</i>	<i>Antal hästar i tusental</i>
Bulgarien	126
Estland	4
Serbien	76
Lettland	23
Litauen	75
Moldavien	68
Polen	567
Rumänien	839
Ryssland	2 000
Slovakien	10
Tjeckien	20
Ukraina	721
Ungern	74
Vitryssland	233

Källa: Jordbruksstatistisk årsbok 2001.

Uppfödning av häst för slakt finns i vissa länder, till exempel Island och Polen. I takt med att tillgången på hästar minskar i de länder i östra Europa som är stora exportörer av slakthäst till Italien, sänds allt yngre hästar till slakt.²²

²¹ Källa: SCB.

²² Källa: ILPH.

Som exempel kan nämnas att Polens hästuppopulation uppges ha halverats de senaste fem åren från 1 till ½ miljon hästar. Även i länder som Turkiet, Serbien, Slovakien, Bulgarien och Rumänien har antalet hästar minskat betydligt.²³ Det är de tyngre hästarna – lantbrukets arbetshästar – som först försvinner, och just den typen av hästar är efterfrågade för slakt.

Antal slaktade hästar

Enligt FAO slaktades cirka 400 000 hästar år 2000. Av dessa slaktar Italien cirka 58 procent, cirka 232 000 hästar.

Tabell 2.42. Slakt av hästar i tusental, år 2000

<i>Land</i>	<i>Slaktade hästar i tusental</i>
Italien	232
Frankrike	39
Spanien	35
England	20
Belgien	19
Tyskland	16
Grekland	15
Sverige	7
Övriga	17
<i>Totalt</i>	<i>400</i>

Källa: FAO 2000.

I de flesta länder i EU konsumeras av tradition mycket lite hästkött – mindre än 0,5 kg/person och år. Uppfödning av häst till slakt är också mycket liten i EU. Hästen ses inte som ett köttjur, inga bidrag finns för uppfödning till köttkonsumtion och de flesta hästar till slakt har levt ett liv som tävlingshästar inom trav- eller galoppsporten, varit sporthästar eller i allt färre fall arbetshästar inom lantbruket.

Efterfrågan på hästkött har ökat de senaste åren i takt med BSE-krisen och kopplingen till Creutzfeldt-Jacobs sjukdom hos människor, och därmed oron för att äta nötkött. Framför allt i länder som av tradition tidigare konsumerat hästkött – Italien,

²³ Källa: ILPH.

Frankrike och i viss mån Beneluxländerna – är ökningen riktigt stor.

Även mul- och klövsjukan i Storbritannien under år 2001, och den därmed minskade tillgången på får- och nötkött, har påverkat efterfrågan på hästkött. Enligt vissa uppgifter har konsumtionen ökat med cirka 40 procent i Frankrike och Belgien de senast åren, och enligt andra källor med cirka 50 procent. BBC har till och med rapporterat om en ökning av hästköttskonsumtionen med 240 procent i Belgien.²⁴ Belgien är också en stor exportör av hästkött, såväl internt inom EU som externt.

Under kriget på Balkan, när inget nötkött exporterades till Serbien av politiska skäl, övergick man där till att konsumera häst – såväl som biff som i charkvaror. Efter kriget har Serbien blivit en allt viktigare aktör som exportör av levande hästar till EU.

Serbiens import kommer nu, liksom under kriget, från länder norr och öster om Balkan, ofta mycket långväga ifrån, till exempel Mongoliet och Uzbekistan. Hästarna transporteras under många dygn, ofta i mycket undermåliga transporter. Hästarna förs sedan till marknader i Serbien för vidare transport till slakterier i Italien.

Totalt konsumerades 168 000 ton hästkött i EU under 1998.²⁵ Om man beräknar en levandevikt av 500 kg per häst och ett slaktutbyte på 50 procent per häst motsvarar 168 000 ton hästkött cirka 672 000 hästar. Samma år uppges en slakt i EU av cirka 400 000 slaktade hästar.²⁶ Beräkningen tyder alltså på att slaktsiffran för antal hästar till slakt i EU är för liten.

Handel med fryst och kylt/färskt hästkött förekommer, och flera länder i EU såväl importerar som exporterar hästkött. Av statistiken kan dock inte utläsas om importen/exporten är intern eller extern. Belgien är det land i världen som exporterar mest hästkött av alla.²⁷

2.6.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av hästar

Översiktligt

I Eurostat delas hästar in i tre kategorier: renrasiga avelsdjur, hästar för slakt och andra hästar. Den första kategorin redovisar minst

²⁴ Källa: Jeremy James, ILPH, föredrag under symposiet Equus 2001, juni 2001 i Skara.

²⁵ Källa: EU Equus 2000.

²⁶ Källa: FAO.

²⁷ Källa: MHR Viandes.

antal hästar, medan den andra kategorin – hästar för slakt – är den i särklass största.

Tabell 2.43. Gränsöverskridande transporter av hästar, i tusental år 2000

	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Hästar	78	136	14	228

Källa: Eurostat 2000.

Frivilligorganisationer som RSPCA, ILPH, Animals´ Angels med flera anser att statistiken över den totala importen av hästar är helt missvisande och endast visar cirka hälften av det antal som förekommer. Detta gäller såväl för import från östra Europa som för intern import, främst till Belgien och Italien.²⁸

Utredningen kan konstatera att statistiken på flera punkter är mycket bristfällig. Detta påtalas förutom av flera frivilligorganisationer, även av kommissionen samt Kontoret för kontroll av veterinär- och livsmedelsfrågor, FVO,²⁹ vilket är EU:s tillsynsmyndighet. Som exempel kan nämnas att siffror mellan totalt antal exporterade och totalt antal importerade hästar inom EU inte stämmer, vare sig sammanlagt eller mellan länder.

Som nämnts ovan redovisas hästar i Eurostat indelade i tre olika kategorier. Vid en analys kan dock konstateras att siffrorna länderna emellan i vissa fall stämmer bättre om de två sista kategorierna – hästar för slakt och andra hästar – slås samman.

Stora och/eller långväga transportströmmar av hästar

Många hästar transporteras från Baltikum och Polen via Tjeckien, Slovakien, Ungern och Slovenien till Italien, men det kommer även hästar till Italien från Serbien och Grekland via hamnen i Bari. Vid den polska gränsen mot Tjeckien samlas många hästar i Zebrydowice. De gränskontrollstationer vid italienska gränsen där många hästar passerar är Gorizia och Prosecco-Fernetti; den vägen transporteras cirka 150 000 hästar per år.

²⁸ Källa: frivilligorganisationer.

²⁹ Food and Veterinary Office.

Från Polen transporteras hästar även via gränsstationen Frankfurt an der Oder. Enligt uppgift från frivilligorganisationer transporteras de vidare till bland annat Belgien och Frankrike.

Ett problem vid inspektion är att hästarna transiteras från den polska gränsen genom länderna mot Italien. Det betyder att transportbilarna är plomberade. Utfodring och vattning kan endast ske genom hål i bilens sidor och inspektionen genom att titta i desamma. Vid en trafikolycka med en transportbil i Slovenien i juni 1999 orsakade detta problem och lidande för hästar i det för-olyckade fordonet. Vid olyckan skadades fyra hästar allvarligt med benbrott. Det tog sex timmar innan en officiell veterinär gav tillstånd att bryta plomberingen, så att hästarna kunde avlivas.

Även antalet transporter från Danmark ökar. Dessa sker såväl till Belgien som till Italien, och hästarna kommer från hela Norden, främst från Danmark och Sverige. Transport av hästar till södra Italien från Danmark på över 2 dygn har dokumenterats med utmattade hästar som inte fick vatten eller foder på hela vägen.³⁰

Hästar kommer också sjövägen från Argentina och Island. Eftersom tillgången på hästar sjunker i de traditionella exportländerna samtidigt som efterfrågan på hästkött ökar, har priset på slakthäst stigit, och slakterier i Italien söker nya handelspartner i exportande länder. Transporttiderna för hästarna blir därmed allt längre. Enbart pris och efterfrågan styr handeln.

Transportströmmar av hästar till vissa medlemsstater år 2000:

<i>Till Italien</i>	Antal hästar
från Polen	45 000 hästar
från Rumänien	34 000 hästar
från Frankrike	17 000 hästar
från Ungern	10 000 hästar
från Litauen	8 000 hästar
från Serbien	7 000 hästar
från Spanien	6 000 hästar
från Bosnien	4 000 hästar
från Österrike	3 000 hästar
från Vitryssland	2 500 hästar
från Holland	2 000 hästar
från Kroatien	2 000 hästar

³⁰ Källa: TV Danmark år 2002

	från Slovenien	1 000 hästar
	från Argentina	700 hästar
	från Belgien	700 hästar
<hr/>		
<i>Till Frankrike</i>		Antal hästar
	från Spanien	8 000 hästar
	från Polen	5 000 hästar
	från Belgien	3 000 hästar
	från Belgien	3 000 hästar
	från Holland	2 000 hästar
	från Tyskland	1 500 hästar
<hr/>		
<i>Till Belgien</i>		Antal hästar
	från Holland	9 000 hästar
	från Danmark	4 000 hästar
	från Tyskland	3 000 hästar
	från Frankrike	1 000 hästar
	från Litauen	700 hästar
	från Argentina	200 hästar
<hr/>		
<i>Till Grekland</i>		Antal hästar
	från Bulgarien	250 hästar
<hr/>		
<i>Till Tyskland</i>		Antal hästar
	från Polen	1 500 hästar
	från övriga Östeuropa	2 000 hästar
<hr/>		

2.6.4 Handel mellan länder av hästar

Om de tre kategorierna för häst i Eurostat räknas samman redovisas en total transport över gränser av cirka 228 000 hästar för år 2000.³¹ Antalet hästar för avel den minsta gruppen med cirka 15 000 hästar; hästar för slakt är den största gruppen.

Italien är den i särklass största importören och stod år 2000 för 64 procent av antalet internt importerade hästar för slakt och för 94 procent av antalet hästar importerade för slakt från tredje land.

³¹ Källa: Eurostat 2000.

Tabell 2.44. Total import av häst i tusental till vissa länder i EU, år 2000

<i>Importland</i>	<i>Hästar i tusental</i>
Italien	144
Frankrike	20
Storbritannien	19
Belgien	17
Irland	5
Tyskland	4
Spanien	3
Holland	2

Källa: Eurostat 2000.

Enligt uppgift till utredningen passerade cirka 165 000 hästar gränsstationen Gorizia vid italienska gränsen mot Slovenien år 2000. Om den siffran är riktig betyder det att minst 35 procent av det verkliga antalet hästar till Italien inte redovisas i Eurostat. I kommissionens rapport 809 från år 2000 anges att cirka 140 000 hästar importeras årligen till EU för slakt från Östeuropa sedan början av 1990-talet. I Eurostat redovisas cirka 116 000 hästar från Östeuropa till Italien år 2000.

Transporten av slakthäst mellan EU-länder ökar.³² Eftersom kontroller av transporter mellan länder inom EU är så gott som obefintliga är statistiken dock mycket ofullständig.

Historiskt sett har traditionella exportländer av hästar till Italien varit Polen, Ungern och Rumänien. Under 1990-talet har dock detta förändrats och hästupulationerna i dessa länder minskar. Som exempel uppges Polens hästupulation ha halverats de sista fem åren.³³ Även i länder som Turkiet, Serbien, Slovakien, Bulgarien och Rumänien har antalet hästar minskat betydligt.³⁴ Skälen är dels politiska förändringar i länderna, dels "avhästning" av landsbygden och att efterfrågan på slakthäst ökat.

För närvarande är de största externa exportländerna av hästar för slakt Polen, Rumänien, Ungern, Serbien/Montenegro och Litauen. Dessa fem länder stod under år 2000 för cirka 91 procent av antalet

³² Källa: ILPH.

³³ Källa: Dead on arrival, the transport of live horses in Europe, utgiven av RSPCA och ILPH.

³⁴ Källa: ILPH.

hästar importerade från tredje land. Motsvarande siffra för år 1998 är cirka 95 procent.³⁵

Under 1990 importerades enligt Eurostat över 110 000 hästar från Polen till EU. Siffran har sedan stadigt minskat till cirka 89 000 år 1998 och cirka 52 000 år 2000. Litauen har under samma period ökat exporten från cirka 5 700 hästar till över 9 000 hästar.³⁶ Som tidigare påpekats anses dock att dessa siffror är för låga.³⁷ De visar dock en trend som väl stämmer överens med uppgifter att Polens hästuppopulation minskar och att hästar tas i allt större utsträckning från områden på längre avstånd från Italien.

Tabell 2.45. Extern import av hästar alla kategorier till EU från tredje land år 1998 respektive 2000, avrundat till tusental

Exportörande land	År	
	1998	2000
Litauen	6 000	9 000
Polen	92 000	52 000
Ungern	8 000	10 000
Rumänien	21 000	35 000
Serbien/Montenegro	12 000	7 000
Bosnien	-	4 000
Övriga	16 000	19 000
<i>Totalt</i>	<i>155 000</i>	<i>136 000</i>

Källa: Eurostat 1998, 2000

Länder som Serbien, Vitryssland och Litauen ökar exporten av hästar till EU. Det är också känt att många hästar transporteras från betydligt mer avlägsna länder som Kazakhstan, Tadzjikistan, Uzbekistan, Ryssland och Mongoliet under mycket svåra förhållanden.³⁸ Problematiken med smittsamma sjukdomar som kan förekomma tas upp i ett särskilt avsnitt i betänkandet.

³⁵ Källa: Eurostat 1998 respektive 2000.

³⁶ Källa: Eurostat respektive år.

³⁷ Källa: ILPH.

³⁸ Källa: ILPH.

2.6.5 Hästar i Sverige

Intresset för hästar ökar i Sverige. Ridning är en folksport; under 1999 genomförde cirka 185 000 människor cirka 8 miljoner ridtimmar vid landets cirka 520 ridskolor. Av utövarna av ridsport är 85 procent kvinnor. Även travsporten är stort i Sverige med 31 permanenta banor och cirka 400 professionella travtränare.³⁹

Under det svenska ordförandeskapet i EU första halvåret 2001 hölls en stor konferens om hästar i Skara under några dagar i juni, med föreläsare och deltagare från EU:s medlemsstater och ansökarländer. Konferensen EU Equus 2001 tog även upp transporter av hästar, vilket var något som uppmärksammats i Sverige under den våren. Under mötet överlämnades protestlistor mot slakthästtransporter till dåvarande jordbruksminister Margareta Winberg. (Konferensen finns dokumenterad i rapporten *The Horse Industry in the European Union, Final Report EU Equus 2001, Skara and Solvalla, Sweden.*)

Antal hästar i Sverige

Sverige är ett av EU:s hästtätaste länder med cirka 28 hästar per 1 000 invånare.⁴⁰ Beräkningen utgår från en hästpopulation på 250 000 hästar, vilket är en siffra som SCB vid närmare beräkning finner vara för låg. En exakt siffra kan i dagsläget inte anges, men de 159 000 hästar som var försäkrade i april år 2000 kan utgöra ett säkert minimiantal.

I den rapport som tagits fram på uppdrag av Jordbruksverket under år 2000 anges att 285 000 +/- 20 000 hästar torde vara en säker siffra.⁴¹

I vidare utvärderingar av rapporten bedömer SCB och Jordbruksverket att siffran är i underkant och uppger att hästpopulationen snarare är cirka 300 000 djur, geografiskt fördelade enligt nedanstående tabell.⁴²

³⁹ Källa: Hästpolitiska utredningen SOU 2000:109.

⁴⁰ Källa: Final report, EU Equus 2001.

⁴¹ Källa: Möjligheter att uppskatta hästpopulationens storlek och struktur, Margareta Bratt, SCB 2000.

⁴² Källa: SCB.

Tabell 2.46. Uppskattning av antal hästar i Sverige

<i>Landsdel</i>	<i>Ingående län/område</i>	<i>Uppskattat antal hästar</i>
Södra Sverige	Blekinge, Skåne, Halland, Småland, Gotland	120 000
Mellersta Sverige	Östergötland, Västra Götaland, Stockholm, Uppsala, Södermanland, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna	150 000
Norrland	Övriga län	30 000
<i>Totalt</i>		<i>ca 300 000</i>

Källa: SCB

Uppgifterna har SCB i huvudsak inhämtat genom kontakter med landets länsveterinärer. I vissa fall har dessa hänvisat vidare till andra i sin tur. För ett län erhöles uppgifterna i stället genom kontakt med samtliga kommuner.

Hästars medellivslängd

I en doktorsavhandling av Lena Wallin, *Longevity and Early Prediction of Performance in Swedish Horses*, SLU Uppsala år 2001, diskuteras medellivslängden hos hästar. Avhandlingen utgår från undersökningar av totalt 8 399 hästar. Av dessa var 204 kallblod och resten var stamboksförda svenska halvblodshästar. 344 av dessa, liksom de 204 kallbloden, var uttagna som remonter och var födda mellan 1970 och 1975. 481 var ston som fölat för första gången 1971 och resten – 7 370 hästar – hade deltagit som 4-åringar i kvalitetstester. Resultatet visar att valackerna i genomsnitt blev cirka 14,5 år och stona cirka 18,5 år.

Det är av detta material svårt att dra några generella slutsatser. Här saknas helt travhästar, hästar som inte stamboksförs, ponnyer och hästar av andra raser. De svenska halvblod som finns med är dessutom en selekterad skara bestående av remonter (arméns unghästar), 4-åringar som visas på kvalitetsbedömningar och avelsston.

Slutsatsen för Djurtransportutredningens del är att en medelålder på 15 år kan användas i beräkningen av antalet hästar som dör varje år. Dock kan noteras att hästar till slakt kan vara unga och friska – enbart priset avgör.

Statistik över slakt och export av hästar

I dag uppger 17 av de 26 stora slakterierna att man tar emot häst för slakt. Av de cirka 40 småskaliga slakterierna slaktar ett tiotal hästar då och då. Själv döda hästar eller hästar som avlivas på annat ställe än på slakterier skall gå till destruktion. Den största anläggningen för detta finns i Stenstorp och drivs av Konvex AB.

Nedanstående tabell visar avräkningspriset för häst till slakteri, antalet slaktade hästar och antalet destruerade hästar. Statistik för antal destruerade hästar finns dock inte tillgänglig före 1995.

Tabell 2.47. Avräkningspris kr/kg kött och antal slaktade respektive destruerade hästar år 1989 – 2001

År	Avräkningspris kr/kg hästkött	Antal slaktade hästar	Antal destruerade hästar
1989	13,53	7 577	i.u.
1990	13,44	7 417	i.u.
1991	11,91	7 706	i.u.
1992	10,43	8 688	i.u.
1993	6,41	8 487	i.u.
1994	7,33	8 873	i.u.
1995	6,07	7 746	1 689
1996	5,76	6 841	2 123
1997	6,49	6 707	2 650
1998	7,16	6 333	2 434
1999	7,43	6 052	2 658
2000	7,02	5 447	3 144
2001	6,75	5 258	4 657

Källa: Slakterier och Konvex AB.

i.u. = ingen uppgift.

Avräkningspriset varierar över tiden och angivelserna får ses som ett cirkavärde. Något marknadsstöd för hästkött finns inte. Statistiken visar att avräkningspriset är lågt och har sjunkit över tiden. Om man räknar med att cirka 50 procent av en levande häst blir kött ger det ett kilopris för levande häst på under 3,50 kronor i dagsläget.

Antalet hästar till slakt sjunker. Att antalet som destruerats däremot ökar kan tolkas som att allt fler väljer så kallad trotjänaravlivning, det vill säga slakt hemmavid i den välkända miljön, vilket innebär att hästen inte kan bli livsmedel. Det kan också bero på att MRL-värden (Maximum Residue Limit) saknas för många veteri-

nära läkemedel, vilket gör att hästar som tidigare gick till livsmedel nu måste kasseras. Utan MRL-värde finns ingen karenstid för medlet, och om hästen fått ett sådant kan den aldrig användas som livsmedel. Vissa preparat som används ofta, till exempel vissa antiinflammatoriska medel, saknar i dag MRL-värde.⁴³

En del hästar blir säkert begrävda hemmavid i stället för att sändas till slakt eller destruktion. Skälen kan vara ekonomiska eller känslomässiga. För att göra detta krävs tillstånd av länsveterinär på respektive länsstyrelse, och undersökningar visar att 575 sådana tillstånd lämnades under år 2001. För år 2000 var siffran 287, fördelade länsvis enligt nedan.

Tabell 2.48. Hästar nedgrävda med dispens per län, år 2000–2001

<i>Län</i>	<i>Antal nedgrävda hästar</i>	
	<i>År 2000</i>	<i>År 2001</i>
Skåne	26	45
Blekinge	4	0
Halland	1	16
Västra Götaland	27	56
Kronoberg	2	11
Kalmar	8	29
Jönköping	6	21
Östergötland	10	20
Södermanland	11	21
Gotland	23	33
Stockholm	5	11
Uppsala	1	2
Örebro	10	64
Västmanland	0	33
Dalarna	7	8
Värmland ¹	0	3
Gävleborg	75	82
Jämtland	21	30
Västernorrland	23	38
Västerbotten	11	29
Norrbotten	16	23
<i>Totalt</i>	<i>287</i>	<i>575</i>

¹ Vissa kommuner ger själva tillstånd.

Källa: Länsveterinärer på resp. länsstyrelse.

⁴³ Se bilaga 6.

Det är intressant att konstatera att antalet hästar som grävs ner med dispens fördubblats mellan år 2000 och 2001. Skälet sägs vara ökad kännedom om att det är tillåtet, och att hästägare och myndigheter så gott som alltid hittar en lämplig plats som man kan enas om.

Hur många hästar som grävs ned utan tillstånd är däremot mycket svårt att uppskatta. Landets länsveterinärer uppger vid förfrågan att antalet är mycket litet. För vissa kommuner i Värmland, till exempel Sunne, räcker ett godkännande från kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd för nedgrävning. Vissa tippar i landet tar även emot hästkadaver.

Ett antal hästar exporteras ur landet varje år. Det är hästar av hög kvalitet för sport. Även travhästar exporteras, varav en del till länder i södra Europa där åldersgränsen för att få starta i travlopp inte är lika låg som i Sverige.

Tabell 2.49. Totalt exporterade hästar från Sverige enligt utfärdade Animo-meddelanden under åren 1998 – 2001

Destination	År			
	1998	1999	2000	2001
Till andra MS	1 364	2 080	1 887	2 735
Till tredje land	166	773	1 099	1 420
Totalt	1 530	2 853	2 986	4 155

Källa: Statens Jordbruksverk.

Den stora ökningen av hästar exporterade till tredje land beror främst på en växande export till Norge. Den var 550 hästar år 1999, 915 hästar år 2000 och 1 270 hästar år 2001.

Antalet totalt importerade hästar till Sverige överstiger antalet totalt exporterade hästar.

Tabell 2.50. Totalt importerade hästar till Sverige enligt Animo-meddelanden under åren 1998 – 2001

<i>Destination</i>	<i>År</i>			
	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Från andra MS	3 081	3 054	2 903	1 861
Från tredje land	270	1 628	2 161	2 577
<i>Totalt</i>	<i>3 351</i>	<i>4 682</i>	<i>5 064</i>	<i>4 438</i>

Källa: Statens Jordbruksverk.

Även importen från tredje land domineras av Norge, som år 1999 sände 1 331 hästar till Sverige. År 2000 var siffran 1 851 hästar. I vissa fall transiteras hästar från Norge genom Sverige på väg till Danmark.

Hur många hästar slaktas per år och var?

Med en population på cirka 300 000 hästar i Sverige, och en beräknad medellivslängd på 15 år, borde cirka 20 000 hästar försvinna ur livet per år. Svenska Travsportens Centralförbund (STC) uppger att cirka 5 000 travhästar avregistreras per år. Vad som händer med dessa är inte känt, men troligen slaktas ungefär detta antal travhästar per år.

Tabell 2.51. Beräkning av antal slaktade, antal destruerade, antal nedgrävda och antal utförda/exporterade hästar i Sverige år 1999 – 2001

	<i>År</i>			
	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Antal hästar	1998	1999	2000	2001
Slakt	6 333	6 052	5 447	5 258
Destruktion	2 434	2 658	3 144	4 657
Nedgrävda	i.u.	i.u.	287	575
Utförsel/export	1 530	2 853	2 986	4 155
<i>Totalt</i>	-	-	<i>11 864</i>	<i>14 645</i>

Om det enligt antagandet borde ha avlidit cirka 20 000 hästar detta år betyder detta att 8 136 hästar ”försvann” ur statistiken år 2000, och deras öde är okänt. För år 2001 ger liknande beräkning ett

underskott på 5 355 hästar. Det kan inte uteslutas att en del av de hästar som finns uppförda under utförda/exporterade är hästar som sänds till slakt direkt till slakterier eller via handlare i andra länder. År 2001 sänds 825 av de exporterade hästarna till Danmark, 513 till Tyskland och 187 till Holland. Siffran för antalet totalt exporterade hästar ökar och är nästan tre gånger högre år 2001 än 1998.

Det måste framhållas att det inte finns någon redovisning eller undersökning som visar åldersfördelningen bland dagens hästar. Det skulle kunna vara så att en stor andel av hästuppopulationen är yngre hästar och att antagandet att 20 000 hästar dör varje år därför är felaktigt. Siffran är alltså osäker. Å andra sidan är de hästar som går till slakt nödvändigtvis inte gamla, utan de är billiga.

Det har spekulerats om att hästar försvinner ur landet för slakt till länder där priset på slakthäst är högre än i Sverige. I februari kunde dansk tv visa att en stor hästhandlare i Danmark sålde hästar till en italiensk transportör, som hämtade hästarna på Jylland. Danska Hesters Vaern kunde dokumentera en transport som, trots en godkänd färdplan innehållande vila efter stipulerad tid, körde hästarna över 48 timmar direkt till ett italienskt slakteri i södra Italien.

På den transporten visades exempel på samma djurplågeri som på transporter från Östeuropa, med total brist på vatten och foder till hästarna, ingen vila mer än vad chauffören behövde och hästar som utmattade gav upp och kollapsade i transporten. Enligt uppgift innehöll transporten 24 hästar, och det var den elfte kända transporten av samma slag under år 2001. Inslaget har mött starka reaktioner i Danmark.

Från en säker källa har utredningen vetskap om två andra danska hästhandlare som exporterar slakthäst så gott som varje vecka, i dessa fall till Belgien. I Danmark betalar en hästhandlare 10 kronor per kg levandevikt för slakthäst. I Belgien är priset det dubbla.⁴⁴

Utbytet av hästar mellan Danmark och Sverige är stort. Många hästar för ridskolor och ridlägerverksamhet kommer från Danmark, och kontakterna mellan svenska och danska hästhandlare är väl etablerade. Man byter hästar, vilket innebär att hästar som inte passar för eller klarar behoven i Sverige byts mot bättre danska hästar.

Danska hästhandlare säljer slakthäst till Belgien och Italien.⁴⁵ Det finns därför goda skäl att anta att hästar från Sverige kan finnas på

⁴⁴ Källa: Muntliga uppgifter, kontakter.

⁴⁵ Källa: Danska djurskyddsorganisationer och dansk TV.

slakttransporterna till såväl Belgien som Italien. Danska hästhandlare köper även hästar direkt i Sverige för slakt. Direkta transporter från Sverige till Belgien och Italien med slakthästar har dock inte kunnat dokumenteras.

Viss extern export av hästar till Polen förekommer.

Såväl STC som Svenska Ridsportförbundet har uppmärksammat problemet med transporter av slakthästar till andra länder. STC tar upp problemet i rapporten *Alternativ användning av travhästar* (2002). I rapporten föreslås att travhästar skall omskolas efter avslutad karriär på landets travbanor. Syftet är att ge travhästen ett värde efter karriärens slut; därmed minskar risken för att travhästar sänds till slakt i andra länder. I Svenska Ridsportförbundets rapport *Ridskolehästen i fokus* (2002) kartläggs varifrån ridskolor köper sina hästar och vad som händer med dem den dag de inte längre passar som ridskolehästar.

Import av hästkött

Det importerades såväl färskt/kylt som fruset hästkött till Sverige – under år 2000 totalt cirka 920 ton. Det mesta, 590 ton, importerades från Belgien, 188 ton kom från Holland, 201 ton från Brasilien och 42 ton från Polen. Endast 74 ton var färskt/kylt, allt från Belgien, resten var fryst kött.⁴⁶

Om man räknar med en levandevikt på 500 kilo och 50 procent slaktutnyttjande ger det vid handen att Sverige importerar hästkött motsvarande cirka 3 680 levande hästar. I Livsmedelsverkets statistik över konsumtion av livsmedel finns dock inte hästkött med alls.

2.7 Tamkaniner

2.7.1 Inledning

Uppfödning av tamkanin förekommer mycket varierade i EU:s medlemsstater och även konsumtionen av kaninkött varierar. Dock redovisar samtliga medlemsstater export och/eller import av kanin i Eurostat år 2000.

⁴⁶ Källa: Jordbruksverket.

För tamkaniner finns ett eget direktiv, direktiv 91/495/EEG av den 27 november 1990 om frågor om livsmedelshygien och djurhälsa som påverkar produktion och utsläppande på marknaden av kaninkött och kött från vilda djur i hägn, vilket framför allt reglerar slakt och försäljning. Det är enligt direktivet tillåtet att sälja hemslaktade kaniner på lokal marknad.

Direktivet reglerar också kontroller av tamkaniner och annat hägnat vilt. För närmare beskrivning av EG:rättens bestämmelser angående slakt av djur, se kapitel 5.

2.7.2 Antal tamkaniner – levande och slaktade

Uppgifter om antalet slaktade kaniner liksom antalet kaniner totalt i olika medlemsstater finns redovisade i FAO:s statistik. Eftersom handeln med länder utanför EU är ytterst begränsad redovisas enbart förhållandena inom EU i detta avsnitt.

För år 2000 uppges en slakt av cirka 351 miljoner kaniner. Statistiken tycks dock inte fullständig, eftersom endast sex länder har lämnat uppgifter. Det är dock tillåtet att slakta kanin vid uppfödningens platsen och sälja färskt kaninkött, och detta kan vara förklaringen till att betydligt fler länder uppger produktion av kaninkött än antal slaktade kaniner. Här redovisas därför såväl antal slaktade kaniner som produktionen av kaninkött.

Det skall noteras att uppgifterna inte är från samma år, men uppgifterna ger ändå en bild av verkligheten och för det transportmönster som resovisas i kommande avsnitt.

Antalet slaktade kaniner är imponerande – totalt 351 miljoner djur.

Tabell 2.52. Slakt av kanin inom EU, i miljoner år 2000

<i>Land</i>	<i>Slaktade tamkaniner i miljoner</i>
Italien	147
Spanien	123
Frankrike	57
Tyskland	21
Grekland	3
Österrike	<1
<i>Totalt</i>	<i>351</i>

Källa: FAO, 2000.

Enligt Eurostat (via franska MHR Viande) konsumerades 47 600 ton kaninkött 1998. Samma länder som uppger stort antal slaktade kaniner uppger också stor produktion av kaninkött.

Tabell 2.53. Produktion av kaninkött i EU, i tusen ton år 1998

<i>Land</i>	<i>Mängd i tusen ton</i>
Italien	17,6
Frankrike	9,4
Spanien	7,7
Tyskland	4,9
Holland	3,1
Belgien	2,4
Danmark	1,2
Portugal	0,6
Storbritannien	0,6
Grekland	0,1
<i>Totalt</i>	<i>47,6</i>

Källa: Eurostat.

2.7.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av tamkanin

Antalet kaniner som transporteras mellan medlemsstaterna och till/från tredje land är stort. Transporten mellan medlemsstater är den i särklass största.

Tabell 2.54. Gränsöverskridande transporter av tamkaniner, i tusental år 2000

	<i>Mellan MS</i>	<i>Tredje land</i>		<i>Totalt</i>
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	
Tamkaniner	3 540	40	18	3 598

Källa: Eurostat 2000.

Eftersom de interna export- och importsiffrorna skiljer sig åt mycket har i det följande den högsta siffran valts. Som exempel redovisar Belgien en intern import av cirka 1,4 miljoner tamkaniner

från Holland. Holland redovisar dock en intern export till Belgien av enbart cirka 37 900 djur.

De stora strömmarna av tamkanin år 2000 var:

Från Holland

till Belgien	1,4 miljoner kaniner
till Frankrike	171 000 kaniner

Från Spanien

till Portugal	1 miljon kaniner
till Frankrike	505 000 kaniner

Från Frankrike

till Italien	236 000 kaniner
till Spanien	21 000 kaniner
till Belgien	66 000 kaniner
till Ungern	3 000 kaniner

Från Belgien

till Frankrike	275 000 kaniner
----------------	-----------------

Från Tyskland

till Frankrike	97 000 kaniner
till Österrike	7 000 kaniner

2.7.4 Handel mellan länder av tamkanin

Fyra länder dominerar den totala importen av levande kaniner – Belgien, Portugal, Frankrike och Italien. De fyra länderna importerar totalt tillsammans cirka 99 procent av den redovisade importen av tamkanin i Eurostat år 2000, vilket motsvarar cirka 3 522 000 kaniner.

Tabell 2.55. Total import av tamkanin till vissa medlemsstater, i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Kaniner i tusental</i>
Belgien	1 503
Portugal	1 042
Frankrike	733
Italien	256

Källa: Eurostat 2000.

Den externa importen utgörs av endast 18 400 djur, och den största exportören till EU är Slovenien med 14 400 tamkaniner.

Spanien och Holland är de länder som totalt exporterar flest kaniner.

Tabell 2.56. Total export av tamkaniner från vissa länder, i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Tamkaniner i tusental</i>
Holland	1 597
Spanien	1 233
Frankrike	314
Belgien	275
Danmark	123

Källa: Eurostat 2000.

Den externa exporten motsvarar cirka 40 000 djur och sker till så avlägsna länder som Kina, Japan, Argentina och USA. Det största antalet, knappt 30 000 djur, exporteras dock till närmare länder, som till exempel Schweiz och länder i Östeuropa.

Tabell 2.57. Total export till tredje land av tamkaniner, i tusental år 2000

<i>Land</i>	<i>Tamkaniner i tusental</i>
Schweiz	15
Malta	5
Ungern	5
Japan	4
Hong Kong	3
Tjeckien	2
Slovakien	1
Slovenien	1
Kroatien	1
Övriga	3
<i>Totalt</i>	<i>40</i>

Källa: Eurostat 2000.

2.7.5 Tamkaniner i Sverige

Under andra världskriget var det vanligt att folk höll kaniner för köttets skull. Kaniner var lätta att föda upp, förökade sig snabbt och villigt, och de utgjorde därför ett välkommet tillskott i en tid när köttet var ransonerat. I dag är kanin en ovanlighet i Sverige i handeln, och ytterst få föder upp kanin hemmavid för köttets skull.

Dock ökar intresset bland jordbrukare, och den ras som används är en köttras med namn New Zeeland där ungarna blir slaktfärdiga på 16 veckor. Uppfödningen sker i bur, men än finns inga föreskrifter som reglerar uppfödningen till livsmedel. Det finns dock bestämmelser för hur sällskapskaniner ska hållas. I dag finns cirka 100 kaninfarmer i Sverige.⁴⁷

Det finns sex slakterier som är godkända för kaninslakt och två är under uppbyggnad. Cirka 220 000 kaniner slaktas i Sverige per år.⁴⁸

⁴⁷ Källa: Tidskriften Djurens Rätt nr 1/02.

⁴⁸ Källa: Tidskriften Djurens Rätt nr 1/02.

2.8 Renar

2.8.1 Inledning

Hållande av ren skiljer sig radikalt från all annan tamdjurshantering i EU. Djuren kan betraktas som halvtama (semidomesticerade) och hanteras bara några gånger per år i samband med märkning, skiljning och slakt. Däremellan bevakas de på de olika delarna av betesområdet, som ligger geografiskt långt åtskilda. Under sommaren finns renarna i fjällen och under vintern i skogslandet.

2.8.2 Antal levande och antal slaktade renar i EU

Renar hålls som tamdjur endast i två av EU:s medlemsstater: Sverige och Finland. Antalet renar är i Sverige cirka 220 000 djur och i Finland cirka 250 000 djur.

Slakten av ren regleras i rådets direktiv 91/495/EEG. I Sverige förekommer slakt dels i mobila slakterier vid renskiljningsplatsen, dels efter transport till stationära slakterier. Cirka 50 000 renar slaktades 1998/99 i Sverige.⁴⁹ Medelslaktvikten var 27,2 kg. Mest slaktas kalvar, 60,3 procent, med en medelvikt på 21,1 kg. Vajor stod för 21 procent av slakten, och dessa hade en medelvikt på 32,7 kg. Antalet tjurar uppgick till 18,7 procent, och dessa vägde i snitt 40,8 kg slaktad vikt.

2.8.3 Transporter och förflyttningar av renar

Renar har en naturlig förmåga att förflytta sig långa sträckor utan att hindras av vare sig snö eller vatten. Med stora klövar har de en utmärkt bärighet i snö, och de luftfyllda hårstråna i pälsen ger en utmärkt flytförmåga vid passage av öppet vatten. Vid djup snö kan tusentals renar gå på rad i exakt samma fotspår för att spara energi.

Den nordamerikanska renen Alaska cariboun företar de längsta vandringarna på mer än 5 000 km under ett år, vilket är de längsta vandringar som uppmätts hos något landlevande djur. Svalbardrenen är dess motsats, med årsförflyttningar på som minst 10 km. Den eurasiska tundrarenen, Rangifer tarandus tarandus, som vi har i Skandinavien, företar flyttningar mellan årstidsbetena på som mest 400 km.

⁴⁹ Källa: Svensk rennärning, publikation från Samid, Jordbruksverket, SLU och SCB.

De tidigaste transporterna av renar, där renarna inte med egen kraft förflytta sig, torde vara när skandinaviska renar transporterades med fartyg till Island. Renar har även transporterats till Sydgeorgien med skepp – dels 1911, dels 1925 – när sammanlagt 22 renar fraktades dit för att etablera en renflock som skulle utgöra en köttreserv för norska valfångare. 1993 hade dessa renar utvecklats till en renjord på över 3 000 renar.

I takt med att människan tog nya transportsätt i bruk under 1900-talet kom också renar att transporteras med såväl båt, tåg och lastbil samt i enstaka fall med flyg. Den vanligaste metoden att transportera ren bestod fram till åren 1966–1967 av att renarna lastades i stora öppna fordon, utan indelning i fällor. Detta ledde dock till problem, och 1967 började ett utvecklingsarbete som med smärre förändringar lett fram till dagens transportbestämmelser.

I huvudsak transporteras renar i dag i tre syften: mellan vinter- och barmarksbete, till slakteri och vid köp av livren. Transporterna sker med transportfordon på väg.

Skälen till att renar transporteras mellan vinter- och barmarksbeten kan vara flera. Framkomligheten längs flyttvägarna kan ha försvårats. Samhällsutbyggnad i form av vägar, broar, kraftverk med dammar, skogavverkningar med mera har försvårat för renarna att vandra längs de traditionella flyttvägarna.

Andra skäl för rentransporter kan vara att spara renarnas krafter inför den stundande vintern eller att kontrollen över hjorden blir större om renarna transporteras. Det kan också vara mindre kostsamt att transportera renarna jämfört med att driva och bevaka dem långa sträckor.

Övergången från enkla fältslakterier till centralt belägna fasta slakterier har varit drivande för att utveckla och förfina transporttekniken.

För transporter av livren är det närmast tillgång och efterfrågan, samt i viss mån avelsarbete, som är styrande. I denna kategori kan de längsta transporterna komma ifråga.

Såväl på- och avlastning som själva transporten ställer höga krav på anläggningarnas och transportfordonens utformning samt hanteringen av renarna. Eftersom det dominerande behovet av transport varit för att flytta renar mellan säsongbeten och det då framför allt är fråga om avelsrenar, har intresset från näringen varit stort att finna ett så skonsamt transportsätt som möjligt för renen. Genom att även en stor del slaktrenar transporteras har erfarenhe-

ter från skador som upptäckts och dokumenterats på slaktkroppar bidragit till att utforma reglerna för transport av renar.

2.8.4 Transportfordon för rentransporter

Det egentliga utvecklingsarbetet av transportfordon för ren började 1967. AB Sameprodukter hade under 1960-talet utfört ett flertal transporter med den gamla tekniken, det vill säga ett stort öppet lastflak med fri takhöjd, vilket gav många transportskador. Vid ett tillfälle 1967 användes en vanlig lastbil där lämmarna byggdes på till en dryg meter. För att renarna inte skulle hoppa över, täcktes flaket med en presenning. Djuren var vid avlastningen i god kondition och slaktkropparna var väsentligt bättre än vid tidigare transporter.

Ur detta föddes tanken på att utveckla ett speciellt transportfordon för ren. Detta fordon skulle i princip ha flaket byggt i två våningar med en dryg meters takhöjd, och varje våning skulle i sin tur delas in i flexibla fällor.

För att utröna om teorierna höll i praktiken byggdes en specialutrustad rentransportbil med flaket indelat i två våningar, där vardera våningen var delad mitt itu med en längsgående vägg. Dessa båda våningshalvor delades sedan upp i vardera tre stycken fällor avsedda för 5–7 renar vardera, med öppningsbar grindförbindelse. När transporten anlände till slakteriet kördes fordonet till en specialbygd avlastningsbrygga. Genom en gång föstes renarna ut i renhagen där renlav och ren snö fanns att tillgå. De visade som regel en god aptit, och bara några minuter efter avlastning stod många lugnt ätande. Sett mot bakgrunden att transporten ur djurens synpunkt blev smidigare och lugnare, samt att slaktresultatet verkade bli bättre, sanktionerades försöken.

I fortsättningen granskades djuren mer ingående efter slakt. Ofta kunde man iaktta en viss upprepning av olika skador. Dessa försökte man spåra till transporthantering. Så kunde till exempel en viss vinkling i fångstlämmarna ge en viss typ av bogskada, en annan skada på höftbensknölen och så vidare. Detta ledde till ständiga resonemang som ofta ledde till ändringar i transportmetodiken. Som exempel sänktes takhöjden till 115 cm, och de svagaste vajorna separerades vid lastning till en egen fälla. Därigenom undveks skador, eftersom svaga renar lade sig under transporten och riskerade att bli trampade.

Man uppger att djuren under själva transporten är mycket lugna, varför transportlängden tyckts vara av mindre betydelse. Problem uppstår dock om renarna störs av människor vid rastning.

I enkätsammanställning från 1997/98 svarade renskötsel företagen att det var vanligare att renar transporterades med lastbil vid höstflyttning än vid vårflyttning. Rentransporter förekom i fyra av fem företag under höstflyttningarna; vid vårflyttningarna däremot transporterades renar endast av ett av tre företag. Ungefär 30 procent av företagen transporterade samtliga renar på hösten och hälften så många, 15 procent av företagen, transporterade samtliga sina renar vid vårflyttningen. Mycket få transporter överstiger 300 km. Någon uppgift om det totala antalet renar som transporteras årligen föreligger inte.

Bestämmelser om rentransporter

Sedan Sveriges medlemskap i EU lyder renar under transportdirektivet. I Jordbruksverkets föreskrifter (SJVFS 2000:133) föreskrivs följande för transport av ren:

- Transportfordonets fack skall ha följande storlek: höjd 130 cm, bredd 120–140 cm och längd 200–240 cm. Renen skall kunna stå med huvudet lyft i naturlig kroppsställning.
- I varje fack får maximalt 4 fullvuxna sarvar med horn eller 5–6 medelstora renar eller 6–8 små renar lastas. Vid transporter över 30 mil skall maxtalen minskas med en enhet per fack.

Takhöjden i transportfacken för rentransporter

I samband med förändringar av reglerna vid Sveriges medlemskap i EU har höjden i transportfacken ökat till minst 130 cm från att tidigare ha varit 115–130 cm. Det var en ändring som starkt ifrågasattes av samtliga remissinstanser som uttalade sig i frågan. Svenska Samernas Riksförbund (SSR) konstaterar att tidigare gällande måttbestämmelser är resultatet av en mer än tjugo år förvärvat kunskap och erfarenhet om lämpliga mått för att tillgodose säkra transporter, grundade på djurskyddshänsyn. SSR menar att det ändrade minimimåttet leder till ett försämrat djurskydd, genom att den ökade höjden möjliggör att renar klättrar upp på varandra med

skador som följd. Dessutom påpekades att en ren normalt inte har huvudet lyft, som andra hjortdjur.

Den av Jordbruksverket redovisade grunden för de förändrade måtten hänförs enligt Jordbruksverkets uppfattning till ett EG-direktiv med innebörd att djur skall kunna stå i "naturlig ställning" under transport, och att en EG-inspektör vid besök i Sverige ska ha uttalat uppfattningen att detta skulle förutsätta en höjning av minimihöjden för transportbehållare. De förändrade bestämmelserna bygger i övrigt inte på någon undersökning eller motsvarande av erfarenheter av hittills gällande bestämmelser.

2.9 Fjäderfä

2.9.1 Inledning

Intresset för kött av olika fjäderfä ökar i EU, inte bara för slaktkyckling utan också av kalkon, anka, gås, vaktel och pärlhöns. Av fjäderfä för produktion är höns de allra vanligaste i Europa i dag. Konsumtionen av kycklingkött ökar starkt och detta avspeglas i statistiken.

Aveln av fjäderfä, och då speciellt höns, har specialiserats och ett relativt liten antal avelsföretag världen över förser numera speciella anläggningar med mor- och farföräldradjur, så kallade "Grand Parents". Vissa uppfödare bedriver sedan avelsuppfödning av dessa djur, och förser producenter av ägg respektive fjäderfän för slakt med djur. Detta system innebär att antalet transporter av fjäderfän har ökat betydligt under de senaste decennierna. För år 2000 uppger Eurostat gränsöverskridande transporter av cirka 521 miljoner fjäderfä av olika slag – de flesta höns i olika åldrar, cirka 468 miljoner. Inget annat djurslag transporteras i så stora mängder.

Även inom EU:s medlemsstater är antalet fjäderfä som transporteras oerhört stort, vilket slaktsiffrorna ger en bild av. Enligt FAO:s statistik slaktades cirka 5,6 miljarder fjäderfä, varav 4,6 miljarder slaktkycklingar, under år 2000 i EU.

2.9.2 Antal fjäderfä – levande och slaktade

Internationellt

Det totala antalet fjäderfä i ett land är mycket svårt att uppge. En slaktkyckling lever i cirka 35–40 dagar, och en uppfödare hinner med 7–10 insättningar under ett år. Den lägre siffran gäller Sverige och beror på de åtgärder som krävs mellan insättningarna för att kunna garantera salmonellafrihet. Världen över ökar konsumenternas intresse för fågelkött, och i länder som Kina, Brasilien och Thailand är denna produktion mycket stor. Vid en internationell jämförelse återfinns endast fem länder i EU bland dem med en produktion över 1 procent av den totala världsproduktionen – Storbritannien, Frankrike, Spanien, Italien och Holland.

Tabell 2.58. Produktion av slaktkycklingkött, i miljoner ton år 2000

<i>Land</i>	<i>Miljoner ton</i>	<i>Procentuell andel av total världsproduktion</i>
USA	13 981	24,55
Kina	8 755	15,37
Brasilien	5 900	10,36
Storbritannien	1 217	2,14
Thailand	1 117	1,96
Frankrike	1 085	1,91
Kanada	917	1,61
Spanien	869	1,53
Italien	810	1,42
Holland	671	1,18
Övriga	21 622	37,97
<i>Världen</i>	<i>56 944</i>	<i>100,00</i>

Källa: FAO 2000.

Antal levande och slaktade fjäderfän inom EU

Inom EU slaktas drygt 5,6 miljarder fjäderfä per år. Den största gruppen är slaktkyckling, och den minsta är gäss.

Tabell 2.59. Antal slaktade fjäderfän i miljoner i EU år 2000

<i>Kategori av fjäderfän</i>	<i>Fjäderfän i miljoner</i>
Kyckling	4 861
Äldre höns	319
Kalkon	248
Anka	131
Gås	3
<i>Totalt</i>	<i>5 562</i>

Källa: FAO 2000 (8.7.02).

Varje medlemsstat i EU föder upp ett stort antal slaktkycklingar. Vilket slag av fjäderfä som förekommer därutöver i respektive land varierar, beroende på tradition. Kalkoner finns i de flesta länder medan ankor och gäss saknas i flera länder. De olika mattraditionerna och därmed efterfrågan på fågel syns tydligt i statistiken. Som exempel kan nämnas Frankrike, som har en mycket större konsumtionen av olika sorters fjäderfä än norra Europa, även om efterfrågan på slaktkyckling och kött av andra fjäderfän ökar även där.

Slaktsiffrorna ger en bättre bild av antalet fjäderfä i respektive land än populationssiffror, eftersom livslängden är så kort för dessa djur. Nedan redovisas därför såväl antal slaktade fjäderfän som populationssiffror för fjäderfän. Siffror under 500 000 anges som -.

Tabell 2.60. Slakt av olika fjäderfä i miljoner i EU år 2000

<i>Land</i>	<i>Slakt- kyckling</i>	<i>Övriga höns</i>	<i>Anka</i>	<i>Gås</i>	<i>Kalkon</i>	<i>Totalt</i>
Frankrike	921	63	83	1	116	1 184
Storbritannien	797	35	18	1	27	878
Holland	570	31	7	-	9	616
Spanien	663	42	-	-	6	711
Italien	506	47	-	-	34	587
Tyskland	400	50	21	1	34	506
Belgien/Luxemburg	276	10	-	-	2	288
Portugal	200	5	-	-	11	217
Grekland	138	15	-	-	-	154
Danmark	138	4	1	-	1	144

Sverige	76	6			1	83
Irland	69	3	1	-	5	78
Österrike	61	5	-	-	2	68
Finland	46	3	-	-	-	49
<i>Totalt</i>	<i>4 861</i>	<i>319</i>	<i>131</i>	<i>3</i>	<i>248</i>	<i>5 562</i>

Källa: FAO 2000 8.7.02.

Fjäderfäpopulationerna i respektive land visar att samma länder som har en stor slakt av fjäderfä också har en stor population vid mättillfället i december.

Tabell 2.61. Antal fjäderfän i miljoner inom EU år 2000

<i>Land</i>	<i>Slaktkyckling</i>	<i>Värphöns</i>	<i>Ankor</i>	<i>Gäss</i>	<i>Kalkoner</i>	<i>Totalt</i>
Frankrike	233	53	24	1	42	353
Storbritannien	157	32	3	-	10	202
Spanien	128	40	-	-	1	169
Tyskland	108	43	2	1	9	163
Holland	106	38	1	-	1	146
Italien	100	47	-	-	23	170
Belgien/Luxemburg	45	13	-	-	-	58
Grekland	28	7	-	-	-	35
Portugal	28	5	-	-	7	40
Danmark	20	3	1	-	1	25
Österrike	14	5	-	-	1	20
Irland	11	2	-	-	2	15
Sverige	8	6	-	-	1	15
Finland	6	4	-	-	-	10
<i>Totalt</i>	<i>992</i>	<i>298</i>	<i>31</i>	<i>2</i>	<i>98</i>	<i>1 421</i>

Källa: FAO och Eurostat 2000.

Antal levande och slaktade fjäderfän utom EU

I många av EU:s kandidatländer bedrivs avel av främst höns. Ungern och Tjeckien exporterar i dag kycklingar för avel till EU. Populationerna av fjäderfä är i vissa länder stora, och i många länder hålls höns på gården, som förr i Sverige, i små "hushållsflockar".

Tabell 2.62. Fjäderfän i tusental i vissa östeuropeiska länder år 2000

<i>Land</i>	Höns	Ankor	Gäss	Kalkoner
Vitryssland	30 000	-	-	600
Bulgarien	14 963	335	236	473
Kroatien	10 356	110	110	680
Tjeckien	29 500	446	132	669
Ungern	25 890	2 269	1 226	1 859
Polen	49 526	3 551	764	713
Ryssland	340 000	900	-	2 400
Slovakien	12 247	75	8	390
Slovenien	7 150	200	270	380
Ukraina	122 000	21 000	-	1 000
Jugoslavien	21 118	540	960	-

Källa: FAO 2000.

2.9.3 Stora gränsöverskridande transportströmmar av fjäderfä

Total transport av fjäderfä

Transporter av daggamla kycklingar av olika fjäderfä slag skiljer sig från transporter av äldre djur, så till vida att näringsbehovet för de daggamla kycklingarna anses tillgodosett under kycklingens första 72 timmar genom gulesäcken.⁵⁰ Transporterna av daggamla kycklingar är mycket omfattande. I Eurostat redovisas fjäderfä med en vikt under 185 gram, och i följande analys förutsätts att detta är de daggamla kycklingarna.

Äldre fjäderfän som transporteras är unghöns för äggproduktion, slaktkyckling och uttjänta värphöns samt ankor, gäss, kalkoner, pärlhöns och duvor med en vikt över 185 gram. Höns indelas i tre viktklasser – under 185 gram, mellan 185 gram och 2 kg samt över 2 kg. För övriga fjäderfäslag finns endast två viktklasser – över respektive under 185 gram.

I det följande har jämförelser mellan total export- och importstatistik gjorts, och den största siffran har valts.

⁵⁰ Se bilaga 9, artikel av I. Ekesbo.

Tabell 2.63. Gränsöverskridande transporter av fjäderfä med en vikt under 185 gram, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Höns	180 073	1 004	88 738	269 815
Kalkon	11 217	172	12 714	24 103
Anka/pärlihöns	12 702	1 884	5 359	19 945
Gås	237	17	34	288
Totalt	204 229	3 077	106 845	314 151

Källa: Eurostat 2000

Tabell 2.64. Gränsöverskridande transporter av fjäderfä med en vikt över 185 gram, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Höns	196 598	375	1 703	198 676
Kalkon	3 847	0	9	3 856
Anka/pärlihöns	4 384	3	66	4 453
Gås	14	5	-	19
Totalt	204 843	383	1 778	207 004

Källa: Eurostat 2000

Totalt redovisas alltså gränsöverskridande transporter av cirka 521 miljoner fjäderfä, där höns är den största gruppen med cirka 468 miljoner djur. Statistiken redovisar även 28 miljoner kalkoner, cirka 24 miljoner ankor och pärlihöns och cirka 300 000 gäss.

Tabell 2.65. Gränsöverskridande transporter av fjäderfä totalt, i tusental år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Höns	376 671	1 379	90 441	468 491
Kalkon	15 064	172	12 723	27 959
Anka/pärlihöna	17 086	1 887	5 425	24 398
Gås	251	22	34	307
<i>Totalt</i>	<i>409 072</i>	<i>3 460</i>	<i>108 623</i>	<i>521 155</i>

Källa: Eurostat 2000

Transportströmmar fjäderfä med vikt under 185 gram

Det största antalet fjäderfä som transporteras är kycklingar av olika slag. De transporteras nykläckta och får transporteras upp till 24 timmar före en ålder av 72 timmar. Före den åldern anser man nämligen, vilket tidigare nämnts, att de klarar sig på gulesäcken.

Antalet daggamla kycklingar som transporteras är mycket stort. Eurostat redovisar en transport över gränser av 314 miljoner kycklingar av fjäderfä. Många transporter är mycket långväga och sker med flyg. Den största gruppen är kycklingar av olika hönsraser.

Av EU:s medlemsländer redovisar 12 länder en total export av mer än 1 miljon kycklingar vardera, och samtliga en total import av mer än 1 miljon kycklingar vardera. I exportstatistiken redovisas extern export till mer än 120 länder. De länder som totalt exporterar flest kycklingar av samtliga slag är Holland, Belgien och Frankrike. De länderna stod sammantaget för drygt 65 procent av den totala exporten över gränser. Tyskland dominerar den totala importstatistiken och står ensamt för nästan 49 procent av importen.

De största transportströmmarna av fjäderfän med vikt under 185 gram år 2000 var:

Kycklingar samtliga slag av fjäderfän

82,4 miljoner	från Holland	till Tyskland
44 miljoner	från Holland	till Belgien
25,9 miljoner	från Belgien	till Holland
14,1 miljoner	från Spanien	till norra Afrika
13,3 miljoner	från Spanien	till Marocko
12,9 miljoner	från Belgien	till Frankrike
11 miljoner	från Frankrike	till Italien
9,5 miljoner	från Frankrike	till Schweiz
9,3 miljoner	från Holland	till Östeuropa
9,2 miljoner	från Frankrike	till Östeuropa
8,8 miljoner	från Spanien	till Portugal
8,3 miljoner	från Frankrike	till Spanien
7,9 miljoner	från Tyskland	till Östeuropa
7,6 miljoner	från Frankrike	till norra Afrika
6,6 miljoner	från Frankrike	till Belgien
6,6 miljoner	från Danmark	till Östeuropa
6,4 miljoner	från Storbritannien	till Östeuropa
6,3 miljoner	från Portugal	till Spanien
5,6 miljoner	från Danmark	till Polen
5,2 miljoner	från Tyskland	till Italien

Transportströmmarna redovisas utförligare med information om de olika fjäderfäslagen i bilaga 5.

Transportströmmar fjäderfä med en vikt över 185 gram

För äldre fjäderfä av olika slag gäller samma regler för transporter.

Aktörerna är relativt få men antalet mycket stort – cirka 200 miljoner fjäderfä med en vikt över 185 gram transporteras över gränser. Inom denna grupp finns slaktkycklingar, blivande värphöns och ”uttjänta” värphöns (sammanfattande kallade höns nedan), vuxna ankor, pärlhöns, gäss och kalkoner.

De länder, som totalt exporterar flest fjäderfä med en vikt över 185 gram är Tyskland, Frankrike och Holland. De största importländerna totalt är Belgien och Holland.

De största transportströmmarna av fjäderfä med en vikt över 185 gram:

Fjäderfän med vikt >185 gram, samtliga slag

72 milj.	från Tyskland	till Holland
66 milj.	från Holland	till Belgien
27 milj.	från Frankrike	till Belgien
14 milj.	från Belgien	till Holland
10 milj.	från Holland	till Tyskland
9,0 milj.	från Holland	till Frankrike
6,3 milj.	från Frankrike	till Spanien

Nedan följer en mer detaljerade beskrivning av strömmarna för fjäderfä med en vikt över 185 gram.

Från Tyskland

till Holland	ca 72 miljoner höns (Gallus) ca 1 000 kalkoner
till Belgien	ca 2,7 miljoner höns
till Polen	ca 184 000 höns
till Österrike	ca 393 000 kalkoner
till Italien	ca 20 000 höns

Från Holland

till Belgien	ca 66 miljoner höns ca 2 300 kalkoner
till Tyskland	ca 9 miljoner höns ca 1 miljon kalkoner
till Frankrike	ca 9 miljoner höns
till UK	ca 15 000 höns ca 2 000 ankor

Från Frankrike

till Belgien	ca 27 miljoner höns ca 57 000 ankor ca 16 000 kalkoner
till Holland	ca 2,5 miljoner höns ca 27 000 ankor ca 14 000 kalkoner
till Spanien	ca 1,9 miljoner höns

	ca 1,5 miljoner kalkoner
	ca 1 miljon pärlhöns
	ca 1,9 miljoner höns
	ca 56 000 pärlhöns
till Tyskland	ca 1,9 miljoner höns
	ca 202 000 kalkoner
	ca 23 000 ankor
	ca 4 000 pärlhöns
till Italien	ca 1,6 miljoner höns
	ca 1,1 miljoner pärlhöns
	ca 751 000 kalkoner
	ca 129 000 ankor
till Portugal	ca 1,6 miljoner pärlhöns
	ca 555 000 kalkoner
	ca 3 000 ankor
	ca 3 000 höns
till Polen	ca 3 000 kalkoner
till Ungern	ca 52 000 ankor
till Libanon	ca 3 000 kalkoner

Från Belgien

till Frankrike	ca 1,2 miljoner höns
	ca 12 000 kalkoner
	ca 3 000 ankor
	ca 2 000 gäss
	ca 1 000 pärlhöns
till Holland	ca 14 miljoner höns
	ca 53 000 ankor
	ca 5 000 pärlhöns
	ca 4 000 kalkoner
till Tyskland	ca 45 000 pärlhöns
	ca 23 000 kalkoner
	ca 8 000 höns
	ca 5 000 gäss
	ca 2 000 ankor
till Italien	ca 44 000 höns
till Spanien	ca 2 000 höns

Från Österrike

till Tyskland	ca 1 miljon höns
till Bosnien	ca 61 000 höns
till Serbien/Montenegro	ca 19 000 höns

2.9.4 Handel med fjäderfä mellan länder**Hönskycklingar med vikt under 185 gram**

I Eurostat redovisas kycklingar för avel och produktion uppdelade på värpras respektive slaktras. Eftersom dessa kycklingar transporteras på likartat sätt redovisas dock samtliga kycklingar tillsammans i det följande. En uppdelning av antalet kycklingar rasvis visar dock att antalet kycklingar av köttras, som transporteras över gränser, är betydligt större än antalet kycklingar av värpras.

Tabell 2.66. Gränsöverskridande transporter av kycklingar, i miljoner år 2000

Kategori av kyckling	Mellan MS	Tredje land		Totalt
		Import	Export	
Kycklingar värpras	23	-	22	45
Kycklingar köttras	157	1	67	225
<i>Totalt</i>	<i>180</i>	<i>1</i>	<i>89</i>	<i>270</i>

Källa: Eurostat 2000.

Sju länder inom EU redovisar en total export till andra länder som är högre än 10 miljoner kycklingar. Dessa länder är Holland, Belgien, Frankrike, Storbritannien, Spanien, Tyskland och Danmark.

Tabell 2.67. Total export av hönskycklingar i miljoner från vissa länder år 2000

Land	Hönskycklingar i miljoner
Holland	122
Belgien	40
Frankrike	35
Storbritannien	30

Spanien	24
Tyskland	12
Danmark	11

Källa: Eurostat 2000.

De länder som totalt importerar flest hönskycklingar är Tyskland, Belgien, Italien och Spanien.

Tabell 2.68. Total import av hönskycklingar i miljoner till vissa länder år 2000

<i>Land</i>	<i>Hönskycklingar i miljoner</i>
Tyskland	82
Belgien	19
Italien	16
Spanien	11
Frankrike	10
Portugal	9
Holland	6

Källa: Eurostat 2000.

Den allra största delen av exporten är intern till andra EU-länder, cirka 67 procent.

Den externa exporten, cirka 88,6 miljoner kycklingar, sker dels till Östeuropa, dels till norra Afrika, men också till mycket avlägsna mål som till exempel länder i södra Afrika, Sydamerika och sydöstra Asien. Totalt redovisas en export till över 90 mycket avlägsna länder. Avstånden är så stora att transportererna sker per flyg. Kycklingar av värpras exporteras till Sydkorea, Nordkorea, Japan, Mexico och Colombia. Kycklingar av slaktras exporteras till bland annat Kina, Japan, Chile och Brasilien. De största exportländerna av värpraskycklingar till avel är Holland, Frankrike och Tyskland, och av kycklingar av slaktras till avel är de största exportländerna Holland, Storbritannien och Frankrike.

Ytterligare information om dessa transporter finns i bilaga 5.

Höns med en vikt över 185 gram

Hönsen inom denna kategori utgörs av färdiggödda slaktkycklingar, blivande värphöns, uttjänta värphöns och andra höns. Det innebär att en del av dessa djur går till slakt och en del till produktion av ägg. En uppdelning av statistiken med slaktkycklingar (broilers) redovisade separat hade varit önskvärd.

Tabell 2.69. Total export av höns med en vikt över 185 gram från vissa medlemsstater, i miljoner år 2000

<i>Land</i>	<i>Höns i miljoner</i>
Tyskland	74
Holland	69
Frankrike	34
Belgien	16
Spanien	3
Danmark	3
Österrike	1

Källa: Eurostat 2000.

Tyskland, Holland, Frankrike och Belgien dominerar stort; från dessa länder kommer cirka 95 procent av alla fjäderfä med en vikt över 185 gram som exporterades år 2000.

På samma sätt dominerar några få länder den totala statistiken över import där Belgien och Holland tar emot cirka 89 procent av den totala importen.

Tabell 2.70. Total import av höns med en vikt över 185 gram i miljoner till vissa medlemsstater, år 2000

<i>Land</i>	<i>Antal miljoner</i>
Belgien	96
Holland	90
Tyskland	10
Österrike	3
Frankrike	3
Irland	2
Italien	2

Källa: Eurostat 2000.

Mycket få höns med en vikt över 185 gram importeras externt, endast cirka 400 000 djur. De hönsen kommer från Ungern och Rumänien.

Kalkoner

I populationsstatistik enligt FAO uppges att drygt 97 miljoner kalkoner finns i EU, och de flesta av EU:s medlemsländer redovisar kalkoner. (Se avsnitt 3.1.)

I Eurostat redovisas kalkoner i två kategorier – kalkoner som väger under 185 gram och kalkoner som väger över 185 gram. Totalt visas en transport av kalkon inom EU och till och från tredje land av cirka 28 miljoner djur.

Tabell 2.71. Gränsöverskridande transporter av kalkon, i miljoner år 2000

Kategori	Mellan MS	Tredje land		Totalt antal
		Import	Export	
Kalkon <185 gr	11	0,2	13	24,2
Kalkon >185 gr	4	-	-	4
<i>Totalt</i>	<i>15</i>	<i>0,2</i>	<i>13</i>	<i>28,2</i>

Källa: Eurostat 2000.

I statistiken över total export av kalkonkycklingar dominerar Frankrike, Tyskland, Storbritannien och Österrike, som tillsammans står för cirka 97 procent av den totala exporten. Samma länder dominerar den totala exporten av kalkoner med en vikt över 185 gram, vilken dock är betydligt mindre än exporten av kalkonkycklingar.

Tabell 2.72. Total export av kalkon i miljoner från vissa medlemsstater år 2000

<i>Land</i>	<i>Kalkon <185 gram</i>	<i>Kalkon >185 gram</i>
Frankrike	12	2
Tyskland	5	0,4
Storbritannien	4	0,1
Österrike	2	-
Holland	0,3	1

Källa: Eurostat 2000.

Ett stort antal kalkonkycklingar exporteras externt, cirka 13 miljoner. De största strömmarna är följande:

<i>Kalkon < 185 gram</i>		
ca 3,5 miljoner	från Tyskland	till Polen
ca 2,5 miljoner	från Frankrike	till Polen
ca 1,2 miljoner	från Storbritannien	till Polen
ca 1,3 miljoner	från Frankrike	till Algeriet
ca 1 miljon	från Österrike	till Polen

Källa: Eurostat 2000

Den totala exporten av kalkoner med en vikt över 185 gram är betydligt mindre än den totala exporten av kalkonkycklingar. Endast ett land har en total export som är större än 1 miljon – Frankrike, som exporterar cirka 2,3 miljoner kalkoner med en vikt över 185 gram.

I statistiken över den totala importen av kalkonkycklingar dominerar Spanien, Storbritannien, Italien och Portugal, som tillsammans importerar cirka 73 procent av samtliga kalkonkycklingar, drygt 10 miljoner djur. Även extern import av kalkonkyckling förekommer – dels från USA, cirka 76 000 stycken, men också från Norge till Sverige och Finland, cirka 61 000 stycken.

Tabell 2.73. Total import av kalkon i miljoner till vissa medlemsstater år 2000

<i>Land</i>	<i>Kalkon < 185 gram</i>	<i>Kalkon > 185 gram</i>
Spanien	3	0,2
Storbritannien	3	-
Italien	2	0,8
Portugal	1	-
Danmark	1	-
Frankrike	0,5	0,2

Källa: Eurostat 2000.

Gäss

Som andra fjäderfä redovisas även gäss i två kategorier i Eurostat – en för gäss med en vikt under 185 gram, det vill säga gässlingar, och en för gäss med en vikt över 185 gram.

Antalet transporterade gäss i Eurostat är mycket litet, totalt cirka ½ miljon djur, varav cirka 300 000 är gässlingar och resten gäss med vikt över 185 gram. Den allra största delen av handeln sker mellan EU-länder. Frankrike står för över 80 procent av den totala exporten. Irland dominerar den totala importen.

Ankor och pärlhöns

Som andra fjäderfä redovisas även ankor och pärlhöns i två kategorier i Eurostat, en för ankor med vikt under 185 gram, det vill säga ankungar, och en för ankor med en vikt över 185 gram. Dock räknas pärlhöns med en vikt under 185 gram tillsammans med ankor i motsvarande viktklass, varför de båda arterna redovisas tillsammans.

Totalt redovisas en handel med 24,4 miljoner ankor/pärlhöns. De flesta har en vikt under 185 gram; endast cirka 4,4 miljoner djur är ankor/pärlhöns med vikt över 185 gram. Handeln av tyngre djur är så gott som uteslutande intern, medan kycklingar av anka/pärlhöna importerar av Tyskland från Tjeckien, cirka 1,9 miljoner fåglar.

Frankrike står för närmare 90 procent av den totala exporten, som till allra största delen är intern. Italien, Tyskland och Storbritannien står för cirka 86 procent av den totala importen.

2.9.5 Fjäderfän i Sverige

Inledning

Den tidigast domesticerade fjäderfäarten i Sverige tror man är gåsen, som enligt uppgift⁵¹ hållits som tam i 4 000 år här i landet. Eftersom gässlingar är lätta att prägla vid späda ålder, även på människor, var det enkelt att vittja grågässbon på ägg och föda upp fåglarna som husdjur. Fynden från bronsåldern tyder på att de tama gässen blev större än de vilda.

Gäss har av tradition funnits mest i södra Sverige, vilket namnen för de två lantraser som bevaras antyder – Skånegås och Ölandsgås. Dokumentation från 1500-talet visar att så gott som varje gård i Malmö-Landskronatrakten höll gäss. Men gäss har funnits i samtliga slättbygder, även längre norr ut.

Höns har funnits i Sverige i cirka 2 000 år. De äldsta hönsen var mindre än dagens värphybrider, i storlek som en del av de bevarade lantraserna, till exempel Åsbohönan. I dag finns 9 lantraser som bevaras i landet.

I början av 1800-talet var höns spridda i hela landet och i lantbrukslitteraturen kan läsas: ”Af alla hus djur är Hönan troligen den allmännaste; den finns vanligen vid alla gårdar, ja nästan i varje torparestuga.”⁵²

I Sverige bedrivs numera inget eget avelsarbete för fjäderfä, utan avelsmaterialet importeras. Endast två hybrider för slaktkycklingproduktion används – Cobbs och Ross. I Sverige slaktades 76 miljoner slaktkycklingar år 2000. Två värphybrider dominerar, nämligen LSL (Lohman Selected Leghorn) och Hy-line. För avel av dessa raser köps Grand Parents-kycklingar av LSL från Tyskland och av Hy-line från USA.

De importerade Grand Parents-djuren kommer daggamla till Sverige. Endast ett fåtal anläggningar finns för framtagning av djur till producenter av ägg och slaktkyckling i landet.

⁵¹ Källa: Hallander, H. 1994, Svenska lantraser, Bokförlaget Blå Ankan.

⁵² Källa: Hallander, se ovan.

Fjäderfän, antal och slakt i Sverige

Antal fjäderfä vid svenska lantbruk är betydligt större över hela året än vad populationsberäkningen i december anger. Eftersom slaktkycklingar lever i cirka 35 dagar ger slaktstatistiken en bättre och kompletterande bild. Jordbruksstatistisk årsbok 2001 uppger att 7 323 718 höns och kycklingar av värpras fanns i Sverige år 2000.

Antalet kycklingar för slakt ökar i Sverige. För år 2000 redovisas att 76 miljoner kycklingar slaktades. Som jämförelse var antalet cirka 61 miljoner år 1995 och cirka 39 miljoner år 1990. Antalet höns som slaktas har varierat och var som högst 1988, då 6,9 miljoner värphöns slaktades. 1998 slaktades 5,4 miljoner och år 2000 slaktades 5,7 miljoner värphöns.

Antalet kalkoner som slaktas har varit detsamma sedan 1995 – cirka 740 000 stycken årligen. Inga ankor och gäss finns i statistiken.⁵³

Statistik över import och export

Sverige importerar daggamla kycklingar från Frankrike, Storbritannien, USA och Tyskland. Kalkonkycklingar importeras från Norge och Storbritannien. Totalt importerades cirka 207 000 kycklingar år 2000. Importen utgörs av avelskycklingar till producenter som i sin tur föder upp djur för produktion av livsmedel.

Tabell 2.74. Total import av kycklingar till Sverige år 2000

2000	Frankrike	Storbritannien	Tyskland	Norge	USA	Summa
<i>Daggamla kycklingar</i>						
Avel Slaktkyckling		101 856				101 856
Avel Värphöns	3 500		13 880		23 070	40 450
<i>Daggamla kalkonkycklingar</i>						
Avel		14 500				14 500
Produktion				50 238		50 238

Källa: Jordbruksverket.

⁵³ Källa: FAO.

Även utförsel av fjäderfä redovisas av Jordbruksverket.

Tabell 2.75. Total export av kycklingar från Sverige år 2000

2000	Danmark	Finland	Tyskland	Norge	Summa
> 20 enheter					
Daggamla kycklingar	2 112 861			69 523	2 182 384
Avel och produktion			14		14
Utsättning			30		30
< 20 enheter		2			2

Källa: Jordbruksverket.

2.10 Förändringar av det internationella transportmönstret över tid

2.10.1 Inledning

Förflyttningar av djur har en lång historia i Europa. Områden med goda förutsättningar, tack vare lämpliga marker för bete, har alltid försörjt områden med sämre förutsättningar, och landsbygden har försörjt städerna.

Innan möjligheter fanns att transportera kött eller djur drevs djuren till marknader där efterfrågan fanns. Detta var förflyttningar där längden bestämdes av djuren, eftersom den fick ske på egen klöv. Flera marknader, som hålls även i vår tid, har funnits i fler hundra år.

Under 1900-talet har transportererna ändrat karaktär. Från att man tidigare använt järnvägen som transportmedel sker transportererna numera så gott som uteslutande på väg. Viss transport sker även med fartyg. Transporterna har ökat såväl i längd som omfattning. Även transporter av kött – kylt och fryst – har ökat, och vissa av dessa transporter går över halva jorden, till exempel lammkött från Nya Zeeland till Sverige.

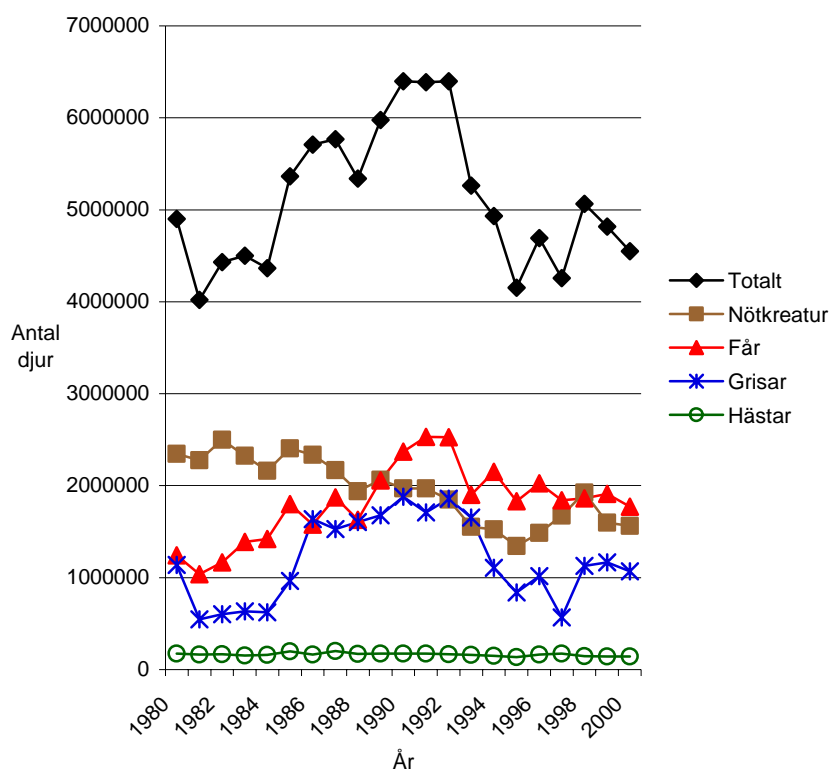
Genom att granska transporter till vissa länder och transportmönstret under vissa händelser, försöker detta kapitel beskriva förändringar av desamma under den senast decennierna.

2.10.2 Exemplet Italien

Italien är det i särklass största importlandet av levande djur. Till landet importeras totalt cirka 5 miljoner djur årligen, förutom fjäderfä. Djuren kommer såväl från andra EU-länder som från Östeuropa.

En genomgång av Italiens import visar att importen av levande djur ökade dramatiskt under andra halvan av 1980-talet. Den stora ökningen gällde främst får och grisar, medan antalet nötkreatur minskade. Antalet hästar som återfinns i statistiken är tämligen konstant över åren.

Figur 2.11. Total import av grisar, får, nötkreatur och hästar till Italien 1980 – 2000



Under de år när den totala importen av levande djur ökade till Italien syns även förändringar i andra länders statistik, olika för olika djurslag.

Den starkt ökade efterfrågan på levande djur sammanfaller med en stark expansion av slakterierna i Italien.

Förändring av transportmönster i fråga om får

Från 1988 till 1990 ökade Italiens totala import av får med närmare 50 procent. Under samma period ökade såväl Irland, Tyskland som Frankrike försäljningen av får. Den interna importen till Italien från just de länderna ökade kraftigt, men även från länder i Östeuropa var ökningen påtaglig.

Tabell 2.76. Total import av får i tusental till Italien, år 1988 – 1998

Land	År					
	1988	1990	1992	1994	1996	1998
Frankrike	156	190	338	319	457	396
Holland	2	11	38	44	116	255
Belgien	127	129	159	69	69	>1
Storbritannien	3	1	2	24	63	50
Irland	0	6	9	>1	3	4
Spanien	2	2	0	19	28	108
Tyskland	77	154	192	66	54	43
Österrike	8	4	5	>1	3	16
Ungern	785	1 044	1 107	1 060	880	699
Polen	260	412	394	303	211	173
Slovakien	-	-	-	106	84	72
Tjeckien	24	>1	84	0	0	0
Rumänien	50	45	54	70	79	101
Bulgarien	84	279	140	65	0	0
Övriga	53	94	3	4	8	9
Totalt	1 631	2 372	2 525	2 151	2 055	1 927

Källa: Eurostat.

Enligt uppgift säljs många får i dag till Holland, där en stor fårhandlare har sitt säte. Det avspeglas tydligt i statistiken att Holland blivit en allt större aktör, på bekostnad av bland andra Belgien.

Av tabellen framgår att exporten ökade från så gott som varje land med försäljning av får när efterfrågan ökade, såväl internt som externt. Men det är också tydligt att vissa länder försvinner och andra kommer till. Exempel på detta är inte bara Holland och Belgien, utan även Bulgarien, som inte längre alls exporterar får till Italien, från att tidigare ha varit en relativt stor exportör. Även Polen och Ungern minskar försäljningen kraftigt, med 58 respektive 37 procent, från det bästa året till 1998.

Förändringar av transportmönster i fråga om gris

Även den totala importen av gris till Italien ökade markant under andra halvan av 1980-talet. Från år 1984 till 1986 var ökningen 163 procent (!) – från cirka 623 000 till 1 635 000 grisar. Toppen nåddes 1990 med cirka 1 880 000 grisar. Importen var så gott som uteslutande intern, och Holland dominerade stort.

Tabell 2.77. Total import av gris i tusental till Italien år 1988 – 1998

Land	År					
	1988	1990	1992	1994	1996	1998
Holland	1 060	1 232	1 052	728	727	436
Belgien	397	308	331	169	134	322
Frankrike	99	98	156	116	79	130
Tyskland	25	170	175	23	6	146
Spanien	0	0	26	59	71	85
Storbritannien	3	10	5	8	8	8
Irland	0	0	15	0	0	30
Österrike	3	>1	>1	>1	2	13
Danmark	>1	>1	>1	1	1	23
Tjeckien	16	59	4	0	0	1
Rumänien	0	0	81	0	0	0
Övriga	0	1	11	1	4	0
<i>Totalt</i>	<i>1 604</i>	<i>1 880</i>	<i>1 858</i>	<i>1 106</i>	<i>1 032</i>	<i>1 194</i>

Källa: Eurostat.

På samma sätt som för får är det tydligt att de länder som normalt säljer gris till Italien ökade sin försäljning när efterfrågan ökade. Men även för gris finns intressanta fluktuationer och förändringar

över tiden. Den interna importen från Tyskland varierar kraftigt, vilket för 1996 kan förklaras med svinpestutbrottet. Spanien har blivit en allt större leverantör av levande grisar till Italien, liksom Danmark. En analys (se avsnittet om svinpest) visar att Holland har gått över från försäljning av slaktsvin till försäljning av smågrisar till bland annat Spanien, som i sin tur ökat försäljningen av slaktsvin.

Transportmönster ändras

Exporten av får och gris till Italien från länder inom och utom EU påverkas helt av efterfrågan. Vilka länder som sänder grisar till Italien växlar från år till år. De år vissa länder av olika skäl faller ifrån ökar försäljningen från andra. Dock kommer grisar hela tiden så gott som uteslutande från andra EU-länder, och den externa importen är mycket liten. För får är situationen en annan. Den externa importen från främst Östeuropa är betydande och utgör mer än 50 procent av Italiens totala import av får.

2.10.3 BSE-krisen

Galna ko-sjukan eller BSE (Bovin Spongiform Encefalopati) har starkt påverkat transportmönstret av nötkreatur. Det första fallet av sjukdomen upptäcktes i Storbritannien 1986. 1988 klargjordes att utfodring med för dåligt upphettat köttmjöl var orsaken, och 1996 bekräftades att sjukdomen kan spridas till människa och ge upphov till Creutzfeldt–Jacobs sjukdom.

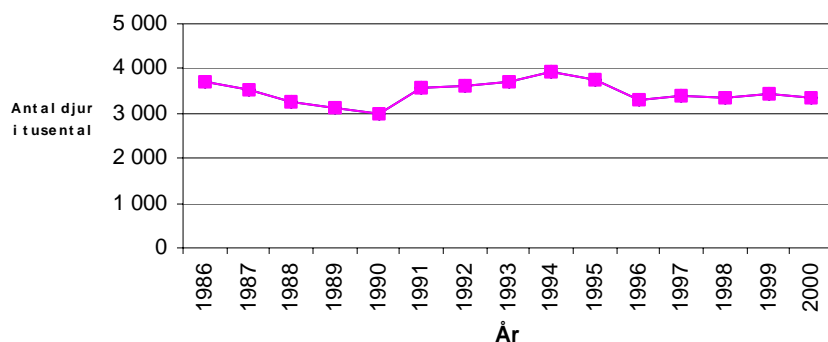
BSE-krisens effekter på transporter av nötkreatur i EU är påtaglig. Dels märks en minskning av gränsöverskridande transporter under senaste delen av 1980-talet, dels försvann Storbritannien som aktör sedan andra halvan av 1990-talet. Från att totalt ha exporterat cirka 400 000 nötkreatur per år föll försäljningen ihop totalt år 1995.⁵⁴ Någon återhämtning kan sedan inte ses. För Irland kom nedgången något senare. Den blev dock aldrig lika djup och återhämtningen kom snabbt. Vid nedgången märktes en tydlig uppgång för andra länder, till exempel Tyskland och i viss mån Belgien.

⁵⁴ Källa: FAO.

Även åren runt 1990 fanns en nedgång av den gränsöverskridande handeln. Det gällde såväl Frankrike som Irland. Den nedgången motsvarades av en ökning av Tysklands försäljning.

Den totala exporten varierar över åren. Den minskar under BSE-åren, dock inte lika mycket som nedgången åren 1988–1990.

Figur 2.12. Total export av nötkreatur i tusental år 1986 – 2000



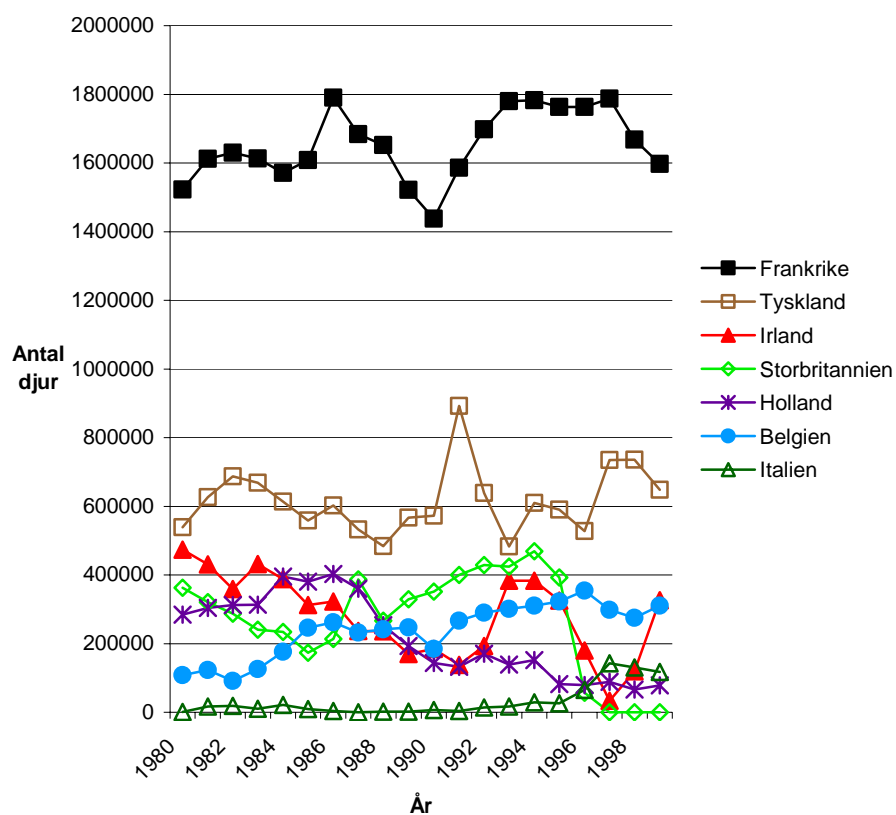
Källa: FAO, Eurostat 2000.

Vilka ersatte Storbritannien och Irland?

Storbritannien var en relativt stor exportör till länder inom och utom EU av nötkreatur före BSE-krisens koppling till Creutzfeldt-Jacobs sjukdom. Exporten var så gott som uteslutande intern. 1994 redovisade landet en total export av 468 715 nötkreatur, varav mindre än 100 exporterades till tredje land. Den största delen av den interna exporten gick till Frankrike och Holland.

Frankrike var en mycket stor leverantör av nötkreatur, framför allt till Italien och Spanien, och samtidigt som Storbritanniens export av nötkreatur i det närmaste försvann kan man också notera en liten nedgång i försäljning av nötkreatur från Frankrike till andra länder. Det kan tolkas som att en del av de djur som tidigare sålts till Frankrike från Storbritannien sedan såldes vidare. En ökning av importen från tredje land till EU kan också noteras. Efter BSE-krisen ökade den interna exporten av nötkreatur från flera länder, till exempel Belgien, Italien, Danmark, Portugal och Spanien.

Figur 2.13. Total export av nötkreatur från vissa av EU:s medlemsstater 1980 – 1999



Tabell 2.78. Intern export av nötkreatur , i tusental år 1994 – 1997

Land	År			
	1994	1995	1996	1997
Frankrike	1 759	1 700	1 715	1 718
Belgien-Luxemburg	310	328	368	310
Holland	129	64	74	73
Tyskland	431	400	444	675
Italien	24	12	51	133

Storbritannien	469	430	65	0
Irland	146	101	41	25
Danmark	44	59	64	67
Portugal	2	1	3	10
Spanien	78	100	130	88
Österrike	-	103	106	128

Källa: Eurostat 1994, 1995, 1996 och 1997

När Irlands export till tredje land minskade som en följd av BSE-krisen märks en tydlig uppgång av andra länders export till tredje land. Detta gäller samma länder som även ökade den interna exporten, med undantag av Spanien.

Tabell 2.79. Export av nötkreatur till tredje land, i tusental år 1994–1998

Land	År				
	1994	1995	1996	1997	1998
Frankrike	35	77	93	76	58
Holland	23	27	32	19	25
Tyskland	179	257	180	148	127
Italien	5	16	15	11	1
Irland	249	244	144	6	30
Danmark	7	9	9	4	5
Spanien	34	18	8	7	8
Österrike	-	14	21	15	11
Övriga	1	0	9	0	1
Totalt	533	662	502	287	266

Källa: Eurostat 1994 – 1998.

Transportmönstret ändras

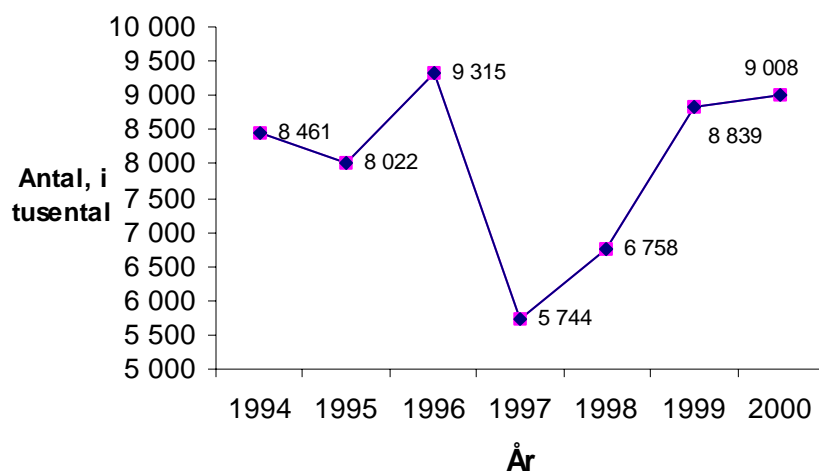
Det är tydligt att BSE påverkat exporten av nötkreatur mycket – såväl den interna som den externa. När Storbritanniens roll minskade ökade försäljningen från andra länder. Än har vare sig Storbritannien eller Irland återtagit de marknader man förlorade efter mitten av 1990-talet. Inom EU har andra länder tagit marknadsandelarna, men den externa exporten har hittills inte blivit lika stor som tidigare.

2.10.4 Svinpesten

Under 1997 drabbades Holland, Tyskland och delar av Belgien av svinpest. Den 4 februari konstateras sjukdomen, men troligen kom utbrottet tidigare i Tyskland, eftersom cirka 40 gårdar visade sig smittade vid den tiden. Sjukdomen kom troligen från Tyskland och man misstänker att en djurtransport var den smittkälla som förde sjukdomen till Holland. Det sista fallet konstaterades den 21 oktober samma år i Holland; då hade cirka 10 miljoner grisar avlivats. Belgien hade endast ett par fall vid holländska gränsen.

Utbrottet syns tydligt i statistiken över den gränsöverskridande handeln. Återhämtningen sker dock mycket snabbt.

Figur 2.14. Gränsöverskridande transporter av gris, i tusental år 1994 – 2000



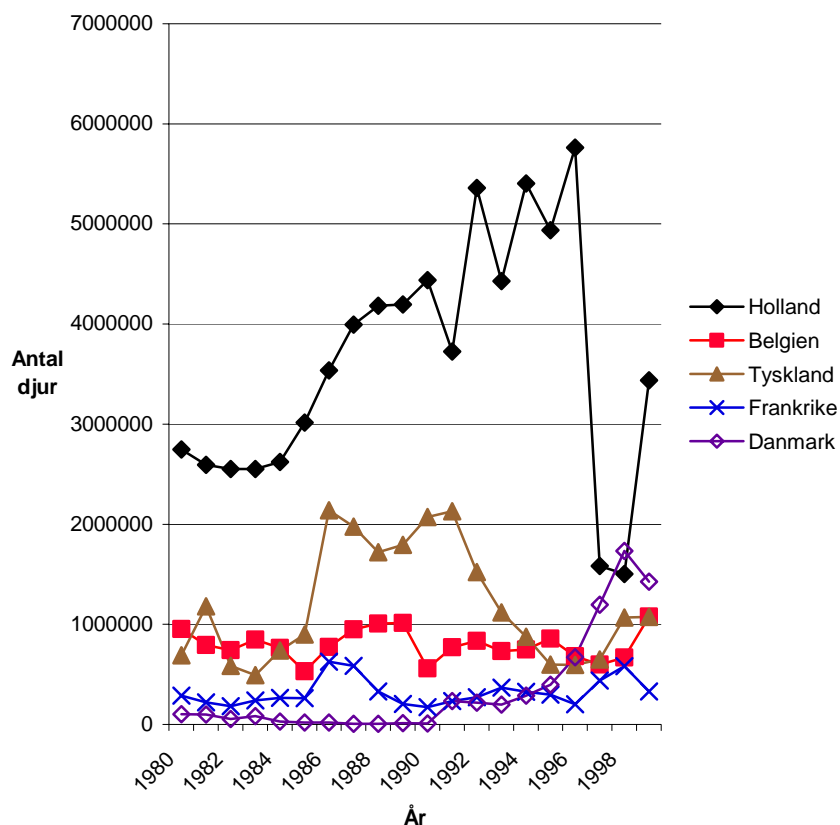
Källa: FAO, Eurostat 2000.

Den stora nedgången berodde på att Hollands totala export minskade från cirka 5 763 000 grisar 1996 till cirka 1 584 000 grisar 1997 och 1 503 000 grisar 1998. Det kan dock konstateras att nedgången i den gränsöverskridande handeln totalt sett aldrig blev lika stor som Hollands nedgång, och att återhämtningen kom redan 1999 – ett år då Hollands totala export fortfarande var liten. Andra länder tog snabbt över marknaden.

Vilka ersatte Holland?

Försäljningen av levande grisar är till största delen en intern handel mellan EU-länder. En analys visar att flera länder ökade sin interna export när Hollands roll minskade. Handeln till/från tredje land av gris var hela tiden betydligt mindre än rörelserna av gris inom EU, men även här skedde en förändring. Hollands export av levande grisar till tredje land var före svinpesten cirka 60 000 grisar (1994) för att 1997 vara nere på cirka 2 000 grisar.

Figur 2.15. Total export av grisar från vissa av EU:s medlemsstater 1980 – 1999



Tabell 2.80. Intern export av grisar i tusental inom EU, år 1994–2000

<i>Land</i>	<i>År</i>				
	<i>1994</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>2000</i>
Holland	5 347	5 916	886	2 113	3 279
Belgien – Luxemburg	744	723	611	694	1 003
Frankrike	318	216	452	578	249
Tyskland	866	696	768	1 224	1 085
Italien	9	3	9	17	9
Storbritannien	181	336	355	245	158
Irland	64	273	187	236	404
Danmark	306	698	1 191	1 792	1 515
Portugal	3	16	13	7	19
Spanien	564	941	708	669	1 236
Sverige	-	2	17	7	6

Av tabellen framgår att Tyskland och Danmark ökade försäljningen kraftigt under de år när svinpesten drabbade Holland. Det är också intressant att konstatera att återhämtningen i den holländska interna exporten verkar leda till en minskning av den danska och tyska exporten till andra EU-länder. Holland återtog alltså de förlorade marknaderna.

Den externa exporten påverkas påtagligt av svinpesten – den krymper till en tredjedel för att sedan återhämta sig, men med andra länder som exportörer. Den höga nivån före svinpesten har dock bara tillfälligt återhämtats.

Tabell 281. Export av gris från EU till tredje land i tusental 1994–2000

Land	År				
	1994	1996	1997	1998	2000
Holland	60	5	2	24	6
Storbritannien	8	5	6	5	1
Tyskland	8	7	8	20	1
Österrike	-	2	2	25	12
Frankrike	6	3	3	3	>1
Danmark	2	2	2	2	4
Övriga	6	7	2	2	6
Totalt	90	31	25	81	31

Källa: Eurostat resp. år

Transportmönstret ändras

Andra EU-länder tog alltså över marknadsandelar under de år när svinpesten påverkade Holland. Dock minskade den totala exporten påtagligt under 1997 och 1998, men återhämtningen kom snabbt – till skillnad från BSE-krisen. Det kan också konstateras att de länder som trädde in på marknaden när den holländska exporten minskade inte kunde bibehålla dessa marknadsandelar när Holland återigen kunde leverera grisar.

2.10.5 Slutsats

De ovan anförda exemplen visar att transportströmmarna ingalunda är statiska utan förändras över tiden. Uppenbarligen finns flexibilitet, och de aktörer som säljer levande djur mellan EU-länder finner marknader eller leverantörer i ett annat land om en stor leverantör faller ifrån.

3 Djurtransporter och smittspridning

Utredningens bedömning

Vetenskapliga och erfarenhetsmässiga data visar tydligt att djurtransporter utgör en mycket stor riskfaktor vid spridning av smittsamma djursjukdomar. Det gäller transporter av såväl slaktdjur till slakterier som livdjur till marknader eller andra produktionsplatser. Flera exempel, senast mul- och klövsjukesutbrottet i Storbritannien, visar att detta, förutom att skapa stora djurlidanden, kan få ödesdigra och för den enskilde och samhället mycket stora och kostsamma konsekvenser. Många länders smittskydd hotas av djurtransporter, också beroende på att djur kommer allt mer långväga ifrån. Från smittskyddssynpunkt borde därför djurtransporter i allmänhet och långväga transporter i synnerhet minimeras i största möjligaste mån.

Import av hundar från Medelhavet och nya resvanor med hundar mellan länder i EU har ökat risken för att allvarliga smittsamma sjukdomar förs in i Sverige. Sjukdomarna kan utgöra hot mot både hundars och människors hälsa, varför det är nödvändigt att vidta åtgärder för att förebygga införsel av allvarliga och smittsamma sjukdomar till Sverige genom att ställa särskilda krav vid införsel av hundar från vissa länder.

Utredningens förslag

Djurtransporter måste ur smittskyddssynpunkt begränsas till ett minimum och marknader där många djur från olika produktionsplatser sammanförs bör ur smittskyddssynpunkt upphöra.

För införsel av hundar till Sverige föreslås utökade krav på blodanalys för alla hundar som är födda i, uppväxta i och förs in från Grekland, Italien, Frankrike, Spanien och Portugal, för att kunna säkerställa frihet från hjärtmask, leishmanios, tropisk ehrlichios, brucellos och babeos innan införsel. Det bör också

ställas krav på att alla hundar är fästingsanerade omedelbart innan de förs in från ovan nämnda länder.

Generellt om smittspridning bland djur

Smittsamma djursjukdomar kan orsakas av virus, bakterier, parasiter, svampar och prioner. Många av de smittsamma sjukdomarna orsakar stora ekonomiska förluster och stora lidanden, och bekämpas därför systematiskt.

Sjukdomar som kan överföras mellan djur och människor benämns zoonoser. De allvarligaste djursjukdomarna kallas epizootiska. Till epizootierna hör bland annat rabies, mul- och klövsjuka och svinpest. Dessa sjukdomar förekommer normalt inte i Sverige och bekämpas därför mycket radikalt enligt bestämmelser i epizootilagen.

Spridningen av smittsamma djursjukdomar kan ske på många sätt. Vanligast är via direktkontakt mellan smittade djur eller genom att djuren vistas i stallar eller på beten där smittade djur tidigare vistats. Sådan direktkontakt kan till exempel ske på djurmarknader eller mellanstationer vid transport. Sjukdomar kan vidare spridas genom utfodring med smittat foder eller genom överföring i luften (vindburen smitta). Smittspridning sker även via transportbilar, redskap och människor som varit i kontakt med smittade djur.

3.1 Rättslig reglering av epizootiska sjukdomar

3.1.1 EG-lagstiftning om smittskydd

Rådets direktiv 90/425/EEG av den 26 juni 1990 om veterinära och avelstekniska kontroller i handeln med vissa levande djur och varor inom gemenskapen med sikte på att förverkliga den inre marknaden, senast ändrat genom rådets direktiv 92/118/EEG,¹ reglerar vad som skall gälla vid utbrott av zoonoser, sjukdomar eller andra orsaker som kan utgöra en allvarlig risk för människors eller djurs hälsa.

Enligt direktivets artikel 10 skall en medlemsstat som drabbas av något av någon sådan sjukdom omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen, samt vidta de nödvändiga försiktighetsåtgärder som EG-rätten medger. En medlemsstat som drabbas eller är mottagar- eller transitland av djur från ett sådant land kan

¹ EGT L 224, 18.8.1990, s. 29 och EGT L 62, 15.3.1998, s. 49.

även sätta djuren i karantän. Medlemsstaten och kommissionen kan vidta provisoriska åtgärder i avvaktan på beslut av kommissionen efter visst förfarande i den Vetenskapliga veterinärkommittén.²

3.1.2 Svensk lagstiftning om smittskydd

Epizootiska sjukdomar som till exempel mul- och klövsjuka regleras i svensk lagstiftning i epizootilagen (1999:657). Lagen gäller sådana allmänfarliga sjukdomar som kan spridas genom smitta bland djur eller från djur till människa. Jordbruksverket är central tillsynsmyndighet för epizootilagstiftningen. Länsstyrelsen utövar tillsynen över lagen inom länet.

Den svenska epizootilagen med förordningar reglerar bekämpning och rapportering av de anmälningspliktiga sjukdomarna som vanligtvis inte finns i landet. Epizootisjukdomarna återfinns i Jordbruksverkets föreskrifter.³

Myndigheterna kan vid ett utbrott av en epizootisk sjukdom ingripa med hårda bekämpningsåtgärder, till exempel avlivning av djur, förbud mot förflyttningar av djur eller andra kontroll- och bekämpningsåtgärder med stöd av epizootilagen. Alla djurägare är enligt epizootilagen skyldiga att anmäla varje misstanke om epizootisk sjukdom till veterinär.

Epizootilagstiftningen har alltsedan tillkomsten 1935 omfattat de allvarliga smittsamma djursjukdomar som det har bedömts viktigt att skydda landet från av främst samhällsekonomiska skäl. Epizootilagen omfattar dels allvarliga sjukdomar som upptas i OIE:s A-lista⁴ och sjukdomar för vilka EU har en tvingande bekämpningslagstiftning, dels vissa sjukdomar som Sverige av eget intresse har valt att bekämpa.

Enligt Jordbruksverkets föreskrifter om transport av levande djur⁵ måste den som ansvarar för en djurtransport inhämta ett hälsointyg från en officiell veterinär för de djur som ska transporteras. Denna föreskrift bygger på direktiv 95/29/EG⁶ och är det enda juridiska krav som EU-lagstiftningen ställer på skydd mot smittsamma sjukdomar i samband med djurtransporter.

² För vidare läsning om Vetenskapliga veterinärkommittén, se kapitel 4.

³ SJVFS 1999:102.

⁴ OIE – Office International des Epizooties. För vidare läsning om OIE se kapitel 4.

⁵ SJVFS 2000:133.

⁶ EGT L 148, 30.6.1995, s. 52 direktivet kallas även ”djurtransportdirektivet”, för vidare läsning se kapitel 4.

Sverige har begärt så kallade tilläggsgarantier för ett antal smittsamma djursjukdomar. Genom dessa har Sverige rätt att ställa utökade smittkontrollskrav för vissa definierade sjukdomar vid import av levande djur och djurprodukter.

I de fall en smittsam djursjukdom har brutit ut inom EU-området kan kommissionen utfärda så kallade beslut med kort varsel. Dessa kan helt eller delvis förbjuda transporter av djur inom definierade områden av unionen under begränsade tidsperioder. Detta regelverk utnyttjades flitigt under mul- och klövsjukeutbrottet 2001.

Andra författningar som är aktuella i samband med utbrott av mul- och klövsjuka och andra epizootiska sjukdomar är förordningen (1994:542) om utförsel av levande djur, m.m. (kallad utförsselförordningen), förordningen (1994:1830) om införsel av levande djur m.m. (kallad införsselförordningen), lagen (1992:1683) om provtagning på djur, m.m., förordningen (1998:134) om provtagning på djur m.m. (kallad provtagningsförordningen), och epizootiförordningen (1999:659).

Enligt införsselförordningen får Jordbruksverket meddela föreskrifter om införsselförbud för sådana djur och produkter av djur som för att hindra spridning av smittsamma djursjukdomar inte får förflyttas enligt särskilda beslut inom EU.

3.2 Riskfaktorer för smittspridning via transporter

Generellt

Transport av levande djur innebär alltid en risk för spridning av smittsamma sjukdomar. När djur flyttas från en ort till en annan flyttas även de mikroorganismer som djuren härbärgerar. Om de transporterade djuren kommer i kontakt med stationära djur på sin nya vistelseort, saknar de båda djurgrupperna många gånger immunologiska försvarsmekanismer mot varandras smittbärande organismer. Sjukdomar som tidigare inte fanns i ett land eller en region kan på detta sätt föras in dit. Även kortare kontakter mellan djur, till exempel på djurmarknader, kan effektivt sprida smittor från små infekterade djurgrupper till stora mängder tidigare infektionsfria djur.

När mikroorganismer från olika djurbesättningar blandas kan konsekvenserna av de inblandade sjukdomarna bli allvarigare än

om de enskilda sjukdomarna drabbat djuret var för sig. Den nedsättning i kroppens motståndskraft som en sjukdom medför, gör att en andra infektion ovanpå den initiala kan orsaka värre skador på kroppen än om infektionerna kommit vid olika tillfällen. Transportsmittor utgör en betydande risk för dubbelinfektion, där även harmlösa virus eller bakterier kan orsaka allvarliga symtom i kombination med andra mikroorganismer.

Ytterligare en faktor som påverkar risken för smittspridning i samband med transporter är den stress de transporterade djuren utsätts för. Framst vid lastning och lossning, men även vid ryckig körning, dålig vägstandard eller vid otillräcklig utfodring och vattentillgång, uppvisar djuren tydliga stressymtom. Stress hämmar kroppens immunförsvar, vilket gör att stressade djur lättare avger sjukdomsframkallande virus och bakterier. Stressade djur är också mer mottagliga för sådana patogena (sjukdomsalstrande) mikroorganismer.

Risken för smittspridning vid transporter varierar beroende på hur friska och väl undersökta de transporterade djuren är, på vilket sätt transporten genomförs, hur väl fordon och annan utrustning rengörs, hur olika smittrycket är på avsändande och mottagande ort, med flera faktorer. Oavsett alla försiktighetsåtgärder innebär det dock alltid en större smittorisk att transportera djur från en besättning till än annan, än att inte transportera djuren alls.

En mindre uppmärksammas smittspridningsrisk i samband med djurtransporter är de trafikolyckor som regelbundet inträffar med djurtransportbilar. Ofta demoleras bilen så mycket att ett antal av de transporterade djuren kommer lösa och springer ut i omgivande natur. Dessa kan lätt sprida sjukdomar från avsändarlandet/området till det område där olyckan inträffar.

3.2.1 Transport av avelsdjur och produktionsdjur

Den största smittrisen med djurtransporter uppstår vid transport av avelsdjur eller produktionsdjur, som kommer att leva vidare på slutmålet. Här finns stora möjligheter för direkt eller indirekt kontakt med djuren på mottagarorten, liksom för upprepade köp och försäljningar med vistelser på djurmarknader och i många olika besättningar. Ju fler andra individer från olika miljöer som djuren träffar på, desto större är risken att de sprider egna och smittas av andras mikroorganismer.

3.2.2 Transport av slaktdjur

Transport av slaktdjur utgör en mindre risk för smittspridning, förutsatt att djuren transporteras direkt från uppfödare/producent till slakteri. Det är dock viktigt att transportfordonen rengörs mekaniskt och desinficeras noggrant efter varje slaktdjurstransport. Ibland förekommer att transportfordonet används för att transportera slaktdjur åt det ena hållet och livdjur åt det andra. Om fordonet då inte är ordentligt rengjort kan slaktdjurens smittor spridas via till exempel kvarlämnad spillning eller strö från slakttransporten.

3.2.3 Transport av kalvar

Förutom de djurskyddsmässiga problem som uppstår vid långa kalvtransporter, finns avsevärda smittskyddsmässiga risker vid transport av kalvar. Djuren lastas ofta tätt tillsammans, vilket ökar risken för smittspridning. Vidare ger mellanstationer för lagstadgad vila av kalvar stora risker att sprida smittor mellan djur från olika transporter och olika delar av EU. Rutinen att fösa kalvar i och ur transporter genom att skötaren stoppar sina fingrar i kalvarnas mun och på det sättet leder djuren, ökar än mer risken för smittöverföring. Slutligen slaktas kalvarna sällan direkt på ankomstorten, vilket medför att smittor som överförts under transporten får möjlighet att utvecklas och spridas till djur i ankomstbesättningen.

3.2.4 Djurmarknader

Djurmarknader är vanliga i stora delar av Europa, som mötesplatser där djur byter ägare. De utgör också en viktig del av djurtransportsystemet, då den avlastning som sker av djuren kan användas som formell vila inför en ny transportperiod. Många djur transporteras från den ena marknaden till den andra av nya ägare varje gång, för att slutligen slaktas. Handeln med djuren fungerar som en aktie-marknad, där varje köpare hoppas få lite mer än inköpspriset när djuret säljs. När priset inte längre går att höja, säljs djuret ofta till slakt.

Djurmarknader är också effektiva smittspridare, då ett stort antal djur från många olika håll samlas på en liten yta. Direktkontaktorna mellan djuren är många, och risken för indirekt smittspridning stor.

Detta visade sig inte minst under mul- och klövsjukesutbrottet i England 2001. Longtown market, vilken är en stor fårmarknad i norra England och den marknad som spred smittan från ursprungsbesättningen till övriga landet, visade sig blanda upp till 20 000 får från olika handlare under varje marknadstillfälle. Det säger sig självt att en smittsam mikroorganism lätt kan smitta ett stort antal djur under sådana förhållanden. Djuren transporteras sedan vidare till andra marknader eller nya ägare, och bär då med sig smittämnet. Så skedde i Storbritannien och mul- och klövsjukan fick en dramatisk och mycket svårkontrollerad spridning. Inom några dygn fanns smittan i hela landet.

3.2.5 Mellanstationer

Liksom djurmarknader utgör mellanstationer begränsade platser där djur från olika håll koncentreras på en liten yta för att sedan transporteras vidare. Mellanstationerna är de viloställen för djur under transport som EU har beslutat skall inrättas för vila av djur under minst 24 timmar.⁷

Mul- och klövsjukesutbrottet 2001 kan här åter illustrera de smittorisker som mellanstationerna medför. Under utbrottets inledande skeden transporterades en omgång får från England till södra Frankrike för slakt. På mellanstationen i Mayenne i Frankrike lastades fåren av, samtidigt som en transport med kalvar från Irland till Holland också lastades av i Mayenne. Fåren infekterade på mellanstationen de kalvar som skulle till Holland, men kalvarna visade inte sjukdomstecken förrän efter ankomsten till Holland. Händelsen resulterade i destruktion av 100 000-tals holländska djur, och stora ekonomiska kostnader. Holland klassades som mul- och klövsjukesmittat land på grund av djurkontaktarna vid mellanstationen.

3.2.6 Spridning av antibiotikaresistens

Antibiotika kan vara livräddande läkemedel när djur eller människor drabbas av svåra bakterieinfektioner. Bakterierna kan dock utveckla motståndskraft, resistens, mot antibiotika vid överanvändning av sådana preparat. Om bakterien utvecklat mot-

⁷ För vidare läsning om mellanstationer se kapitel 4.

ståndskraft mot flera olika antibiotika säger man att den är multiresistent. Det kan vara mycket svårt att hitta en behandling som är effektiv mot infektioner med sådana bakterier.

Epidemier av multiresistenta salmonellabakterier förekommer då och då hos människor och djur. En ökad global handel med livsmedel och djur, samt ökat resande, gör att nya resistenta former snabbt kan spridas mellan olika länder. Djurtransporter utgör en möjlig spridningsväg för antibiotikaresistensen, eftersom resistenta bakterier kan följa med transporterade djur, sprida sig och förökas hos djur som är fria från dessa bakterier.

3.3 Vaccination

Vaccination är en metod att förebygga smittsamma sjukdomar, genom att stimulera ett immunsvaret mot den förväntade sjukdomen hos vaccinerade djur. Det är främst virussjukdomar man idag kan vaccinera mot.

Vaccinationen har dock vissa problem när det gäller bekämpning av smittsamma djursjukdomar. Dels kan vissa vacciner i sig orsaka sjukdom, om framställningen inte är mycket noga kontrollerad, dels kan vaccinationen omöjliggöra en kontroll av om en sjukdom finns i ett land eller en region, genom att det är omöjligt att avgöra om antikroppar i blodet hos djuren kommer från vaccinationen eller från en naturlig infektion. Slutligen kan vaccinationen invagga djurägare i en falsk säkerhet. Till exempel mul- och klövsjukevirus finns i sju subtyper med ett otal vidare undertyper, och varje vaccin kan bara skydda mot några av de många varianter som finns. De två senare argumenten var starkt bidragande till Sveriges avstånds-tagande från vaccination vid mul- och klövsjukekrisen 2001. Dessutom kan vaccinerade djur fungera som kroniska smittbärare, om vaccinationen inte är hundra procentigt effektiv och djuret inte visar några symtom på sjukdom. Sådana djur kan sprida smitta till ovaccinerade djurgrupper, då djurägaren även här invaggas i en falsk säkerhet.

Mot bakgrund av dessa förhållanden är massvaccination ingen självklar lösning på smittspridningsproblemen. Massvaccination måste användas med kunskap och i rätt situationer.

3.4 Djurskyddsmässiga konsekvenser av transportsmittor

De djurskyddsmässiga lidanden som transportorsakade smittor vållar kan vara enorma. Mul- och klövsjukan utgör här ett tydligt exempel, där varje enskilt smittat djur utsätts för ett flertal smärtsamma sjukdomssymtom. Sjukdomen ger blåsbildning i mun- och nosslemhinna, i klövrand och klövspalt, samt på spenar. Symtom ses i form av feber och smärta från de ställen där blåsorna sitter, vilket visar sig i form av salivering, nosflöde och/eller hålta. När blåsorna spricker övergår förändringarna till sår som kan sekundärinfekteras av bakterier. Drabbade djur har ofta långvariga svårigheter att gå och äta, på grund av de smärtsamma blåsbildningarna. Detta i sin tur kan leda till utmärgling och liggsår hos djuren. Ytterligare ett djurskyddsmässigt problem vid allvarliga smittoutbrott är det lidande som massdestruktion av djur kan medföra. Avlivning på gården är visserligen eftersträvt i all djurhållning, men när stora mängder djur måste avlivas på kort tid sker avlivningarna inte alltid på ett djurskyddsmässigt acceptabelt sätt. Erfarenheter från mul- och klövsjukesutbrottet i Storbritannien 2001 visar bland annat detta.

Då mul- och klövsjuka är oerhört smittsamt och dess virus kan spridas långa sträckor i luften, drabbas i de flesta fall ett stort antal djur vid varje utbrott.

Svinpest är en annan smitta som orsakar stort djurlidande. Svinpest uppträder i en akut form med dramatiska symtom men också i en kronisk form med otydliga symtom. I den akuta formen drabbas grisarna av hög feber, stört allmäntillstånd, vinglighet och kramper. Blodcirkulationen försämras med röda och lila områden på öron och kroppen som följd. Dödligheten är hög, upp till 90 procent. Förloppet varar vanligen i 5–15 dagar. Den kroniska formen uppträder hos gris som överlevt den akuta fasen och kan också ses hos djur som aldrig uppvisat symtom. Djuren uppvisar stört allmäntillstånd, upphörd foderlust, onormal gång och feber. Perioder med sjukdomssymtom kan växla med perioder då de angripna djuren är kliniskt friska. Även denna sjukdom är mycket smittsam och drabbar därför oftast många djur åt gången.

3.5 Ekonomiska konsekvenser av transportsmittor

De mest smittsamma djursjukdomarna kan få katastrofala ekonomiska konsekvenser för ett drabbat lands ekonomi. De tydligaste exemplen i Europa utgör här mul- och klövsjuka och klassisk svinpest.⁸ Även mindre smittsamma transportorsakade djursjukdomar kan dock få stora ekonomiska förluster för näringen som följd. I en studie publicerad i Svensk Veterinärtidning nr 11/01 framgår till exempel att smitta med ett i sig relativt harmlöst virus (porcint circovirus typ 2) i en svensk grisbesättning kostar drygt 200 000 kronor/100 suggor och år. På nationell nivå motsvarar detta drygt 500 miljoner kronor/år för Sverige. Kostnaderna uppstår då viruset i kombination med andra mikroorganismer kan ge upphov till det fruktade sjukdomskomplexet PMWS.⁹

3.5.1 Kostnader för utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien 2001

I slutet av februari 2001 påträffades mul- och klövsjukemittade får vid ett slakteri nära London. Sjukdomen spårades till en besättning i norra England, men djurägaren hade vi det laget spridit sjukdomen via andra djur till flera stora djurmarknader. Dessa i sin tur spred smittade djur, främst får, vidare i hela Storbritannien och andra europeiska länder. Smittobekämpningen ägde rum under hela våren och sommaren 2001, och inte förrän den 15 januari 2002 blev det sista engelska grevskapet friförklarat från smitta. Under mellantiden avlivades runt sex miljoner djur i bekämpningsarbetet (cirka 1/8 av alla lantbruksdjur i Storbritannien), varav cirka 80 procent var får.

Enligt ett uttalande från den brittiska miljöministern Margaret Beckett den 18 oktober 2001 hade då mer än en miljard brittiska pund utbetalats bara i direktersättning till brittiska bönder. Enligt beräkningar från det brittiska turistrådet uppgick förlusterna från turistindustrin till cirka fem miljarder brittiska pund 2001. Dessutom beräknas ekonomiska förluster för turistnäringen under kommande år uppgå till 2,6 miljarder brittiska pund 2002 och en miljard brittiska pund 2003. Av den direktersättning som betalats ut har kommissionen stått för 355 miljoner euro (ca 220 miljoner

⁸ Se bilaga 7.

⁹ PMWS: Postweaning Multisystemic Wasting Syndrome, se bilaga 7.

brittiska pund) till Storbritannien och 400 miljoner euro totalt till samtliga drabbade medlemsstater, enligt uppgift i kommissionens memo /01/123, den 12 december 2001. Ytterligare 400 miljoner euro var öronmärkta för mul- och klövsjukekompensation under 2002. Kommissionen uppger att det kommer att ta år innan den slutliga ersättningssumman står klar, på grund av att nya kompensationsanspråk hela tiden tillkommer.

3.5.2 Kostnader för utbrott av svinpest

Spridning av svinpest kan få betydande konsekvenser för ett lands egenförsörjning eller export av animala produkter. Som exempel på ekonomiskt avbräck kan nämnas att då afrikansk svinpest (av olyckliga naturliga omständigheter) spreds från Afrika till Pyreneiska halvön i slutet av 1950-talet uppskattades den årliga förlusten till följd av minskad grisproduktion till nio miljoner dollar.

Utbrott av klassisk svinpest förekommer regelbundet i Europa. Vid en stor epidemi i Holland 1997 fick elva miljoner grisar slaktas. Kostnaden för svinpesten i Holland beräknades enligt LRF:s nyhetsbrev om internationella frågor den 6 februari 1998 till 3,9 miljarder nederländska gulden, NLG.¹⁰ EU:s totala kompensation motsvarade 2,1 miljarder NLG.¹¹

3.5.3 Kostnader för utbrott av Newcastle disease i Sverige 1995

I november 1995 drabbades Sverige av ett allvarligt utbrott av Newcastle disease¹² hos hönsfåglar. Cirka 100 000 fåglar fick avlivas och 1,3 miljoner ruvade ägg och daggamla kycklingar destrueras. Totalkostnaderna slutade på mellan 70–100 miljoner kronor, enligt Jordbruksverkets beräkningar.

¹⁰ 3,9 miljard nederländska gulden (NLG) = 15,4 miljarder SEK = 1,7 miljarder euro.

¹¹ Summan motsvarar 8,3 miljarder SEK = 900 miljoner euro.

¹² Se bilaga 7.

3.6 Svenska åtgärder för riskminimering av transportsmittor

3.6.1 Svenska Djurbönders Smittskyddskontroll (SDS)

I Sverige finns en mångårig tradition att bekämpa och förebygga djursjukdomar. Många sjukdomar som finns inom övriga EU är utrotade i Sverige eller har aldrig funnits i landet. För att bibehålla vårt goda djurhälsoläge bildades SDS vid EU-inträdet. SDS är en frivillig importkontroll för levande djur, sperma och embryon för djurslagen nöt, gris, får, get och hjort. Huvudmän är Svenska Djurhälsovården och Svensk Mjölk. Förutom att informera importörer av djur, sperma och embryon om vilka försiktighetsåtgärder som bör vidtas vid import, samt kontrollera att dessa är uppfyllda, informerar SDS lantbrukare och andra berörda om aktuella risker för allvarliga smittsamma djursjukdomar. Vidare informeras exportörer av djur om vilka smittrisker som är förknippade med export. Anslutningen till SDS är hög. Importen av livdjur är mycket låg, endast ett fåtal avelsdjur har importerats sedan EU-inträdet. År 2001 importerades 6 nötkreatur och 3 får. Inga grisar importerades.

3.6.2 Tvätt- och desinfektionsanläggningar vid svenska gränsen

Djurtransportfordon som kommer in i landet är en smittrisk. Detta gäller både för utländska bilar som kommer till Sverige och svenska fordon som transporterat djur till kontinenten. Genom Svenska Djurbönders Smittskyddskontroll (SDS) försorg finns biltvättar i Helsingborg och Trelleborg. I dessa biltvättar får transportören kostnadsfritt tvätta och desinfektera sitt fordon. Dessa tvättningsanläggningar finansieras av näringen i syfte att undvika att dåligt rengjorda djurtransportfordon bär smitta med sig in i Sverige. Cirka 2–3 bilar per vecka tvättas och desinfekteras i dessa anläggningar.

3.6.3 Svenska Djurhälsovården

Svenska Djurhälsovårdens organisation finns beskriven i kapitel 2 avsnitt Grisar i Sverige.

3.6.4 Uppsamlingsplatser och handelsanläggningar

För att undvika direktkontakt mellan svenska besättningar och utländska djurtransportbilar finns speciella uppsamlingsplatser, dit till exempel kalvar först transporteras för veterinärbesiktning och sedan omlastning till utländska fordon för utförsel till exempelvis Holland. Skillnaden mellan uppsamlingsplats och det som kallas handelsanläggning är att på en uppsamlingsplats kan det vara flera ägare till djuren, medan det på en handelsanläggning bara är en. Det finns i dag fyra godkända uppsamlingsplatser och två handelsanläggningar.

Regler för tömning, tvätt och desinfektion finns och anläggningarna står under kontroll av en officiell veterinär. Stationerna godkänns av Jordbruksverket.

3.6.5 BVD-programmet

Sjukdomen Bovin virusdiarré (BVD) är vanlig hos nötkreatur över hela världen och har uppmärksammats som en av de mest kostsamma sjukdomarna för lantbruksnäringen. Infektion kan till exempel resultera i omlöpningar, aborter, stenfoster och missbildade, döda eller svagfödda kalvar. Det vanligaste sättet för en besättning att bli smittad med BVD-infektion är genom inköp av kroniskt infekterade djur, eller hondjur som bär på ett kroniskt infekterat foster.¹³ Det finns därför regler för inköp av djur till besättningar som är med i BVD-programmet. När det gäller livdjursförmedlingen delas djuren in i två kategorier, BVD-fria djur och icke fria djur. Besättningarna som är anslutna till programmet skall köpa fria djur. Svensk Mjolk, de svenska mjölkböndernas och den svenska mejeriindustrins branschorganisation, ansvarar för BVD-programmet och informerar förlöpande berörda parter, inte minst livdjursförmedlingen.

I början av april 2002 var totalt 99,4 procent av besättningarna i Sverige anslutna. 91 procent är friförklarade och 3,3 procent ligger i utredningsfas. Den 30 april 2002 tog Jordbruksverket föreskriften om obligatorisk bekämpning av BVD. Sverige kommer med detta att få ett tvingade program.

Vad gäller det internationella läget uppger Svensk Mjolk att Finland och Norge knappast har någon infektion och att Danmark

¹³ För vidare beskrivning se bilaga 7.

ligger något före Sverige i bekämpningen. På Island har aldrig infektionen påvisats. I övriga världen uppges BVD-infektion vara mycket spridd, även om variationer ses beroende på djurtäthet och handelsstruktur. Intresset för sjukdomen ökar internationellt med insikten om de problem och produktionsförluster sjukdomen medför.

3.6.6 Livdjursförmedling och gårdsauktioner

Den svenska livdjursförmedlingen vad gäller gris finns beskriven i kapitel 2. En välkontrollerad avelspyramid och avsaknaden av marknader och auktioner är en mycket viktig förutsättning för att förebygga smittspridning. På nötkreaturssidan har livdjursauktioner och gårdsauktioner varit en viktig del av livdjursförmedlingen. Gårdsauktioner där hela besättningar säljs är fortfarande relativt vanligt förekommande i Sverige. I samband med utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien skärptes smittskyddsrutinerna kring dessa, när det gäller direktkontakt mellan besökare och djur. Vidare upplyses oftast auktionsbesökarna i annonsen om att särskilda smittskyddsregler gäller för personer som haft kontakt med utländska klövbärande djur. I anslutning till utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien upphörde den ledande livdjursförmedlaren Swedish Meats med sina livdjursauktioner där djur samlades från olika besättningar som sedan såldes i en livdjurshall.

3.6.7 Smittskyddet vid de tidigare livdjursauktionerna

Innan leukos-programmet och BVD-programmet genomfördes byggde hälsokontrollen vid livdjursauktionerna i föreningslaktens regi på att korna var juverhälsodeklarerade och att kalvar och ungdomdjur inte hade kliniska tecken på ringorm.

I och med leukos- och BVD-programmen tillkom krav på att djuren skulle vara kontrollerade enligt dessa och senare, att djuren skulle vara dokumenterat fria från dessa sjukdomar. Innan djuren togs in till auktion provtogs de och husdjursföreningen skickade intyg till den berörda slakteriföreningen. Det är utan tvekan så att livdjursförmedlingen, åtminstone inom vissa områden, ökat djurägarnas motivation att delta både i leukos- och BVD-programmet.

Vad gäller övrig sjuklighet har säljaren, det vill säga bonden intygat att djuret varit kliniskt friskt. Det har alltså varit en typ av egenkontroll. Förmedlingspersonal har sedan okulärt besiktigt djuren innan auktionen. Lokalt har det förekommit att veterinär anlitas och det har då varit fråga om juverhälsokontroll.

3.6.8 Smittskyddet på gården

I samband med utrotningsprogrammet av grissjukdomen Aujeszky's sjukdom, som kom under 1990-talet, infördes krav i anslutna grisbesättningar på gårdskarantän, utlastningsrum eller annat utslussningssystem samt besättningsegna skyddskläder. Detta gjordes i syfte att bryta smittvägarna in i djurbesättningen. Nyanlända gyttor eller andra avelsdjur skall hållas isolerade från besättningen och under uppsikt i en gårdskarantän under tre veckor. På detta sätt kan eventuella subkliniska sjukdomar som utbrutit av transportstress upptäckas innan djuren förts in i den egentliga besättningen.

Genom att slussa ut slaktdjur eller smågrisar för försäljning via ett särskilt utlastningsrum eller dylikt förhindrar man att eventuell smitta på transportbilen överförs till besättningen. Transportören behöver då inte gå in i stallet utan tar emot djuren i utlastningsrummet. Likaså behöver inte djurägaren gå upp i transportbilen och komma i kontakt med andra besättningsdjur.

Besättningsegna skyddskläder är framför allt avsedda för veterinärer, seminpersonal och rådgivare som rör sig mellan många besättningar. Genom att dessa förses med rena stövlar och rock/overall på varje gård minskar risken påtagligt att dessa personalkategorier fungerar som smittspridare. Om en djurtransportör skall gå in i ett stall bör naturligtvis även denne utrustas med gårdsegna skyddskläder. Även övriga besökare förses med skyddskläder. Vid studiebesök som ofta ordnas i LRF:s eller något slakteris regi, tillhandahålls vanligen overaller och skoskydd. Från SDS sida har smittskyddsrutiner för besökare från andra länder drivits hårt. Dessa besökare förses alltid med skyddskläder, vanligen engångsoverall och skoskydd.

3.6.9 Information och utbildningsinsatser

Sedan EU-inträdet har SDS i annonskampanjer manat till försiktighet och ökad vaksamhet då epizootisk sjukdom förekommit i vår närhet. Smittskyddsbroshyrer har tryckts och distribuerats till djurägare och andra berörda, till exempel ”Bo på lantgård”. Återigen aktualiserades detta när mul- och klövsjukan utbröt i Storbritannien. En speciell broschyr togs fram av näringen under ledning av SDS och information gick ut till bland annat djurtransportörer om smitta och smittskydd i det dagliga arbetet.

I den pågående utbildningen av samtliga svenska djurtransportörer i TYAs regi (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd),¹⁴ ingår smittskydd som en viktig kursdel.

3.6.10 Sektionerad grisuppfödning för minskad smittspridning

Sektionerad och ålderssegregerad uppfödning har visat sig ha stora produktionsmässiga och hälsomässiga fördelar. Vid en sektionerad uppfödning hålls olika kategorier av växande djur i olika stallavdelningar. Denna uppfödning innebär att ett antal suggor, till exempel 40 stycken, grisar samtidigt. Genom att sedan inte blanda grupper med växande djur minskar risken drastiskt för att äldre djur skall smitta yngre som har en mer utvecklad immunitet. Uppfödningens formen har fått stort genomslag under 1990-talet och är i dagens grisuppfödning tämligen självklar. Trots skilda avdelningar kan smitta spridas via ventilationen genom att utluft från till exempel slaktsvinsstallar når tilluftsintag i tillväxtavdelningar.

De luftburna smittämnen som är mest aktuella under svenska förhållanden är framför allt bakterierna *Mycoplasma hyopneumoniae* och *Actinobacillus pleuropneumoniae*. Andra virusorsakade luftvägssjukdomar samt bakterieorsakade sjukdomar som nyssjuka, kan också överföras mellan djurgrupper via ventilation och otillfredsställande sektionering i form av gödselkulvertar och otäta dörrar.

Det kan alltså vara en smittskyddsmässig fördel att öka avståndet mellan olika kategorier av växande djur. Således kan det på en gård med integrerad grisuppfödning, det vill säga smågrisuppfödning ända till slakt, finnas en poäng med att lägga slaktsvinsstallar en bit från smågrisar och tillväxtgrisar. De avstånd det är frågan om är

¹⁴ TYA:s utbildning beskrivs närmare i kapitel 4.

dock förhållandevis korta, från några hundra meter upp till någon kilometer.

Ytterligare en fördel med en något mer utspridd produktion är att de olika stallavdelningarna vid eventuella sjukdomsutbrott är lättare att sanera.

3.7 Zoonoser

Zoonoser är sjukdomar eller smittämnen som på ett naturligt sätt kan spridas mellan djur och människor. Smittspridning kan antingen ske vid direktkontakt mellan djur och människor eller indirekt, till exempel genom konsumtion av livsmedel eller vatten som är förorenat med avföring. Smittämnen kan också spridas med vektorer (bärare) som fästingar eller myggor. Kontroll och bekämpning av zoonoser får en allt större betydelse såväl internationellt som nationellt.

En effektiv och kontinuerlig salmonellakontroll gör till exempel att svenska djur har låg förekomst av smittan, och svenska djurprodukter är praktiskt taget fria från salmonella. Vissa smittämnen har utrotats helt i Sverige, såsom nötkreaturstuberkulos, brucellos (=undulantfeber). Sjukdomen ger återkommande febertoppar och värk i huvud och leder hos människa, och hos djur aborter och dödfödslar. Bakterien sprids via opastöriserade mjölkprodukter från djur till människa, och mellan djur (via flytningar från könsvägarna) och rabies. Andra smittämnen som *Campylobacter* och verotoxinproducerade *E-coli* har däremot inte kunnat kontrolleras lika effektivt. Transporter av djur är en viktig riskfaktor för spridning av zoonoser.

3.8 Beskrivning av några viktiga transportsmittor

De flesta infektionssjukdomar som drabbar djur kan också spridas genom djurtransporter. Det finns dock ett antal som kan få långtgående hälsomässiga-, djurskyddsmässiga och ekonomiska konsekvenser, och där transporter utgör en viktig spridningsväg. Några sådana sjukdomar beskrivs i bilaga 7.

3.9 Politiska/vetenskapliga uttalanden

Sambandet mellan djurtransporter och smittsamma djursjukdomar har uppmärksammats i olika vetenskapliga och politiska sammanhang under 2001. Olika organisationer, och här märks i synnerhet den europeiska paraplyorganisationen för veterinärer (FVE), har framhållit att djurtransporter kan leda till allvarliga hälsoproblem för såväl djur som människor, till exempel genom en snabb spridning av smittsamma sjukdomar.¹⁵

3.10 Utredningens bedömning angående djurtransporter och spridning av smittsamma djursjukdomar

Vetenskapliga och erfarenhetsmässiga data visar tydligt att djurtransporter utgör en mycket stor riskfaktor vid spridning av smittsamma djursjukdomar. Det stora antal transporter som genomförs idag inom EU medför lätt att en allvarlig smitta sprids snabbt och till många platser. Detta kan få förödande ekonomiska konsekvenser för en produktionsgren, en region eller ett land. Det medför också ett stort lidande för de drabbade djuren.

Från smittskyddssynpunkt borde därför djurtransporter i allmänhet och långväga transporter i synnerhet minimeras i största möjligaste mån. Transporter med väl undersökta djur, god hygien och goda transportförhållanden minskar smittorisken, men undanröjer den inte helt. Djurmarknader och mellanstationer fungerar också som effektiva smittspridningsplattformar, då många djur från olika miljöer blandas tillräckligt länge för att smitta varandra, och sedan skickas vidare till nya besättningar. Nya system för handel med djur måste därför utarbetas, där djuren inte kommer i direkt kontakt med varandra vid handelstillfället. Generellt bör dock system med så liten förflyttning av djur som möjligt eftersträvas.

3.11 Import av herrelösa hundar

Införsel av hundar till Sverige från andra länder, främst södra Europa, har tidigare inte förekommit annat än undantagsvis. Under sommaren 2002 uppmärksammades dock i svensk media att fler organisationer tog hand om herrelösa hundar från dessa länder och

¹⁵ FVE position paper on transport of live animals. Maj 2001.

placerade dem i nya hem i Sverige. Sedan medlemskapet i EU finns möjlighet att resa med hund på ett helt annat sätt än tidigare. Att ta med hunden på semesterresan kräver dock inte bara veterinärintyg, förebyggande vaccinationer och medicinering. Det kan också innebära risk för hundens hälsa och också att smittor okända i Sverige införs i landet. Än så länge har mycket få utnyttjat denna möjlighet och de som reser med hundar till hundutställningar i andra länder har stor kunskap om riskerna och hur dessa elimineras. Under de senaste åren har det dock börjat förekomma organiserad införsel av tidigare vanvårdade, oönskade och herrelösa hundar från södra Europa till Sverige. Hundarna omlaceras och säljs till hundvänner. Många av djuren är hittehundar vars tidigare öden är helt okända. Sydeuropas klimat medger att hundar kan överleva mer eller mindre förvildade i närheten av byar och städer där de kan leva på matrester, sopor eller vilda djur som de dödar.

Hundarna tas enligt uppgift om hand och vaccineras, avmaskas, blodprovas och veterinärbesiktigas, i enlighet med de regler som gäller för införsel av sällskapshundar till Sverige, innan de levereras till sina nya ägare. De svenska införselkraven på vaccination mot rabies, leptospiros och valpsjuka, antikroppskontroll samt avmaskning mot dvärgbandmask skyddar dock inte hunden från att bli smittad med andra allvarliga sjukdomar. Många av de allvarliga sjukdomar som hundar kan smittas med i Medelhavsområdet kan inte behandlas med de mediciner som finns registrerade i Sverige.

Kravet på friskintyg utfärdat av veterinär i anslutning till att hunden lämnar ursprungslandet bör utesluta att hundar som har synliga symtom på sjukdom förs in till Sverige. Många allvarliga sjukdomar har emellertid en relativt lång inkubationstid, vilket innebär att hunden kan vara smittad, men symtomen visar sig först senare. Sådana hundar kommer, förutom att de själva blir allvarligt sjuka, att orsaka sina nya ägare stor vånda och höga kostnader. För att upptäcka dessa smittor så länge hunden ser frisk ut, måste man analysera prover från hunden.

Många allvarliga sjukdomar, mot vilka vacciner inte finns, sprids av så kallade vektorer, det vill säga myggor, loppor och fästingar. Det enda sättet att förebygga dessa infektioner är att skydda hunden genom att kontinuerligt skydda den mot angrepp av fästingar, loppor och myggor och regelbundet behandla den mot vissa av smittämnen (hjärtsmask). Andra allvarliga hundsjukdomar, som till exempel valpsjuka och smittsam leverinflammation, är en väl omhändertagen hund skyddad mot genom regelbunden vaccination

sedan valptiden. En hund som lever vind för våg, eller som har en ägare som inte bryr sig, är helt oskyddad mot infektioner. Det är därför fullt möjligt att den redan är smittad när den vaccineras i samband med omhändertagandet. Det är ofta mycket svårt att bota en hund som burit på smitta en längre tid, varför det är inte självklart att hittehundarna kan bli friska ens om de kommer under veterinärvård i samband med omhändertagandet. I många fall kan avlivning vara det mest skonsamma sättet att ta hand om en svårt sjuk hittehund. Här beskrivs några av de viktigaste och allvarligaste infektionerna som förekommer i länderna runt Medelhavet.

3.11.1 Fästingsmittor

Ju längre söderut i Europa man kommer desto större är risken att hundar blir angripna av den bruna hundfästingen (*Rhipicephalus sanguineus*). Fästingen ser ut som våra inhemska fästingar, men hundarna får inte en eller två fästingar utan kan vara helt fulla av fästingar som bitit sig fast i klasar. Fästingen är vanligare inomhus, till exempel i kennelmiljö eller hittehundstallar, än utomhus. Dessa fästingar sprider också flera allvarliga sjukdomar:

Tropisk ehrlichios

Ehrlichia canis är en bakterie som sprids av den bruna hundfästingen. Denna bakterie förekommer inte i Sverige och skiljer sig från den *Ehrlichia*-art som sprids av vår inhemska fästing både vad avser symtombild och spridningssätt. *Ehrlichia canis* skadar de vita blodkropparna. Symtomen varierar men vanligast är viktminskning, feber, matvägran, blödningar och ibland kramper, blindhet och rörelsestörningar. Infektionen kan också bli kronisk och ge obotliga skador på blodbildningen i benmärgen.

Babesios

Babesia canis är en blodparasit som bland annat sprids av den bruna hundfästingen. Samma fästing kan överföra både babesia och ehrlichia. Parasiten skadar de röda blodkropparna. Några veckor efter infektionen kan hunden få allvarlig blodbrist, feber, mjältförstoring och leverskador. Snabb behandling (licenspreparat) kan ha

god effekt, men preparaten ger ofta relativt allvarliga biverkningar. Ibland ses istället ett akut chocktillstånd och allmän organförstöring som vanligtvis leder till döden oavsett behandling.

Hepatozoonos

Hepatozoonos orsakas av en encellig parasit, *Hepatozoon canis*, som sprids av den bruna hundfästingen och andra sydliga fästingar. Smittan förekommer i Medelhavsområdet. Hundar smittas då de äter upp en smittad fästing. Parasiten angriper vita blodkroppar, monocyter, och celler i blodkärlens väggar. Hunden får ofta feber, blödningar och magrar av, men symtomen varierar beroende på vilka organ som angrips. Sjukdomen leder ofta till döden oavsett behandling. Infektionen kan troligen överföras från en smittad tik till de ofödda valparna.

3.11.2 Hjärtmask

Hjärtmasken, *Dirofilaria immitis*, sprids av stickmyggor (olika sorter), finns inte i Sverige men är vanlig kring Medelhavet och i Portugal. Hos hunden utvecklas masken i hjärtats högra förmak och kan bli 10–30 cm lång. Masken orsakar kraftiga störningar i hjärtats funktion och hunden får symtom på allvarligt hjärtfel. Behandling av en hund med hjärtmask är svår och kan leda till att hunden avlider eftersom masken, när den dör av medicinen, kan täppa till viktiga blodkärl. Det är därför praxis att välskötta hundar, i områden där hjärtmask förekommer, behandlas regelbundet med avmaskningsmedel som förebygger utveckling av hjärtmask under myggsäsongen. Diagnos ställs genom att påvisa antikroppar eller maskstadier i blodet (beroende på hur lång tid som förflutit sedan hunden smittades).

3.11.3 Brucellos

Brucellos, orsakad av bakterien *Brucella canis*, är en allvarlig sjukdom som sprids via parning och som orsakar abort och testikelinflammation hos hundar. Smittan förekommer inte i Sverige men däremot i Sydeuropa. Människor kan också smittas vid kontakt med sjuka hundar.

3.11.4 Leishmanios

Leishmanios orsakas av en encellig parasit (*Leishmania donovani infantum*) som överförs av skymnings- och nattaktiva sandmyggor. Smittan är utbredd i Medelhavsländerna och Portugal och är i vissa regioner i södra Frankrike, Grekland och Spanien mycket vanlig. Parasiten lever i hundens vita blodkroppar. Inkubationstiden från smitta till symtom är ofta lång (månader – år). Hos hundar som insjuknar varierar symtomen, men ofta ses först hårlösa, fjällande fläckar i huden ofta på huvudet. Svaghet i bakbenen, febertoppar, svullna lymfknutor, hudsår och avmagring är symtom som kan ses i senare stadier av sjukdomen. Behandling av sjuka hundar kan dämpa symtomen men parasiten finns kvar och sjukdomen blossar ofta upp i perioder under resten av hundens liv.

Även människa kan smittas via bitt av sandmyggor. Främst barn under fem års ålder och personer med nedsatt immunförsvar insjuknar i leishmanios. Symtomen kan bestå av hudförändringar i lindriga fall till njursvikt, leversvikt, muskelförtvinning och blodbrist i allvarliga fall. Leishmanios är ett stort problem i Medelhavsländerna, och i vissa områden har förslag lagts att avliva alla konstaterat smittade hundar, som är reservoarvärdar för parasiten, för att minska spridningen via myggor till människor.

3.11.5 Problem vid införsel av hittehundar

Det är okänt hur många hittehundar som förts till Sverige. Under 2001 rapporterade Statens Veterinärmedicinska Anstalt (SVA) flera fall där omplacerade spanska hundar blivit sjuka och fått uppsöka djursjukhus sedan de anlät till Sverige. Exempelvis insjuknade en hund efter några månader med tecken på blodbrist, trötthet och avmagring. Vid undersökning på djursjukhus visade det sig att hunden var smittad med hjärtmask, leishmania och *Ehrlichia canis*. Det är okänt om hunden hade ännu fler infektioner. Av det totala antalet hundar som under perioden 1/1 2001 – 31/5 2002 diagnostiserats med någon exotisk infektion förefaller hittehundarna (10 st) vara kraftigt överrepresenterade jämfört med övriga resande hundar som insjuknat (4 st).

Det är inte försvarbart att låta en akut eller kroniskt sjuk hund utsättas för den stress som flygtransport (ofta i kombination med lugnande medel) och miljöombyte innebär. Den stressen kan i vissa

fall till och med förvärra sjukdomen och försämra hundens chanser att tillfriskna av insatt behandling. Det kan också ibland vara svårt för svenska veterinärer att snabbt ställa rätt diagnos eftersom det handlar om sjukdomar som normalt inte förekommer här.

En ytterligare nackdel med att föra hunden till Sverige för behandling är att nödvändiga preparat oftast inte säljs på svenska apotek eftersom smittämnen inte förekommer i landet. SVA rekommenderar att endast konstaterat smittfria hundar förs till Sverige. Vid import av herrelösa hundar innebär detta, utöver lagstadgade undersökningar, även analys av blodprov för exempelvis hjärtmask, leishmanios, *Ehrlichia*, *Babesia*, och *Brucella canis*.

3.11.6 Utredningens bedömning och förslag angående import av herrelösa hundar

Transportstress i kombination med initialt symtomlösa infektioner kan orsaka djurskyddsmässigt oacceptabla situationer under och efter transporten. Införsel av allvarliga smittsamma sjukdomar som normalt inte finns i Sverige utgör vidare ett visst hot både mot hundars och människors hälsa.

Mot bakgrund av den ökade risken för förekomst av här redovisade sjukdomar hos importerade hundar från Medelhavsområdet, föreslår utredningen utökade krav på blodanalys vid införsel av alla hundar som är födda i, uppväxta i och förs in från Grekland, Italien, Frankrike, Spanien och Portugal. Hundar från dessa länder bör genom blodprovstestning konstaterats fria från hjärtmask (*Dirofilaria immitis*), leishmanios (*Leishmania donovani infantum*), tropisk ehrlichios (*Ehrlichia canis*), brucellos (*Brucella canis*), och babesios (*Babesia canis*) innan de får föras in i Sverige.

Krav bör också ställas på att alla hundar är fästingsanerade omedelbart innan de förs in från ovan nämnda medlemsstater.

3.12 Kartläggning av det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider, transportvägar och djurens välbefinnande samt ekonomiska konsekvenser till följd av rådande slakteristruktur med mera

Inledning

Enligt regeringens tilläggsdirektiv (Jo 2001:27) till Djurtransportutredningen skall den särskilde utredaren utöver det ursprungliga uppdraget kartlägga det tillfälliga transportförbudets effekter på transporttider, transportvägar och djurens välbefinnande samt vilken betydelse slakteristrukturen och transportmönstret har för de ekonomiska konsekvenserna av ett transportförbud. Utredaren skall särskilt redovisa vilka konsekvenser de eventuella förslag till förändrad slakteristruktur och förändrat transportmönster som utredaren presenterar kan få i en situation med utvidgade smittskyddsåtgärder. Detta skall göras med tyngdpunkt på smittskydd, djurens välbefinnande och ekonomiska aspekter. Uppdraget redovisas nedan.

3.12.1 Statens jordbruksverks föreskrifter med anledning av utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien 2001

I februari 2001 utbröt en mul- och klövsjukeepizooti i Storbritannien. Av vad som framkom genom smittspårningsarbetet, var smittan spridd till 43 besättningar den dag diagnosen fastställdes. Totalt drabbades över 2 000 besättningar av mul- och klövsjuka.

Med anledning av det uppkomna smittläget utfärdade Jordbruksverket en första föreskrift den 2 mars 2001,¹⁶ Statens jordbruksverks föreskrifter om särskilda försiktighetsåtgärder med anledning av utbrott av mul- och klövsjuka i Europa. Föreskriften trädde i kraft samma dag.

Enligt föreskriften fick gris inte utfodras med matavfall.¹⁷ Införsel av hö och halm avsett att användas som foder eller strö fick endast ske från länder där mul- och klövsjuka inte förekom.¹⁸

¹⁶ SJVFS 2001:19.

¹⁷ Se 2 §.

¹⁸ 3 §.

Allt eftersom fler smittade djur upptäcktes i Storbritannien skärptes föreskrifterna. Från och med den 8 mars infördes restriktioner för införsel av djur till Sverige samt transport av djur i Sverige.¹⁹

Genom ändringen fick införsel av hästar som under de två senaste veckorna vistats i länder med mul- och klövsjuka inte ske.²⁰

Transportförbud infördes inom Sverige för transport av nötkreatur, får, get och andra idisslare samt gris.²¹ Länsstyrelsen fick dock bevilja tillstånd för transport av djur direkt från gården i följande fall:

- till ett slakteri för omedelbart slakt, eller
- till en annan produktionsplats.

Följande villkor ställdes för att transport skulle medges:

- djuren fick inte komma i kontakt med djur från andra produktionsplatser under transporten,
- transportfordonet skulle rengöras och desinficeras före varje ny transport, vilket skulle verifieras genom ett intyg som alltid skulle åtfölja transporten samt
- transport till andra medlemsländer inom EU skulle ske inom 24 timmar efter det att anmälan gjorts till en officiell veterinär och denne vidarebefordrat anmälan till den lokala och centrala veterinärmyndigheten i destinationslandet. Transport av djur fick dock inte ske till Storbritannien och Nordirland.

Den 12 mars ändrades 5 § punkt c²² till att transport till andra medlemsländer inom EU fick ske tidigast 24 timmar efter det att anmälan gjorts till en officiell veterinär.

Ytterligare skärpningar infördes när en ny föreskrift började gälla den 23 mars.²³ Transportrestriktionerna kvarstod. De nya bestämmelserna gällde införsel av kött från flera olika länder där mul- och klövsjuka konstaterats.²⁴

Nästa ändring av SJVFS 2001:19 utkom från trycket 23 mars.²⁵ En häst som endast transiterats genom länder där mul- och klöv-

¹⁹ SJVFS 2001:21.

²⁰ 4 §.

²¹ 5 §.

²² SJFVS 2001:22.

²³ SJVFS 2001:23.

²⁴ 6 §.

²⁵ SJVFS 2001:32.

sjuka konstaterats fick föras in i Sverige under förutsättning att hästen inte lämnade transportutrymmet under transiteringen och att de öppningar i transportfordonet ur vilka hästen kunde tas ut eller in var plomberade. Den som ville föra in hästen måste kunna styrka att plombering skett.²⁶

Den 30 mars infördes nya ändringar som innebar både skärpningar och lättnader i Jordbruksverkets föreskrifter genom att SJVFS 2001:36 utfärdades.

I föreskriften definierades de djur som var mottagliga för smitta som nötkreatur, får, get och andra idisslare samt gris, elefant och kameldjur.²⁷ Bestämmelsen om att gris inte fick utfodras med matavfall utökades till att gälla alla "mottagliga" djur.²⁸

En ny bestämmelse infördes om att införsel av kött- och mjölkprodukter inte fick ske till enskilt hushåll utan särskilt tillstånd från Jordbruksverket.²⁹

När det gäller länsstyrelsens tillståndsprövning av transporter av djur infördes en lättnad i restriktionerna.³⁰ Förutom att tillstånd endast kunde beviljas direkt till ett slakteri för omedelbar slakt respektive till en annan produktionsplats, blev det nu möjligt att ansöka om att transportera djur till en tillfällig omlastningsplats för omlastning till transportfordon för transport till ett slakteri för omedelbar slakt, eller till en annan produktionsplats.

Ett nytt villkor infördes för att transport skulle kunna ske enligt ovan: ett lastat transportfordon fick inte besöka andra produktionsplatser under transporten och djuren fick inte komma i kontakt med djur på andra produktionsplatser under transporten.

Dessutom utvidgades restriktionerna för införande av färskt kött till Sverige att gälla även områden som omfattades av restriktioner på grund av mul- och klövsjuka i Frankrike och på Irland.³¹

Ytterligare en ändring av föreskrift SJFVS 2001:19 utkom från trycket 30 mars med ikraftträdande samma dag. Ändringarna gällde hästar:

Införsel av hästar som under de två senaste veckorna vistats i land med mul- och klövsjuka fick ske tidigast fem dagar efter det att hästen lämnat det mul- och klövsjukedrabade landet. Bestämmelser om desinfektion och schamponering av hästen samt plom-

²⁶ 4 §.

²⁷ 1 a §.

²⁸ 2 §.

²⁹ 3 §.

³⁰ 6 §.

³¹ 7 §.

bering för hästar som transiterats genom länder med mul- och klövsjuka specificerades.³²

Nästa ändring av föreskriften skedde den 6 april,³³ då kravet på tillstånd för enskilda hushåll att införa kött- och mjölkprodukter i landet upphävdes. Ändringen föranleddes av ett regeringsbeslut av den 6 april 2001, som innebar att föreskriften av den 30 mars i dessa delar inte fick bestå.

Vissa lättnader för transport av djur skedde den 20 april,³⁴ då följande ändringar infördes.³⁵ Länsstyrelsen fick bevilja tillstånd för transport av djur direkt från produktionsplatsen i följande fall:

- till ett slakteri för omedelbar slakt eller till en av länsstyrelsen godkänd omlastningsplats för transport till ett slakteri för omedelbar slakt,
- till en samlingsplats för grupperande av djur för transport till sambete, eller
- till en av länsstyrelsen godkänd samlingsplats och därifrån till en gård för uppfödning till slakt. För nötkreatur och gris gällde dock att de från den godkända samlingsplatsen fick skickas till högst sex andra produktionsplatser.

Nya villkor infördes också med anledning av ändringarna ovan. Som villkor för att transport skulle få ske gällde att:

- a) djuren inte fick komma i kontakt med djur från andra produktionsplatser under transporten om de kom från län eller motsvarande förvaltningsområden där restriktioner avseende mul- och klövsjuka förekommit under djurens vistelse där,
- b) djuren hade befunnit sig på den ursprungliga produktionsplatsen 30 dagar före transporten eller, om djuren var yngre än 30 dagar, sedan födelsen. Inga mottagliga djur fick ha tillförts produktionsplatsen de senaste 30 dagarna, eller, vad avsåg gris, de senaste 15 dagarna.

Punkterna a. och b. gällde inte för djur som transporterades direkt till slakteri för omedelbar slakt.

Den 27 april kom nästa ändring av föreskriften; SJVFS 2001:49. Flera lättnader infördes. Införsel av hästar kunde nu ske från ett land där inga fall av mul- och klövsjuka konstaterats under de

³² 5 §.

³³ SJVFS 2001:43.

³⁴ SJFVS 2001:47.

³⁵ 6 §.

senaste tre veckorna före införseln. Om fall förekommit under de senaste tre veckorna före införseln, fick införseln till Sverige ske tidigast två veckor efter det att hästen lämnat landet, eller tidigast fem dagar efter det att hästen lämnat det mul- och klövsjukedrabade landet under samma förutsättningar som tidigare.³⁶

För transporter inom Sverige infördes ändringen³⁷ att transport av djur direkt från produktionsplatsen kunde ske till en tillfällig omlastningsplats för omlastning till transportfordon för transport till ett slakteri för omedelbar slakt eller till en annan produktionsplats. Som villkor för att transport skulle få ske stipulerades att djuren befunnit sig på den ursprungliga produktionsplatsen 20 dagar före transporten eller, om djuren är yngre än 20 dagar, sedan födelser. Inga mottagliga djur får ha tillförts produktionsplatsen de senaste 20 dagarna eller, vad avser gris, de senaste 10 dagarna.

Den 9 maj kom nästa föreskriftsändring,³⁸ som innebar att tillstånd inte längre behövde sökas hos länsstyrelsen för att transportera djur till ett slakteri för omedelbar slakt. Det krävdes inte heller längre tillstånd, utan enbart anmälan, för förflyttning av nötkreatur och gris till en annan produktionsplats. Ändringarna löd i sin helhet enligt vad som följer.³⁹

Transport av mottagliga djur fick inte ske med undantag för

- transport till ett slakteri för omedelbar slakt,
- transport av mottagliga djur andra än nötkreatur och gris till en annan produktionsplats efter tillstånd av länsstyrelsen,
- transport av nötkreatur och gris direkt till en annan produktionsplats efter anmälan till länsstyrelsen,
- transport av nötkreatur och gris, enligt avtal mellan avsändnings- och destinationsanläggningen om regelbundna transporter,
- direkt till en annan produktionsplats enligt ett av länsstyrelsen utfärdat förflyttningsintyg som gäller 30 dagar,
- transport av nötkreatur och gris till högst 10 andra produktionsplatser efter tillstånd av länsstyrelsen, eller
- transport till sambete efter tillstånd från länsstyrelsen.

Dessutom angavs i föreskriften vilka villkor som gällde för handeln inom gemenskapen.

³⁶ 5 §.

³⁷ 6 §.

³⁸ SJVFS 2001:56.

³⁹ 6 §.

Nya bestämmelser infördes om villkor för förflyttning av mottagliga djur med undantag för nötkreatur och gris, det vill säga får, get och andra idisslare samt elefant och kameldjur.

I och med nästa ändring av gällande föreskrift⁴⁰ som trädde i kraft den 17 maj lyftes restriktionerna ytterligare. Anmälningssplikten till länsstyrelsen för transport av nötkreatur och gris togs bort liksom tillståndsplikten för andra mottagliga djur för transport till en eller flera produktionsplatser inom länet eller till högst sex andra produktionsplatser utanför länet. Tillståndsplikt kvarstod för transport till sambete av mottagliga djur andra än nötkreatur och gris.⁴¹

Nästa ändring av föreskriften kom den 31 maj då smärre ändringar infördes.⁴² Den 25 juni infördes lättnader för införsel av hästar,⁴³ som innebar att restriktionerna för att ha vistats i område där mul- och klövsjuka förekom lyftes bort.⁴⁴

Den sista ändringen kom från trycket den 10 oktober 2001 och gällde transport av får och getter inom gemenskapen.⁴⁵ Denna föreskrift gäller än.

3.12.2 Jordbruksverkets projekt om framtida beredskap vid epizootiutbrott

Jordbruksverket inledde under 2002 ett projekt för att förbättra beredskapen vid eventuella framtida utbrott av epizootiska sjukdomar. Projektet, som beräknas vara avslutat under 2003, har benämningen STUDS, Större utbrott av smittsamma djursjukdomar, och har som målsättning att skapa en effektiv samordning och samverkan mellan berörda myndigheter på det nationella planet i syfte att begränsa skadeverkningarna av riktigt stora utbrott av allmänfarliga djursjukdomar. En gemensam beredskapsplan skall upprättas och projektet syftar även till att söka åstadkomma en samsyn mellan berörda parter för att bekämpningen skall vara effektiv om ett utbrott sker.

Jordbruksverkets projekt sammanfaller med vad som anges i regeringens proposition Samhällets säkerhet och beredskap, prop.

⁴⁰ SJVFS 2001:58.

⁴¹ 6 §.

⁴² SJVFS 2001:61.

⁴³ SJVFS 2001:71.

⁴⁴ 5 §.

⁴⁵ SJVFS 2001:89.

2001/02:158 att en utökad samordning och samverkan mellan berörda myndigheter och organisationer måste ske vid bekämpning av större utbrott av smittsam djursjukdom.

3.12.3 EU-parlamentets tillfälliga utskott för utvärdering av mul- och klövsjuka-utbrottet 2001

2002 beslutade Europaparlamentet att inrätta ett tillfälligt utskott för mul- och klövsjukan med beaktande av talmanskonferensens beslut den 12 december 2001 om att föreslå att det tillsätts ett tillfälligt utskott om mul- och klövsjukan. Utskottet påbörjade sitt arbete i februari. Utskottet skall rapportera till EU-parlamentet om resultatet av arbetet efter 12 månader.

Det tillfälliga utskottet skall granska hur mul- och klövsjuka-utbrottet i Storbritannien 2001 handlades av berörda myndigheter samt hur EU-lagstiftning på området tillämpades. Syftet är att utvärdera EU:s policy och kontrollsystem gentemot köttimport från tredje land, uppskatta kostnaden som epidemin medfört för EU:s budget, och ge förslag på hur vaccination och andra metoder att bekämpa sjukdomar inom jordbrukssektorn kan användas i framtiden. Utskottet har 30 ledamöter. Det finns en svensk Europaparlamentariker i utskottet.⁴⁶

3.12.4 Länsstyrelsens uppdrag

Landets 21 länsstyrelser har ansvar för smittskyddet inom länet vid utbrott av smittsamma sjukdomar. Utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien innebar att länsveterinärerna på kort varsel fick omprioritera arbetsuppgifter för att ta hand om den stora mängden ansökningar som inkom med begäran om att få transportera djur med tillstånd i enlighet med de föreskrifter som Jordbruksverket utfärdade.

Ansökningsförfarande hos länsstyrelsen

Den 8 mars började ansökningarna strömma in då restriktioner för transport av djur trädde i kraft från och med denna dag. Vid utred-

⁴⁶ Marit Paulsen (ELDR) är suppleant.

ningens samtal med länsveterinärer har framkommit att belastningen blev mycket stor redan från början. Under perioden fick många ordinarie arbetsuppgifter läggas åt sidan.

Från den 8 mars till och med den 30 mars fick endast transporter ske direkt till slakteri eller direkt till en annan produktionsplats efter tillstånd av länsstyrelsen. Därefter blev det tillåtet att förflytta djur till en tillfällig omlastningsplats för att lastas på slaktbilen med andra djur eller till en annan produktionsplats för uppfödning till slakt. Enstaka djur, som inte hämtats av transportörerna under den första tiden, kunde nu skickas till slakt. Detta gällde i första hand nötkreatur, som antingen leddes ner till vägen utanför produktionsplatsen eller transporterades dit eller till någon annan plats i närheten med något slags fordon.

Efter den 20 april blev det tillåtet att förflytta djur till samlingsplatser för vidaretransport till sambete efter godkännande av länsstyrelsen. De som hade egen uppfödning med bete på annat håll fick begära tillstånd. Likaså kunde djur föras till en av länsstyrelsen godkänd samlingsplats för vidarebefordran till en produktionsplats för uppfödning till slakt. Samlingsplatser infördes endast i de län där behov förelåg.

Den 9 maj lättade trycket betydligt på länsstyrelserna då tillstånd inte längre behövde sökas för transport av djur till slakteri. Som en länsveterinär uttryckte det, ”vi blev ’slakterifria’ ”.

Den 17 maj upphävdes även anmälningsplikten för transport av nötkreatur och gris till annan produktionsplats, vilket gjorde att länsstyrelsernas arbete med ansökningar minimerades. Det stora flertalet ansökningar under perioden gällde gris och nötkreatur.

Efter detta datum gällde ansökningsförfarande för får och getter (samt elefanter och kameler och andra idisslare än nötkreatur) för transport till sambete samt för handel inom gemenskapen. Fortfarande gäller att utförsel av får och getter skall föränmälas till avsändningsortens behöriga länsstyrelse, som i sin tur skall föränmäla transporter till den centrala veterinärmyndigheten i den mottagande medlemsstaten och till den medlemsstat genom vilken djuren eventuellt skall transiteras (SJVFS 2001:89). Ur transportsynpunkt är dock alla restriktioner borttagna med anledning av mul- och klövsjukeutbrottet.

Handläggning på länsstyrelserna

Vid utredningens genomgång av ansökningarna på olika länsstyrelser framgår att sättet att diarieföra inkommande handlingar varierar. En länsstyrelse kan ha börjat med att diarieföra ansökan för ansökan för att därefter upprätta ett diarium per slakteri eller annan enhet (suggpool med mera). Vem sökanden är, varierar också. Ofta är det slakterierna, men det kan också vara transportörer eller enskilda lantbrukare.

Ansökningar skedde till länsstyrelsen i det län där ursprungsbesättningen fanns, men enstaka andra ansökningar har påträffats vid genomgången. Exempelvis kan transportören vara bosatt i länet, men transporten sker från en lantbrukare i ett annat län och till mottagare i annat län.

Ansökningarna administrerades i första hand genom fax. Flerparten ansökningar kom in via fax och besluten faxades tillbaka (telefonnummer saknades på blanketten). Länsstyrelserna skickade ut ansökningsblanketten till sökande per brev, fax eller dator. Det hände också att slakterier själva åkte till länsstyrelsen med ett antal ansökningar för att få snabbare hantering.

I princip alla ansökningar bifölls på de länsstyrelser som utredningen kartlagt. Dåligt ifyllda ansökningar fördröjde godkännandena några dagar efter det att efterfrågade uppgifter inkommit. Ansökningarna gällde överlag transporter som skulle genomföras ganska nära i tiden, men handläggningen på länsstyrelserna har för det mesta tagit högst några dagar.

Polismyndigheten underrättades om de nya bestämmelserna för att vid trafikkontroller kunna undersöka om tillstånd medfördes respektive desinfektionsintyg. Huruvida polisen gjorde sådana kontroller har utredningen inte undersökt.

Antal ärenden och tidsåtgång

Länsstyrelsen i Jönköpings län genomförde i juni 2001 en enkätundersökning av vilken tidsåtgång tillståndsgivningen med mera inneburit för länsstyrelserna samt hur många tillstånd som utfärdats. Resultatet redovisades på ett länsrådsmöte. I genomsnitt uppskattades tiden för handläggning per ärende till 15 minuter. I den tiden innefattades information (telefonupplysning och utskick), diarieföring, granskning, eventuell komplettering, beslut samt

utskick (oftast per fax). Länsveterinären och flera tjänstemän har deltagit i arbetet och lagt ned stor del av sin tid. Dessutom angavs att frågor och information om förbudet mot införsel av animaliska produkter samt förbudet mot utfodring med matavfall tog en ansevärd del av arbetstiden. Enkäten besvarades i tid av 16 av landets 21 länsstyrelser. Utredningen har inhämtat uppgifter även för de län som inte besvarade enkäten och redovisar i det följande samtliga län.

Totalt antal ansökningar som behandlades under perioden 8 mars – 17 maj uppgår till cirka 33 000. Antalet kan inte anges exakt. Västra Götaland, som är det län som haft flest ansökningar, har uppskattat antalet genom vägning. Ansökningarna fördelades länsvis enligt följande tabell:

Tabell 3.1. Antal tillstånd som utfärdades av rapporterande länsstyrelser under det tillfälliga transportförbudet 2001

<i>Länsstyrelse</i>	<i>Antal tillstånd</i>
Stockholms län	386
Uppsala län	1 109
Södermanlands län	907
Östergötlands län	1 789
Jönköpings län	1 387
Kronobergs län	868
Kalmar län	1 810
Gotlands län	1 300
Blekinge län	611
Skåne län	6 757
Hallands län	3 897
Västra Götalands län	7 270
Värmlands län	684
Örebro län	660
Västmanlands län	750
Dalarnas län	650
Gävleborgs län	717
Västernorrlands län	580
Jämtlands län	354
Västerbottens län	506
Norrbottens län	300
<i>Summa</i>	<i>33 292</i>

Källa: Uppgifter från respektive länsstyrelse

För att beräkna tidsåtgången för hantering av dispensansökningar har 15 minuter per ansökan använts. Antal årsarbetskrafter är beräknade på normalarbetstiden 1 760 tim (=220 dagar) per år. För

att behandla 33 292 ansökningar behövdes 8 323 timmar, det vill säga drygt cirka 21 heltider under tiden 8 mars till och med 17 maj.

Beredskap vid epizootiutbrott

Länsstyrelsen i Jönköping konstaterar att långt större resurser krävs om ett reellt epizootiutbrott skulle ske i Sverige, och inte som i det här fallet i ett annat land. Denna uppfattning har bekräftats vid samtal med andra länsveterinärer.

3.12.5 Enkät miljö- och hälsoskyddsnämnder om tillsyn under tiden för det tillfälliga transportförbudet

Utredningen har genomfört en enkät till landets miljö- och hälsoskyddsnämnder för att utröna i vilken omfattning tillsyn av djurtransporter skedde under tiden för det tillfälliga transportförbudet, det vill säga under tiden 8 mars – 17 maj 2001. Frågorna som ställdes beträffande tillsynsobjekt var huruvida tillsyn skett

- a) vid ilastningen på produktionsplatsen,
- b) under transport,
- c) vid samlingsplatser,
- d) vid urlastningen på slakteriet.

Av landets 289 kommuner har svar inkommit från 117.

103 kommuner utförde ingen tillsyn av djurtransporter under perioden. 14 kommuner svarade ja på frågan om tillsyn skett under perioden.

Enkätens resultat

Ingen tillsyn under perioden

Med anledning av de transportrestriktioner som utfärdades när mul- och klövsjukan konstaterats i Storbritannien, lämnades även rekommendationer, både av Jordbruksverket och av näringens egna organisationer, om att begränsa besök på produktionsplatserna. Flera kommuner har svarat att risken för smittspridning var anledningen till att tillsyn inte utfördes, både ute på produktionsplatsen

och under transport. En kommun svarar att endast akuta inspektioner av nöt-, gris- och fårgårdar skedde.

Det vanligaste svaret på frågan varför tillsyn av transporter inte ägde rum var att frågan därför ej var prioriterad under perioden. Bristande resurser anges också som ett vägande skäl. I flera kommuner saknades av olika skäl inspektör med ansvar för djurskydd under perioden. Inga slakterier i kommunen, få lantbrukare, få transporter genom kommunen, ingen registrerad djurtransportör i kommunen, är andra skäl som anges.

Det framgår också att miljökontoren inte fått kopior på godkända transportansökningar från länsstyrelsen och därför inte haft tillgång till information om transporterna. Polishandräckning krävs för att kunna stoppa en transport. Detta anges som skäl till att tillsyn av transporter inte prioriterades. Flera anför att man med dagens system inte har kännedom om när transporter sker.

Kommuner som utförde tillsyn

De kommuner som svarat att de utfört tillsyn under det tillfälliga transportförbudet är Botkyrka, Emmaboda, Falkenberg (kyckling-slakteri finns), Forshaga, Härjedalen, Jönköping, Kävlinge (där slakteri finns), Skövde (där slakteri finns), Tidaholm, Tomelilla, Varberg (slakteri under den aktuella tiden) samt Storuman, Sorsele och Malå i Västerbottens län som avgett gemensamt svar.

Fyra av dessa anger att tillsynen gällde godkännande av transportfordon. I en kommun besiktigades två transportfordon för hästar. En kommun inspekterade sex hästtransporter vid en hopptävling. Två kommuner utförde inspektioner på produktionsplatsen vid ilastningen; det ena fallet omfattade fyra tillsynstillfällen. Sex kommuner utförde tillsyn vid samlingsplatser; en kommun granskade sex objekt vid tre tillfällen. Vid två tillfällen kontrollerades samme transportör av renar till slakt. En kommun utförde vid ett tillfälle tillsyn över ett objekt på slakteriet.

3.12.6 Effekt på djurens välbefinnande

Utredningen har varit i kontakt med ansvariga myndigheter, Jordbruksverket och Livsmedelsverket, slakterier, transportörer, länsveterinärer, besiktningsveterinärer, distriktsveterinärer, djurhälso-

vården, näringsens egna organisationer samt genomfört en enkät till de lokala tillsynsmyndigheterna och distriktsveterinärerna för att undersöka vilken effekt det tillfälliga transportstoppet fick på djurens välbefinnande, i det följande kopplat till djurskyddslagen.

Resultat

Jordbruksverket och Livsmedelsverket redovisar ingen utvärdering av djurskyddseffekterna under perioden. Det nyligen inledda STUDS-projektet har ännu inte undersökt eventuella djurskyddseffekter.

Länsveterinärerna var fullt upptagna med att godkänna ansökningar av transporttillstånd och tvingades lägga annat arbete åt sidan. Ansökningarna ger ingen indikation om tillståndet för djuren. Ansökningarnas funktion var av smittskyddskaraktär. Vid ett sjukdomsutbrott hade transportererna kunnat följas i efterhand. Som framgår av enkäten till de lokala tillsynsmyndigheterna har få av de svarande kommunerna genomfört tillsyn av djurtransporter under perioden. Tillsynen på produktionsplatsnivå var inte prioriterad på grund av smittskyddsrestriktionerna.

Både ansvarig myndighet och jordbrukarna själva begränsade tillträdet till produktionsplatserna. De som var fysiskt närvarande på produktionsplatserna var förutom lantbrukarna själva, distriktsveterinärer, djurhälsovårdsveterinärer och transportörer som hämtade djuren.

Utredningen har skickat en enkät till distriktsveterinärerna, men svarsfrekvensen var låg. Av dem som svarat redovisas överbeläggning både i svin- och nötkreatursstallar och att detta förde med sig hygienproblem. Eventuella djurskyddsproblem kommenteras inte. En del distriktsveterinärer anser att djurägare inte kontaktade veterinärer i normal omfattning under dispenstiden. Andra distriktsveterinärer redovisade inga problem.

Samtal med veterinärer inom Svenska djurhälsovården ger vid handen att ingen samlad bedömning av djurskyddskonsekvenser i stallarna gjorts, men att man uppfattade att överbeläggning förekom. Enligt vissa veterinärer var veterinärbesöken antagligen färre än normalt. Besöksfrekvensen drogs ner till förmån för akut djursjukvård, medan förebyggande insatser fick vänta.

Slakterier, transportörer och veterinärer tecknar samma bild: problem med överbeläggning i smågrisstallar, eftersom grisarna inte

kunde skickas vidare till slaktsvinsstallar under den första tiden. Det blev ett större problem på livdjurssidan än för slakterierna, när det uppstod proppar i systemet. Besättningarna kunde inte ta emot djur från mer än en produktionsplats per leverans de första veckorna. Även problem på nötkreaturssidan, då det ofta rör sig om få djur per produktionsplats som skall transporteras till slakteri. Dessa hämtades inte under den första perioden, bland annat på grund av för långa avstånd för att hämta enstaka djur.

De första fjorton dagarna var konsekvenserna som störst, särskilt på nötkreaturssidan. Eftersom bilparken är ganska konstant, hann transportörerna helt enkelt inte att hämta alla djur och sorterade då bort produktionsplatser med få djur. Transportörer vittnar om att man inte hämtade grisar under ett visst antal. Å andra sidan dröjde det kanske bara en vecka eller två till grisproducenten anmält tillräckligt många djur för att både de tidigare anmälda och de nyanmälda skulle hämtas samtidigt. I samtal med slakterier anför en del att det inte var något problem med leverans av grisar efter första veckan, medan andra uppger att grisarna kunde få vänta 3–4 veckor innan de skickades till slakt. Några hade problem med att en del grisar då var så stora att drivgångarna var för smala och de fick gå till suggslakten istället.

Eftersom transport fick ske endast direkt till slakteri eller annan produktionsplats mellan 8 mars och 30 mars, minskade transporttiden främst under denna period. Det var också betydligt färre djur i bilarna. Även pålastningen gick snabbare än normalt om inte fordonet var fullastat (vilket främst var möjligt i svinstallar) och bilarna inte stannade efter vägen för att lasta fler djur. Någon information om att djurens välbefinnande var bättre, eller att det blev färre skador av olika slag, finns inte att tillgå. Efter samtal med transportörer, slakterier och veterinärer kan ingen samlad bild ges.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) redovisar ingen genomgång av djurskyddskonsekvenser och Grisproducenternas förening har inte gjort någon sammanställning av eventuella djurskyddsproblem. Däremot agerade LRF aktivt genom att sprida information om smittskyddsläget till medlemmarna med uppmaning att vidta åtgärder för att skydda produktionsplatsen mot eventuell smitta.

Varken Livsmedelsverket eller enskilda besiktningsveterinärer vittnar om några anmärkningsvärda skillnader under perioden. Besiktningsveterinärerna hade vid denna tidpunkt inte skyldighet att anmäla brott mot djurskyddslagen, som 2002 införlivats i allmänna veterinärinstruktionen (2002:114).

Om en veterinär i sin yrkesutövning finner anledning att anta att djur inte hålls eller sköts enligt djurskyddslagen (1988:534) eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, skall veterinären, om förhållandet inte rättas till, anmäla detta till den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet.⁴⁷

Slakterierna registrerar skador på djuren av olika slag vid besiktning efter slakt. Skadorna delas upp på djur som kasseras helt på grund av omfattande blödningsskador (kod 41) och djur med olika typer av skador (kod 42). Registreringen i kod 42 kan innebära att kassation sker av del av djurkroppen. Kassation kan också förekomma för att köttet förorenats eller på annat sätt bedöms vara olämpligt som livsmedel.

Utredningen har begärt att ta del av statistikuppgifterna i kod 41 och 42 för hela landet under perioden 8 mars 2001 – 17 maj 2001 med jämförelse bakåt till 1998 (då nuvarande system började gälla) och 2002 års uppgifter. Utredningen har av sekretessskäl inte fått tillgång till uppgifter om vilka slakterier som döljer sig bakom koderna, varför det varit omöjligt att undersöka vad som döljer sig bakom siffrorna.

Tabell 3.2. Antal slaktade djur med veterinäranmärkning under perioden 8 mars – 15 maj, registrerade enligt kod 41 under åren 1998 – 2002

<i>Djurslag</i>	<i>Perioden 8 mars – 15 maj</i>				
	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
Grisar*	28	27	7	68	31
Nötkreatur	3	1	3	4	7
Får	1	–	–	–	–
<i>Summa</i>	<i>32</i>	<i>28</i>	<i>10</i>	<i>72</i>	<i>39</i>

* Bakom den höga siffran för grisar 2001 döljer sig två slakterier: 48 helkassationer i ett slakteri, 8 i ett annat slakteri.

Källa: Jordbruksverket.

Under mul- och klövsjukeperioden 2001 registrerades många fler helkassationer av grisar än åren före och efter. Slakteriet som registrerade 48 stycken kassationer 2001 hade inga helkassationer året före eller året efter. Även de övriga åren är det enstaka slakterier som står för höga siffror.

⁴⁷ Förordning (2002:114).

Tabell 3.3. Antal slaktade djur med veterinäranmärkningar under perioden 8 mars – 15 maj, registrerade enligt kod 42 år 1998 – 2002

<i>Djurslag</i>	<i>Perioden 8 mars – 15 maj</i>				
	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
Grisar	4 359	3 290	3 930	4 212	4 224
Nötkreatur	1 170	1 301	2 590	2 028	2 278
Får	8	10	30	11	24
Hästar	3	2	1	1	3
<i>Summa</i>	<i>5 540</i>	<i>4 603</i>	<i>6 551</i>	<i>6 252</i>	<i>6 529</i>

Källa: Jordbruksverket.

Veterinäranmärkningar för samtliga djurslag enligt kod 42 är lägre för perioden 8 mars– 17 maj år 2001 än för samma period såväl 2000 som 2002. Den lägre siffran kan härledas till färre skador hos nötkreatur och får. Skadefrekvensen för gris är dock högre än för 2000 under perioden.

Efter samtal med olika aktörer växer bilden fram att själva strukturen på den svenska djuruppfödningen är sådan att flödet bör vara kontinuerligt för att störningar inte skall uppstå. Djurskyddsproblem finns inte dokumenterade under perioden, men en del distriktsveterinärer har anmält att det blev överbeläggning både i stallar för nötkreatur och för grisar.

3.12.7 Effekter på transporttider och transportvägar

Utredningen har granskat ansökningar på fyra länsstyrelser: Skåne och Västra Götaland, som hade flest ansökningar, samt Blekinge och Uppland. Dessutom har samtal skett med länsveterinärer i andra län för att få en uppfattning om transportmönstret.

Under den första perioden av det tillfälliga transportförbudet körde bilarna direkt från en produktionsplats till slakteriet eller till en annan produktionsplats. Efter 30 mars kunde djur transporteras från produktionsplatsen till en tillfällig omlastningsplats för omlastning till ett transportfordon som antingen körde vidare med de uppsamlade djuren till slakt eller till en annan produktionsplats. Den 20 april blev det möjligt att transportera djur till en av länsstyrelsen godkänd samlingsplats för att gruppera djur för transport

till sambete samt för omgruppering av djur för vidare transport till slakt eller uppfödning. För nötkreatur och gris gällde att de fick skickas till högst sex andra produktionsplatser från den godkända samlingsplatsen. Den 17 maj försvann de sista transportrestriktionerna utom för får och getter (med flera).

Utredningen har i första hand talat med transportörer och slakterier för att få en uppfattning om hur transporttiderna påverkades. Att transporttiderna minskades, särskilt under den första perioden, är alla överens om. Exakt hur mycket transporttiderna minskade är svårt att säga, eftersom någon studie över transporttider när restriktioner inte föreligger, inte finns att tillgå. En uppskattning som gjorts är att transporttiderna för gristransporter minskade med en timme och nötkreatur i snitt två timmar. Normalt hämtar en transportör nötkreatur på kanske fem ställen, medan antalet ställen som besöks för gris är färre, ett eller två, men även här finns ett antal grisproduktionsplatser som inte levererar fullt lass och då besöks fler produktionsplatser. Den uppfattning utredningen fått är att transporter av nötkreatur generellt är längre än gristransporterna, därför att det är färre djur per produktionsplats som skall hämtas och därmed fler ställen att hämta djuren på. I vissa regioner är det långt mellan produktionsplatserna eller långt till slakteriet efter att lastning skett på alla produktionsplatser.

Transportmönstret ser olika ut i olika delar av landet med koncentration av grisuppfödning i relativ närhet till ett större slakteri i regionen i Skåne, Västra Götaland och Östergötland, medan nötkreatur och får och lamm ofta färdas längre sträckor.

Vid förfrågan om hur långa transporttiderna normalt är, har uppskattningarna varierat i olika regioner. Transporter av nötkreatur uppges kunna ta mellan 5 till 7 timmar i södra Sverige. Slakteriet i Skara, som ligger i den region som hade flest ansökningar under mul- och klövsjukeperioden, räknar med en snittsträcka på 11–14 mil för transporter, men de längsta transporter kan komma 25–26 mil ifrån inom upptagningsområdet.

Vid genomgången av ansökningar i de fyra länen framgår att långt ifrån alla transporter går till närmaste slakteri, om man med närmaste slakteri menar ett medelstort eller stort slakteri. Småslakterierna har inte kapacitet att ta emot en sådan mängd djur som det rör sig om.

Frågan har ställts om andra transportvägar valdes under perioden, exempelvis om ett annat slakteri valdes. Detta verkar inte vara

fallet, vilket bland annat förklaras av de stora slakteriernas avtal med transportföretagen.

Utförsel av lantbruksdjur skedde också under perioden enligt Animo-anmälningar. De djur som transporterades ut ur Sverige var i samtliga fall gris och det var samme transportör som skickade djuren till slakt i Tyskland från en samlingsplats i Tomelilla. Utförsel skedde 26/4 (103 gris), 3/5 (124 gris), 3/5 (192 gris), 10/5 (121 gris), 13/5 (57 gris) och 17/5 (126 gris).

Någon utförsel av nötkreatur skedde inte under perioden.

3.12.8 Ekonomiska konsekvenser av transportförbudet för slakteristruktur och transportmönster

Utredningen har talat med representanter för större och mindre slakterier, transportörer och lantbruksrepresentanter. Slakterierna fick ett merarbete precis som länsstyrelserna med att skriva ansökningar. Viss personal fick ägna mycket tid åt detta. Till att börja med rådde förvirring, ”man fick inte riktiga besked”, ingen organisation fanns i någon ända, även om Jordbruksverket informerade om att länsveterinärerna skulle sköta ansökningsförfarandet. Slaktplaneringen fick helt och hållet göras om, men snart flöt planeringen någorlunda. Efter ett tag systematiserade exempelvis Swedish Meats ansökningarna med eget formulär. Kostnaderna för merarbetet i exempelvis arbetstimmar har inte sammanställts. Små slakterier vittnar om merarbete, ibland står de också för transporterna och då blev arbetsinsatsen mycket större under perioden. Transportörer uppger att de fick köra dubbla antalet lass. ”Det värsta jag varit med om”, är en typisk kommentar.

Slakterierna har i de flesta fall avtal med ett antal transportörer. Vissa kör för föreningsslakten, andra för privatslakten. Transportörerna komparerades för det stora antalet extrakörningar genom att de fick ersättning för att de inte körde med fulla lass. Transportörerna menar att de inte gjorde förtjänster på detta utan egna merkostnader tog ut eventuellt överskott. Det gick jämnt ut. ”Man fick ligga på för att det inte skulle bli tomt på slakteriet.” Slakterierna vittnar om lojala transportörer som ställde upp.

Stora slakterier vittnar om att slaktkostnaderna blev väsentligt dyrare, men någon kostnadssammanställning för att närmare beräkna merkostnaderna har inte gjorts. Högre pris togs ut från kunderna i nästa led i de fall detta var möjligt, men avräkningspriset

till bonden sänktes inte under perioden som en följd av merkostnaderna. Personal fick permitteras i början, när slakten minskade. En tvist mellan facket och Swedish Meats som rör 1 miljon kr i förlorad arbetsförtjänst behandlas av Arbetsdomstolen. En allmän uppfattning är att det inte blev riktigt så dyrt som man befarade. Efter den initiala faser var man effektiv och fick ihop lassen. Efter att restriktionerna släpptes uppstod dock merkostnader, när alla djur som blivit stående skulle hämtas. Transportkostnaden höjdes avsevärt under en kort period.

Lantbrukarna bör ha fått högre foderkostnader, merarbete i stallarna och kan även ha förlorat i avräkningen på slakteriet, eftersom viktintervall för högsta avräkningspris är snävt. LRF har inte gjort någon utvärdering av kostnaderna för bönderna.

Sammanfattningsvis finns inget underlag som är lättillgängligt för att uppskatta eller närmare precisera de ekonomiska konsekvenserna av det tillfälliga transportförbudet.

3.12.9 Dokumentation av transporter och transporttider: fallstudie Blekinge

Ansökningarna på länsstyrelsen i Blekinge har studerats. Sammanlagt beviljades tillstånd till 611 ansökningar. Enstaka ansökningar har inte godkänts. För det mesta har sökanden kommit in med saknade uppgifter efter påpekande och därefter har ansökan godkänts.

Tiden mellan ansökan och godkännande var högst några dagar. Ofta var transporten planerad mycket nära i tiden efter att ansökan skickats in. Eftersom fax användes för det mesta både till och från sökande/länsstyrelse, fungerade kommunikationen snabbt och smidigt att döma av den snabba handläggningen.

Beräkning av tidsåtgång

För att kunna bedöma ungefärlig tidsåtgång per transport har en schablon använts för beräkning av avstånd, lastning och lossning av djuren. Schablonen har fastställts efter kontakt med flera personer med kunskap om hela transportkedjan och som arbetar med transporter. Många transporter måste köra viss sträcka på små

vägar för att hämta djuren, men generellt kör bilarna på stora vägar så snart det är möjligt.

Tidsåtgång har räknats enligt följande schablon:

1 mil = 30 km/tim = 20 min/mil
3 mil = 56 km/tim = 32 min/3 mil
4 mil = 60 km/tim = 40 min/4 mil
10 mil = 72 km/tim = 83 min/10 mil

Lastning av djur har räknats enligt följande schablon:

0,6 min för en gris
5–8 min för nötkreatur
0,5–1 min för får och lamm

Den högre siffran har tillämpats när det gällt små besättningar av får och lamm.

Lossning går mycket snabbare och har räknats enligt följande schablon:

10–15 min för 100 grisar (ett lass)
10–12 min för ett lass nötkreatur
10–12 min för ett lass får

Smågrisförmedling innebär fler moment genom att grisarna skall vägas. För transport av smågrisar har tiden för lastning, vägning och lossning per individ räknats enligt följande schablon:

1,2 minuter per smågris

För att beräkna avstånd mellan avsändare och mottagare har Vägverkets tabell "Vägavstånd i Sverige" använts. Datorprogrammet är baserat på postnummer och innehåller 486 huvudorter och 4 016 mindre orter. Programmet är begränsat såtillvida att det inte går att hitta byar inom ramen för huvudorten. Det är därför svårt att fastställa transportens verkliga längd. Ett rimligt antagande är att den beräknade transportsträckan kan slå fel på 1–2 mil i sämsta fall.

Vid transport inom samma postnummerområde har en schablon på 5 km tillämpats. Vid transporter där djur hämtats från mer än en plats, har en schablon på 5 minuter tillämpats för varje stopp. Detta

gäller transporter som hämtat upp djur vid tillfälliga omlastningsplatser, som blev tillåtna efter 30 mars.

Ytterligare en osäkerhet är om schablonerna håller i verkligheten, särskilt vid transporter där djur hämtats på mer än ett ställe. Antagligen är de transporttider som räknats fram tilltagna i underkant.

Strukturen i Blekinge

I västra Blekinge runt Sölvesborg nära gränsen till Skåne finns en stor koncentration av slaktsvinsproduktionsplatser. I skogs- och mellanbygderna finns företrädesvis mindre besättningar av nötkreatur. Får/lamm föds upp i mindre omfattning, bland annat i kustbandet.

De större slakterier som Blekinge-bönder anlitar är KLS i Kalmar åt nordost. I västerled ligger Swedish Meats i Kristianstad, som slaktar grisar, Swedish Meats i Kävlinge som slaktar nötkreatur och får samt SLP i Helsingborg, som slaktar alla djurslag och även har nödslaktsservice. Djur har även skickats till slakt på flera mindre slakterier i Skåne, Rålambsdal i Önnestad utanför Kristianstad samt Szabos Hemchark, som ligger i Näsrum på Skånesidan i gränstrakterna mellan Skåne och Blekinge. Ginstens slakteri i Harplinge i Halland har anlitats i några fall och Vederslövs slakt i Kalvsvik i närheten av Växjö vid ett tillfälle.

I Blekinge finns Rörviks gårdsslakteri i Trensrum i Karlshamns kommun. I Bräkne-Hoby finns ett slakteri som betecknas med olika namn i ansökningarna, Doris chark, slakteri 144 eller Viktor Olssons.

Rörviks gårdsslakteri är ett exempel på ett litet slakteri med ett upptagningsområde på ca 2–3 mil. Slakteriet hämtar oftast djuren. 10 procent kör själva djuren till slakteriet. Per år slaktas cirka 150 nötkreatur, 700 grisar, 500 får, 1 000 lamm, 10 hästar och 10 älgar.

Resultat

Av 611 räknade ansökningar har en del inte tagits med i undersökningen. Det gäller några enstaka avslag, ett antal återtagna ansökningar samt ett antal dubletter.

580 ansökningar återstod för genomgång. Av dessa är 407 ansökningar om att skicka djur till slakt. 167 ansökningar gäller livdjurstransporter mellan produktionsplatser. 6 ansökningar rör djur till bete. Drygt 70 procent av ansökningarna gäller djur som skall transporteras till slakteri.

De flesta slakttransporterna av gris har gått till Swedish Meats i Kristianstad, medan nötkreatur i första hand transporterats till Kävlinge. KLS i Kalmar har anlåtats i viss omfattning, medan enstaka transporter gått till SLP i Helsingborg.

Slakttransporterna har fördelat sig enligt följande:

Swedish Meats i Kristianstad	112 ansökningar varav 37 från mer än en produktionsplats
Swedish Meats i Kävlinge	97 ansökningar varav 54 från mer än en produktionsplats
KLS Kalmar	62 ansökningar varav 14 från mer än en produktionsplats
Rålambsdal Önnestad	45 ansökningar varav 5 från mer än en produktionsplats
Slakteri 144 Bräkne-Hoby	32 ansökningar varav 0 från mer än en produktionsplats
Szabos Hemchark Näsum	26 ansökningar varav 0 från mer än en produktionsplats
Rörviks Gårdsslakt Trensrum	20 ansökningar varav 0 från mer än en produktionsplats
SLP Helsingborg	6 ansökningar varav 0 från mer än en produktionsplats
Ginsten Harplinge	6 ansökningar varav 0 från mer än en produktionsplats
Vederslöv Kalvsvik	1 ansökan

Blekingebönderna har i första hand anlåt slakterier som ligger utanför länet. Inga storskaliga slakterier finns i länet, men även ett mindre slakteri som Rålambsdal har använts i fler fall än de existerande småskaliga i Blekinge.

Tabell 3.4. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till Swedish Meats i Kristianstad

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	<i>Transport från mer än en produktionsplats</i>	
½ – 1 tim	1	5	
1 – 2 tim	51	–	
2 – 3 tim	17	20	
3 – 4 tim	6	9	
4 – 5 tim	–	2	
5 – 6 tim	–	1	
<i>Summa</i>	<i>75</i>	<i>37</i>	<i>Totalt 112</i>

Den längsta transportsträckan är 183 kilometer från nordöstra Blekinge vid Smålandsgränsen och den kortaste 29 km från Sölvesborgsområdet. Nio av 112 transporter överstiger 10 mil och de flesta är transporter med djur från flera produktionsplatser. 79 av transportererna gäller en sträcka på 29 kilometer.

Transporterna omfattade 7 209 djur i transport direkt till slakteriet och 5 441 i samtransporterna. Totalt transporterades 12 650 grisar under perioden, varav de allra flesta ”slaktsvin”, 111 suggor och enstaka galtar. Som mest omfattade en transport djur från sju produktionsplatser, medan de allra flesta samtransporter gällde 2–3 produktionsplatser.

Kommentar

De flesta transportererna till grisslakteriet Swedish Meats i Kristianstad kommer från Sölvesborgsområdet. Lastningen av i snitt 100–200 gris tar längre tid än själva resan, varför de flesta av dessa transporter hamnar på en totaltid mellan en och två timmar. Avståndet är i snitt inte längre än 29 kilometer (= 32 minuter).

Som framgår ovan syns en tendens mot att transporter från mer än en produktionsplats tar längre tid. De längsta transportererna är sådana som har samlat upp djur från flest produktionsplatser. Ett rimligt antagande är att den genomsnittliga transporttiden är längre, när inga transportrestriktioner är i kraft.

Tabell 3.5. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till Swedish Meats i Kävlinge

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	<i>Transport från mer än en produktionsplats</i>	
1 – 2 tim	2	–	
2 – 3 tim	6	1	
3 – 4 tim	30	13	
4 – 5 tim	5	21	
5 – 6 tim	–	12	
6 – 7 tim	–	5	
7 – 8 tim	–	1	
> 8 tim	–	1	
<i>Summa</i>	<i>43</i>	<i>54</i>	<i>Totalt 97</i>

Den längsta transportsträckan är 371 kilometer med en resa som började i Mönsterås i Småland och hämtade får och lamm på ytterligare fyra omlastningsplatser. Transporten passerade KLS i Kalmar. Näst längst är en transport på 319 kilometer, som startade i Mörbylånga med får och lamm, passerade KLS och hämtade två kor i Blekinge på vägen till Kävlinge. Ingen transport är kortare än tio mil. Den kortaste är 107 kilometer. 64 av transporterna ligger mellan 107 och 200 kilometer. 27 transporter är mellan 200 och 300 kilometer långa. 6 transporter är på över 300 kilometer, samtliga från mer än en produktionsplats.

Transporterna omfattade 553 djur i direkt transport till slakteriet och 1 239 i samtransporterna. Siffrorna inom parentes är andelen djur som transporterats i samtransporter. Transporterna omfattade 895 nötkreatur, varav 415 ungtjurar (229), 215 kor (171), 105 stutar (78), 87 kvigor (66), 38 ungor (27), 29 tjurar (14), 9 mellankalvar (9), 5 icke-könsbestämda nötkreatur (5) och 4 spädkalvar (4) samt 877 får och lamm (636), varav 22 får (22). Som mest omfattade transporterna djur från sex produktionsplatser med flera som tog sin början utomläns i Småland. Samtransporterna fördelade sig enligt följande för antal produktionsplatser som djur kom från: sex produktionsplatser (3 transporter), fem platser (4), fyra platser (9), tre platser (20) och två platser (18).

Kommentar

Transporterna till Kävlingeslakteriet rör i första hand nötkreatur, men även får. Slakteriet ligger drygt elva mil från Blekingegränsen, vilket gör att den genomsnittliga transporttiden är betydligt längre än för grisar till Kristianstad. Nötkreatur tar mycket längre tid att lasta än gris (7–8 nötkreatur på 100 grisar). Vanligen är det bara några djur från varje produktionsplats som skickas till slakt, varför transportbilen hämtar djur från fler ställen än vid hämtning av gris (eller får/lamm). Transporttiderna ökade när transportbilen lastade djur från flera produktionsplatser, vilket var helt förbjudet mellan 8 och 30 mars. Till skillnad från gristransporterna till Swedish Meats i Kristianstad var fler transporter till Kävlinge samtransporter med djur från flera produktionsplatser.

Tabell 3.6. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till KLS Kalmar

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	<i>Transport från mer än en produktionsplats</i>	
1 – 2 tim	8	1	
2 – 3 tim	7	3	
3 – 4 tim	28	3	
4 – 5 tim	5	5	
5 – 6 tim	–	–	
6 – 7 tim	–	2	
<i>Summa</i>	<i>48</i>	<i>14</i>	<i>Totalt 62</i>

Den längsta transportsträckan är 200 kilometer, där djur hämtats ända från Olofström i nordvästra hörnet av Blekinge vid gränsen till Skåne. De kortaste transporterna är 58 kilometer långa i snitt och kommer från Fågelmara strax söder om Smålandsgränsen. 43 av transporterna är längre än tio mil. 35 transporter är slaktsvintransporter från Sölvesborgsområdet på 162 kilometer i snitt.

Transporterna omfattade 3 371 djur direkt till slakteriet och 698 i samtransporterna. Totalt transporterades 3 803 grisar under perioden, och 256 nötkreatur samt 10 lamm. Direkttransporterna omfattade som mest 15 ungnöt och som lägst 1 ko. Samtransporterna omfattade som mest 16 ungnöt och som lägst tre djur (från två produktionsplatser). Flest slaktsvin i ett lass var 200 och lägst 30. Som mest omfattade en transport djur från sex produktions-

platser, medan de flesta samtransporter kom från 2–4 produktionsplatser.

Kommentar

Drygt hälften av transportererna gäller slaktsvin, där närmsta större slakteriet (29 km) valts bort till förmån för ett slakteri 162 kilometer bort. Samma uppfödare skickar djur både till Swedish Meats i Kristianstad och KLS i Kalmar. Nötkreatursuppfödarna har med några undantag valt närmaste större slakteri.

Tabell 3.7. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till Rålambsdal Önnestad

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	<i>Transport från mer än en produktionsplats</i>	
½ – 1 tim	10	2	
1 – 2 tim	27	3	
2 – 3 tim	2	–	
<i>Summa</i>	<i>39</i>	<i>5</i>	<i>Totalt 44</i>

Den längsta transportsträckan är 98 kilometer, medan 19 transporter understiger 50 kilometer.

297 djur skickades från Blekinge under perioden. 85 nötkreatur slaktades, varav en del kalvar, till exempel ”2 små kalvar”, några oxar, 108 grisar och 104 får och lamm.

Kommentar

I ansökan behöver ingen uppgift om djurens ålder lämnas, varför det inte går att fastställa hur gamla anmälda kalvar är, ej heller om någon ko varit dräktig. Det syns en tydlig tendens till kortare transporttid än till de större slakterierna, vilket hänger samman med kortare sträcka, men även färre djur i snitt.

Tabell 3.8. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till Slakteri 144 Bräkne-Hoby

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	
½ – 1 tim	9	
1 – 2 tim	21	
2 – 3 tim	2	
<i>Summa</i>	32	<i>Totalt 32</i>

Den längsta transportsträckan är 79 kilometer med två transporter från Bergkvara i södra Småland vid Blekinges nordöstra gräns. 26 transporter ligger på under 50 kilometer.

Transporterna omfattade totalt 112 djur, varav 70 nötkreatur och 42 lamm. De allra flesta transporter gäller 1–3 djur.

Tabell 3.9. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till Szabos Hemchark Näsrum

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	
< 30 min	3	
½ – 1 tim	22	
1 – 2 tim	1	
<i>Summa</i>	26	<i>Totalt 26</i>

Den längsta transporten kommer från Bräkne-Hoby och är 47 kilometer. De flesta transporter kommer från Sölvesborgsområdet och ligger i första hand i intervallet 30–40 minuter.

Transporterna omfattade totalt 200 djur, varav 189 slaktsvin och suggor, 8 får och 3 nötkreatur. Som mest var det 15 slaktsvin i en transport och som lägst 1 suga.

Kommentar

Med ett undantag är sträckan mindre än 18 kilometer för samtliga transporter och eftersom antalet djur per transport inte är så stort blir det kort total transporttid.

Tabell 3.10. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till Rörviks gårdsslakt Trensrum

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	
< 30 min	5	
½ – 1 tim	14	
1 – 2 tim	1	
<i>Summa</i>	<i>20</i>	<i>Totalt 20</i>

Den längsta transportsträckan är 45 kilometer och kortaste fem kilometer från samma ort. Hälften av transportererna understiger 20 kilometer (de flesta övriga kommer från Sölvesborg 35 kilometer bort). Transporterna omfattade totalt 110 djur; 55 grisar, 33 lamm och 22 nötkreatur.

Kommentar

På en ansökan står att läsa: ”Denna kviga har ej återuppstått från de döda , utan vi hann inte med att hämta henne förra veckan.”

Tabell 3.11. Beräknad transporttid inklusive lastning/lossning till SLP Helsingborg

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	
3 – 4 tim	3	
4 – 5 tim	2	
5 – 6 tim	1	
<i>Summa</i>	<i>6</i>	<i>Totalt 6</i>

Den längsta transportsträckan är 238 kilometer från Fågelmara och den kortaste 142 kilometer från Sölvesborgsområdet. Hälften överstiger 200 kilometer. Transporterna omfattade 286 djur, varav 250 slaktsvin (i två transporter) och 36 nötkreatur.

Kommentar

Samtliga transporter är längre än till närmsta större slakteri, men det är å andra sidan inte så många Blekinge-bönder som väljer detta alternativ.

Tabell 3.12. Beräknad transporttider inklusive lastning/lossning till Ginstens slakteri Harplinge

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	
3 – 4 tim	6	
<i>Summa</i>	<i>6</i>	<i>Totalt 6</i>

Samtliga transporter är 170 kilometer långa, kommer från Sölvesborg och gäller slaktsvin. Närmsta större slakteri ligger 29 kilometer bort.

Totalt transporterades 614 slaktsvin. Lastning samt lossning tog kortare tid än resan.

Kommentar

Slaktsvinsuppfödarna i Sölvesborg fördelar djuren på flera slakterier som ligger längre bort än närmsta större slakteri.

Tabell 3.13. Beräknad transporttider inkl lastning/lossning till Vederslövs slakt Kalvsvik

<i>Tid</i>	<i>Transport från en produktionsplats</i>	
2 – 3 tim	1	
<i>Summa</i>	<i>1</i>	<i>Totalt 1</i>

Transportsträckan var 110 kilometer och 6 tjurar som transporterades från Jämjö i Blekinge. KLS i Kalmar ligger 71 kilometer bort.

En sammanställning av samtliga 406 transporter fördelade efter tidsåtgång visar att transportererna till de mindre slakterierna är kortare. En transport finns som enligt beräkningsmodellen har tagit mer än 8 timmar.

Tabell 3.14. Beräknade transporttider inklusive lastning/lossning samtliga slakterier

<i>Slakteri</i>	<i>< 30 min</i>	<i>½ – 1 tim</i>	<i>1–2 tim</i>	<i>2–3 tim</i>	<i>3–4 tim</i>	<i>4–5 tim</i>	<i>5–6 tim</i>	<i>6–7 tim</i>	<i>7–8 tim</i>	<i>> 8 tim</i>
Swedish Meats i Kristianstad	–	1	56	37	15	2	1	–	–	–
Swedish Meats i Kävlinge	–	–	2	7	43	26	12	5	1	1
Kontrollslakteriet KSL i Kalmar	–	–	9	10	31	10	–	2	–	–
Rålambsdal i Önnestad	–	12	30	2	–	–	–	–	–	–
Slakteri 144 Bräkne-Hoby	–	9	21	2	–	–	–	–	–	–
Szabos Hemchark Näsrum	3	22	1	–	–	–	–	–	–	–
Rörviks Gårdsslakt Trensum	5	14	1	–	–	–	–	–	–	–
SLP Helsingborg	–	–	–	–	3	2	1	–	–	–
Ginsten Harplinge	–	–	–	–	6	–	–	–	–	–
Vederslöv Karlsvik	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–
<i>Summa</i>	<i>8</i>	<i>58</i>	<i>120</i>	<i>59</i>	<i>98</i>	<i>40</i>	<i>14</i>	<i>7</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

Motsvarande beräkning för livdjur kan göras för 163 transporter.

Tabell 3.15. Beräknade transporttider inklusive lastning/lossning livdjurstransporter

<i>Tid</i>	<i>Transport livdjur</i>	
< 30 min	15	
½ – 1 tim	56	
1 – 2 tim	49	
2 – 3 tim	19	
3 – 4 tim	3	
4 – 5 tim	12	
5 – 6 tim	6	
6 – 7 tim	1	
7 – 8 tim	1	
8 – 9 tim	–	
9 – 10 tim	–	
> 10 tim	1	
<i>Summa</i>	<i>163</i>	<i>Totalt 163</i>

De flesta livdjurstransporterna tog mindre än två timmar.

3 223 smågrisar transporterades, varav åtta av 54 var transporter med över hundra grisar. Transporterna omfattade från 6 till 230 smågrisar. De längsta transporterna gick till Falkenberg, men stora lass smågrisar inom länet som inkluderar vägning tog också lång tid. Ytterligare några enstaka smågristransporter gick till Skåne.

427 nötkreatur transporterades. Av dessa var 44 tjurar. Andra beteckningar på de transporterade djuren var ungtjurar, tjurkalvar, livkalvar, kvigor, nötkreatur, livkalvar, mjölkkvigor, några stutar och ett handjur (avelstjur). 11 av 101 transporter omfattade fler än 10 djur, men de flesta transporterna omfattade enstaka djur. En kalv ”transporterades på egna ben”, varför man får förmoda att tidsåtgången låg under 30 minuter (ej medräknad ovan). De längsta transporterna gällde 14 nötkreatur, avelsdjur från Jämjö till Vingåker, som beräknas ta 7 timmar 29 minuter, 12 ungtjurar från Jämjö till Falköping som beräknas ta 5 timmar 55 minuter, 6 nötboskap, ”dräktiga kvigor” från Tving till Varberg på en tid av 4 timmar 4 minuter och en Angus-tjur på resa i 4 timmar 40 minuter från Fågelmara till Hammar.

66 får transporterades. Den allra längsta restiden av samtliga beräknade för djuren i Blekinge tillryggalades av 40 får som åkte

från Ramdala till Rättvik i Dalarna. 627 kilometer och 9 timmar 5 minuter beräknades det ta. Två mjölkfår beräknades åka i över fyra timmar från Ramdala till Lärbro respektive Skärblacka. Två får skickades från Ramdala till Gotland på en resa som beräknades ta drygt fyra timmar, men bör ha tagit betydligt längre tid om färja skulle nyttjas.

Av de sex transportererna till bete rörde den längsta transporten totalt 253 tackor och 397 lamm, som transporterades i en bil i två plan från Ronneby till bete på Alvaret på Öland. 8 timmar 22 minuter beräknades den resan inklusive lastning och lossning ta. Övriga betesdjur skulle inte förflyttas så långt.

Transport till närmaste slakteri

105 av slakttransporterna av 407 totalt har inte gått till närmaste större slakteri. 9 av dessa har samlat ihop djur från produktionsplatser inom en radie av tio mil eller mer, där vissa av djuren därmed fått transporteras längre bort än det närmaste (ofta i motsatt riktning). De transporter som har ungefär lika långt till två större slakterier är inte medräknade. Var fjärde transport har gått längre än till närmaste större slakteri. Mindre slakterier ligger i regel mycket närmare.

49 av transportererna till Swedish Meats i Kävlinge gick längre än till närmaste slakteri. De allra flesta rörde nötkreatur, några lamm. 38 av transportererna till KLS i Kalmar hade kunnat gå till ett större slakteri som ligger närmare. Samtliga gällde slaktsvin. Samtliga transporter (6) till SLP i Helsingborg och till Ginsten i Harplinge (6) gick längre än till närmaste slakteri. Två av samtransporterna till Swedish Meats i Kristianstad gick längre än till närmaste slakteri.

3.12.10 Dokumentation av transporter och transporttider:

Skåne, Västra Götaland och Uppland

Skåne har tre stora slakterier, flera medelstora och en del småskaliga. Skåne var det län som vid sidan av Västra Götaland handlade flest ansökningar under transportstoppet. Närmare 500 ansökningar lämnades in under den första veckan mellan 8 och 13 mars. Vid en stickprovskontroll av dessa framgår tydligt att transporter av både slaktsvin, suggor, galtar och nötkreatur inte

självkärl körs till närmaste större slakteri utan trafiken är livlig kors och tvärs från SLP i väster till Kristianstad i öster, Kävlinge i sydväst och flera slakterier på sydkusten. Enstaka slakttransporter från östra Småland (265 kilometer) respektive från Laholm (153 kilometer) till Ugglarps slakteri i Trelleborg förekom under perioden. En hel del livdjurstransporter ägde också rum – den längsta från Kvidinge till Sjuntorp (275 kilometer).

I Västra Götaland dominerar Swedish Meats i Skara, men där finns även Skövde slakteri i närheten, och Dalsjöfors slakteri respektive A J Dahlbergs slakteri i Brålanda. Skövde slakteri tog emot transporter både från Örsundsbro (295 kilometer), Västerås (244 kilometer), Vingåker (181 kilometer), och flera från Skänninge (151 kilometer) med flera långväga, men de flesta transporterna var mellan 20 och 100 kilometer långa. Den totala transporttiden kan ändå bli lång beroende på vilket djurslag som lastas och hur många individer det rör sig om. De allra flesta transporterna till det mindre Dalsjöfors slakteri var under 100 kilometer och vanligtvis runt 50–60 kilometer. Slakteriet ombesörjde också livdjurstransporter, exempelvis en tjur och fem livkalvar till Hässleholm (228 kilometer).

I Uppland är det slakteriet Swedish Meats i Uppsala som tar emot flest slaktdjurstransporter. Upptagningsområdet är främst en radie på tio mil. En del spädkalvar skickades till slakt under perioden, vilket inte anmälts i de övriga redovisade länen.

3.12.11 Utredningens bedömning angående det tillfälliga transportförbudets effekter

Utredningen kan konstatera att transporter till slakteri inte alltid innebär transport till närmaste slakteri. Trots detta dominerade under den aktuella tiden förhållandevis korta transporter. I exemplet Blekinge tog 84 procent av transporterna till slakt som längst 4 timmar och 46 procent tog som längst 2 timmar. För livdjurstransporter under den aktuella tiden redovisar 87 procent av transporter en tidsåtgång av som längst 4 timmar och 74 procent en tidsåtgång av som längst 2 timmar.

Utredningen skall utreda vilka effekter det tillfälliga transportförbudet fick för transporttider och transportvägar. Utredningen har funnit att detta uppdrag svårligen kan genomföras eftersom kartläggning av transporttider och transportvägar före transport-

förbudet inte fanns. Bedömningen är dock att transporttiderna minskades mest under den första tiden då restriktionerna var som hårdast. En uppskattning är att transporttiderna för gristransporter minskade med en timme och nötkreatur i snitt två timmar.