

Implementeringsrådet
KN 2024:04

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet,
Enheten för djur och livsmedel,
LI LB DL
Kopia KN NIM

Underlag till svensk ståndpunkt i pågående EU-förhandling gällande förslag till förordning om skydd av djur under transport, KOM (2023) 770

Implementeringsrådets bidrag till svensk ståndpunkt framgår i sin helhet i avsnitt 8. Implementeringsrådet vill sammanfattningsvis lyfta följande punkter

- Harmonisera krav vad gäller begränsning av transporttid
- Nyansera krav på yta vid transport
- Mjuka upp kravet på närvaro av veterinär vid lastning och lossning
- Ersätt krav på anpassning till utomhustemperatur vid transport
- Lätta på krav på användning av TRACES vid nationella transporter
- Verka för tydligare gränsdragning mot hästnäringen

1. Implementeringsrådets uppgift

Implementeringsrådet har i uppgift att bistå regeringen i arbetet med att stärka svenska företags konkurrenskraft genom att undvika implementering över miniminivån och motverka omotiverade regelbördor samt minska administrativa kostnader och andra fullgörandekostnader vid genomförande av EU:s regelverk i svensk rätt. Implementeringsrådets arbete ska utgå ifrån ett företagsperspektiv.



Implementeringsrådet ska lämna underlag och rekommendationer till regeringen, dels som bidrag till svenska ståndpunkter i förhandlingar, dels om hur EU-rättsakter kan genomföras i svensk rätt på ett sätt som inte är mer långtgående ur ett företagsperspektiv än vad rättsakterna kräver.

2. Berört förslag till EU-rättsakt

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden, om ändring av rådets förordning (EG) nr 1255/97 och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1/2005.¹

3. Mål och syfte med förslaget

De föreslagna bestämmelserna är avsedda att ersätta tidigare reglering på området i syfte att säkerställa en hög djurskyddsnivå, förenkla förfaranden, minska den administrativa bördan och underlätta efterlevnaden av harmoniserade regler.

4. Var i processen befinner sig förslaget?

Förslaget behandlas nu i arbetsgrupp i rådet, en lägesrapport lämnades i november 2024. Vid tiden för denna lägesrapport hade arbete i Europaparlamentet inte ännu inletts, men hanteringen i ansvarigt utskott ska nu ha påbörjats. Implementeringsrådet har inte full insyn i förhandlingsläget och vilket utrymme detta ger, men bedömer det ändå som angeläget att lyfta de synpunkter från berörda branschorganisationer som rådet nåtts av i sitt inledande arbete.

5. Ansvarigt departement

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

6. Problembeskrivning ur ett svenskt företagsperspektiv

Förslaget bedöms kunna drabba svenska företag i form av ökade kostnader och svårigheter att uppfylla krav på ett område där den nationella skyddsnivån redan är högre än i flera andra EU-länder. Skillnader i skyddsnivå i förhållande till andra EU-länder, exempelvis när det gäller

¹ KOM (2023) 770

begränsning av transporttider, fragmenterar det EU-gemensamma regelverket och riskerar att skapa konkurrensnackdelar för svenska företag. Krav på närvaro av veterinär vid lastning och lossning utgör ett annat problem, då det råder brist på veterinärer i Sverige². I förslaget finns också krav på större yta vid transport, något som kan hämma effektiviteten i verksamheten. Krav på användning av det EU-gemensamma positioneringssystemet, TRACES, även vid nationella transporter blir onödigt administrativt betungande. Det finns en viss otydlighet är det gäller gränsdragning mot hästnäringen som riskerar att orsaka tillämpnings- och tolkningsproblem. Transport av hästar sker ofta och för många andra ändamål än slakt. Om alla dessa transporter omfattades av förordningen och dess krav skulle det kunna bli onödigt kostsamt för hästnäringen.

Alla svenska företag i djurhållnings- och slakteribranschen som utför transporter av djur som avses i transportförordningen påverkas av de föreslagna reglerna, oavsett företagets storlek. Det är dessutom troligt att små företag drabbas hårdare eftersom de kan ha sämre möjligheter till flexibilitet och att effektivisera utifrån de krav som ställs.

Enligt Jordbruksverkets statistik för lantbrukens djur 2024 utgörs aktuell bransch av 23 386 jordbruksföretag med djur, varav huvuddelen berör nötkreatur, får och grisar. 2023 omsatte den svenska djurproduktionen runt 20 miljarder kronor. I tillägg finns enligt TRACES-databasen 114 slakteriföretag i Sverige.

7. Implementeringsrådet analys

Förslaget kan innebära ökade kostnader och konkurrensnackdelar för svenska företag i djurhållnings- och slakteribranschen om kraven inte balanseras. Nedan följer en genomgång av möjliga konsekvenser av de föreslagna reglerna och en uppskattning av kostnaden för det samt en bedömning av vilken betydelse det har för svensk konkurrenskraft. Därefter presenteras underlag till svensk ståndpunkt med tänkbara alternativ till och nyanseringar av förslagen.

² Se t.ex. [uppdrag-att-utreda-veterinar-beredskap.pdf](#), [Risk för ökad veterinärbrist - Lantbruksnytt](#), [Bristen på veterinärer och djursjukskötare måste lösas – Smålandsposten](#)

Konsekvenser för svenska företag

Förslaget kan komma att resultera i ökade kostnader och därmed negativa konsekvenser för svenska företag och deras konkurrenskraft. Skillnader i begränsning av transporttid, där Sverige i nuläget har strängare regler, skulle för svenska företag kunna innebära konkurrensnackdelar. Det långtgående kravet på närvaro av veterinär vid lastning och lossning skulle innebära ökade kostnader för transporter, men även att det i brist på tillgängliga veterinärer blir svårt eller i värsta fall omöjligt att genomföra transporter. Kravet på anpassning av transport till viss utomhustemperatur skulle kunna göra att vissa transporter under vissa tider behöver försenas eller inte kan göras alls. Kravet på större yta vid transport innebär färre djur per transport, något som i sin tur antingen innebär sämre lönsamhet per transport, eller att kostsamma investeringar måste göras för att uppnå effektiva transporter, till exempel i fråga om inköp av nya fordon som uppfyller de nya kraven.

Uppskattade kostnader

Vid kontakt med berörda branschorganisationer har de kostnadssatt konsekvenserna för **krav på veterinär närvaro** enligt följande:

Om veterinär närvaro skulle krävas bedömer slakterinäringen att endast transport till slakt för fyrbenta djur skulle omfatta minst 60 000 stopp på gård per år för samtliga aktörer och djurslag. Om man uppskattar kostnaden till minst 5 000 kr per tillfälle när en veterinär ska närvara i omkring 3 timmar skulle kostnaden för dessa 60 000 stopp vid transport till slakteri uppgå till 300 miljoner kronor. För fjäderfä beräknas kostnaderna till minst 36 miljoner.

När det gäller förslag om ökade **ytkrav** anger berörda branschorganisationer följande kostnadsuppskattningar:

När det kommer till de ökade ytkraven uppskattar slakteriled att det kommer att kosta totalt mellan 200 och 300 miljoner kronor att bygga om anläggningarna för att kunna hantera ett ökat transportflöde om 40 procent eftersom ökade ytkrav innebär fler bilar ska lossas och rengöras. Därtill tillkommer kostnader för fördrjade transporter om mellan 600 och 700 miljoner kronor för inköp av nya fordon, ökad personaltäthet, ombyggnad av befintliga, mer drivmedel och ökade personalkostnader.

Enligt Svensk Fågel uppskattar man för matfågelsidan att de ökade ytkraven i transportlådorna skulle medföra en kostnad om runt 350 miljoner kronor

för färre djur per transport, fler transporter, lastning, ombyggnation av anläggningar (yta, slaktbana, mottagning). Detta inkluderar då endast de större matfågelslakterierna som omfattar ca 70 % av slakten. För de små och medelstora slakterierna tillkommer ytterligare kostnader.

Att **kräva att Traces används** även vid nationella transporter medför administrativa kostnader som är svåra att uppskatta, men är en övrig konsekvens som är betungande.

I tillägg nämner berörda branschorganisationer att konsekvenserna för hästnäringen har utelämnats i bakgrundsmaterialet och kostnadsuppskattningar saknas. Förslaget har vidare inte definierat vad som avses med ekonomisk verksamhet kopplat till häst, vilket kan orsaka gränsdragningsproblem och risk för olika tolkningar hos medlemsländerna.

Betydelse för svensk konkurrenskraft

Svensk animalieproduktion inklusive hästhållning är en viktig del av Sveriges ekonomiska utveckling, särskilt eftersom den bidrar till sysselsättning och livsmedelsförsörjning i hela landet, inklusive landsbygden. För att stärka branschens konkurrenskraft är det avgörande att nya regler inte hämmar utveckling och investeringar, särskilt för mindre företag med svagare ekonomiska förutsättningar. I dagsläget snedvrids konkurrensen till nackdel för svenska djurhållare, eftersom Sverige har striktare djurskyddsregler än många andra EU-länder. Det är naturligtvis positivt att EU:s regler för skydd av djur under transport skärps och bättre överensstämmer med de svenska djurskyddskraven. Samtidigt är det viktigt att de gemensamma EU-reglerna verkligen uppnår syftet att förbättra djurskyddet på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Implementeringsrådet ser flera problem med de nu föreslagna reglerna.

8. Implementeringsrådets underlag till svensk ståndpunkt i pågående EU-förhandlingar

De krav som ställs i förordningen har till syfte att säkerställa en hög djurskyddsnivå, något som Sverige redan har. Om EU:s djurskyddslagstiftning skärps är det viktigt att svenska producenter inte åläggs ytterligare kostsamma krav utöver de som redan finns. En oproportionerlig ökning av regleringar kan leda till försämrad lönsamhet och i förlängningen en minskad inhemsk produktion. Mer konkret vill rådet lyfta följande punkter som viktiga för att tillvarata de svenska företagens intresse.

➤ **Harmonisera krav vad gäller begränsning av transporttid**

I förslaget finns definitioner på vad som är kort respektive lång transport. Gränsen för kort transport har satts till 9 timmar och en transport som överskrider den tiden är definierad som lång. 9 timmar som maximal transporttid för kort transport skiljer sig från de 8 timmar som gäller i Sverige, som alltså har en högre skyddsnivå än andra EU-länder. Det ligger i företagens intresse att samma krav gäller i alla EU-länder för att undvika konkurrensnackdelar. Fragmentering på grund av olika nationella krav försämrar dessutom regelverket eftersom det skapar otydlighet och blir svårare att efterleva. Därför bör regeringen verka för att samma begränsningar för transporttid, oavsett vilka man väljer, ska gälla i Sverige som i alla andra EU-länder.

➤ **Nyansera krav på yta vid transport**

Sverige har redan krav på yta som överstiger kraven i den reglering som nu ska ersättas. Nu föreslås krav på större yta jämfört med de svenska. De nya kraven skulle innebära ökade kostnader eftersom det innebär färre djur per transport, då man behöver göra fler transporter. Större yta är inte heller nödvändigtvis bättre för djuren eftersom för stor yta kan skapa problem för djuret att hålla balansen. Här vill implementeringsrådet framhålla möjligheten att, beroende på djurslag, ha olika krav på yta beroende på om det handlar om en lång eller kort transport. Kravet på yta som föreslås i den kommande förordningen bör gälla för långa transporter medan det redan gällande svenska kravet bör gälla för korta transporter.

➤ **Mjuka upp kravet på närvaro av veterinär vid lastning och lossning**

Kravet på närvaro av veterinär vid lastning och lossning är svårt att efterleva då det råder brist på veterinärer. Kravet har inte bedömts som rimligt heller från Svenska veterinärförbundets sida³ och mötts med oro även bland delegationerna i rådsförhandlingarna.⁴ Ordförandeskapet har med anledning av detta föreslagit en alternativ skrivning som i stället innebär krav på närvaro av person med ”erforderlig kompetens”, något som implementeringsrådet anser bör stödjas.

➤ **Ersätt krav på anpassning till utomhustemperatur vid transport**

Att ställa krav på anpassning av transporttider och tidpunkt för transport i förhållande till utomhustemperatur är inte lika ändamålsenligt som att ställa krav på klimatet i lastutrymmet. Att säkerställa ett bra klimat för transport i själva lastutrymmet bidrar till djurskyddet samtidigt som det ger möjlighet till effektivitet och enklare planering. Sverige bör därför verka för att eventuella krav i stället riktar in sig på detta.

➤ **Lätta på krav på användning av TRACES vid nationella transporter**

Det är bra att använda den möjlighet till positionering som TRACES innebär, och som fyller en viktig funktion vid gränsöverskridande transporter. Då det samtidigt är förenat med administrativt arbete och kostnader, bör Sverige med sina många småskaliga verksamheter och brist på veterinärer verka för lättnader när det gäller krav på användning av TRACES vid nationella transporter.

➤ **Verka för tydlig gränsdragning mot hästnäringen**

Transport av hästar föreslås genom artikel 2 p 2 c) endast omfattas av de allmänna bestämmelserna i förordningens artikel 4 om transporten sker i syfte att delta i träning, utställning, tävling, kulturevenemang, cirkusar och ridsports- och fritidsaktiviteter. Det finns dock ytterligare syften för vilka

³ Se remissvar, specifikt om art 25.3 [svf-remissvar-eu-förordning-djurskydd-vid-transport-slutligt.pdf](#)

⁴ Se lägesrapport, Europeiska unionens råd, 16056/24, [pdf](#)

hästar kan transporteras, t.ex. avel, som inte räknas upp bland undantagen. För att undvika problem med tillämpning och tolkning vill rådet betona vikten av att det blir tydligt när och i vilken omfattning den föreslagna förordningens regler i övrigt omfattar just transport inom hästnäringen. Ett sätt är att utöka den föreslagna artikel 2 p 2 c) så att alla syften för transport av hästar utom slakt omfattas av artikeln. Ett annat sätt att tydliggöra kan vara att transport av hästar regleras i ett separat kapitel.

Kontakter under rådets arbete

I utarbetandet av detta underlag har vi haft kontakt med Kött- och Charkuteriföretagen, Svensk Fågel, LRF, LRF Häst samt ett flertal andra organisationer som företräder hästnäringen.

Kontaktperson i detta ärende är utredningssekreterare Lena Nordqvist (lena.nordqvist@regeringskansliet.se)