KIRJALLINEN ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Eduskunnan maa- ja metsätalousvaliokunta

5.3.2024

Stella Attia

Eläinlääkäri

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI ELÄINTEN SUOJELUSTA KULJETUKSEN JA SIIHEN LIITTYVIEN TOIMENPITEIDEN AIKANA, NEUVOSTON ASETUKSEN (EY) NO 1255/97 MUUTTAMISESTA JA NEUVOSTON ASETUKSEN (EY) 1/2005 KUMOAMISESTA

- Ehdotus lisää merkittävästi kustannuksia tiloille ja koko elinkeinolle aina ”pellolta pöytään”
- Byrokratia lisääntyy TRACES-järjestelmän myötä
- Valvovia viranomaisia tarvitaan merkittävästi lisää, jos Suomen sisäisiä kuljetuksia aletaan valvomaan ja hyväksymään TRACES-järjestelmässä
- Ehdotus lisää hallinnollisia kustannuksia
- Ehdotuksella lisätään kiirettä lastauksessa sekä kuljetusten ajamisessa ja näin ollen vaarannetaan eläinten rauhallinen käsittely ja mahdollisesti lisätään maantieonnettomuuksien riskiä
- Vasikoiden kasvatus lähtötilalla lisää kustannuksia maidontuottajille, huonontaa vasikoiden hyvinvointia, saattaa lisätä sonnivasikoiden lopetusta tilalla, lisää rakennustarvetta uusille vasikkatiloille lähtötilalla ja aiheuttaa ternikasvattamoihin rakenteellisen ongelman, kun juotto ei enää tapahtuisikaan siellä.
- Ehdotus lisää Suomessa päästöjä lisääntyneinä kuljetuksina
- Ehdotus vaikeuttaa tilallisen omalla kalustolla tehtäviä kuljetuksia pien- ja lähiteurastamoille
- Ehdotus heikentää Suomen toimintaedellytyksiä elintarviketuotannon osalta EU:n sisällä ja asettaa Suomen epäreiluun asemaan markkinoilla kustannuksia lisäämällä

Ehdotuksen sisältöön liittyvät kommentit:

Kuljetettavien vasikoiden tulee ehdotuksen mukaan olla vähintään viiden viikon ikäisiä ja niiden tulee painaa vähintään 50 kg.

Nykyisin sonnivasikat lähtevät tilalta 10-14pv ikäisenä ternikasvattamoon. Kustannus lähtötilalle tällöin on noin 30–50 euroa per vasikka, joka koostuu lähinnä maidon tai maitojuoman

juottokustannuksista. Jos nämä vasikat pidettäisiin lähtötilalla 50pv ikään saakka, niin minimikustannus pelkästä ruokinnasta ja kuivikkeista on 150–200 euroa per vasikka. Tämän lisäksi tuottaja tarvitsee vähintään puolet isommat vasikkatilat. Tästä tulee tuottajalle isot kustannukset, koska vasikkatilat ovat erittäin kalliit rakentaa. Myös juottokoneiston/maidon lämmityslaitteiden kapasiteettia tarvitaan lisää, kuivituskustannukset lisääntyvät, työkustannukset kasvavat ja energiakulut kasvavat. Toisaalta myös ternivasikkakasvattamot ovat rakentaneet kalliit tilat, jotka nyt sitten olisivat käytössä hyvin vähän aikaa juoton lopulla tai eivät ollenkaan käytössä. Suuri riski tässä mallissa on, että koko juotto jää lypsykarjatilallisen vastuulle. Tällöin jos kustannuksia ei kateta lähtötilalle niin on paineita pahimmassa tapauksessa lopettaa kannattamattomat sonnivasikat tai juottaa ne huonosti, jolloin vasikoiden hyvinvointi vaarantuu. Sonnivasikat myös syövät väkirehua ja kuluttavat juomarehua/maitoa huomattavasti enemmän ja samalla kuivikkeita paljon enemmän kuin vastaavan ikäinen lehmävasikka.

Vasikoita ei Suomessa kuole kuljetuksen aikana. Kuljetukset toimivat hyvin ja autot ovat hyviä missä vasikoita kuljetetaan. Sairaita tai yhtään heikompia tai muuten arveluttavia vasikoita ei oteta kyytiin. Vasikan mukana seuraa tiedot, miten vasikkaa on lähtötilalla ruokittu ja juotettu ja millä. Sinne myös kirjataan vasikan mahdollisesti saamat lääkitykset. Vastaanottajatilat ovat erittäin kokeneita juottoikäisten vasikoiden hoidossa. He panostavat juottoon ja vasikoiden hoitoon ja seuraavat niitä paljon tarkemmin, koska nämä tilat keskittyvät vain siihen. En näe syytä rajoittaa kuljetusikää tällä tavoin. Kuljetusautoissa on kuivikkeet alla ja vasikoiden lämpötilasta ja olosuhteista huolehditaan Suomessa hyvin jo nyt.

Vieroittamattomien eläinten ja vasikoiden kuljetusaika ilman ruokintaa on enintään kahdeksan tuntia.

Vasikat juotetaan nykyään käytännössä monilla tiloilla 2 kertaa vuorokaudessa eli juottoväli etenkin yön jälkeen voi venyä selvästi yli 12h. Vasikat ovat tällä tavalla juotettuna todella hyväkuntoisia ja pulleita. Minä itse suosittelen 2 kertaa päivässä juottoa tiloille. Toki vettä ja väkirehua on tarjolla koko ajan. Mielestäni siksi juotto maitojuomalla kuljetuksen aikana ei ole perusteltua. Lisäksi vasikka on erittäin herkkä väärin tehdylle juomalle. Ne pitää juottaa oikeassa asennossa, niille pitää juottaa oikean lämpöistä maitojuomaa, oikean vahvuista maitojuomaa ja vaihto uudelle juomalle on muutenkin niille aina vaikea koska maku on kokonaan toinen. Siksi olen varma, että juomarehun valmistus kuskien toimesta kuljetuksen aikana ei tule onnistumaan niin että se olisi vasikalle turvallista ja että ne sitä joisi. Kuljetus myös täydellä mahalla voi aiheuttaa ongelmia. Sen sijaan vettä ja väkirehua/heinää voi olla tarjolla, vaikka niiden kulutus on pientä juottovasikalla. Lämpimällä kelillä kuitenkin veden kulutus voi nousta juotosta huolimatta.

Kuljetusaika ei saa ylittää yhdeksää tuntia, mikäli ulkoilman lämpötila on sääennusteen mukaan päivällä 25–30 C-astetta.

Lehmä tuntee lämpöstressiä jo heti kun ympäristön lämpötila on yli +20 astetta. Korkeat lämpötilat onkin otettava huomioon kuljetuksessa auton sisällä. Kuumalla kelillä lisätilantarve on perusteltu tiettyyn rajaan saakka. Liika tila suurten eläinten kuljetuksissa sen sijaan on turvallisuusriski, kun eläin ei pysty nojaamaan ja tukemaan itseään muihin eläimiin tai auton rakenteisiin.

Kuljetusaika ei saa ylittää yhdeksää tuntia, mikäli ulkoilman lämpötila on sääennusteen mukaan alle –5 astetta.

Aikuinen nauta pystyy matkustamaan erinomaisesti, vaikka ulkona on pakkasta. Lehmä tuottaa itse lämpöä 0,6–1,8kW tunnissa riippuen maitotuotoksesta. Autossa on lähes aina mieluummin kuuma kuin kylmä ellei saada pidettyä luukkuja kunnolla auki, että ajon aikana ilma vaihtuu tehokkaasti. Lehmä tuottaa myös todella paljon kosteutta autoon, joka tiivistyy vedeksi, jos autossa on lämmin. Kova pakkanen haittaa kuljetuksia, lastaamista ja muuta paljon enemmän kuin nautaa itseään. Usein kuljetuksia ei siis muista syistä pystytä järjestämään kovilla pakkasilla. Teurasautossa aikuisella lehmällä ei ikinä tule kylmä. Usein aamulla myös teurastamon navetoissa on aivan liian kuuma lehmille. Jos ympäristön ulkolämpötila on -20 astetta tai alle ja jos navetassa on 0 astetta tai plussan puolella, silloin AINA ilmanvaihdosta tingitään lehmän kannalta ja navetassa tai kuljetusautossa on huono ilma ja kosteaa. Tämä vain on navettarakentamisen perusongelma ja totuus. Lehmä ei kärsi pakkasesta, mutta kuljetuksen kannalta pakkanen on ongelma auton kannalta, ovien avaamisen kannalta navetassa jne.

Lämpötiloja koskevissa rajoituksissa raja-arvot perustuvat lähtöpaikan, matkan aikaisen kontrollipisteen ja päätepisteen sääennusteisiin

Kuljetusauton sisälämpötilalla on merkitystä, ei ympäristön lämpötilalla. Etenkään pakkasella. Auringonpaisteessa lämpö toki nousee nopeasti korkeaksi, jos auto on paikallaan, mikäli autossa ei ole jäähdytystä.

Tavoitteena tulee ehdotuksen mukaan olla paikallisen teurastuksen suosiminen ja pitkien teuraskuljetusten lopettaminen.

Pienteurastamoiden ja ns. rahtiteurastuksen byrokratiaa tulisi keventää, mutta sitä tässä esityksessä puolestaan ei tehdä. Pienteurastamojen lisääntymisellä olisi selvä vaikutus kuljetusmatkoihin ja eläinten hyvinvointiin. Kuljetusten byrokratialla ei tulisi hankaloittaa pienteurastamoiden toimintaa.

Asetusta sovellettaisiin ainoastaan yleisten vaatimusten osalta maatilan omalla kalustolla tehtäviin laidunkuljetuksiin ja maatilojen omalla kalustolla tehtäviin alle 50 kilometrin kuljetusmatkoihin.

Mielestäni tätä ei pitäisi ainakaan soveltaa reittisuunnitelman ja TRACES-järjestelmän osalta ollenkaan tilan omalla kuljetuskalustolla tehtäviin kuljetuksiin, eikä olla mitään kilometrirajaa niissä. Olisi hyvä, jos useammat tuottajat kuljettaisivat omat eläimensä läheisille pienille teurastamoille. Kalusto on eläimille tuttu, ihmiset ovat tuttuja, rehu autossa on tuttua jne. Teurastus myös näillä teurastamoilla tapahtuu nopeammin kuljetuksen jälkeen, eikä eläimet joudu olemaan kuljetuskalustossa niin pitkään eikä teurastamon navetassa.

Ehdotuksen mukaan tulisi huomioida kuljetusvaatimuksissa uusin tieteellinen tieto ja vastata sosiaaliseen paineeseen. Lisäksi tulisi helpottaa vaatimusten toimeenpanoa digitalisaation ja automaation avulla. Ehdotuksen keskeinen tavoite on edistää lihan ja sukusolujen kuljetusta elävien eläinten sijaan. Edellä mainittujen tavoitteiden ohella tulisi taata markkinoiden sujuva toiminta.

Tässä ei huomioida naudan kohdalla tieteellistä uutta eikä vanhaa tietoa mm. lämpötilojen osalta. Sosiaalinen paine ei välttämättä huolehdi naudan hyvinvoinnista. TRACES on kankea järjestelmä ja lisää byrokratiaa ja etenkin elinkeinon kustannuksia. Tässä esityksessä ei ole mitään, mikä parantaisi todellisia ongelmia eli elävien eläinten rahtaamista kolmansiin maihin tai Euroopassa maarajojen yli teurastettavaksi. Tässä ei edistetä millään tavalla lihan ja sukusolujen kuljetusta. Suomen markkinoille tämä tuo vain kustannuksia, huonontaa kannattavuutta eikä sujuvoita toimintaa.

Suurempien tilavaatimusten katsotaan parantavan merkittävästi eläinten hyvinvointia, mutta lisäävän kuljetuskustannuksia.

Suurten tuotantoeläinten maantiekuljetuksessa on parempi, että eläimillä ei ole liikaa tilaa. Ne pystyvät nojaamaan auton rakenteisiin ja tukeutumaan muihin eläimiin kaarteissa.

Koska pitkiä teuraskuljetuksia (yli 9 tuntia) on todellisuudessa vain vähän (EU:n sisällä 0,3—3,4 %) ei niiden rajoittamisella ole suuria taloudellisia vaikutuksia.

Tämä siis ei juuri muuta Keski-Euroopan tilannetta. Euroopassa on aivan eri tilanne kuin Suomessa, koska siellä ei kuljeteta eläimiä teuraaksi lähimmälle teurastamolle vaan ne kuljetetaan esimerkiksi Puolaan (hinta tai teurastuskapasiteetti määrittelee siellä teurastuspaikan). Suomessa pitkien välimatkojen maassa taas eläinten keräily hankaloituu kohtuuttomasti, kustannukset nousevat, päästöt nousevat, syö Suomen kilpailukykyä EU markkinoilla ja lisää byrokratiaa. Suomessa kuitenkin käytännössä eläimet menevät teuraaksi lähimmälle teurastamolle tai ei ainakaan teurastamoiden välimatkassa ole suurta eroa, jos valitaan joku pikkuisen kauempana oleva teurastamo.

Erityisesti nautojen teuraskuljetuksissa joudutaan eläimiä noutamaan useammalta tilalta, kun vanhoja lypsylehmiä poistuu tuotannosta. Pitkälti tästä johtuen nautojen kohdalla yhdeksän tuntia ylittyy Suomessa arviolta 4—20 %:ssa teuraskuljetuksista

Vaikea kuvitella, että tuo riittää Suomessa. Suomessa on alueita, joista on pitkä matka lähimmälle teurastamolle mutta myös tilojen välinen matka on pitkä. Tilakoot suurenevat, mutta tilat harvenevat, joten kuljetusmatkojen ja aikojen lyheneminen ei ole näköpiirissä. On myös paineita yhä edelleen vähentää suuria teurastamoita Suomesta. Atria Jyväskylä, joka on Suomen suurin ja modernein nautateurastamo, teurastaa nautaa jo useamman vuoden ajan vain kolmena päivänä viikossa ja silloinkin normaalin työajan. HK:n Paimion teurastamo ei teurasta täyttä viikkoa sekään ja sielläkin on uusi teurastamo. HK:lla saattaa olla paineita Outokummun nautateurastamon alasajoon, jos teurastamo lähivuosina vaatii suurempia remontteja. Atrialla on myös Kauhajoella iso nautateurastamo ja silläkin voi olla tulevaisuudessa tarve keskittää teurastukset yhteen paikkaan. Etenkin jos kustannukset lisääntyvät alalla. Lapissa taas suurin nautateurastamo on Kemissä ja ainakin Utsjoella saakka on lypsykarjoja. Tukipolitiikalla on tuettu pohjoisen karjatiloja, joten ne tuskin siellä lopettavat kovin nopeasti, koska toiminta on kannattavampaa kuin etelämmässä. Jo pelkästään yhden lehmän ajaminen Utsjoelta Kemiin lähentelee talvikelissä tuota rajaa. Saati jos kuormaan joutuisi hakemaan eläimiä muutamasta paikasta. Pitää myös ottaa huomioon, että kuskien on pidettävä taukoja ajamisessa. Mikäli lainsäädännöllä tuotetaan kiire ja paine lyhentää kuljetusaikaa, niin lopputuloksena voi olla maantieonnettomuudet ja kiireen aiheuttamat ylilyönnit eläinten käsittelyssä.

Eläinten lastaukseen ja purkuun kuluva aika lasketaan ehdotuksen mukaan kuljetusaikaan.

Joskus lastaukset navetan päässä eivät suju suunnitelmien mukaan ja joku iso siitossonni pistää ranttaliksi ja totaalisesti jarrut pohjaan. Mielestäni tämä ei palvele asiaa, että juuri tuo kuljetuksen kriittisin vaihe muutetaan tällä lainsäädännöllä ja byrokratialla kiireeksi ja silloin eläinten käsittely saattaa muuttua kovakouraiseksi. Lisäksi se lisää riskejä ihmisten ja eläinten loukkaantumisiin. Tällä hetkellä, kun olen seurannut lastausta navetoissa, niin ne sujuvat todella rauhallisesti. Sähköpiiskaa tai kovempaa ajamista ei tapahdu vaan eläimille annetaan oma rauha liikkua. Kuskit ovat rauhallisia.

Sekä pitkiltä (yli yhdeksän tuntia kestäviltä) että lyhyiltä kuljetuksilta edellytetään reittisuunnitelmaa, joka sisältää matkakuvauksen. Pitkien kuljetusten osalta toimivaltainen Viranomainen hyväksyy reittisuunnitelman TRACES-järjestelmässä. Pitkissä kuljetuksissa kuljetusvälineen tosiaikainen sijainti rekisteröidään TRACES järjestelmään. Tämä antaa mahdollisuuden reittisuunnitelmien toteutumisen tarkastamiseen jälkikäteen.

TRACES on kankea ja hankala käyttöinen järjestelmä etenkin pienemmille toimijoille. Tämä lisää byrokratiaa ja kustannuksia elinkeinolle. Toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä maksaa Suomessa enemmän kuin muualla Euroopassa ja ei ole saatavilla virka-ajan ulkopuolella. Ongelman sattuessa toimijat eivät saa apua todennäköisesti mistään. Kuljetukset sen sijaan tapahtuvat ympäri vuorokauden ja kiireellisissä tapauksissa eläimen saa yleensä nopeasti teuraaksi (esimerkiksi jos lehmä sairastuu utaretulehdukseen, joka ei aiheuta akuuttia sairautta lehmälle, mutta se levittää sitä tehokkaasti muihin navetan lehmiin ja ympäristöön).

TRACES tulisi rajata vain sisämarkkinakauppaan eli kun eläviä eläimiä kuljetetaan EU maiden välillä (tai kolmansiin maihin) kuten tähänkin saakka.

Reittisuunnitelmat tälläkin hetkellä tehdään teurastamoiden reittisuunnittelijoiden toimesta ja niitä valvotaan teurastamon sisällä sekä tarkastuseläinlääkäreiden toimesta teurastamolla. Lisäksi valvontaeläinlääkärit jo nyt valvovat teuraskuljetuksia ja saavat tarvittaessa reittisuunnitelmat ja ajat, milloin lehmät saapuvat teurastamon navettaan. Kirjanpidosta käy ilmi myös mistä eläin on noudettu ja mihin aikaan.

Yhdeksän tunnin aikarajasta voisi poiketa toimivaltainen viranomaisen luvalla, mikäli matka lähimpään teurastamoon on niin pitkä, että yhdeksän tunnin aikaraja ylittyy

Tilan ja teurastamon välinen matka ei ole ongelma, vaan keräily kun tilat ovat harvassa. Toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä lisää byrokratiaa ja kustannuksia. Hidastaa myös kuljetuksia ja kuljetusten toteuttamista. Mistä saadaan toimivaltaiset viranomaiset seuraamaan näitä kuljetuksia ja TRACES järjestelmässä hyväksymään näitä?

Kuljetusaikojen rajoittaminen vähentää päästöjä, mutta samanaikaisesti suuremmat tilavaatimukset kasvattavat päästöjä, joten kokonaisvaikutus on vähäinen

Suomessa kuljetusaikojen lyhentäminen nimenomaan lisää päästöjä, kun ajetaan vajailla autoilla hakemaan yksittäisiä eläimiä monta kertaa mahdollisesti samalle suunnalle. Tilanne vain pahenee tilojen käydessä harvemmaksi ja jos vielä joku teurastamo poistuu Suomessa.

Asetusuudistuksella varmistettaisiin siten toimijoiden tasapuoliset toimintaedellytykset sisämarkkinoilla, helpotettaisiin EU:n sisäistä eläinkauppaa ja tehostettaisiin valvontaa.

Suomen elintarviketuotantoketjulle aiheutuu kohtuutonta haittaa eikä tämä lisää tasapuolisuutta Suomessa suhteessa Eurooppaan. Valvonta ja byrokratia kyllä tehostuu ja kustannukset lisääntyvät myös valtiolle, kun eläinlääkäreitä pitää ottaa lisää valvomaan tätä.

Valvonnassa käytettävän automaation ja sähköisten menetelmien arvioidaan tuovan säästöjä ja tehostavan valvontaa. Valvonnassa tultaisiin hyödyntämään aikaisempaa enemmän komission ylläpitämää sähköistä TRACES-järjestelmää. Toimijoiden hyväksyntä ja kuljetuksia koskeva raportointi viranomaisille tapahtuisi kyseisen järjestelmän avulla. Kuljetuksia koskevien tietojen vieminen järjestelmään olisi toimijoiden vastuulla. Näin ollen ehdotus ei todennäköisesti lisäisi hallinnollisia kustannuksia.

Lisää hallinnollisia kustannuksia, koska tarvitaan lisää eläinlääkäreitä valvomaan TRACES-kuljetussuunnitelmia ja hyväksymään niitä. Lisää myös elinkeinon kustannuksia, jotka kaatuvat aina lopulta tuottajan niskaan.