

## 4 Rättslig reglering kring djurtransporter

### **Utredningens bedömning**

I revideringsarbetet med Europarådets konvention om skydd av djur vid internationell transport har flera viktiga aspekter avseende djurskyddet beaktats.

I EG-fördraget uttrycks synen på djur olika, vilket kan medföra att olika tolkningar görs och att djurens välfärd inte alltid beaktas tillräckligt mycket. Det bör understrykas att djur i första hand är kännande varelser och att särskild hantering därmed är befogad. Djurtransportdirektivet klargör att speciella hänsyn måste tas till djur och att speciella bestämmelser därför tillämpas. Att djur betraktas som varor är en konsekvens av vår djurhantering.

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 mera ses över, så att det blir svårare att fuska med resehandlingar och lättare att spåra transporter. Tillsynen fungerar förhållandevis bra i Sverige, men utredningen menar att fler utbildningsinsatser utöver de som redan genomförts är nödvändiga. Det är också nödvändigt att samarbetet med polisen förbättras, så att fler flygande kontroller på väg kan göras. Kontroller av transporter sker dock bäst vid på- och avlastningen. Därför bör anmälningsplikt för transporter införas. Vidare bör myndigheternas möjligheter att övervaka transporterna förbättras genom att dokumentationen av transporter används bättre.

Eftersom Europakonventionen inte är tillämplig på transport av djur mellan EU:s medlemsstater, där i stället djurtransportdirektivet skall gälla, har den senare större betydelse för gränsöverskridande djurtransporter inom EU.

**Utredningens förslag**

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 får inte transporteras inom tre veckor före beräknad förlossning. Transport av dräktiga tikar och katter får inte ske, utom till veterinär, inom två veckor före beräknad förlossning. För övriga djurslag gäller en femtedel av dräktigheten som gräns. Moderdjur av nöt får 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 bör 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 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.

#### 4.1 Bakgrund

I utredningens direktiv anges att utredningen skall utreda 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 slakterier samt utifrån tillgängliga data utvärderat hur väl de säkerställer att djurens behov tillgodoses under långa transporter. Granskningen har gjorts med beaktande av svensk och internationell forskning, frivillig- och branschorganisationers inlagor till olika myndigheter, kommissionens arbete på området samt svenska myndigheters yttranden i frågan.

Utredningen har gett professor emeritus Ingvar Ekesbo i uppdrag att till utredningen göra en litteraturoversikt och analys av befintlig svensk och internationell forskning om biologiska karakteristika hos lantbrukets djur<sup>1</sup> samt sammanställa forskningen om transporters inverkan på djurhälsa och djurskydd.<sup>2</sup> Utredningen har också gett professor Girma Gebresenbet i uppdrag att göra en

<sup>1</sup> Se bilaga 9, Biologiska karakteristika hos djur, av prof. I. Ekesbo (2002).

<sup>2</sup> Se bilaga 10, Inverkan av transporter på djurhälsa och djurskydd, av prof. I. Ekesbo (2002).

litteraturöversikt och analys av forskningsläget kring vad som är känt om djurtransporter.<sup>3</sup> I analyserna redogörs för vilka kunskapsluckor som finns och vilka frågor som bör vara föremål för fortsatt forskning. Texterna, som varit viktiga underlag i granskningen av hur väl regelverken tillgodoser djurens behov, finns publicerade i sin helhet som bilagor till detta betänkande. Läsaren kan därmed själv finna referenser till de vetenskapliga belägg som utredningen åberopar.

Med tanke på texternas breda och översiktliga karaktär, har de inte i huvudsak betraktats som enskilda forskares bidrag till diskussionen, utan tillmätts ett större mått av representativitet för forskningens insatser på området.

Regler om transporter av djur har antagits av flera olika organ. Medlemsländerna i EG berörs givetvis av EG:s rättsakter på området, men också av den europeiska konventionen av den 13 december 1968 om skydd av djur under internationella transporter (ETS 65), som samtliga EG:s medlemsstater har ratificerat. Transportkonventionen och EG-lagstiftningen, vilken behandlas i detta avsnitt, är i flertalet avseenden väl förenliga med varandra, men det finns några skillnader, bland annat ifråga om detaljbestämmelser.

Inom EG:s rättsakter på området finns flera regler som styr hur djurtransporter skall genomföras och dessa är relativt detaljrika. Det finns dessutom ett antal bestämmelser, som inte direkt reglerar om eller på vilka villkor djur får transporteras, vilka kan antas inverka på djurtransporternas mönster och omfattning.<sup>4</sup> Utredningen ägnar huvudreglerna störst intresse.

Med tanke på att frågan om djurtransporter rönt stort allmänt intresse har utredningen ägnat mer utrymme än vad som är brukligt åt att återge relevanta rättsakters och utredningars innehåll. Huvudreglerna har, med hänsyn till att bestämmelserna diskuteras på detaljerad nivå, beskrivits utförligt för att underlätta för den läsare som inte är bekant med rättsakterna sedan tidigare. Vad som undantagsvis kan gälla behandlas kortfattat i den mån det bedöms vara av intresse för utredningen. Övriga regler, det vill säga sådana som gäller annan djurhantering, bidrag, tillsyn och sanktioner med mera, behandlas översiktligt.

---

<sup>3</sup> Se bilaga 11, Aktuellt forskningsläge kring djurtransporter, av prof. Girma Gebresenbet (2002).

<sup>4</sup> Till exempel bestämmelser om åtgärder för att förebygga epizootier, som dock beskrivs närmare i kapitel 3.

När det gäller nationella regler beskrivs endast förhållandena i Sverige.

## 4.2 Europarådets regler

### 4.2.1 Allmänt om Europarådet

Europarådet bildades 1949 och i dag 44 medlemsstater som medlemmar. Dess syfte är att skapa en fastare enhet mellan medlemmarna för att skydda och förverkliga gemensamma ideal och principer och underlätta deras ekonomiska och sociala framåtskridande. Organisationens verksamhet täcker flertalet större samhällsfrågor, med undantag för försvarsfrågor. Europarådet spelar en viktig roll när det gäller att utveckla den europeiska lagstiftningen, och rådet utverkar i detta syfte två olika slags rättsliga instrument: konventioner och rekommendationer.

Konventionerna är bindande för de stater som ratificerar dem. Rekommendationerna utgör däremot endast riktlinjer för de regeringar till vilka de är adresserade. Det kan tilläggas att flertalet av konventionerna är öppna även för stater som inte är medlemmar i Europarådet.<sup>5</sup>

År 1961 väcktes frågan om internationella djurtransporter i Europarådet och en rekommendation utfärdades. Detta ledde till att en expertkommitté tillsattes 1965 med uppgift att utarbeta förslag till en konvention om djurtransporter. Den 13 december 1968 antog Europarådet som första internationella organ gemensamma bestämmelser om djurskydd. Konventionen trädde i kraft 1971. Sammanlagt har Europarådet antagit fem olika konventioner med minimiregler för djurskyddet. Dessa är:

1. skydd av djur under internationell transport<sup>6</sup>
2. skydd av animalieproduktionens djur<sup>7</sup>
3. skydd av djur vid slakt<sup>8</sup>
4. skydd av ryggradsdjur som används för försök eller andra vetenskapliga ändamål<sup>9</sup>

<sup>5</sup> Vad som har sagts ovan i detta avsnitt är i huvudsak hämtat från Europarådets hemsida på Internet, [www.coe.int](http://www.coe.int).

<sup>6</sup> ETS 65 av den 13 december 1968.

<sup>7</sup> ETS 87 av den 10 mars 1976, senare ändrad genom protokoll ETS 145 av den 6 februari 1992.

<sup>8</sup> ETS 102 av den 10 maj 1979.

<sup>9</sup> ETS 123 av den 18 mars 1986.

## 5. skydd av sällskapsdjur.<sup>10</sup>

Nedan redogörs för den förstnämnda konventionen (nedan kallad djurtransportkonventionen) och något mer kortfattat för konventionen om skydd av animalieproduktionens djur.

### 4.2.2 Djurtransportkonventionen

Hittills har 23 av Europarådets stater, däribland samtliga EG:s medlemsstater, ratificerat djurtransportkonventionen. Genom ett tilläggsprotokoll, som trädde i kraft den 7 november 1989,<sup>11</sup> har även EG getts möjlighet att ratificera konventionen.<sup>12</sup>

Konventionen innehåller de normer som skall vara uppfyllda vid internationella transporter av djur. De parter som har ratificerat konventionen måste se till att lika stränga krav ställs i respektive nationell lagstiftning som i konventionen.<sup>13</sup> Den behöriga myndigheten i avsändarlandet skall ta ställning till huruvida en transport uppfyller konventionens villkor. Ställningstagandet kan bestridas av mottagarlandet – något som dock endast förutsätts ske om det är nödvändigt av djurskyddsskäl. Anslutande parter skall vidta nödvändiga åtgärder för att minimera djurs lidande om strejker eller andra oförutsedda händelser inträffar som förhindrar att konventionens bestämmelser kan tillämpas.<sup>14</sup>

Konventionen är tillämplig på internationell transport av:

- tama hästdjur, nötkreatur, får, getter och gris
- tamfåglar och kaniner
- tama hundar och katter<sup>15</sup>
- övriga däggdjur och fåglar
- kallblodiga djur.<sup>16</sup>

För tama hästdjur, nötkreatur, får, getter och gris gäller bland annat följande:

---

<sup>10</sup> ETS 125 av den 13 november 1987.

<sup>11</sup> ETS 103.

<sup>12</sup> Så har ännu inte skett.

<sup>13</sup> Med internationella transporter menas transporter där en nationsgräns passeras.

<sup>14</sup> Se artikel 1.

<sup>15</sup> I artikel 40.1. anges att relevanta villkor inte behöver vara uppfyllda för tama hundar eller katter som följer med sin ägare eller någon representant för denne.

<sup>16</sup> Se artikel 2.



- Innan djur lastas för transport skall de i avsändarlandet besiktigas av en behörig veterinär, som skall försäkra sig om att djuren är lämpliga att transporteras.
- Lastning skall utföras på ett sätt som godkänts av veterinären. Veterinären skall dessutom utfärda ett intyg, där djuren skall vara identifierade. I intyget skall även framgå att de är lämpade för transport. Enskilda medlemsstater kan dock avtala om att angivna bestämmelser inte skall tillämpas.<sup>17</sup>
- Djur som förväntas föda under transporten anses inte vara lämpliga att transporteras. Detsamma gäller moderdjur de närmaste 48 timmarna efter förlossning.<sup>18</sup>
- Djuren skall ges tillräckligt utrymme och ha plats att ligga, om inte särskilda förhållanden föranleder annat.
- Transportfordon och behållare skall vara utformade så att de skyddar djuren mot svåra väderförhållanden och kraftiga växlingar i klimatet. Ventilation och luftutrymme skall anpassas till transportförhållandena och aktuell djurart.
- Under transporten skall djuren förses med vatten och lämpligt foder med lämpliga mellanrum. I regel får djur inte lämnas utan vatten och foder mer än 24 timmar.<sup>19</sup>
- När djur av olika arter transporteras i samma fordon skall de hållas artvis åtskilda. När djur av olika åldrar transporteras tillsammans skall vuxna djur och ungar hållas åtskilda. Vidare skall okastrerade handjur av vissa arter hållas åtskilda från hondjur. Det finns vissa undantag från dessa krav; exempelvis får moderdjur färdas tillsammans med ungar som diar.<sup>20</sup>
- Vid på- och avlastning skall lämplig utrustning användas. Lastningen får inte ske på sådant sätt att djuret lyfts i huvud, horn eller ben.<sup>21</sup>
- Krav ställs på transportfordonets golv.<sup>22</sup>
- Normalt sett skall en skötare följa med djuren vid transport. Skötaren skall se till djuren, ge dem foder, vattna dem och, när så behövs, mjölka dem. Mjölkkor skall mjölkas med intervaller

<sup>17</sup> Se artikel 3. Sverige, Danmark, Finland och Norge har träffat ett avtal om undantagsregler vid gränspassage och internationell transport av tävlingshästar, jfr 1 kap. 11 a § Statens jordbruksverks föreskrifter (2000:133) om transport av levande djur, ändrad genom SJVFS 2001:101.

<sup>18</sup> Se artikel 4.

<sup>19</sup> Se artikel 6.

<sup>20</sup> Se artikel 7.

<sup>21</sup> Se artikel 8.

<sup>22</sup> Se artikel 9

som inte får överstiga 12 timmar.<sup>23</sup> Djur som blir sjuka eller skadas under transport skall få veterinärvård så snart som möjligt. Om det är nödvändigt skall djuren slaktas, vilket i så fall skall ske så att onödigt lidande undviks.<sup>24</sup>

Utöver dessa allmänna bestämmelser finns vissa tilläggsvillkor som måste uppfyllas vid järnvägstransport, vägtransport, sjötransport respektive flygtransport.<sup>25</sup>

Vid transport av övriga djurarter som omfattas av konventionen är flera av de bestämmelser som gäller för hästar, nötkreatur, får, getter och grisar tillämpliga. Bestämmelsen om att transport inte skall ske om en förlossning förväntas äga rum under resan, eller om förlossning ägt rum mindre än 48 timmar före avresan, gäller även kategorierna tama hundar och katter samt övriga däggdjur och fåglar. Detsamma gäller de allmänna bestämmelserna om djurs utrymme och om transportmedlen utformning. Dessa krav gäller även vid transport av tamfåglar och kaniner.

Bestämmelsen om att djur skall hållas åtskilda artvis, åldersvis och, i vissa fall, könsvis gäller samtliga djurarter som nämns i detta stycke. För ytterligare belysning av vilka bestämmelser som är tillämpliga för respektive djurart hänvisas till konventionstexten.<sup>26</sup>

Konventionen innehåller också en tvistlösningsklausul. Vid tvist om tolkning av konventionens bestämmelser skall de behöriga myndigheterna i berörda medlemsstater kontakta varandra. Om en lösning inte nås på detta sätt skall tvisten, på begäran av åtminstone en part, hänskjutas till medling. Vardera parten skall då utse en medlare och dessa båda skall utse en tredje. Medlarnas utslag, som beslutas i majoritet, skall vara slutligt gällande.<sup>27</sup>

Vid sidan av konventionen finns vissa icke bindande riktlinjer, så kallade uppförandekoder, som gäller transport av vissa djurarter.<sup>28</sup>

---

<sup>23</sup> Se artiklarna 10–11.

<sup>24</sup> Se artikel 12.

<sup>25</sup> Det bedöms här vara tillräckligt att hänvisa till författningstexten, se artiklarna 17–21, 22–24, 25–34 respektive 35–37.

<sup>26</sup> Se artiklarna 38, 40.2 och 42.

<sup>27</sup> Se artikel 47.

<sup>28</sup> Sådana uppförandekoder finns för hästar (R (87) 17), gris (R (88) 15), nötkreatur (R (90) 1) och fjäderfä (R (90) 6).

### 4.2.3 Konventionen om skydd av animalieproduktionens djur

Konventionen om skydd av animalieproduktionens djur (ETS 87) antogs den 10 mars 1976 och har hittills ratificerats av 26 stater. Den 18 oktober 1988 ratificerade även EG konventionen. Konventionen har sedan ändrats genom ett ändringsprotokoll som antogs den 6 februari 1992 (ETS 145), vilket har ratificerats av 11 stater. Konventionen är av intresse för utredningen eftersom den, enligt vad utredningen erfarit, är tillämplig på mellangårdstransporter av levande djur<sup>29</sup> som inte omfattas av djurtransportkonventionen.

Konventionen innehåller normer som skall vara uppfyllda för alla de djur som hålls inom animalieproduktion. Med animalisk produktion avses produktion av mat, ylle, skinn, päls och liknande. Konventionen skall särskilt tillämpas på djur som hålls inom moderna högintensiva djurhållningssystem, och i den ursprungliga konventionen definieras dessa djurhållningssystem som sådana där hanteringen är mekaniserad och flera moment utförs i automatiska processer. Genom ändringsprotokollet omfattar konventionen även djur som framavlats med genetisk modifiering eller nya genetiska kombinationer. Vidare har definitionen av vad som menas med högintensiva djurhållningssystem ändrats till att mindre betona mekanik och automatisering mer betona storskalighet eller andra produktionsförutsättningar som gör att djurens hälsa och välfärd är beroende av upprepad mänsklig tillsyn.<sup>30</sup>

I konventionen uppges att djur skall hållas och förses med foder och vatten i förhållande till vad som är lämpligt för varje djurs behov, med hänsyn till dess särskilda förutsättningar och anlag. Djur skall inte hållas så att de tillfogas lidande eller skador. Djur skall endast hållas om det kan förutses att de inte kommer att utsättas för negativ påverkan på deras hälsa eller välfärd.<sup>31</sup>

Djurens rörelsefrihet skall inte inskränkas så att de tillfogas onödigt lidande eller onödiga skador.<sup>32</sup> De skall inte heller ges föda som kan orsaka skador eller lidande.<sup>33</sup>

Det ställs också ett antal allmänna krav på den miljö där djuren skall vistas vad gäller ljus, temperatur, luftcirkulation, ventilation och andra miljömässiga förhållanden, till exempel buller och luftföroreningar. De miljömässiga förutsättningarna skall anpassas till

<sup>29</sup> Brevväxling mellan professor Ingvar Ekeshö och dr Laurence Lwoff.

<sup>30</sup> Artikel 1.

<sup>31</sup> Artikel 3.

<sup>32</sup> Artikel 4.

<sup>33</sup> Artikel 6.

varje djurslag med hänsyn till djurens ålder med mera, utifrån vad som kunnat fastslås om detta på vetenskaplig grund.<sup>34</sup> Vidare skall djuren regelbundet kontrolleras för att se till att de inte utsätts för onödigt lidande. För djur som hålls i högintensiva system skall kontroll ske minst en gång per dag. Detta gäller också all teknisk utrustning som används i högintensiva djurhållningssystem. Om ett djur skall avlivas på gården skall detta ske på ett kunnigt sätt och under alla omständigheter utan att djuret tillfogas onödigt lidande.<sup>35</sup>

Den för praktisk djurhållning, liksom för medlemsstaternas lagstiftning viktigaste artikeln stadgar att det skall finnas en ständig kommitté som har att utfärda rekommendationer för varje djurslag, som enligt vad som sägs inledningsvis, är riktlinjer till varje regering som de är adresserade till. EU har också beslutat att dessa rekommendationer i fortsättningen skall ligga till grund för rättsakter om olika djurslag. I rekommendationerna stadgas om transporter som utförs av samma ägare mellan olika gårdar som drivs som ett företag, eftersom sådana transporter inte täcks av transportkonventionen.

## 4.3 EG:s regler

### 4.3.1 Allmänt om EG:s rättsordning och EG-fördraget, särskilt med fokus på djurfrågor

I huvudsak kan rättskällorna för EG-rätten delas in i fyra slag:

- a) primärrätten, framför allt de grundläggande fördragen med senare ändringar inklusive alla anslutningsfördrag
- b) sekundärrätten i form av den lagstiftning som antagits av institutionerna<sup>36</sup>
- c) internationella avtal ingångna av EG
- d) EG-domstolens rättspraxis.

När det gäller primärrätten bedöms det vara tillräckligt att nämna "Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen", nedan kallat EG-fördraget.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Artikel 5.

<sup>35</sup> Artikel 7.

<sup>36</sup> Det vill säga av rådet enskilt, rådet och Europaparlamentet gemensamt eller av kommissionen.

### 4.3.2 EG-fördraget

EG-fördragets första del innehåller grundläggande principer för samarbetet inom EG. Där anges bland annat vilka mål gemenskapen skall verka för, vilken verksamhet som skall bedrivas och på vilket sätt detta skall ske. Gemenskapens verksamhet skall bland annat innefatta en gemensam politik på jordbruks- och fiskeområdet.<sup>38</sup>

I artiklarna 28 och 29 i EG-fördraget föreskrivs att kvantitativa import- och exportrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan skall vara förbjudna mellan staterna. Enligt artikel 30 skall dock bestämmelserna i artiklarna 28 och 29 inte hindra förbud mot eller restriktioner för import, export eller transitering som är berättigade med hänsyn till intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en förtäckt begränsning av handeln mellan medlemsstaterna. EG-domstolen har i ett mycket stort antal fall prövat hur begreppen i de nu nämnda artiklarna skall tolkas.

EG-fördragets regler om den gemensamma jordbrukspolitikerna finns i artiklarna 32–38. I artikel 32.1 sägs att den gemensamma marknaden skall omfatta jordbruk och handel med jordbruksprodukter. Med jordbruksprodukter avses här jordens, husdjursskötselns och fiskets produkter samt produkter i första bearbetningsledet som har direkt samband med dessa produkter. En uppräkningslista av vilka jordbruksprodukter som artiklarna 33–38 gäller finns i bilaga I till EG-fördraget. Bland dessa varor märks ”levande djur”.

I artikel 33 i EG-fördraget anges jordbrukspolitikens mål. Bland dessa kan noteras att det inte ingår att åstadkomma en god djurhälsa eller ett gott djurskydd. Det bör dock sägas att det till EG-fördraget är fogat ett särskilt protokoll om djurskydd och djurens välfärd.<sup>39</sup> Protokollet har följande lydelse:

De höga fördragsslutande parterna, som önskar säkerställa ett förbättrat djurskydd och en ökad respekt för välfärd för djuren som kännande varelser. Har enats om följande bestämmelser som skall fogas till Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen; Vid utformning och genomförande av gemenskapens politik i fråga om jordbruk,

<sup>37</sup> Fördraget hette tidigare Romfördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, men bytte namn i och med Maastrichtfördragets ikraftträdande den 1 november 1993.

<sup>38</sup> Se artikel 3.1 g) EG-fördraget.

<sup>39</sup> EGT C 340, 10.11.1997, s. 110.

transport, inre marknad och forskning, skall gemenskapen och medlemsstaterna fullt ut ta hänsyn till djurens välfärd, samtidigt som gemenskapen och medlemsstaterna skall respektera medlemsstaternas lagar och andra författningar samt sedvänjor särskilt i fråga om religiösa riter, kulturella traditioner och regionalt arv.

Protokollet har samma rättsliga status som om det vore infört i EG-fördraget.

I artikel 34.1 i EG-fördraget sägs att det skall upprättas en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna. Beroende på produkt skall denna organisation utformas på något av följande sätt:

- a) gemensamma konkurrensregler,
- b) obligatorisk samordning av de olika nationella marknadsorganisationerna, eller
- c) en europeisk marknadsorganisation.

Senare i samma artikel beskrivs vilka åtgärder den gemensamma organisationen får omfatta. Till de åtgärder som nämns hör reglering av priser, stöd för produktion och saluföring av olika produkter samt gemensamma anordningar för stabilisering av import och export.

I artikel 37 i EG-fördraget beskrivs hur mer detaljerade bestämmelser om jordbruksfrågor skall antas och vad sådana bestämmelser får innefatta. Rättsakter som antas med stöd av denna artikel skall gälla utformningen och genomförandet av den gemensamma jordbrukspolitiken. EG:s lagstiftning om visst djurskydd har antagits med stöd av artikeln.

### **Kommentar**

Ett direktiv är bindande för varje medlemsstat det är riktat till, avseende det resultat som skall uppnås.<sup>40</sup> Varje medlemsstat är alltså skyldig att genomföra ett direktiv – det vill säga införa nationella regler som gör att direktivet kan tillämpas i staten – senast vid den tidpunkt som sägs i direktivet. Form och tillvägagångssätt för genomförandet får medlemsstaterna dock själva bestämma.<sup>41</sup> Om en medlemsstat underlåter att genomföra ett direktiv kan kommis-

---

<sup>40</sup> Se EG-fördraget artikel 249 tredje stycket.

<sup>41</sup> Se EG-fördraget, samma ställe.

sionen inleda ett överträdelseförfarande enligt artikel 226 i EG-fördraget.

Kommissionen har också möjlighet att på olika sätt kontrollera att medlemsstaternas genomförande av reglerna har en praktisk betydelse. Detta kan till exempel ske genom granskning av arbetsinsatser (kontroll, information, med mera) och dialog med de nationella behöriga myndigheterna på respektive område.

I rättsakterna kan bestämmelser utformas som så kallade minimi- eller exaktbestämmelser. Med minimibestämmelse menas att rättsakten anger den lägsta nivå av reglering som skall föreskrivas i den nationella lagstiftningen, men att medlemsstaten, om den så önskar, kan föreskriva om hårdare regler – under förutsättning att dessa är förenliga med EG-fördragets allmänna principer. För exaktbestämmelser anges exakt nivå i den reglering som skall införas, och där gäller att medlemsstaterna inte får införa vare sig mildare eller hårdare bestämmelser i den nationella lagstiftningen än vad gemenskapslagstiftningen medger.

#### 4.3.3 EG:s rättsakter om transporter av djur

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,<sup>42</sup> ändrat genom rådets direktiv 95/29/EG av den 29 juni 1995<sup>43</sup> – nedan kallat djurtransportdirektivet.

Grundläggande bestämmelser om djurtransporter finns också i rådets förordning (EG) nr 1255/97 av den 25 juni 1997 om gemenskapskriterier för mellanstationer och om ändring av färdplanen i bilagan till direktiv 91/628/EEG<sup>44</sup>, och i rådets förordning (EG) nr 411/98 av den 16 februari 1998 om tilläggsnormer avseende skydd av djur, vilka skall tillämpas på vägfordon som används för djurtransporter som överskrider åtta timmar.<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> EGT L 340, 11.12.1991, s. 17.

<sup>43</sup> EGT L 148, 30.6.1995, s.52.

<sup>44</sup> EGT L 174, 2.7.1997, s.1.

<sup>45</sup> EGT L 52, 21.2.1998, s.8.

#### 4.3.4 Djurtransportdirektivet

##### Tillämpning

Djurtransportdirektivet skall tillämpas på transport av följande djur:

- a) hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar
- b) fjäderfä, andra tamfåglar och tama kaniner
- c) tama katter och tama hundar
- d) andra däggdjur och fåglar
- e) andra ryggradsdjur och kallblodiga djur.<sup>46</sup>

Direktivet är inte tillämpligt på transport av djur utan kommersiellt syfte<sup>47</sup> eller på transport av enskilt djur som följs av en fysisk person, vilken har ansvaret för djuret under transporten. Direktivet är inte heller tillämpligt på transport av sällskapsdjur som följer sin ägare på en privat resa<sup>48</sup> eller på transporter under 50 km.

När det gäller transporter som faller inom djurtransportdirektivets tillämpningsområde gäller i princip att medlemsstaterna varken får ställa strängare eller mindre stränga krav än de krav som ställs i direktivet. En medlemsstat kan således inte på eget bevåg föreskriva eller i enskilda fall besluta att vissa transporter som uppfyller direktivets krav inte får genomföras.

Direktivet ger dock i några avseenden medlemsstaterna viss valfrihet. Som ett exempel kan nämnas att en medlemsstat kan föreskriva att transporter av slaktdjur som uteslutande äger rum på statens territorium får begränsas till högst åtta timmar med eller utan möjlighet till förlängning.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Se artikel 1.1.

<sup>47</sup> I dag finns inga EG-regler om detta, men kommissionen har lagt fram ett förslag till förordning om djurhälsovillkor som skall tillämpas vid sådana transporter (kommissionens förslag nr 2488/01 KOM (2001) 349 slutlig). Ämnet bedöms ligga utanför utredningens uppdrag.

<sup>48</sup> Se artikel 1.2.

<sup>49</sup> Se kapitel VII punkt 9 i bilagan.



## Allmänna bestämmelser

Medlemsstaterna skall säkerställa att bland annat följande iakttas:

- Alla djurtransporter inom samt till och från varje medlemsstat skall genomföras i enlighet med direktivets allmänna bestämmelser.<sup>50</sup>
- I bilagan till direktivet uppställs särskilda villkor som måste vara uppfyllda vid transport av olika djurarter.
- Djur får endast transporteras när de är möjliga att transportera – vilket som regel inte anses vara fallet om de är sjuka eller skadade – och efter att lämpliga åtgärder vidtagits för deras skötsel under transporten och vid ankomsten.<sup>51</sup>
- Djur som blir sjuka eller skadas under transporten skall ges veterinärvård så snart som möjligt. Vid behov skall de nödslaktas på ett sätt som inte orsakar dem onödigt lidande.<sup>52</sup>
- Djuren skall vara identifierade och registrerade under transporten. De skall åtföljas av handlingar som gör det möjligt att kontrollera deras ursprung och vem som äger dem, deras avsändar- och bestämmelseort samt dag och tidpunkt för avfärden.<sup>53</sup>
- Medlemsstaterna skall se till att transportörer<sup>54</sup> uppfyller vissa villkor. Transportörer skall vara registrerade på visst sätt och omfattas av ett tillstånd som gäller all transport av ryggradsdjur. De skall inte låta transportera något djur under förhållanden där djuret kan komma till skada eller orsakas onödigt lidande, och de skall använda transportfordon som gör det möjligt att uppfylla EG:s bestämmelser om djurs välbefinnande under transport.<sup>55</sup>
- Vid transport av hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar som är avsedda för handel mellan medlemsstater eller för export till tredje land skall transportören, om transporttiden överstiger åtta timmar, upprätta en färdplan i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EG)

---

<sup>50</sup> Se artikel 3, punkt 1a.

<sup>51</sup> Se artikel 3 punkt 1b.

<sup>52</sup> Se artikel 3 punkt 1 c.

<sup>53</sup> Se artikel 4.

<sup>54</sup> Med transportör avses varje fysisk eller juridisk person som transporterar djur för egen eller annans räkning eller låter annan förfoga över ett transportfordon – allt när det gäller en kommersiell transport i vinstsyfte (se artikel 2.2 i).

<sup>55</sup> Se artikel 5.1.

- nr 1255/97.<sup>56</sup> I färdplanen skall bland annat eventuella mellanstationer och omlastningsstationer anges.
- Direktivets bilaga innehåller närmare bestämmelser om transport för olika djurarter och med olika transportfordon. Bilagan innehåller åtta kapitel, där de fem första innehåller preciserade krav för olika djurslag, det sjätte beläggningsgrader, det sjunde intervall för fodring, viloperioder med mera och det åttonde kapitlet består av regler för färdplanen (se ovan).

### **Bestämmelser på olika områden**

Nedan följer en tematisk redovisning av de bestämmelser som är särskilt relevanta för utredningen. I redovisningen återges både bestämmelser från direktivets huvudtext och från bilagan. Av nothänvisning framgår var bestämmelsen är angiven.

#### *Transportörerna*

Djurtransportdirektivet ställer kravet att medlemsstaterna ser till att transportörerna uppfyller vissa villkor. Transportörer skall vara registrerade på sådant sätt att behörig myndighet på ett snabbt och enkelt sätt kan identifiera transportören vid överträdelser av reglerna. Transportören skall vidare ha ett tillstånd som gäller all transport av ryggradsdjur. Registrering och tillstånd handläggs av utsedd behörig myndighet i medlemsstaterna.<sup>57</sup>

Transportörer från tredje land, som transporterar djur inom eller till gemenskapens område, skall lämna en skriftlig förbindelse till en medlemsstats centrala behöriga myndighet. I denna förbindelse skall särskilt framhållas att transportören har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att direktivet följs fram till destinationsorten.<sup>58</sup>

För tillstånd krävs också att den personal som transportören anlitar skall ha särskild utbildning vid ett utbildningsinstitut eller praktisk erfarenhet att transportera och omhänderta djur på ett korrekt sätt i olika situationer.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> EGT L 174 2.7.1997 s. 1–6.

<sup>57</sup> Se artikel 5.1.

<sup>58</sup> Se artikel 5.1.

<sup>59</sup> Se artikel 5.1.

Det åligger transportören att säkerställa att den personal som genomför en djurtransport för transportörens räkning har tillräcklig kunskap och erfarenhet.<sup>60</sup>

Transportörer skall inte låta transportera något djur under förhållanden där djuret kan komma till skada eller orsakas onödigt lidande. De skall använda sig av transportfordon som gör det möjligt att uppfylla EG:s bestämmelser om djurs välbefinnande Se artikel 5.1.under transport.<sup>61</sup>

Transportören ansvarar för att en färdplan upprättas och för att de bestämmelser som gäller för färdplaner (se nedan) uppfylls.<sup>62</sup>

### *Transportmedel*

Bestämmelser om transportmedlens utformning, utöver det som sägs i direktivets huvudtext, finns angivna i direktivets bilaga. I bilagan anges att transportmedlen och behållarna skall utformas så att djuren skyddas mot strängt klimat och kraftiga klimatväxlingar. Ventilation och luftutrymme skall anpassas efter bland annat transportförhållandena. Transportmedlen och behållarna skall vara lätta att rengöra, förhindra att djuren kan fly och konstrueras och hanteras så att djuren inte skadas eller orsakas onödigt lidande. Vid transport och hantering skall behållaren alltid hållas upprätta och inte utsättas för kraftiga stötar eller skakningar.<sup>63</sup>

I utrymmen där djur transporteras skall inga varor lastas som kan äventyra djurens hälsa.<sup>64</sup> Golvet i transportfordonet eller behållaren skall vara tillräckligt starkt för att kunna bära djurens vikt samt vara halkfritt och täckt med en tillräcklig mängd strö för att spillningen skall kunna absorberas.<sup>65</sup>

Transportmedlen skall vidare vara grundligt rengjorda och vid behov desinficerade.<sup>66</sup>

Lastningsutrustningens golvbeläggning skall vara gjord så att djuren inte halkar. Vid behov skall lastramper vara försedda med sidoskydd.<sup>67</sup>

---

<sup>60</sup> Se artikel 5.2.

<sup>61</sup> Se artikel 5.1.

<sup>62</sup> Se artikel 5.2.

<sup>63</sup> Se kapitel I punkt 2 i anförd bilaga.

<sup>64</sup> Se kapitel I punkt 3 b i anförd bilaga.

<sup>65</sup> Se kapitel I punkt 5 i anförd bilaga.

<sup>66</sup> Se kapitel I punkt 8 i anförd bilaga.

<sup>67</sup> Se kapitel I punkt 4 i anförd bilaga.

### *Särskilda krav*

Hovbärande djur skall inte transporteras i fordon med mer än ett plan.<sup>68</sup>

### *Transporttidens och viloperiodernas längd samt djurens vattning och utfodring*

Direktivets sjunde kapitel handlar om transporttidernas och viloperiodernas längd samt intervaller för vattning och utfodring. Där slås inledningsvis fast att kraven skall tillämpas på alla transporter av hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar, med undantag för transporter med flyg.<sup>69</sup> Transporttiden får normalt sett inte vara längre än åtta timmar, men denna tid får överskridas om transportfordonet uppfyller vissa tilläggsvillkor. Nämnade krav kompletteras av och utvecklas 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.<sup>70</sup>

När ett vägfordon som uppfyller tilläggsvillkoren används – och transporttiden får överskrida åtta timmar – ställs särskilda krav på intervallen för vattning och utfodring samt transporttidernas och viloperiodernas längd.

Eftersom det stora flertalet djurtransporter sker med vägfordon, och eftersom reglerna om transporttider är centrala åskådliggörs de nedan i tabellform.

---

<sup>68</sup> Se kapitel I punkt 2 h i anförd bilaga.

<sup>69</sup> Se kapitel VII punkt 1 i anförd bilaga.

<sup>70</sup> EGT L 52, 21.2.1998, s. 8.

**Tabell 4.1.** Transporttider för olika djurslag vid vägtransport enligt djurtransportdirektivets bestämmelser

<i>Djurslag</i>	<i>Maximala transporttider och minsta viloperioder med mera vid landsvägstransport</i>	<i>Särskilda krav*</i>
Ej avvanda kalvar, lamm, killingar, föl och spädgrisar	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. <sup>71</sup>	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. <sup>72</sup>	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. <sup>73</sup> Sedan kan en ny transportperiod påbörjas.	Tamdjur av nötkreatur, får, getter och registrerade hästar skall under viloperioderna vattnas och, vid behov, utfodras.

För tågtransporter som överstiger åtta timmar gäller samma tilläggsvillkor som för längre landsvägtransporter. Bestämmelserna om viloperioder behöver emellertid inte följas.<sup>74</sup>

För sjötransporter gäller samma tilläggsvillkor som för tågtransporter, med undantag för att transporttiderna inte behöver följas. Om de regler som gäller transporttider och viloperioder inte kan följas för den totala transport där sjötransporten är en del, gäller dock att djuren skall ges en vilotid av 12 timmar efter avlastning i ankomsthavnen eller i dess närhet. Detta gäller vid sjötransporter som sker regelbundet mellan två platser inom gemen-

<sup>71</sup> Se kapitel VII punkt 4a anförd bilaga.

<sup>72</sup> Se kapitel VII punkt 4 b–c anförd bilaga.

<sup>73</sup> Se kapitel VII punkt 4–5 anförd bilaga.

<sup>74</sup> Se kapitel VII punkt 6 i anförd bilaga.

skapen och när man använder fordon som har lastats på båtarna utan att djuren lastats av (så kallade roll-on-roll-off-system).<sup>75</sup>

Ovan nämnda transporttider, både den generella åttatimmarsgränsen och de längre tider som får tillämpas när tilläggsvillkoren är uppfyllda, kan förlängas med två timmar med beaktande av den djurart som transporteras, det transportfordon som används och närheten till bestämmelseorten, under förutsättning att det ligger i djurens intresse.<sup>76</sup>

När det gäller transport av slaktdjur, vilken uteslutande äger rum på en medlemsstats territorium, kan medlemsstaterna föreskriva en maximal transporttid på åtta timmar, med eller utan möjlighet till förlängning.<sup>77</sup>

#### Särskilda krav

Vid gristransport som överskrider åtta timmar skall det finnas tillräckligt med vatten för att vattna djuren under resan.<sup>78</sup>

Mjölkkor skall mjölkas i intervaller om cirka 12 timmar; intervallerna får dock högst uppgå till 15 timmar.

Vid transport av fjäderfä, andra tamfåglar och tama kaniner skall lämplig föda och vatten finnas i tillräcklig mängd. Detta krävs dock inte när en transport varar mindre än 12 timmar eller när en transport av fågelungar av alla arter varar mindre än 24 timmar. I det senare fallet förutsätts att sändningen fullgörs 72 timmar efter kläckningen.<sup>79</sup>

Vid transport av tama hundar och tama katter skall dessa försees med vatten i intervaller på högst 12 timmar och utfodras i intervaller på högst 24 timmar.<sup>80</sup>

#### *Djur som kan transporteras*

I artikel 3 anges att inga djur som är sjuka eller skadade skall anses vara möjliga att transportera. Vidare bestämmelser om vilka djur som inte anses vara möjliga att transportera finns bland annat i direktivets bilaga. Försäkran om att djur som medföljer transport kan betraktas som möjliga att transportera ges av den officielle

---

<sup>75</sup> Se punkt 7 samma kapitel.

<sup>76</sup> Se punkt 8 samma kapitel.

<sup>77</sup> Se punkt 9 samma kapitel.

<sup>78</sup> Se punkt 4 b samma kapitel.

<sup>79</sup> Se punkt 31 i anförd bilaga.

<sup>80</sup> Se kap. III punkt 33 i anförd bilaga.

veterinär som utfärdar hälsointyg. Undantag från denna bestämmelse får göras om det gäller transport av djur för akut veterinärvård eller transport av djur till nödslakt.<sup>81</sup> Dräktiga djur som sannolikt kommer att föda under transporten, eller djur som har fött under de föregående 48 timmarna, skall dock inte anses möjliga att transportera.<sup>82</sup>

### *Beläggningsgrad*

Rent allmänt anges i bilagans första kapitel att hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar skall föras med tillräckligt utrymme för att kunna stå i sin naturliga ställning. Vid behov skall skiljeväggar finnas för att skydda dem mot transportfordonets rörelser. Om inte särskilda djurskyddsskäl motiverar annat skall det finnas möjlighet för djuren att ligga ned.<sup>83</sup> Det samma gäller fjäderfä, kaniner, tama hundar, tama katter samt andra däggdjur och fåglar. I kapitlet för respektive djurgrupp hänvisas till denna bestämmelse i kapitel 1.

Bilagans sjätte kapitel innehåller regler om utrymmeskrav. Även här görs en uppdelning mellan olika djurslag och olika transportfordon. Som exempel kan nämnas att fullvuxna hästar skall ha tillgång till 1,75 m<sup>2</sup> per djur medan motsvarande siffra för föl är 1,40 m<sup>2</sup>. Detta gäller såväl vid järnvägstransport som vid vägtransport. Nämnade siffror får varieras med 10 respektive 20 procent, inte enbart beroende på hästarnas vikt och storlek, utan även på grund av deras tillstånd, väderförhållanden och transporttiden.<sup>84</sup> Utrymmeskraven för de olika djurarterna redovisas i bilaga 8.

### *Hantering*

I direktivets bilaga anges att sändningar med boskap som regel skall ledsagas av minst en skötare, med vissa undantag.<sup>85</sup>

Om djuren binds skall rep eller andra bindningsmaterial som används vara så pass starka att de inte går av under normala

---

<sup>81</sup> Se artikel 3, punkt 2.

<sup>82</sup> Se kapitel 1 punkt 1 i anförd bilaga.

<sup>83</sup> Se punkt 2 a i, anförd bilaga.

<sup>84</sup> Se kapitel VI punkt 47 a i anförd bilaga.

<sup>85</sup> Se kapitel I punkt 6 a-c i anförd bilaga.

transportförhållanden. De skall även vara tillräckligt långa för att djuren, om nödvändigt, skall kunna ligga ner, äta och dricka. Repen skall vara utformade så att risk för strypning eller skador elimineras. Djur får inte bindas i horn eller i nosringar.<sup>86</sup>

#### Särskilda krav

Hovbärande tamdjur skall bära grimma vid transporten. Detta gäller dock inte oinridna föl<sup>87</sup> eller djur som transporteras i individuella bås.<sup>88</sup>

För hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar samt andra däggdjur och fåglar gäller att djuren inte skall vara fasthållna med hjälp av mekanisk utrustning. Djuren får inte lyftas eller dras i huvudet, hornen, benen, svansen eller pälsen. Elektrisk utrustning<sup>89</sup> skall undvikas i möjligaste mån.<sup>90</sup>

Angående kravet att vissa djur skall hållas åtskiljda gäller de bestämmelser som anges i bilagans första kapitel. Hovbärande djur skall som regel transporteras i individuella bås, men undantag medges under förutsättning att vissa särskilda krav är uppfyllda.<sup>91</sup> Segregering skall göras av djur under transport i följande fall:

- Om djur av olika arter skall transporteras i samma fordon skall de åtskiljas efter djurart.
- Djur som normalt sett är fientliga mot varandra skall hållas åtskiljda.
- Vuxna avelsgaltar, liksom hingstar, skall hållas åtskiljda från andra djur, om de inte är vana vid varandra.<sup>92</sup>

Det finns också särskilda krav på åtskiljande av andra däggdjur och fåglar i vissa fall.<sup>93</sup>

För järnvägs- och sjötransporter anges särskilda bestämmelser angående förvaring med mera i bilagans första kapitel.

---

<sup>86</sup> Se kapitel I punkt 2 f i . anförd bilaga.

<sup>87</sup> I den engelska texten uppges "föl". Utredningen menar dock att detta bör tolkas som unghästar.

<sup>88</sup> Se kapitel I punkt 2e i anförd bilaga.

<sup>89</sup> I den svenska översättningen anges "elektrisk utrustning" utan närmare specifikation. I den engelska versionen av direktivet som publicerats i EGT anges "electric prod" som betyder "elektrisk sticka". Med "elektrisk utrustning" torde således elpådrivare avses.

<sup>90</sup> Se kapitel I punkt 4 och kapitel IV punkt 34b i anförd bilaga.

<sup>91</sup> Se kapitel I punkt 2 g i anförd bilaga.

<sup>92</sup> Se kapitel I punkt 3 i anförd bilaga.

<sup>93</sup> Se kapitel IV punkt 40 i anförd bilaga.



## Hygien

Förutom de krav som ställs om fordonets inredning (se ovan) ställs också krav på att döda djur, strö och spillning skall avlägsnas så snart som möjligt.<sup>94</sup> I övrigt regleras frågor om hygien i annan lagstiftning om mellanstationer, utbrott av zoonoser med mera. Denna lagstiftning redovisas under respektive område (se nedan).

## Dokumentation och kontroll

Vid transport av hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar som är avsedda för handel mellan medlemsstater eller för export till tredje land skall transportören, om transporttiden överstiger åtta timmar, upprätta en färdplan i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EG) nr 1255/97.<sup>95</sup> I denna färdplan skall bland annat eventuella mellanstationer och omlastningsstationer anges.<sup>96</sup>

I djurtransportdirektivet anges att färdplanen skall hanteras på särskilt sätt. Den skall lämnas till den officielle veterinären, som skall granska och godkänna planen och utfärda hälsocertifikat. Numret eller numren på certifikaten skall markeras på färdplanen. Detta görs av veterinären på avreseplatsen. Veterinären skall även anmäla färdplanen med hjälp av Animo-systemet.<sup>97</sup>

Färdplanen skall bifogas i original till hälsointyget, vilket sedan skall medfölja djuren under hela sändningen. I färdplanen skall den personal som genomför transporten redovisa tid och plats när djuren utfodrats och vattnats, liksom tidpunkt för eventuellt förekommande dödsfall och de döda djurens identitet. Samma personal skall se till att färdplanen efter kontroll atteras av behörig myndighet vid det godkända gränskontrollstället eller motsvarande, när djur exporteras till tredje land och transporttiden inom EG överstiger åtta timmar. Dessförinnan skall den behöriga veterinärmyndigheten ha kontrollerat att djuren kan fortsätta transporteras. Transportören skall också se till att djuren utan dröjsmål transporteras till sin bestämelseort och att de utfodras och vattnas på lämpligt sätt samt med lämpliga mellanrum under transporten.<sup>98</sup>

<sup>94</sup> Se kapitel I punkt 8 i anförd bilaga.

<sup>95</sup> EGT L 174 2.7.1997 s. 1–6.

<sup>96</sup> Se artikel 5 A punkt 2 b.

<sup>97</sup> Animo-systemet beskrivs närmare i följande avsnitt i detta kapitel om tillsyn i EU.

<sup>98</sup> Se artikel 5.2. Uppräkningen i texten är inte uttömmande.

Färdplanen skall efter återkomsten sändas till den behöriga myndigheten på avreseplatsen.<sup>99</sup> Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat kan också fastställa att transportören är skyldig att behålla en kopia av färdplanen under en viss tidsperiod.<sup>100</sup>

Det ställs vidare krav på kontroller. Medlemsstaternas berörda myndigheter skall genomföra inspektioner av transportmedlen och djuren under transport, vid ankomstplatser och mellanstationer med mera. Även uppgifter som nämns i följehandlingar skall granskas. Inspektionerna skall genomföras på ett ickediskriminerande vis och gälla ett lämpligt urval av de djur som varje år transporteras inom varje medlemsstat. Kontrollerna kan göras samtidigt som kontroller för andra ändamål.

Medlemsstaternas myndigheter skall årligen rapportera till kommissionen hur många kontroller som har utförts, vad som har framkommit och vilka åtgärder som har vidtagits efter konstaterade överträdelser.<sup>101</sup> Även kommissionens experter får utföra kontroller på ort och ställe för att säkerställa att de nationella myndigheterna övervakar att bestämmelserna i direktivet följs.<sup>102</sup>

### *Avvikelser från färdplan samt fördröjning av transporter*

Medlemsstaterna skall se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att minimera fördröjningar av transporter och lidande hos djuren, när strejker eller andra oförutsedda händelser inträffar. En sändning av djur får inte hållas kvar under transporten, om det inte är nödvändigt för att säkra djurens hälsa. Om en sändning djur måste hållas kvar i mer än två timmar skall åtgärder vidtas för deras skötsel och vid behov deras avlastning och förvaring.<sup>103</sup>

### *Överträdelser*

Om det vid transport konstateras att direktivet inte följs skall den behöriga myndigheten kräva av den som ansvarar för transportför-

---

<sup>99</sup> Se artikel 5 A, punkt 2 d (ii).

<sup>100</sup> Se artikel 5 A, punkt 2 e.

<sup>101</sup> Se artikel 8.

<sup>102</sup> Se artikel 10.

<sup>103</sup> Se artikel 7.

donet att denne gör det myndigheten anser vara nödvändigt för att skydda djurens hälsa. Detta kan innefatta att sändningen fullföljs eller att djuren sänds tillbaka, att djuren hålls i förvar med lämplig skötsel eller att djuren slaktas skonsamt utan att tillfogas onödigt lidande. Myndigheten skall anmäla åtgärderna med hjälp av Animo-systemet. Om den som ansvarar för transportfordonet inte följer myndighetens instruktioner skall myndigheten genast vidta åtgärderna själv och kompensera sig för kostnaden för dem på lämpligt sätt.<sup>104</sup>

### *Import från tredje land*

Import från tredje land behandlas i ett särskilt kapitel i djurtransportdirektivet. Där sägs först att veterinärkontroller av djur som förs in i gemenskapen skall göras i enlighet med ett särskilt direktiv.<sup>105</sup> Import och transit av levande djur är tillåten endast om transportören skriftligen åtar sig att följa direktivet och har vidtagit de åtgärder som behövs för detta. Transportören skall också lägga fram en färdplan som har utarbetats i enlighet med direktivet.<sup>106</sup>

Veterinären vid gränskontrollstället skall kontrollera att de regler som gäller för djurens välbefinnande följs. Djuren skall vid införandet i gemenskapen följas av identitetshandlingar och andra dokument som skall granskas vid gränskontrollstället.<sup>107</sup>

### *Export till tredje land*

För bestämmelser vid export, se avsnitt ovan om dokumentation och kontroll.

## **4.3.5 Annan EG-lagstiftning om djurtransporter**

Det finns också bestämmelser om djurtransporter i rådets förordning (EG) nr 1255/97 av den 25 juni 1997 om gemenskapskrite-

---

<sup>104</sup> Se artikel 9.

<sup>105</sup> Rådets direktiv 91/496/EG av den 15 juli 1991 om fastställande av regler för hur veterinärkontroller skall organiseras för djur som importerats till gemenskapen från tredje land och om ändring av direktiven 89/662/EEG, 90/425/EEG och 90/675/EEG (EGT L 268, 24.9.1991, s. 56).

<sup>106</sup> Se artikel 5 och 11.

<sup>107</sup> Se artikel 11.

rier för mellanstationer och om ändring av färdplanen, i bilagan till direktiv 91/628/EEG<sup>108</sup> och i rådets förordning (EG) nr 411/98.<sup>109</sup> Dessa rättsakter är, liksom andra EG-förordningar, direkt tillämpliga i medlemsstaterna.

I 1997 års förordning regleras enbart de mellanstationer som i enlighet med sjunde kapitlet i bilagan till djurtransportdirektivet tar emot hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar under minst 24 timmar. Dessa mellanstationer skall godkännas av medlemsstaternas behöriga myndigheter.<sup>110</sup> För att godkännas måste mellanstationerna bland annat uppfylla följande krav:

- De får inte vara belägna i ett område som är belagt med en restriktion eller ett förbud enligt tillämplig EG-lagstiftning.
- De skall stå under kontroll av officiell veterinär.
- De skall drivas utifrån alla tillämpliga EG-bestämmelser om veterinärbesiktning, transport av djur och skydd av djur vid tidpunkten för slakt.
- De skall vara föremål för regelbundna inspektioner.<sup>111</sup>

Förordningens första bilaga innehåller ett flertal ytterligare krav som måste uppfyllas för att mellanstationer skall godkännas. Villkoren gäller sanitära åtgärder och hygienåtgärder som måste vidtas, anläggningarnas och utrymmenas utformning samt stationernas drift. Ett godkännande kan begränsas till att avse en eller flera djurarter eller vissa kategorier av djur och viss hälsostatus.<sup>112</sup>

Som regel skall mellanstationerna enbart användas för att ta emot, utfodra, vattna, bereda vila för, hysa, sköta och avsända djur i transit.<sup>113</sup> Det får således inte förekomma handel med djur på mellanstationerna.

Ägaren och varje annan fysisk eller juridisk person som driver en mellanstation har ett direkt ansvar för att bestämmelserna i förordningen följs.<sup>114</sup>

Innan djuren lämnar mellanstationen skall den officiella veterinären eller någon annan veterinär bekräfta att de är i sådant skick att transporten kan fortsätta. Medlemsstaterna kan föreskriva att de

---

<sup>108</sup> EGT L 174, 2.7.1997, s.1.

<sup>109</sup> EGT L 52, 21.2.1998, s.8.

<sup>110</sup> Se artikel 3.1.

<sup>111</sup> Se artikel 3.2.

<sup>112</sup> Se artikel 3.3.

<sup>113</sup> Se artikel 4.1. Vissa undantag från det angivna kravet finns i artikel 4.2.

<sup>114</sup> Se artikel 5.

kostnader som uppstår genom veterinärkontrollen skall bäras av berörd operatör.<sup>115</sup>

Nedan redovisas mellanstationer i EU för olika djurslag.

*Tabell 4.2.* Mellanstationer i EU

<i>Land*</i>	<i>Djur</i>				<i>Antal/land</i>
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Får och getter</i>	<i>Grisar</i>	<i>Hästdjur</i>	
Belgien	3	3	1	1	4
Frankrike	38	17	3	5	46
Holland					1 <sup>***</sup>
Italien	8	8	3	6	9
Spanien	4	0	0	0	4
Storbritannien	5	4	2	1	6
Tyskland	11	5	4	4	11
<i>Summa EU</i>	<i>69</i>	<i>37</i>	<i>13</i>	<i>17</i>	<i>81<sup>**</sup></i>

*Källa:* Kommissionen. Dok. SANCO/2677/99 Rev. 25.

\* Danmark, Finland, Grekland, Irland, Luxemburg, Portugal, Sverige och Österrike saknar godkända mellanstationer.

\*\* Det totala antalet mellanstationer i varje medlemsstat understiger det totala antalet mellanstationer per djurslag, eftersom vissa mellanstationer tar emot flera olika djurslag.

\*\*\* Djurslag uppges inte.

Som nämnts ovan så föreskrivs i 1998 års förordning ytterligare tilläggskrav som skall tillämpas på de vägfordon som används för transporter som överstiger åtta timmar av hästdjur, nötkreatur, får, getter och grisar. Ett sådant fordon skall:

- 1) ha tillgång till strö som uppfyller vissa krav på såväl mängd som beskaffenhet,
- 2) ha tillgång till foder som skyddats mot väder och vind och olika slags föroreningar, när så är nödvändigt med hänsyn till de transporterade djurarterna,
- 3) vara utrustat så att man när som helst kan ha åtkomst till samtliga enskilda djur,
- 4) vara utrustat med skiljeväggar så att separata avdelningar kan skapas,

<sup>115</sup> Se artikel 6.1.

- 5) vara utrustat med fasta eller rörliga vattningsanordningar som är anpassade efter de olika djurarterna, till exempel hoar, skålar eller vattenniplar.<sup>116</sup>

#### 4.3.6 Övrig EG-lagstiftning av betydelse för djurtransporter

##### **EG-lagstiftning om smittskydd och exportbidrag**

I detta avsnitt bör först nämnas 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<sup>117</sup>, vilket senast ändrades genom rådets direktiv 92/118/EEG.<sup>118</sup>

Syftet med detta direktiv är att få den gemensamma marknaden för djur och varor av animaliskt ursprung att fungera enhetligt och att undanröja olikheter i medlemsstaterna. Ett slutmål sägs vara att veterinärkontroller bara skall behöva ske i avsändarlandet.<sup>119</sup> I princip skall djur och varor som är avsedda för handel, och som faller inom direktivets tillämpningsområde, inte behöva kontrolleras vid gränsen utan enbart i enlighet med vad som föreskrivs i direktivet.

Kontrollverksamhetens tyngdpunkt skall ligga vid avsändarlandet, men vid slutdestinationen får stickprovskontroller göras. Av direktivets text framgår att både djurhälso- och smittskyddsaspekter skall beaktas samt hur kontrollerna skall genomföras.<sup>120</sup> De principer som fastställs i direktivet skall tillämpas också vid kontroll av efterlevnaden av djurtransportdirektivet.<sup>121</sup>

Betydelsefullt i 1990 års direktiv är också vad som sägs om utbrott av zoonoser, sjukdomar eller annat som kan utgöra en allvarlig risk för människors eller djurs hälsa. En medlemsstat som drabbas av något av detta skall omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen. En medlemsstat som är mottagar- eller transitland får, om så är nödvändigt, vidta de försiktighetsåtgärder som EG-rätten medger och även sätta djur i karantän. Vid allvarliga hälsorisker för människor och djur, och i avvaktan på ett kommissionsbeslut, får den mottagande medlemsstaten vidta pro-

<sup>116</sup> EGT L 52, 21.1. 1998, s.8, se artikel 1 och förordningens bilaga.

<sup>117</sup> EGT L 224, 1990.08.18, s. 29.

<sup>118</sup> EGT L 62, 1993.03.15, s. 49.

<sup>119</sup> Se direktivets ingress.

<sup>120</sup> Se särskilt artiklarna 4–5.

<sup>121</sup> Se artikel 8 djurtransportdirektivet.

visoriska skyddsåtgärder. Kommissionen och övriga medlemsstater skall dock underrättas om dessa.

Kommissionen får på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat som drabbats av ett utbrott av en zoonos eller liknande skicka företrädare till platsen för att i samarbete med behöriga myndigheter undersöka vilka åtgärder som har vidtagits och för att yttra sig över åtgärderna. Kommissionen får i vissa fall vidta ytterligare provisoriska skyddsåtgärder. Dessa skall dock så snart som möjligt omprövas av kommissionen efter visst förfarande i Vetenskapliga veterinärkommittén.

Ovanstående framgår av artikel 10 i kontrolldirektivet. Det är på denna bestämmelse som kommissionens har grundat flertalet av sina beslut om restriktioner när det gäller förflyttningar av djurarter som är mottagliga för mul- och klövsjuka eller andra epizootiska sjukdomar.

Artikeln behandlas mer utförligt i kapitel 3, där följderna av de tillfälliga transportrestriktioner och transportförbud som beslutats med anledning av 2001 års utbrott av mul- och klövsjuka i Storbritannien diskuteras.<sup>122</sup>

Bestämmelserna för de exportbidrag som utbetalas inom EU för nötkreatursexport till tredje land redovisas här kortfattat, men exportbidragen diskuteras mer utförligt i betänkandets sjätte kapitel om ekonomiska faktorer som påverkar djurtransporterna.

Gemenskapen betalar exportbidrag för såväl levande nötkreatur som nötkött. De grundläggande bestämmelserna om detta finns i rådets förordning (EG) nr 1254/99 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen för marknaden av nötkött.<sup>123</sup> För att exportbidrag skall beviljas måste dock ett antal villkor vara uppfyllda. Av betydelse här är främst att utbetalning av exportbidrag för levande djur skall ske på villkoret att bestämmelserna i gemenskapens lagstiftning om djurens välfärd iaktas, särskilt vad gäller skydd av djuren under transport.<sup>124</sup> Detta villkor måste dock läsas tillsammans med vad som föreskrivs i kommissionens förordning (EG) nr 615/98 av den 18 mars 1998 om särskilda tillämpningsföreskrifter för systemet med exportbidrag när det gäller levande nötkreaturs välbefinnande vid transport.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> Se kapitel 3.

<sup>123</sup> EGT L 160, 26.6.1999 s. 21.

<sup>124</sup> Se artikel 33.9 andra stycket.

<sup>125</sup> EGT L 82, 1998.03.19, s. 19.

Av tillämpningsförfordningen framgår att exportbidrag för levande nötkreatur endast skall betalas ut om det vid djurens första lossning i det tredje land som är slutstation tagits hänsyn dels till djurtransportdirektivet, dels till bestämmelserna i tillämpningsförfordningen.<sup>126</sup>

Beträffande de sakliga krav som ställs i tillämpningsförfordningen kan noteras att utförsel bara får ske vid vissa utförselställen där en officiell veterinär skall kontrollera och på visst sätt dokumentera att djuren, transportmedlen och vidtagna åtgärder uppfyller relevanta gemenskapsbestämmelser.<sup>127</sup> När djuren har anlänt till det tredje land som är slutstation skall de genomgå viss kontroll vid den första lossningen. Denna kontroll skall utföras av ett internationellt kontroll- och övervakningsorgan som godkänts av en medlemsstat eller kommissionen, eller av ett officiellt organ i någon medlemsstat. Den person som genomför kontrollen skall vara veterinär. Denna skall i sin rapport redogöra för antalet levande djur som lossats från transportfordonet, djurens hälsa och hur många som satts i karantän.<sup>128</sup> Exportbidrag skall inte lämnas för de djur som dött under transport och inte heller för det antal djur som det utbetalande organet, efter granskning av ovan nämnda rapport och andra dokument, anser att djurtransportdirektivet inte har följts för.

Om antalet djur för vilka inget bidrag skall betalas ut överstiger en viss nivå skall bidraget minska ytterligare.<sup>129</sup> Kontrollen skall genomföras i enlighet med den riskbedömning som den behöriga myndigheten gör av transporten.

### **EG-lagstiftning om märkning av djur**

För att förhindra smittspridning har EU infört vissa kontrollmöjligheter av handel med djur. Märkning och registrering av djur är en viktig del av de åtgärder som kan vidtas för att underlätta spårning av smitta. Märkning och registrering är också viktigt i samband med utbetalning av olika djurbidrag. Hur märkning och registrering av djur skall gå till regleras i rådets direktiv 92/102/EEG av den 27 november 1992 om identifikation och registrering av djur<sup>130</sup>

<sup>126</sup> Se kommissionens förordning (EG) nr 615/98, artikel 1.

<sup>127</sup> Se artikel 2.

<sup>128</sup> Se artikel 3.

<sup>129</sup> Se artikel 5.3–4.

<sup>130</sup> EGT L 355 5.12.1992, s. 32.



och rådets direktiv 2000/15/EG av den 10 april 2000 om ändring av rådets direktiv 64/432/EEG om djurhälsoproblem som påverkar handeln med nötkreatur och grisar inom gemenskapen.<sup>131</sup> Det förstnämnda direktivet<sup>132</sup> är ett minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna kan föreskriva om hårdare regler än de som anges i direktivet. Märkning möjliggör också identifikation av enskilda djur vid transporter.

### *Märkning av nötkreatur*

Märkning av nötkreatur regleras i rådets direktiv 92/102/EEG<sup>133</sup> ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1760/2000 av den 17 juli 2000 om upprättande av ett system för identifiering och registrering av nötkreatur samt märkning av nötkött och nötköttsprodukter och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 829/97.<sup>134</sup> Rent allmänt kan sägas att det i direktivet krävs en strikt identifikation och registrering av varje nötkreatur. Skälet för märkningskraven har varit bidragssystemet för nötkreatur, men i och med BSE har smittspridning och säker spårbarhet av kött anförts som allt viktigare skäl för säker märkning. Alla nötkreatur skall därför ha två öronbrickor med ett individuellt nummer. Nötkreatur är det enda djurslag där individuell märkning är nödvändigt. Brickan skall finnas i djurets öra senast vid 20 dagars ålder. För samtliga djur skall varje förflyttning av djuret registreras i nationella databaser. Vissa länder registrerar uppgifterna i datorer, andra på djuridentitetskort.

### *Märkning av får och getter*

För får och getter finns gemensamma märkningsregler inom EU. Öronbrickor för får och getter skall innehålla landsbeteckning samt födelseplatsens nummer (gårdsnummer).

Individnummer på öronbrickor med landsnummer är frivilligt. Det är möjligt att beställa öronbrickor med individnummer, men det är även tillåtet att manuellt fylla i detta på beställda öronbrickor. Får och getter som finns kvar på sin födelseplats behöver

<sup>131</sup> EGT L 105, 3.5.2000, s. 34.

<sup>132</sup> EGT L 355, 5.12.1992, s. 32.

<sup>133</sup> EGT L 355, 5.12.1992, s. 32.

<sup>134</sup> EGT L 204, 11.8.2000, s. 1.

inte vara märkta med öronbrickor. Däremot måste de märkas med öronbrickor innan de lämnar födelseplatsen. Alla får och getter som lämnar sin födelseplats som livdjur samt flyttas till bete på annan plats skall märkas med en bricka i varje öra. De får eller getter som går direkt till slakt behöver dock endast märkas med ett märke med födelseplatsens nummer.

### *Hästpass och märkning av hästar*

Enligt kommissionens beslut 93/623/EEG av den 20 oktober 1993 om identitetshandling (pass) som skall åtfölja registrerade hästdjur<sup>135</sup> skall alla stambokförda hästar som är födda efter den 31 december 1997 åtföljas av ett hästpass.

Genom kommissionens beslut 2000/68/EG av den 22 december 1999 om ändring av kommissionens beslut 93/623/EEG och om identifiering av hästdjur för avel och produktion<sup>136</sup> har kravet på att hästar skall åtföljas av hästpass utökats till att gälla alla hästar. Hästarna skall även tilldelas ett identitetsnummer som skall bestå under djurets hela livstid. Syftet med det nya beslutet är att möjliggöra läkemedelsbehandling av hästar med sådana läkemedel som inte får ges till livsmedelsproducerande djur, enligt EG:s bestämmelser om godkännande av läkemedel för sådana djur (rådets förordning (EEG) nr 2377/90<sup>137</sup>). Bestämmelserna gäller från den 1 mars 2002.

Hästpasset skall innehålla information om ägarens namn, hästens identitetsnummer, härstamning och ras, utförda vaccinationer och resultat av hälsoundersökningar avseende smittsamma sjukdomar samt uppgifter om läkemedelsbehandlingar.

Vid slakt eller avlivning av hästen skall passet visas upp. Därmed kan man förhindra att hästar som behandlats med veterinärmedicinska läkemedel för vilka MRL-värden<sup>138</sup> inte finns, inte når konsumenterna.

---

<sup>135</sup> EGT L 298, 3.12.1993, s. 45.

<sup>136</sup> EGT L 023, 28.1.2000, s. 72.

<sup>137</sup> EGT L 224, 18.8.1990, s. 1.

<sup>138</sup> MRL: Maximum residue limit – den högsta tillåtna rests substans av veterinärmedicinska läkemedel som får förekomma i livsmedel med animaliskt ursprung. Se även bilaga 6.

### *Märkning av grisar*

Under 2002 skall alla medlemsländer ha infört ett centralt grisregister (databas), i enlighet med vad som regleras i direktiv 64/432/EEG<sup>139</sup> och direktiv 92/102/EEG, ändrat genom Europaparlamentet och rådets direktiv 2000/15/EG av den 10 april 2000 om ändring av rådets direktiv 64/432/EEG om djurhälsoproblem som påverkar handeln med nötkreatur och grisar inom gemenskapen.<sup>140</sup> Varje förflyttning av grisar skall registreras. Registreringen skall minst innehålla uppgifter om antalet djur som förflyttas, identifikationsnummer på den anläggning eller det bestånd grisarna kommer från, identifikationsnummer på den anläggning dit grisarna förflyttas samt datum för avfärd och ankomst.

### **EG-lagstiftning om kör- och vilotider för mobila arbetstagare**

På transportområdet har, till följd av områdets gränsöverskridande karaktär, en hög nivå av harmonisering uppnåtts genom en omfattande gemenskapslagstiftning. Förarnas vilotider, raster med mera omfattas av regleringar om sociala villkor för så kallade mobila arbetstagare. Detta regelverk bör här nämnas kort eftersom de inverkar på transportens utformning.

EG:s bestämmelser om arbetstider, vilotider och pauser regleras huvudsakligen i tre rättsakter:

- rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter<sup>141</sup>
- rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om vissa aspekter av organisering av arbetstiden<sup>142</sup>, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet<sup>143</sup>, vilket reglerar arbetstidsfrågor i övrigt, i den mån de inte täcks in av ovan nämnd förordning.

---

<sup>139</sup> EGT P 121, 29.7.1964 s. 1977.

<sup>140</sup> EGT L 105, 3.5.2000, s. 34–35.

<sup>141</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

<sup>142</sup> EGT L 307, 13.12.1993, s. 18.

<sup>143</sup> EGT L 195, 1.8.2000, s. 41.

Gemensamt för rättsakterna är att de är minimibestämmelser, vilket innebär att medlemsstaterna har möjlighet att införa hårdare bestämmelser till förmån för arbetstagarna. Bestämmelserna skall inte heller hindra att arbetsmarknadens parter inför förmånligare villkor för arbetstagarna genom kollektivavtal.

Direktiv 93/104/EG omfattar genom ändringsdirektivet 2000/34/EG mobila arbetsföretagare, men inte egenföretagare, som utför mobilt arbete. I direktivet anges vissa villkor som skall uppfyllas för mobila arbetstagare angående olika sociala villkor, bland annat om total veckoarbetstid, nattarbete, semester med mera.

Särskilda bestämmelser om kör- och vilotider regleras i rådets förordning (EEG) 3820/85 som gäller förare av vägfordon. Förordningen omfattar både anställda förare och egenföretagare. I förordningen regleras villkoren för mobila arbetstagare i fråga om raster, kör- och vilotider, liksom åldersgränser för förare och förarassistenter samt bestämmelser angående vissa ersättningsformer, kontrollförfarande och påföljder. Den totala veckoarbetstiden regleras däremot inte i förordningen (se ovan).

Vad gäller djurtransporter anges att bestämmelserna inte är tillämpliga för fordon vars högsta tillåtna vikt inklusive släpvagn eller påhängsvagn understiger 3,5 ton.<sup>144</sup> Bestämmelserna är inte heller tillämpliga för transport med fordon som används för transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier.<sup>145</sup> Gemenskapslagstiftningen är inte heller tillämplig på gränsöverskridande transporter till tredje land eller i transit mellan två länder genom en annan medlemsstat, där i stället den Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) av den 1 juli 1970 skall tillämpas.<sup>146</sup>

I förordningen anges att en körtid räknas som maximalt 9 timmar, vilken dock i vissa fall kan förlängas till 10 timmar.<sup>147</sup> Förare har under den dagliga körtiden rätt till raster, och mellan körtiderna har de rätt till längre vilotider. Efter 4,5 timmars körning är förarna berättigade till minst 45 minuters rast om inte en viloperiod påbörjas. Under rasten får föraren inte utföra annat arbete.

Varje medlemsstat är skyldig att genomföra ett visst antal inspektioner av efterlevnad av bestämmelserna om kör- och vilo-

<sup>144</sup> Se avsnitt II artikel 4.1.

<sup>145</sup> Se avsnitt VII artikel 13.e.

<sup>146</sup> AETR: Accord européenne relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route. FN, Ekonomiska kommissionen för Europa.

<sup>147</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3820/85, artikel 6.

tider. Motsvarande en procent av det totalt utförda transportarbetet i ett land skall kontrolleras. Medlemsstaten kan dock själv avgöra hur och var kontrollerna skall förläggas. De kan ske genom kontroll på vägarna men också genom kontroller på åkerier och hos speditörer. Som exempel kan nämnas att Sverige är skyldigt att genomföra cirka 111 000 inspektioner per år, och Vägverket har uppdragit åt Polismyndigheten att genomföra inspektionerna. År 2001 uppgick antalet genomförda inspektioner i Sverige till cirka 32 000.

## 4.4 Svensk lagstiftning

### 4.4.1 Allmänt om den svenska lagstiftningen, särskilt med fokus på djurfrågor

Regeringens normgivningskompetens består av två delar. Den ena delen utgörs av sådant som inte enligt grundlag skall regleras genom lag, eller annorlunda uttryckt – områden som ligger utanför det primära lagområdet. Den andra delen utgörs av områden som visserligen faller inom det primära lagområdet, men där riksdagen har använt sin rätt att överlåta normgivningskompetensen till regeringen. Regeringen har i sin tur, inom vissa ramar, rätt att överlåta normgivningskompetensen till kommunerna och förvaltningsmyndigheterna.

Den grundläggande författningen inom djurskyddsområdet är djurskyddslagen (1988:534). Lagen gäller vård och behandling av husdjur. Den gäller också andra djur, om de hålls i fångenskap eller används för försöksändamål eller därmed jämförbara ändamål.<sup>148</sup> I lagens portalparagraf anges att djur skall behandlas väl och skyddas mot onödigt lidande och sjukdom.<sup>149</sup> Lagen ställer vidare krav på att djur skall ges tillräckligt med foder och vatten och tillräcklig tillsyn samt på att stall och andra förvaringsutrymmen för djur skall ge djuren tillräckligt utrymme och skydd samt hållas rena.<sup>150</sup> Djur skall också hållas och skötas i en god djurmiljö, på ett sådant sätt att det främjar deras hälsa och ger dem möjlighet att bete sig naturligt.

Riksdagen antog 2002 en ändring av djurskyddslagen. Fjärde paragrafens lydelse ändrades så att Jordbruksverket, eller den myn-

<sup>148</sup> Se 1 §.

<sup>149</sup> Se 2 § första stycket.

<sup>150</sup> Se 3 § första och andra styckena.

dighet regeringen bestämmer, får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för eller förbud mot viss djurhållning.<sup>151</sup> Ändringen träder i kraft den 1 januari 2003. Tidigare lydelse medgav endast att Jordbruksverket får meddela ytterligare föreskrifter om hur djur, som producerar livsmedel, ull, skinn eller pälsar, används som försöksdjur eller är tävlingsdjur, skall hållas och skötas.<sup>152</sup> I och med förändringen gäller paragrafen samtliga djur som omfattas av lagen, det vill säga samtliga husdjur och djur, som används för forskning eller undervisning.

Vidare gäller att djur inte får hållas bundna på ett plågsamt sätt eller så att de inte kan få behövlig rörelsefrihet, vila eller tillräckligt skydd mot väder och vind.<sup>153</sup>

När det gäller transport av djur sägs att transportfordonet skall vara lämpligt för ändamålet och ge djuren skydd mot värme och köld samt mot stötar, skavning och liknande. Vidare föreskrivs att djuren, i den utsträckning det behövs, skall hållas skilda från varandra.<sup>154</sup> Dessa allmänna regler förutsätts kompletteras genom föreskrifter av regeringen och Jordbruksverket.<sup>155</sup>

I djurskyddsförordningen (SFS 1988:539) sägs att den som transporterar levande djur skall ha tillsyn över djuren och vidta de åtgärder som behövs för att djuren inte skall skadas eller orsakas lidande under lastning, transport och urlastning.<sup>156</sup> Där föreskrivs också att Jordbruksverket får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för eller förbud mot transport av djur.<sup>157</sup>

#### 4.4.2 Statens jordbruksverks föreskrifter om djurtransporter

##### **Statens jordbruksverks föreskrifter om transport av levande djur**

Med stöd av ovan nämnda bemyndigande har Jordbruksverket utfärdat Statens jordbruksverks föreskrifter om transport av levande djur (SJVFS 2000:133, senast ändrade genom SJVFS 2001:101). Denna författning innehåller tio kapitel och tolv bilagor.

I författningens första kapitel finns allmänna bestämmelser. Där konstateras först att föreskrifterna skall tillämpas vid transport av

---

<sup>151</sup> Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2001/02: MJU20 s. 71 f.

<sup>152</sup> Se 4 § andra stycket.

<sup>153</sup> Se 6 § första stycket.

<sup>154</sup> Se 8 § första stycket.

<sup>155</sup> Se 8 § andra stycket.

<sup>156</sup> Se 22 §.

<sup>157</sup> Se 23 §.

däggdjur, fåglar och övriga ryggradsdjur.<sup>158</sup> Från tillämpningsområdet undantas vissa transporter som sker i icke-kommersiellt syfte, tillfälliga nationella transporter när transporttiden, inklusive i- och urlastning, inte överstiger 30 minuter, transporter till eller från andra länder som genomförs med ett avstånd på högst 50 kilometer och brådskande transporter till veterinär.<sup>159</sup>

Sedan följer ett antal allmänna krav som är tillämpliga på alla transporter som faller inom föreskrifternas tillämpningsområde. Dessa krav är i stora delar baserade på EG:s djurtransportdirektiv, och därför redovisas de inte närmare här.

Kraven vad gäller transporttider överensstämmer i allt väsentligt med de krav som ställs i EG:s lagstiftning. Således får transporttiden för tama hästdjur, nötkreatur, får, getter, grisar, renar, djurparksdjur och hägnade djur som regel inte överstiga åtta timmar. Åttatimmarsgränsen gäller dock över huvud taget inte vid flygtransporter. I övrigt gäller bestämmelserna i förordning (EG) nr 411/98, vilken är direkt tillämplig. Sverige har nyttjat den möjlighet som finns i djurtransportdirektivet att föreskriva att transporttiden för slaktdjur inom landet inte får vara längre än åtta timmar. Det har dock lagts till att om transporttiden till närmaste slakteri överstiger åtta timmar, får tiden i enstaka fall förlängas med högst tre timmar.

Det finns ett antal avvikelser i den svenska lagstiftningen i förhållande till djurtransportdirektivet, varav några väsentliga skall nämnas helt kort:

- Tidsperiod inom vilken färdplanen vid avslutad transport skall lämnas till behörig myndighet i avsändarlandet har fastställts till en månad.
- Tidsperiod inom vilken en kopia av färdplanen skall förvaras av transportör har fastställts till tre år.
- Intervall för mjölkning av mjölkande kor har i svensk lagstiftning fastställts till ”ett tidsintervall om cirka 12 timmar”; den övre gränsen på 15 timmar finns inte medtagen.
- Kalvar får transporteras tidigast från två veckors ålder, övriga djur från och med en veckas ålder. I djurtransportdirektivet uppges att de får transporteras när naveln har läkt helt.
- Transport av dräktiga hästdjur, nötkreatur, får, getter, renar, hjorddjur och grisar får inte ske inom tre veckor före beräknad

---

<sup>158</sup> Se1 kapitel 1 §.

<sup>159</sup> Se1 kapitel 2 §.

- förlossning eller, vid mer än dygnslånga transporter, inom sex veckor. I djurtransportdirektivet uppges att dräktiga djur som sannolikt kommer att föda under transport inte skall anses vara möjliga att transportera.
- Transport av moderdjur får, när det gäller nötkreatur, ske tidigast tre veckor efter förlossningen och, när det gäller övriga djurslag, tidigast en vecka efter förlossningen. I direktivet uppges att moderdjur får transporteras efter 48 timmar.
  - Belägningsgrad för grisar vid transport med motordrivna fordon eller på järnväg skall enligt svenska bestämmelser vara 0,36 m<sup>2</sup>/100 kg levandevikt, att jämföra med 0,42 m<sup>2</sup>/100 kg levandevikt i djurtransportdirektivet. Högsta levandevikt får enligt svenska bestämmelser vara 305 kg/m<sup>2</sup>, jämfört med 235 kg/m<sup>2</sup> i djurtransportdirektivet.<sup>160</sup>
  - Hundar skall enligt svenska bestämmelser utfodras med intervall som inte får överstiga 24 timmar. De skall ges vatten med ett intervall som inte får överstiga 6 timmar. Hundar skall även rastas med ett intervall som inte överstiger 6 timmar. Katter skall enligt svenska bestämmelser utfodras med högst 24 timmars intervall. I djurtransportdirektivet anges att hundar och katter skall ges foder med ett intervall som inte överstiger 24 timmar och vattnas med ett intervall som inte överstiger 12 timmar.<sup>161</sup>

Ansökan om godkännande av mellanstation skall skickas till Jordbruksverket.<sup>162</sup>

### *Vissa tilläggsvillkor*

Föreskrifternas femte kapitel innehåller tilläggsvillkor för transport av nötkreatur och grisar avsedda för handel mellan länder inom EU, och i kapitel 6–9 finns särskilda regler för olika transportmetoder – transport med motordrivna fordon, på järnväg, med fartyg och med flygplan. Olika villkor ställs för de olika transportmedlen och det finns också särskilda bestämmelser för vissa djurslag. Utredningen anser att det är tillräckligt att hänvisa till författningstexten. Det sista kapitlet i föreskrifterna innehåller endast en

---

<sup>160</sup> Se bilagan kapitel VI avsnitt D, djurtransportdirektivet och bilaga 2, SJVFS 2000:133.

<sup>161</sup> Se 6 kap. 36 § och 38 §, jfr. bilagan kapitel III djurtransportdirektivet.

<sup>162</sup> Se 4 kap. 17 §.



paragraf som ger Jordbruksverket möjlighet att ge undantag från övriga bestämmelser, om det finns särskilda skäl.

Författningens bilagor innehåller utrymmeskrav för ett antal olika djurarter. Det föreskrivs vilket minsta utrymme ett djur av viss art och vikt måste ha tillgång till vid transport med några olika slags transportfordon.

### **Statens jordbruksverks allmänna råd om djurtransporter**

Jordbruksverket har även utfärdat allmänna råd om djurtransporter. Dessa är Statens jordbruksverks allmänna råd (2000:2) i anslutning till djurskyddslagen (1988:534) och Statens jordbruksverks föreskrifter (SJVFS 2000:133) om transport av levande djur. De allmänna råden är inte bindande, men de utgör en vägledning för hur myndigheter och enskilda bör förhålla sig i olika situationer.

### **Övriga föreskrifter från Jordbruksverket**

Utöver ovan nämnda föreskrifter har Jordbruksverket utfärdat föreskrifter om vissa särskilda transportrelaterade frågor<sup>163</sup>, och dessa föreskrifter avser genomförande av bland annat EG:s rättsakter.

Förprovning av djurstallar är en form av bygglov för djurstallar som infördes i Sverige redan 1973. Länsstyrelsen är den myndighet som ansvarar för förprovningen. Det är i regel en byggnadskonsulent och en läsveterinär som handlägger ärendet, det vill säga granskar bygghandlingarna och slutbesiktigar byggnationen. Djurstallar för jordbruk inom områden som inte omfattas av detaljplan har undantagits från bygglovsplikt och krav på bygganmälan enligt plan- och bygglagen.

Grundläggande bestämmelser om förprovning av djurstallar finns i djurskyddslagen (SFS 1988:534) och djurskyddsförordningen (SFS 1988:539). I djurskyddsförordningen föreskrivs bland annat följande:

5 § Stall för häst, nötkreatur, ren, grisar, får, get och fjäderfä eller anläggning för pälsdjur får inte uppföras, byggas till eller byggas om utan att byggnaden på förhand har godkänts från djurskydds- och

<sup>163</sup> Här avses till exempel frågor om veterinära kontroller (SJVFS 1996:25), om handlare som bedriver handel med nötkreatur och gris avsedda för in- eller utförsel med mera (SJVFS 1998:72).

djurhälsosynpunkt. Detsamma gäller när ett stall eller en anläggning ändras på ett sätt som är av väsentlig betydelse från djurskydds- eller djurhälsosynpunkt eller när en byggnad som förut har använts för annat ändamål tas i anspråk eller inreds som stall. Med byggnad avses även del av byggnad.

6 § Fråga om godkännande av stallar och anläggningar prövas av länsstyrelsen. Länsstyrelsen skall besikta stallar och anläggningar innan de tas i bruk.

Alla byggnadsåtgärder behöver dock inte förprövas. Jordbruksverket har medgett undantag från förprovning om den planerade byggnadsåtgärden berör ett djurslag som finns i begränsat antal på anläggningen. (En anläggning definieras i detta sammanhang som en eller flera byggnader för djurhållning som är belägna på samma fastighet.) Förprovning krävs därför inte om antalet djur av berört djurslag, efter den planerade byggnadsåtgärden, understiger följande antal:

- 5 hästar,
- 10 vuxna nötkreatur,
- 20 unga nötkreatur,
- 10 vuxna grisar,
- 50 slaktsvin,
- 100 tillväxtgrisar,
- 20 vuxna får,
- 20 vuxna getter,
- 500 fjäderfån, förutom strutsfåglar,
- 3 strutsfåglar.

Byggnadsåtgärder som inte behöver förprövas är naturligtvis inte undantagna från gällande djurskyddsbestämmelser. Att dessa följs kontrolleras av kommunernas djurskyddsinspektörer.

Granskningsunderlaget måste vara relativt detaljerat, för att länsstyrelserna skall kunna göra en ingående granskning av att gällande djurskyddsbestämmelser kommer att uppfyllas. Därför behövs ordentliga bygghandlingar. Men dessa har man emellertid alltid stor nytta av vid byggandet, eftersom de leder till att onödiga planeringsmissar och byggfel kan undvikas. Vid förprovningen finns också möjlighet att få råd, tips och synpunkter från länsstyrelsens personal. Länsstyrelserna har ansökningsblanketter och mer detaljerade anvisningar om hur ansökan skall utformas.

De huvudområden som granskas är följande:

- mått och utrymmen,
- inredning, liggytor och utgödslingsförfarande,
- utfodrings- och dricksvattenanordningar,
- klimat, klimatreglering och luftkvalitet,
- brandskydd.

#### 4.4.3 Vägverkets föreskrifter om regler för mobila arbetstagare

I Sverige är det i dagsläget enbart rådets förordning (EG) nr 3820/85 som reglerar kör- och vilotider för förare av djurtransporter. Genom regeringens förordning 1995:521, 4 § 3 p, har Sverige antagit ett undantag för jordbrukets transporter. Detta undantag återfinns i rådets förordning (EG) nr 3820/85,<sup>164</sup> och gäller endast inom en radie av 50 km och endast för jordbrukarens egna transporter av jordbruksprodukter. Ytterligare ett undantag finns i 1995:521, 4 § 5 p,<sup>165</sup> och gäller transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt och från lokal marknad till slakteri (däremot inte från gård till slakteri). Frågan om vad som är att anse som en lokal marknad har prövats av EG-domstolen som också fastslagit att undantagen skall tolkas mycket restriktivt. Vägverket som är behörig myndighet i dessa frågor har ur EG-domstolens beslut utläst att sådana långa avstånd som ibland kan råda i Sverige mellan gård och närmaste ”lokal marknad” på 30–50 mil inte kan vara undantagna från regelverket. Vägverkets uppfattning är att undantaget i synnerhet inte gäller transport mellan gård och slakteri. Detta gör att transport av djur i de allra flesta fall omfattas av de bestämmelser om raster och kör- och vilotider som föreskrivs i rådets förordning (EG) nr 3820/85.<sup>166</sup>

---

<sup>164</sup> Se artikel 13, punkt 1 c.

<sup>165</sup> Se rådets förordning (EG) nr 3820/85 artikel 13, punkt 1 e.

<sup>166</sup> Vägverket menar att stöd för denna restriktiva tolkning av undantagen i Rådets förordning återfinns i domarna Mrozek (C-335/94), Goupil (C-39/85) och British Gas (C116/91).

## 4.5 Tillsyn i EU över efterlevnad av gemenskapsreglering i fråga om djurtransporter

### 4.5.1 Tillsynsansvar

De femton medlemsstaterna har var och en ansvar för att EG:s direktiv genomförs i den nationella lagstiftningen och att EG-förordningar, vilka är direkt tillämpliga, följs. Det åligger EG-kommissionen att övervaka att medlemsstaterna tillämpar och genomför EG-rätten på ett riktigt sätt.<sup>167</sup> Kommissionen ansvarar också för en övergripande tillsyn på området. Huvuddelen av denna tillsyn utövas dock av medlemsstaterna själva. Tillsyn i form av fältinspektioner kan utövas av tre olika organ: kommissionen, nationella myndigheter med särskilt ansvar för djurskyddsfrågor och eventuellt polismyndigheten i respektive land.

I artikel 8 i rådets direktiv 95/29/EG<sup>168</sup> föreskrivs att medlemsstaterna årligen skall rapportera till kommissionen hur många inspektioner som har utförts, inklusive detaljerade uppgifter om alla konstaterade överträdelser och följdåtgärder som vidtagits av den behöriga myndigheten.

### 4.5.2 Tillsynsmyndighet i EU

I EG-fördraget anges att kommissionen ”skall övervaka tillämpningen av bestämmelserna i detta fördrag och av bestämmelser som antagits av institutionerna med stöd av fördraget”.<sup>169</sup> Kommissionens övervakning skall bland annat ske i form av krav på rapportering från medlemsländerna, uppföljning och egna inspektioner. Enskilda fysiska eller juridiska personer eller andra medlemsstater kan framföra klagomål till kommissionen om påstådda överträdelser av EG-rätten. Kommissionen kan också på eget initiativ ta upp sådana frågor. Inom kommissionen faller ansvaret för djurtransportfrågorna inom ramen för generaldirektoratet för hälsa och konsumentskydd.<sup>170</sup>

Tillsynen över att gällande EG-lagstiftning ifråga om djurtransporter efterlevs utförs av Kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor – FVO (Food and Veterinary Office). Enheten är en

---

<sup>167</sup> Artikel 211 i EG-fördraget.

<sup>168</sup> EGT L 148, 30.6.1995, s. 52

<sup>169</sup> Artikel 211.

<sup>170</sup> ”DG SANCO”.

underavdelning till generaldirektoratet för hälsa och konsument-skydd. FVO inrättades 1997 och har sitt huvudkontor på Irland. FVO:s tillsynsområde har organisatoriskt delats upp i fem tematiska avdelningar:

- D1: Kvalitet, planering och utveckling
- D2: Livsmedel av animaliskt ursprung, däggdjur
- D3: Livsmedel av animaliskt ursprung, fjäderfän och fisk
- D4: Växtskydd och livsmedel av icke-animaliskt ursprung
- D5: Djurfoder, importkontroll och avfall

D = Division

FVO:s inspektörer genomför varje halvår ett inspektionsprogram med fältstudier, där de på plats granskar och kontrollerar hur den gemensamma lagstiftningen efterlevs vad gäller livsmedels- och djurskyddsområdet<sup>171</sup>. Tillsynen omfattar livsmedelssäkerhet, djurhälsa, djurskydd och växtskydd. Antalet inspektioner per år har ökat de senaste åren – från 190 inspektioner 1999 till 250 inspektioner år 2000 och 309 inspektioner år 2001. För år 2002 beräknas antalet inspektioner uppgå till cirka 300.

Inspektionerna genomförs i EU:s medlemsstater, i ansökarländerna och i gruppen tredje land, där EU:s handelspartners i huvudsak ingår. En majoritet av inspektionerna genomförs i medlemsstaterna, och bland dessa ligger tonvikten på inspektioner i medlemsstater med omfattande uppfödning av animalisk livsmedelsproduktion och/eller handel med djur. Antalet inspektioner med djurskydd i samband med transport som tema uppgår årligen till mellan 5 och 15.

FVO:s tillsyn vad gäller djurskydd omfattar bland annat inspektioner av gårdar, slakterier, mellanstationer, djurmarknader, transporter och gränskontrollstationer. Syftet är att se hur väl myndigheterna förmår att uppnå en hög efterlevnad av gällande lagstiftning. Inspektionsresorna i varje land föregås av och följs upp med dialog med de nationella myndigheterna.<sup>172</sup> Representanter från dessa myndigheter följer också med på inspektionerna. Samt-

---

<sup>171</sup> Se djurtransportdirektivet, artikel 10.

<sup>172</sup> I detta sammanhang torde i första hand nationella livsmedels- respektive veterinärmyndigheterna avses.

liga inspektioner redovisas i separata inspektionsrapporter<sup>173</sup> till kommissionen. I rapporterna anges de brister som FVO funnit, och man avger rekommendationer till de nationella myndigheterna om vilka åtgärder som bör vidtas för att åtgärda bristerna. De nationella myndigheterna ges möjlighet att få ett genmäle refererat i rapporten<sup>174</sup> och det ges också utrymme för en redovisning av vilka åtgärder som vidtagits för att åtgärda påpekade brister.

I rapporten framförs också rekommendationer till kommissionen med förslag till åtgärder för att generellt förbättra efterlevnad av EG-rätten på området. Förslag till åtgärd kan till exempel vara förslag om rättsliga åtgärder när överträdelserna är särskilt grova, till exempel om man i allvarlig mening underlåter att genomföra gemenskapslagstiftning fullt ut. FVO kan också föreslå kommissionen att exempelvis vidta åtgärder ifråga om förtydligande eller förbättrande av rättsakter.

FVO publicerar i augusti varje år en redogörelse för det föregående årets verksamhet. Utöver det rutinmässiga tillsynsarbetet genomför FVO också på kommissionens uppdrag särskilda studier.

#### 4.5.3 Medlemsstaternas årsrapporter

Kommissionen har till utredningen redovisat vilka medlemsländer som lämnat årsrapporter i enlighet med djurtransportdirektivets artikel 8 för 1999, 2000 och 2001. Till och med september år 2002 har alla medlemsstater utom Portugal lämnat in en årsrapport för år 1999. För år 2000 har alla medlemsstater utom Italien lämnat in en årsrapport och för år 2001 har ännu inte Belgien, Holland, Irland, Italien, Spanien, Storbritannien, Tyskland eller Österrike lämnat sina årsrapporter till kommissionen.<sup>175</sup>

Utredningen instämmer efter en genomgång av rapporterna i kommissionens generella slutsatser om att medlemsstaterna ger frågorna om djurskydd i samband med transport låg prioritet. Bland de iakttagelser som gjorts kan särskilt nämnas att vad som räknas som inspektion av djur varierar mellan medlemsstaterna, vilket innebär att medlemsstaterna uppvisar mycket stora skillnader

---

<sup>173</sup> Inspektionsrapporterna publiceras efterhand på kommissionens hemsida för djurskyddsfrågor:se

[http://europa.eu.int/comm/food/fs/inspections/vi/reports/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/food/fs/inspections/vi/reports/index_en.html).

<sup>174</sup> Det genmäle som de nationella myndigheterna avger med anledning av FVO:s inspektionsrapport återges inte i sin helhet.

<sup>175</sup> Oktober 2002

mellan antal inspekterade djur, fordon och dokumentation samt antal upptäckta överträdelser. Danmark redovisar till exempel att 21 677 824 grisar inspekterats under år 2001, vilket motsvarar inspektion av samtliga levande djur på slakterier, så kallad ante mortem-besiktning. Portugal redovisar att sammanlagt 24 inspektioner genomförts under 2000, medan Tyskland samma år redovisar över 740 000 genomförda inspektioner, där antalet inspektionstillfällen blandats med antalet inspekterade djur. Detta gäller även för en del andra länder.

Sålunda skiljer sig frekvensen av upptäckta överträdelser radikalt åt mellan medlemsstaterna. Medan Danmark redovisat upptäckta överträdelser vid några delar av promille av inspektionerna, så redovisar Portugal överträdelser på 58 procent. Övriga medlemsstater redovisar siffror som varierar inom hela detta intervall. Siffrorna är därför inte jämförbara, och det är svårt att enbart utifrån det kvantitativa underlaget skapa sig en uppfattning om djurskyddet. Andelen överträdelser som lett till rättslig påföljd skiljer sig också markant mellan olika medlemsstater.

#### 4.5.4 Åtgärder och sanktionsmöjligheter vid överträdelser

I djurtransportdirektivet uppges i artikel 18 (2) att vid upprepade överträdelser mot direktivets bestämmelser, och om detta medför allvarligt lidande för djur, skall en medlemsstat ingripa för att åtgärder vidtas som förbättrar situationen. Detta kan exempelvis innebära att tillståndet för transport av djur återkallas tillfälligt eller permanent. Varje medlemsstat är också skyldig att vidta åtgärder om det upptäcks att en transport som inte följer djurtransportdirektivets regler färdas genom dess territorium. Om det har konstaterats att upprepade eller allvarliga överträdelser av gällande lagstiftning har skett och alla möjligheter till förbättring efter kontakt mellan parterna och kommissionen har uttömts, kan medlemsstaten på vars territorium överträdelserna har skett meddela tillfälligt transportförbud för den transportör som gjort sig skyldig till överträdelserna.

Om den ansvariga myndigheten i en medlemsstat inte tillämpar reglerna kan kommissionen överväga att inleda ett överträdelseförfarande enligt artikel 226 i EG-fördraget. Efter att ha gett den berörda staten tillfälle att inkomma med synpunkter skall kommissionen avge ett motiverat yttrande i ärendet till EG-domstolen.

Om den berörda staten inte rättar sig efter yttrandet inom den tid som angetts av kommissionen, får kommissionen föra ärendet vidare till domstolen för prövning.

Om domstolen finner att en medlemsstat har underlåtit att uppfylla en skyldighet enligt fördraget, skall denna stat vidta de åtgärder som krävs för att följa domstolens dom. Om kommissionen finner att så inte sker kan kommissionen, efter att ha gett staten tillfälle att framföra sina synpunkter, väcka ny talan vid domstolen. Kommissionen skall då ange det vite som den anser det lämpligt att den berörda medlemsstaten skall betala.

För närvarande har domstolen inte förelagt någon sanktion gentemot någon medlemsstat för överträdelse av gemenskapens regler på djurtransportområdet. Vid utgången av år 2001 hade generaldirektoratet för hälsa och konsumentskydd 249 fall av överträdelse under utredning.<sup>176</sup> Hur många av dessa utredningar som berör överträdelse av bestämmelserna på djurtransportområdet framgår inte av kommissionens uppgifter.

#### 4.5.5 Kontrollmöjlighet av djurtransporter genom dokumentation

En transport som överstiger åtta timmar dokumenteras genom upprättande av en färdplan. Bestämmelser för färdplan har tidigare redovisats.

#### **Animo-systemet**

Animo (=Animal Movement) är ett datoriserat meddelandesystem som används för att informera om transporter av djur mellan länder inom EU. Systemet kopplar ihop alla centrala nationella veterinärmyndigheter i EU med varandra och syftar till att möjliggöra kontroll av vilka djurtransporter som sker inom och ut från EU genom att ett standardiserat meddelande om en förestående djurtransport skickas ut via datorsystemet.

Animo-systemet infördes genom kommissionens beslut 91/398/EEG<sup>177</sup>, som grundar sig på det allmänna handelsdirektivet 90/425/EEG.<sup>178</sup> Kommissionen har också fattat beslut för kodifie-

---

<sup>176</sup> Källa: Kommissionen.

<sup>177</sup> EGT L 221 9.8.1991 s. 30.

<sup>178</sup> EGT L 224 18.8.1990 s. 29.



ring (93/70/EEG<sup>179</sup>) med senare ändringar samt ett beslut om en förteckning över Animo-enheter (92/175/EEG<sup>180</sup>), också detta med efterföljande ändringar. Dessa beslut uppdateras löpande.

När en officiell veterinär utfärdar ett hälsointyg efter att ha undersökt ett djur eller godkänt en färdplan för ett djur som skall exporteras till ett annat EU-land, skall veterinären samma dag som hälsointyget utfärdas skicka ett Animo-meddelande till mottagande medlemsstat med uppgifter om sändningen. Animo-meddelandet skickas på en standardiserad elektronisk blankett. Med Animo-systemet anmäls transportens färdplan till behöriga myndigheter.

Meddelandet är en möjlighet för mottagande land att utföra en stickprovskontroll på den aktuella sändningen eller spärra mottagarbesättningen om en epizootisk sjukdom utbrutit i avsändarlandet.

Vid införsel från tredje land skall gränskontrollveterinären skicka Animo-meddelanden vid all import av levande djur, vid transitering av levande djur från tredje land till tredje land via EU, samt på alla sändningar som skall vidareändas till annan medlemsstat. Animo-enheter skall finnas på de centrala veterinärmyndigheterna, på gränskontrollstationerna och på regional nivå ute i landet.

Animo-meddelanden skickas för alla levande djur som passerar en landsgräns; sällskapsdjur som inte är avsedda för handel är dock undantagna.

Animo-meddelanden skall skickas i följande situationer:

- Utförsel från en medlemsstat till annan medlemsstat.  
Samma dag som hälsointyget för sändningen utfärdas faxar officiell veterinär ett Animo-meddelande till nationell behörig myndighet som är kopplad till Animo-systemet. Myndigheten vidarebefordrar meddelandet till lokal Animo-enhet på destinationsorten.
- Export från en medlemsstat till tredje land via andra medlemsländer.  
Officiell veterinär faxar ett Animo-meddelande till ansvarig myndighet som vidarebefordrar Animo-meddelandet till lokal Animo-enhet i det område där sändningen lämnar EU eller till:
  - gränskontrollstationen på utförselplatsen

---

<sup>179</sup> EGT L 025 2.2.1993 s. 34.

<sup>180</sup> EGT L 080 25.3. 1992 s. 1.

- den centrala myndigheten i utförsellandet samt
  - i Animo-meddelandet angivna transiteringsmedlemsstaters centrala myndigheter.
- Import till EU från tredje land.  
Officiell veterinär på gränskontrollstationen skickar ett Animo-meddelande till lokal Animo-enhet på destinationsorten. Kopior på Animo-meddelandet skickas automatiskt till nationell veterinärmyndighet, till destinationslandets centrala veterinärmyndighet samt till i Animo-meddelandet angivna transiteringsmedlemsländers centrala veterinärmyndighet.

Om djuren skall till ett land eller ett område där särskilda krav ställs på djuren (till exempel tilläggsgarantier) eller om prov tagits men resultaten ännu inte är kända, skall detta anges i meddelandet.

Om endast dokument- och identitetskontroll utförts på gränskontrollstationen och destinationen är en annan medlemsstat, skall ett Animo-meddelande skickas till lokal Animo-enhet på destinationsorten. Kopior på Animo-meddelandet skickas automatiskt till den nationella veterinärmyndigheten, till destinationslandets centrala myndighet samt till i Animo-meddelandet angivna transiteringsmedlemsländers centrala myndigheter. Sändningen skall förseglas innan den vidareänds. Detta förfarande är dock endast aktuellt om ett medlemsland upprättar ett bilateralt avtal med ett annat medlemsland om att den fysiska kontrollen skall utföras i destinationslandet.

- Transitering från tredje land till tredje land genom EU.  
Officiell veterinär på gränskontrollstationen skickar ett Animo-meddelande till lokal Animo-enhet i det område där utförseln sker eller till gränskontrollstationen på utförselplatsen. (Kopior på Animo-meddelandet skickas automatiskt till nationella veterinärmyndigheten samt till de i Animo-meddelandet angivna transiteringsmedlemsländernas centrala myndigheter.)

## 4.6 Tillsyn i Sverige över efterlevnad av djurskyddslagen

### 4.6.1 Tillsynsmyndighet i Sverige

Jordbruksverket utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av djurskyddslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Jordbruksverket samordnar övriga tillsynsmyndigheters verksamhet och lämnar vid behov råd och hjälp i denna verksamhet.<sup>181</sup> Länsstyrelserna utövar den regionala tillsynen över djurskyddslagen.<sup>182</sup> Den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet utöver tillsynen inom kommunen.<sup>183</sup> Vid transport av djur sjövägen till Gotland utövas tillsynen av motsvarande nämnd i den kommun från vilken sjötransporten sker.<sup>184</sup>

Inom Försvarsmakten har generalläkaren det yttersta ansvaret för tillsynen över djurhälsovården, djursjukvården och djurskyddet.

Enligt propositionen<sup>185</sup> om djurskyddslagen som antogs av riksdagen 1988,<sup>186</sup> vilar ansvaret för att djuren behandlas väl och skyddas mot lidande primärt på varje enskild människa som har djur i sin vård. Det allmänna har ansvaret för normgivning och en ändamålsenlig tillsyn. Samhällets tillsyn bör enligt propositionen förstås i en mycket vid bemärkelse. Tillsynen skall inte enbart ses som en kontrollerande funktion utan skall i första hand ta sikte på information, upplysning och rådgivning om djurskyddsaspekter på såväl djurhållning i allmänhet som enskilda personers djurinnehav.

I regeringens proposition 2001/02:189 "En ny djurskyddsmyndighet" föreslås att en ny myndighet får det övergripande ansvaret för djurskyddstillsynen. I propositionen föreslås att det centrala ansvaret för tillsyn enligt djurskyddslagen, som Jordbruksverket har i dag, förs över till den nya djurskyddsmyndigheten och att denna ges utökade befogenheter genom möjlighet att utfärda föreskrifter om hur tillsynen skall bedrivas i landet. Propositionen kommer enligt uppgift att behandlas av riksdagen i början av år 2003.

---

<sup>181</sup> Se 24 § första stycket djurskyddslagen.

<sup>182</sup> Se 56 § djurskyddsförordningen.

<sup>183</sup> Se 24 § andra stycket djurskyddslagen.

<sup>184</sup> Se 56 a § djurskyddsförordningen.

<sup>185</sup> Prop. 1987/88:93 s. 15.

<sup>186</sup> Djurskyddslagen 1988:534.

#### 4.6.2 Tillsyn över djurtransporter

Kommunernas ansvar för djurskyddstillsynen omfattar även djurtransporter, och kommunen är beroende av polismyndighetens hjälp för att stoppa djurtransporten för inspektion. Tillsynen över efterlevnaden av djurskyddslagen (1988:534) vid transport av djur sjövägen till eller från Gotland utövas av en sådan kommunal nämnd som avses i 16 § djurskyddslagen. Tillsynen utövas av nämnden i den kommun från vilken sjötransporten sker.

Om det blir aktuellt att ansöka om utdömmande av vite, skall det enligt 6 § lagen (1985:206) om vite göras av den myndighet som har utfärdat vitesföreläggandet. Ansökan skall göras hos länsrätten i det län där beslutsmyndigheten är belägen.

#### 4.6.3 Åtgärder och sanktionsmöjligheter vid överträdelser

Det finns anledning att säga något om dels tillsynen över djurskyddslagstiftningen, dels vilka sanktioner som eventuella överträdelser kan leda till. Riksdagen beslutade den 22 maj 2002<sup>187</sup> om vissa ändringar i djurskyddslagen,<sup>188</sup> vilka träder i kraft den 1 januari 2003. Nedan redovisas de för utredningen relevanta bestämmelserna och den nya lydelsen i den antagna ändringsförfattningen.

Polismyndigheten skall på begäran lämna den hjälp som behövs vid tillsynen.<sup>189</sup>

Vid tillsynen har tillsynsmyndigheten rätt att få tillträde till områden, anläggningar, byggnader, lokaler och andra utrymmen där djur hålls. Där får man besiktiga djuren, göra undersökningar och ta prover.<sup>190</sup>

En tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att djurskyddslagstiftningen skall efterlevas. Ett föreläggande eller förbud får förenas med vite. En tillsynsmyndighet kan vidare besluta om en rättelse på enskilda bekostnad.<sup>191</sup>

Rätten att meddela förbud att ha hand om djur eller ett visst slag av djur har förbehållits länsstyrelsen. Ett sådant förbud skall meddelas den som inte följer ett föreläggande eller förbud som medde-

---

<sup>187</sup> Riksdagens protokoll nr: 2001/01:110.

<sup>188</sup> Lag om ändring i djurskyddslagen (2002:550).

<sup>189</sup> Se 24 § fjärde stycket djurskyddslagen.

<sup>190</sup> Se 27 § djurskyddslagen.

<sup>191</sup> Se 26 § djurskyddslagen.

lats av någon tillsynsmyndighet och som är av väsentlig betydelse från djurskyddssynpunkt. Det skall vidare meddelas den som allvarligt har försummat tillsynen eller vården av ett djur eller har misshandlat ett djur. Förbud skall dock inte meddelas om det kan antas att ett uppreparande inte kommer att ske. Myndigheterna har också vissa möjligheter att besluta om omhändertagande av djur.<sup>192</sup>

Bestämmelserna om när förbud att ha hand om djur eller ett visst slag av djur skall meddelas har ändrats (se ovan). Från och med den 1 januari 2003 gäller att den som dömts för djurplågeri eller vid upprepade tillfällen dömts för brott mot djurskyddslagen eller mot föreskrifter enligt lagen att ta hand om djur eller ett visst slag av djur, skall meddelas förbud att hålla djur. Ändringen innebär därmed en skärpning. Endast om det är uppenbart att ett uppreparande inte kommer att inträffa skall förbud inte meddelas.<sup>193</sup>

### **Straffbestämmelser**

Enligt nuvarande lydelse av djurskyddslagen gäller att den som med uppsåt eller av oaktsamhet

- 1) bryter mot någon av ett antal i djurskyddslagen uppräknade bestämmelser, till vilka hör lagens bestämmelse om vad som skall iakttas vid transport av djur,
- 2) bryter mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av lagen eller,
- 3) underlåter att följa vissa förelägganden eller förbud

skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år. I ringa fall skall inte dömas till ansvar. Om någon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, genom misshandel, överansträngning eller vanvård eller på annat sätt, otillbörligen utsätter djur för lidande skall denne i stället dömas för djurplågeri till böter eller fängelse i högst två år.<sup>194</sup>

---

<sup>192</sup> Se särskilt 31–32 § § djurskyddslagen. Även dessa bestämmelser föreslås skärpas (se a. prop. s. 7, 21 och 27 f).

<sup>193</sup> Se Prop. 2001/02:93 Ändringar i djurskyddslagen, Bet. 2001/01:MJU20.

<sup>194</sup> Se 36 § djurskyddslagen och 16 kap. 13 § brottsbalken. Straffbestämmelsen i djurskyddslagen föreslås i nämnda proposition skärpt på i huvudsak två sätt. Dels föreslås en höjning av maximistrafvet till fängelse två år, dels föreslås att böter tas bort ur straffskalan om överträdelsen avsett en förpliktelse som varit väsentlig från djurskyddssynpunkt. I propositionen uttalar regeringen bland annat att överträdelser av de EU-gemensamma bestämmelserna om transport av djur är brott som generellt kan sägas ha ett högt straffvärde. Även de nu berörda ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2003 (se a. prop. på s. 8, 22f och 28).

Efter den ändring som träder i kraft den 1 januari 2003 har en utvidgning och skärpning av straffbestämmelserna vid brott mot djurskyddsbestämmelserna införts. Härefter gäller att maximistraffet för brott mot djurskyddslagen är fängelse i högst två år. För brott som har begåtts med uppsåt och som avsett försummelse av väsentlig betydelse från djurskyddssynpunkt skall inte kunna dömas till böter. Vidare har bland annat bestämmelse om hur djur skall hanteras vid slakt straffbelagts.

#### 4.6.4 Övriga bestämmelser av intresse

I djurskyddsförordningen (1988:539) regleras på vilket sätt djur skall hållas. I förordningen föreskrivs bland annat vilka krav som ställs på stallar, teknik som skall användas på djur och annan djurhållning. Djurstallar och utrustning i hägn skall vara utformade så att djuren inte tillfogas skador eller så att det medför någon risk för djurens hälsa. De får inte heller vara utformade så att djuren hindras från att bete sig naturligt, eller på annat sätt otillbörligt inskränka deras rörelsefrihet eller verka störande på dem.<sup>195</sup>

I förordningen anges också att den som transporterar levande djur skall ha tillsyn över djuren och vidta de åtgärder som behövs för att djuren inte skall skadas eller orsakas lidande under lastning, transport och urlastning.<sup>196</sup>

Från och med den 1 juni år 2000 kräver Jordbruksverket att alla transportfordon som skall användas för transporter i kommersiellt syfte skall besiktigas och godkännas av kommunal miljö- och hälsoskyddsnämnd. Besiktningen kan göras enligt ett särskilt besiktningssprotokoll som Jordbruksverket upprättat. Vid godkännande skall ett standardiserat intyg utfärdas, vilket bekräftar att transportfordonet godkänts för ändamålet.

#### 4.6.5 Tullverkets befogenheter

Tullverkets befogenheter att kontrollera införsel eller utförsel av varor från eller till ett annat EU-land regleras i lag (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid gräns mot ett annat land inom den Europeiska unionen. Lagen brukar kallas befogenhetslagen eller

---

<sup>195</sup> Se 3 §, ändrad från och med den 1 januari 2003 genom SFS 2002:723.

<sup>196</sup> Se 22 §.

inre gränslagen. Tullverket kan bara agera vid inre gräns om det finns stöd för det i befogenhetslagen eller i någon annan lagstiftning. Vid införsel eller utförsel av nötkreatur, grisar, får, getter, fjäderfän, fisk och reptiler har Tullverket, enligt 3 § 11 befogenhetslagen, möjlighet att kontrollera att anmälningsskyldigheten är uppfylld och att de villkor som finns för införsel eller utförsel är uppfyllda. Vid exempelvis in- eller utförsel av nötkreatur kan Tullverket kontrollera att de veterinära in- respektive utförselkraven är uppfyllda, exempelvis att transporten åtföljs av:

- hälsointyg,
- identitetshandling,
- färdplan.

Enligt 4 § befogenhetslagen skall en vara som uppräknas i 3 § p. 12 alltid anmälas till Tullverket. Hästar skall dock bara anmälas vid införsel om:

- särskild sjukdom förkommer,
- djuret på annat sätt utgör en allvarlig hälsorisk för människor eller djur,
- medföljande dokument är ofullständiga eller felaktiga,
- erforderliga dokument saknas,
- de villkor som i övrigt gäller för införseln inte är uppfyllda.

Vid utförsel av hästar föreligger ingen anmälningsskyldighet och Tullverket saknar befogenhet att kontrollera transporten.

#### **4.7 Pågående initiativ avseende reglering av djurskydd i samband med djurtransporter på internationell respektive svensk nivå**

I tidigare avsnitt redogjorts för den gemenskapslagstiftning som reglerar djurtransporterna. Nedan följer en redovisning av de pågående initiativ som sker på europeisk nivå, på internationell nivå i övrigt och i Sverige.

#### 4.7.1 Initiativ på europeisk och internationell nivå

##### **Europarådet**

Medlemmarna i Europarådet beslutade 1995 att uppdatera djurtransportkonventionen. Sedan 1996 har arbetsgruppsmöten hållits cirka två gånger per år. Förutom ändringar i konventionen och uppförandekoderna har förslag om tekniska protokoll lagts fram. Enligt vad som har föreslagits får de tekniska protokollen innehålla regler om utrymmeskrav samt om vattning, utfodring och vila. Ett tekniskt protokoll avses vara bindande för en part som accepterat det. Uppförandekoderna avses, liksom hittills, innehålla icke-bindande riktlinjer för transporter av olika djurarter med olika transportfordon. Som ovan nämnts är EG i dag inte fördragslutande part till konventionen, men rådet har gett kommissionen mandat att förhandla om EG:s deltagande i den reviderade konventionen.

För närvarande pågår en revidering av djurtransportkonventionen, och kommissionen gavs i oktober 2001 mandat av rådet för jordbruksfrågor att för gemenskapens räkning förhandla om de revideringar som skall göras. I de fall där vissa transportfrågor (till exempel transporter som är kortare än 50 km) regleras av medlemsstaterna själva förhandlar varje medlemsstat som anslutit sig till konventionen på egen hand. Rådet för jordbruksfrågor uttalade också riktlinjer för hur kommissionens arbete med revideringen av konventionen skall ske; kommissionen måste försöka uppnå en hög djurskyddsnivå även för transporter utanför EU:s gränser och den reviderade djurtransportkonventionens innehåll skall, om möjligt, inte strida mot gällande gemenskapsrätt.

Ett nytt förslag till konvention har utarbetats och presenterats, men konventionen har ännu inte öppnats för ratificering. I det nya förslaget märks särskilt ändringar om att konventionen skall omfatta alla ryggradsdjur och att konventionen inte skall vara tillämplig på transporter mellan EU:s medlemsstater, vilket bland annat förklaras med att konventionen nu i större utsträckning liknar djurtransportdirektivet, samt att konventionen uttrycker att det står de ratificerande parterna fritt att föreskriva om högre djurskyddsstandarder än vad som föreskrivs i konventionen.<sup>197</sup>

---

<sup>197</sup> EGT 65 (96) 8, godkänd version: Multilateral consultation of parties to the European convention for the protection of animals during international transport (ETS 65), Strasbourg 18–20 juni 2002.



Någon mer detaljerad redogörelse av de tekniska protokollen kan inte göras, eftersom dessa ännu inte är offentliga.

## **WTO**

EU har inom ramen för WTO-förhandlingarna försökt införliva djurskyddshänsyn i WTO-avtalet, men framgångarna har varit små. Kraven på god djurhållning har ofta uppfattats som ett handelshinder. Från länder med högre djurskydds krav har hävdats att import av produkter från länder med ett lägre djurskydd skapar konkurrensnackdelar för den inhemska produktionen. För att förbättra situationen försöker flera länder skapa en bättre samsyn i djurskyddsfrågor genom Office international des épizooties (OIE).

## **Office international des épizooties – OIE**

OIE är en mellanstatlig organisation som bildades 1924. I dag är 158 länder medlemmar i organisationen, som har till uppgift att garantera internationell kännedom om djursjukdomar och status för djurhälsan världen över. Varje medlemsland har åtagit sig att till OIE rapportera om djursjukdomar inom sitt territorium, som finns på OIE:s lista över smittsamma djursjukdomar. OIE har utvecklat och antagit internationella standarder för djurskydd avseende djurhälsa. Dessa standarder, liksom de som utvecklas för närvarande inom en ad hoc-grupp, skall vara till hjälp vid bilaterala konflikter och i dialogen med konsumenter och djurskyddsorganisationer. Standarderna har dock inte samma status som gemenskapsreglering på området eller Europarådets djurtransportkonvention. EU har godkänt den arbetsplan som OIE presenterat för perioden 2001–2005, och kommissionen tar i sina överväganden hänsyn till OIE:s arbete.

Medlemsländerna antog i maj 2002 en resolution om OIE:s djurskyddsmandat. Resolutionen innebar att OIE skulle inrätta en arbetsgrupp inom sina huvuduppgifter och utveckla standarder och riktlinjer som syftar till en god djuromsorg. Som första prioriterade område angavs transport av djur.

Vid europeiska OIE-mötet i Finland i september 2002 antogs följande rekommendation från den europeiska grenen (50 medlemsstater) av OIE:

- 1) Arbetet med djurskydd under transport bör prioriteras.
- 2) OIE bör inrätta ett arbetsprogram för att utarbeta minimi-standarder och riktlinjer för transport av ryggradsdjur, med syfte att säkerställa djurskyddet under transport liksom djurhälsoaspekter. Detta bör diskuteras vid nästa generalförsamling av OIE i Paris.
- 3) Man bör överväga inrättandet av ett eller flera samarbetscenter inom OIE, med kompetens för alla typer av djurskyddsfrågor.
- 4) Standarder och rekommendationer skall särskilt beakta följande:
  - Tiden för transport skall så långt som möjligt minska. När så är möjligt skall transporter av djur ersättas med transport av kött, sperma eller andra produkter.
  - Inga djur skall transporteras om inte lämpliga åtgärder har vidtagits för att säkerställa ett gott djurskydd under transporten.
  - Inga djur skall transporteras om de inte är i rätt kondition för den aktuella transporten.
  - Eftersom på- och avlastning är de moment som innebär störst risk för skador och stress för djuret, är det viktigt att dessa aktiviteter utförs på ett sådant sätt att man tillgodoser kraven på djurens välfärd. Djur skall hantleras lugnt och försiktigt.
  - Djuren skall ges tillräckligt med utrymme under transport.
  - Under transporten skall djuren skyddas mot omilt klimat och ogynnsamma förhållanden.

#### 4.7.2 Pågående initiativ inom forskning och gemenskapslagstiftning i EU

##### **Revidering av djurtransportdirektivet**

Kommissionen kallade under 2001 medlemsstaterna till arbetsgruppsmöten för att diskutera förslag till ändringar i djurtransportdirektivet. Dessa arbetsgruppsmöten syftade till att diskutera och åtgärda problemen med medlemsstaternas införlivande av djurtransportdirektivet och tillhörande transportlagstiftning. Kommissionen har även uppmanat medlemsstaterna att inkomma med synpunkter och förslag till ändring av djurtransportdirektivet. Enligt

vad som först aviserades skulle kommissionen lämna sitt förslag under första kvartalet 2002. Kommissionen har dock dröjt, vilket har föranlett flera medlemsstater, däribland Sverige, att framföra önskemål till kommissionen om att de skyndar på hanteringen av ärendet och presenterar sitt förslag så fort som möjligt.

### **Rapport om erfarenheter efter genomförandet av rådets direktiv 95/29/EG om ändring av direktiv 91/628/EEG**

Enligt artikel 13.3 i djurtransportdirektivet 91/628/EEG i dess lydelse genom direktiv 95/29/EG, skall kommissionen lämna en rapport till rådet om de erfarenheter som medlemsstaterna gjort efter genomförandet av direktiv 95/29/EG om ändring av djurtransportdirektivet. Kommissionen lade i januari 2001 fram en sådan rapport<sup>198</sup> till rådet för jordbruksfrågor och Europaparlamentet.

Tre informationskällor har använts vid utarbetandet av rapporten:

- inspektionsrapporter från medlemsstaterna,
- inspektionsrapporter från kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor,
- anmälningar från icke-statliga organisationer.

Kommissionens rapport kan sammanfattas i följande iakttagelser:

Medlemsstaterna har påtagliga problem med att tillämpa direktivet fullt ut. Att döma av rapporterna från kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor har medlemsstaterna gett genomförandet av direktivet låg prioritet.

Svårigheter att få in inspektionsrapporter från medlemsstaterna och otillräcklig harmonisering av de uppgifter som kommit in begränsade rapporternas användning.

Man anser också att från länder i Central- och Östeuropa till Europeiska unionen är transporten av hästdjur särskilt bekymmersam. Få långsiktiga förbättringar har säkerställts.

Ur teknisk synvinkel är de viktigaste iakttagelserna följande:

---

<sup>198</sup> KOM(2000) 809 slutlig Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om de erfarenheter medlemsstaterna gjort efter genomförandet av rådets direktiv 95/29/EG om ändring av direktiv 91/628/EEG om skydd av djur vid transport.

- bristfälliga vägfordon som inte uppfyller de krav som ställs ur djurskyddssynpunkt,
- olagliga färdplaner och åsidosättande av maximala transporttider,
- försumlighet och dålig hantering av djur,
- transport av djur som inte är i skick att transporteras,
- otillräcklig ventilation i vägfordon,
- överbeläggning,
- svårigheter att kontrollera registrering av djurtransportörer.

Kommissionen föreslår med utgångspunkt från dessa slutsatser att åtgärder måste vidtas inom följande huvudområden:

- Medlemsstaternas ansvarar för det löpande genomförandet av gemenskapens lagstiftning, och de därför måste snabbt anslå tillräckliga resurser för att uppfylla målen i direktivet.
- Ett harmoniserat certifikat för registrerade transportörer måste fastställas för att möjliggöra snabba kontroller.
- Särskilda förfaranden måste införas för att förenkla de behöriga myndigheternas kontroller, i synnerhet när det gäller genomförandet av färdplanen och lämplig uppföljning av överträdelser.
- Gemenskapsbestämmelserna gäller från och med djurens ankomst till unionens territorium. Myndigheterna i länderna i Central- och Östeuropa bör anmodas att se till att deras transportörer är medvetna om sin skyldighet att iaktta gemenskapsbestämmelserna så snart de har passerat unionens gräns. Det ankommer på kommissionen att göra detta, liksom att uppmana de länder som berörs av utvidgningsprocessen att anta förordningar som är förenliga med aktuell gemenskapslagstiftning.
- Gemenskapen bör ansluta sig till den Europeiska konventionen om skydd av djur under internationella transporter.
- För att hantera de särskilda problemen vid transport av hästdjur bör bestämmelser om lossning och fastställda viloperioder för hästdjur som passerar unionens gränser göras obligatoriska.
- Tekniska ändringar av direktivet är nödvändiga, särskilt för färdplanen, definitionen av djur som inte är i skick att transporteras, djurhälsointyg, ventilationsstandarder för vägfordon och medlemsstaternas inspektionsrapporter.

- Initiativ på längre sikt kommer att tas, särskilt med tanke på behovet att uppdatera den vetenskapliga kunskap som kommissionen för närvarande har tillgång till. Åtskilliga grundprinciper i direktivet bör utvärderas på vetenskaplig grund, i synnerhet uppgifter om transporttider och belägningsgrader. Man måste dessutom överväga hur kvalifikationerna kan förbättras hos den personal som arbetar med djurtransporter. Åtgärder för att främja att djur slaktas närmare uppfödningssorten förtjänar också att undersökas.

### **Kommissionens rapport om mellanstationer**

År 2001 publicerade kommissionen en rapport om ett antal inspektioner som genomförts i medlemsstaterna för att kontrollera mellanstationer.<sup>199</sup> I rapporten redovisar FVO erfarenheter från en serie av inspektioner genomförda mellan oktober 1999 och februari 2001 i sju olika medlemsländer.<sup>200</sup> Varje inspektionstillfälle följdes upp av en dialog med den centrala behöriga veterinärmyndigheten.

Bland de generella slutsatserna som dras i rapporten kan särskilt nämnas följande:

- En majoritet av mellanstationerna hade använts i begränsad utsträckning.
- I flera länder upptäcktes överträdelse av bestämmelser om färdplan och vilotider. Den vanligaste överträdelsen var att de för djuren föreskrivna viloperioderna helt hoppades över eller begränsades.
- I Belgien och Storbritannien hade personalen på mellanstationerna tagit del av riktlinjer och utbildning, medan andra länders personal i minimal utsträckning fått adekvat utbildning, vilket i vissa fall förklarades av den centrala behöriga myndigheten med att veterinärerna redan var väl insatta i gällande reglering.

Strukturella brister av varierande betydelse upptäcktes av inspektionsgruppen vid nästan alla mellanstationer som besöktes. I samtliga fall där inspektionsgruppen påpekade brister svarade den

---

<sup>199</sup> Kommissionen, generaldirektoratet för hälsa och konsumentskydd, direktorat F – Kontoret för veterinär- och livsmedelsfrågor (2001): General report on a series of missions to the member states regarding control of staging points

<sup>200</sup> De länder som besöktes var Belgien, Frankrike, Italien, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike.

centrala behöriga veterinärmyndigheten att man skulle vidta åtgärder för att avhjälpa bristerna.

Vid inspektioner av mellanstationer i Belgien och Italien upptäcktes att veterinärer på mellanstationer och veterinärer från den centrala behöriga veterinärmyndigheten gjorde olika bedömningar. De senare utfärdade hälsocertifikat och godkände vidare transport av uppenbart medtagna djur (får) som FVO inte ansåg vara lämpliga för vidare transport, där deras kollegor på mellanstationerna i liknande fall gjort motsatt bedömning.

Vid två inspektionstillfällen, ett i Österrike och ett i Italien, anmärkte FVO på att de utrymmen som fanns på mellanstationen för omhändertagande av sjuka och skadade djur var olämpliga för ändamålet, och på en italiensk mellanstation anmärktes att hästars tillgång till vatten var begränsad.

På vissa mellanstationer saknades förutsättningar att rengöra och desinficera utrustningen på ett godtagbart sätt; till exempel förekom jordgolv på några mellanstationer.

För nästan alla mellanstationer gällde att på- och avlastningsramperna var olämpliga för sitt ändamål, i relation till det som regleras i rådets förordning (EG) nr 1255/97.

Vid flera inspektioner i ett antal länder noterades att mellanstationerna saknade förutsättningar att åtskilja de transporterade djuren från sin omgivning och, framför allt, från kontakt med andra djur på ett acceptabelt sätt.

Vid åtta mellanstationer uppdagades att den centrala behöriga veterinärmyndigheten misslyckats med en korrekt dokumentation i enlighet med vad som regleras i punkt 7 i bilaga 1 c till rådets förordning (EG) nr 1255/97. I och med underlåtelsen att på ett korrekt sätt journalföra händelser av betydelse, till exempel döda och skadade djur, uppdagades att möjlighet till smittspårning vid epizootiska utbrott skulle vara mycket svår, för att inte säga omöjlig. Mycket få uppgifter fanns tillgängliga om djur som förhindrats att fortsätta transport på grund av dåligt allmäntillstånd eller på grund av sjukdomsutbrott eller skada.

Alla mellanstationer kontrollerades av en officiell veterinär, men kontrollernas omfattning varierade från underlåtelse att anmäla och åtgärda små brister, till underlåtelse att anmäla och åtgärda allvarliga brister.

FVO konstaterar även i sin rapport att en orsak till att så olika standard råder på mellanstationerna kan vara de utbildningsinsatser som personalen på mellanstationen tagit del av.

Djurskyddet åsidosattes vid vissa mellanstationer, i och med att veterinärerna tillät fortsatt transport av djur som inte var i tillräckligt bra skick för detta. Vidare åsidosattes djurskyddet genom att man inte försåg djuren med vatten vid behov. Detta gällde särskilt hästar. Vid flera tillfällen missade man att kontrollera färdplanerna, och genom denna försummelse öppnar man för fusk med körtider, till djurens nackdel.

FVO konstaterar att det är av yttersta vikt att hålla hög standard på tillämpningen av de föreskrifter som reglerar hygien och djurhälsa, så att friska djur undviker kontakt med djur med lägre hälsostatus eller med patogener som lämnats av tidigare transporterade besättningar.

I alla besökta medlemsstater reagerade den centrala behöriga veterinärmyndigheten positivt på de rekommendationer som utfärdades i de individuella rapporter som lämnades efter varje enskild inspektion, och FVO ger därutöver följande generella rekommendationer:

- a) Godkännande av mellanstationer skall endast ske efter att man försäkrat sig om att utrustning och drift av mellanstationer är sådan att alla krav som ställs i rådets direktiv 91/628/EEG kan uppfyllas.
- b) Alla mellanstationer skall drivas under kontroll av en officiell veterinär. Officiella veterinärer skall ges vägledning i fråga om inspektionsfrekvens och vilka åtgärder som krävs.
- c) För att säkerställa att transporttiden respekteras skall kommunikationen öka mellan medlemsstaterna angående antalet transporter som ankommer. Hur väl man håller sig till färdplanerna skall kontrolleras vid mellanstationerna.

#### *FVO:s rekommendationer i övrigt till kommissionen*

- a) Informationsutbytet mellan medlemsstater och kommissionen bör öka ifråga om inspektioner, särskilt för att verifiera efterlevnadsnivån av gällande lagstiftning i avsändarlandet.
- b) För att förstärka artikel 5 (2)(d) bör man utveckla möjlighet för kontroll av färdplaner med hjälp av Animo-systemet.

### **Kommissionens förslag till ändring av rådets förordning (EG) nr 1255/97 om mellanstationer**

I samband med utbrottet av mul- och klövsjuka 2001 infördes genom kommissionens beslut av den 24 april 2001 om restriktioner när det gäller förflyttning av djurarter som är mottagliga för mul- och klövsjuka och om upphävande av beslut 2001/263/EG<sup>201</sup>. Genom beslutet infördes ett tillfälligt förbud att använda mellanstationer.<sup>202</sup> Emellertid anges i beslutet också att bestämmelsen inte ska påverka tillämpningen av djurtransportdirektivets bestämmelser om transporttidens längd, vilotider, vattning och utfodring.<sup>203</sup> Beslutet har sedan förlängts ett antal gånger, senast genom kommissionens beslut av den 25 mars 2002 om ändring för nionde gången av beslut 2001/327/EG om restriktioner när det gäller förflyttning av djurarter som är mottagliga för mul- och klövsjuka, till att gälla fram till och med den 31 december 2002.<sup>204</sup> Det tillfälliga förbudet har således, med nuvarande beslut om förlängning varat i cirka 20 månader.

Kommissionen har lämnat ett förslag till rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 1255/97 när det gäller användning av mellanstationer.<sup>205</sup> Förslaget innehåller framför allt förslag på ändringar för att förbättra smittskyddet och minska risken för smittspridning i samband med användning av mellanstationer. Bland annat föreskrivs (i förslaget) att nuvarande möjligheten att godkänna en uppsamlingsplats som tillfällig mellanstation skall utgå.<sup>206</sup>

### **Vetenskapliga veterinärkommittén för djurhälsa och djurskydd (Scahaw)**

Vetenskapliga veterinärkommittén för djurhälsa och djurskydd,<sup>207</sup> inrättades genom kommissionens beslut av den 23 juli 1997 om inrättande av vetenskapliga kommittéer för konsumenters hälsa och livsmedelssäkerhet.<sup>208</sup> Vetenskapliga veterinärkommittén för

---

<sup>201</sup> EGT L 115, 25.4.2001, s. 12.

<sup>202</sup> Artikel 1.3.

<sup>203</sup> Direktiv 95/29/EG, artikel 3.1 aa.

<sup>204</sup> EGT L 82, 26.3.2002, s. 18, artikel 1.

<sup>205</sup> EGT C 291 E, 26.11.2002, s. 179

<sup>206</sup> Artikel 1: förändring av artikel 4.2

<sup>207</sup> Förkortas Scahaw: Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare.

<sup>208</sup> EGT L 237, 28.8.1998, s. 18.



djurhälsa och djurskydd är indelad i två underkommittéer – Vetenskapliga veterinärkommittén för djurhälsa och Vetenskapliga veterinärkommittén för djurskydd. Den senare ansvarar för frågor som rör djurtransporter. Veterinärkommittén består av ett trettiotal forskare från hela EU som regelbundet sammanträder och avger utlåtanden, publicerar rapporter och genomför studier.

### *Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport om standarder för ventilationssystem i fordon för vägtransporter av djur*

Vetenskapliga veterinärkommittén ombads av kommissionen att avge ett utlåtande angående standarder för ventilationssystem i fordon för vägtransporter av djur som överstiger åtta timmar för nötkreatur, grisar, får och getter. Detta föranleddes av att rådet antog förordning (EG) nr 411/98 av den 16 februari 1998 om tilläggsnormer avseende skydd av djur vilka skall tillämpas på vägfordon som används för djurtransporter som överskrider åtta timmar.<sup>209</sup> I denna förordning anges bland annat att ventilationssystemen skall vara anpassade till transportens längd och belägningsgrad, och i förordningens bilaga anges att operatörerna skall inrätta ett mekaniskt ventilationssystem i enlighet med vad Vetenskapliga veterinärkommittén rekommenderar,<sup>210</sup> eller ett ventilationssystem som säkerställer ett temperaturintervall mellan 5°C och 30°C med en tolererad avvikelse på +5°C i förhållande till yttertemperaturen.<sup>211</sup>

Vetenskapliga veterinärkommittén presenterade sin rapport om standarder för mikroklimatet i fordon för djurtransport till kommissionen den 8 december 1999<sup>212</sup>, och kommissionen har efter detta presenterat ett förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EG) nr 411/98 avseende ventilation i vägfordon som transporterar djurbesättningar på långa resor.<sup>213</sup>

---

<sup>209</sup> EGT L 52, 21.2.1998, s. 8.

<sup>210</sup> I bilagan anges att tillämpningsföreskrifter skall fastställas efter samråd med Vetenskapliga veterinärkommittén enligt förfarande i artikel 17 i direktiv 91/628/EEG. Enligt denna artikel regleras att Vetenskapliga veterinärkommittén skall avge yttrande på kommissionens förslag.

<sup>211</sup> Se punkt 4 i anförd bilaga.

<sup>212</sup> Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för hälsa och konsumentskydd, direktorat B: Standards for the Microclimate inside Animal Transport Road Vehicles. Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare. Adopted 8 December 1999.

<sup>213</sup> KOM(2001)197 slutlig.

I Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport uppges att klimatsituationen är av mycket stor betydelse för djurens välfärd och hälsa under transport. Det är i dag inte känt hur hög dödlighetsfrekvensen till följd av värmestress är, men det finns flera studier där man observerat värmestress som en starkt bidragande orsak till dödlighet under transport. Grisar uppges vara särskilt känsliga för höga temperaturer och det har också observerats säsongsbundna variationer i antalet döda grisar under transport, vilka kan kopplas till höga temperaturer. När djur transporteras från norra till södra Europa passerar de genom flera olika klimatzoner, vilket kan vara kritiskt för dem. Det har också visat sig att ju fler plan det finns i transportfordonet, desto sämre är ventilationsmöjligheterna och klimatförhållandena.

Olika djurslag har olika förutsättningar för att klara temperaturväxlingar och olika temperaturnivåer. Även faktorer som djurens ålder och den relativa luftfuktigheten i kombination med temperaturnivån har betydelse, liksom beläggingsgraden.

Vuxna nötkreatur har, efter en viss tid, förmåga att anpassa sig till både höga och låga lufttemperaturer. Om djuren inte ges en viss tid för anpassning med plötsliga temperaturväxlingar till extrema nivåer ökar dock risken för värmekollaps eller köldstress.

Lämpliga temperaturer för får beror till stor del på om fåren är klippta eller inte. Får behöver tid för att akklimatisera sig. För grisar inverkar inredning, såsom isolering och golvbeläggning (strö) i hög utsträckning på toleransen mot extrema temperaturer.

Getter visar större känslighet för kyla än får. För getter spelar också luftfuktighet och vindhastighet stor roll för förmågan att uthärda kyla. Däremot har getter en god förmåga att anpassa sig till varma förhållanden.

Vetenskapliga veterinärkommittén har funnit att det saknas rekommendationer om luftfuktighetsnivåer vid olika temperaturer, baserade på undersökningar för transportfordon för djurtransporter. Emellertid menar Vetenskapliga veterinärkommittén att det finns klara belägg för att djurs förmåga att uthärda värme påverkas av luftfuktigheten.

Vetenskapliga veterinärkommittén menar att högre vindhastighet (ökad ventilation) bör införas i transporter för djur för att undvika eller åtgärda värmestress vid höga lufttemperaturer (> 30°C).

Ventilation i ett fordon kan ske antingen genom mekanisk ventilation eller på naturlig väg. I det förstnämnda fallet krävs särskild utrustning och elförsörjning för att systemet skall fungera om for-

donet inte körs. I det senare fallet är fordonets konstruktion och inredning samt, inte minst, fordonets hastighet av stor betydelse för ventilationen. Vetenskapliga veterinärkommittén uttrycker oro över djurens situation i stillastående fordon. Med en mekanisk ventilation är det lättare att sprida luftgenomströmningen jämnt inuti fordonet. Det kan möjliggöra en god luftkvalitet och godtagbara temperaturer även när fordonet inte är i rörelse, men detta förutsätter att det blåser utomhus.

Det finns ett antal väl dokumenterade incidenter där brister i ventilationssystemet orsakat dödsfall hos djuren i transportfordonet. Vetenskapliga veterinärkommittén menar att föraren i sådana fall bör vara instruerad att vidta särskilda åtgärder för att förbättra förutsättningarna, fram till dess att djuren kan lastas av.

Det är nödvändigt att fortsätta arbetet med utveckling av utrustning för mekaniska ventilationssystem (sensorer, övervakningssystem med mera), menar Vetenskapliga veterinärkommittén. Man föreslår också att det tillverkas ett dataprogram som innehåller data om klimatzoner i Europa. Detta program skulle kunna användas i samband med veterinärinspektioner och färdplaner. Programmet skulle inte bara kunna ge klimatologisk information om de olika zonerna, utan också information om ventilationskapaciteten hos fordonet, antal och vikt för transporterade djur samt belägningsgrad. Utifrån kända fakta om djurens värmeproduktion och ventilationssystemets kapacitet skulle man på så sätt kunna beräkna om de övre temperaturnivåerna sannolikt kommer att överskridas.

Det krävs mer forskning angående temperatur- och luftfuktighetsindex för alla djurslag. Det är också nödvändigt att samla data om dödlighet under transport till destinationsort. Vidare bör luftsituationen inuti olika slags transportfordon undersökas närmare utifrån varje djurslags förutsättningar. Det är också viktigt, menar Vetenskapliga veterinärkommittén, att precisera vilken betydelse transportutrymmets höjd och antal våningsplan har.

### *Kommissionens förslag*

I kommissionens förslag till ändring av förordning (EG) nr 411/98 preciseras vilka krav som skall ställas på de fordon som transporterar djur i fråga om ventilation och temperatur. I förslaget första artikel anges att artikel 2 i förordningen skall ersättas med följande text:

Bilagan till denna förordning skall ändras i enlighet med det förfarande som anges i artikel 17 i direktiv 91/628/EEG, framför allt för att anpassa den till tekniska och vetenskapliga framsteg.

Den ändring i bilagan som avses är ett förslag till ny text i bilagens fjärde kapitel. I denna text preciseras vilka krav som skall ställas på de vägfordon som används för djurtransport. Kraven följer i stort de slutsatser och rekommendationer som presenteras i Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport, med något större detaljeringsgrad.

Av särskilt vikt i kommissionens förslag kan framhållas följande:

- Minimi- respektive maximinivåer fastställs för transport av djurslagen gris, nötboskap, tama hovdjur, får och getter.
- Det ställs krav på att fordonet skall vara utrustat med ett ventilationssystem som kan fungera oberoende av fordonets motor under minst 12 timmar.
- Det ställs krav på övervaknings- och varningssystem, bland annat med sensorer i de delar av lastbilen som beroende på lastbilskonstruktion troligen kommer att få de sämsta klimatförhållandena.

Kommissionen har i sitt förslag beaktat olika aspekter, såsom välbefinnande och hälsa, ekonomiska och sociala aspekter samt påverkan på miljön. Utifrån denna avvägning föreslås att det i artikel 3 skall regleras en övergångsperiod för transportörerna att utrusta sina fordon. Förslaget skall tillämpas från och med den 1 januari 2002 på de fordon som registreras för första gången, och från och med den 1 januari 2004 på alla fordon som registrerats före den 1 januari 2002. Eftersom förslaget ännu inte antagits och därför inte trätt i kraft är de datum som uppges inte längre aktuella, men principen om en övergångsperiod kvarstår. Enligt kommissionens beräkningar kan tilläggskostnaderna till följd av förslaget variera mellan 6 100 euro och 7 930 euro, vilket motsvarar 3,2–4,8 procent av den totala kapitalkostnaden för ett sådant djurtransportfordon.<sup>214</sup>

---

<sup>214</sup> Regeringens promemoria 2000/01:153 om ventilation i vägfordon som används för djurtransporter som överskrider åtta timmar.

## Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport om djurskydd i samband med djurtransporter

Den 11 mars 2002 presenterade Vetenskapliga veterinärkommittén sin rapport *The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle)*. Kommittén har utgått från befintlig forskning och dragit vissa slutsatser om vad som gäller för hästar, grisar, får och nötkreatur vid transport och i hantering i samband med transport. I vissa avsnitt diskuteras även andra djurslag (till exempel fjäderfä), men dessa berörs endast tillfälligt.

Det är i detta sammanhang inte möjligt att återge rapportens innehåll på ett heltäckande sätt.<sup>215</sup> I stället har utredningen valt att lyfta fram de avsnitt som särskilt anknyter till den diskussion som förs i denna utredning i övrigt.

### *Inledning*

Rapporten inleds med en begreppsanalys som slår fast att djurskydd måste ges en sådan innebörd att såväl förekomst som nivå går att mäta. Vetenskapliga veterinärkommittén definierar djurskydd som att frågan om ett djurs välfärd besvaras med dess tillstånd i förhållande till dess försök att anpassa sig till en viss situation.<sup>216</sup> Vidare fastslås ett antal för området relevanta mätparametrar i form av beteendemässiga, fysiologiska och biokemiska faktorer.

### *Beteendemässiga, fysiologiska och biokemiska parametrar*

Beteendemässiga förändringar och reaktioner vid stress eller andra ansträngande situationer varierar mellan olika djurslag. Det kan också förekomma individuella förändringar mellan olika djur av samma art, till exempel beroende på vilka tidigare erfarenheter djuren haft och hur de då hanterat en stressfull situation.

---

<sup>215</sup> Rapporten finns publicerad i sin helhet på engelska på kommissionens webbplats: [http://europa.eu.int/comm/food/fs/aw/aw\\_scahaw\\_enhtml](http://europa.eu.int/comm/food/fs/aw/aw_scahaw_enhtml)

<sup>216</sup> European Commission Health & Consumer Protection Directorate-General Directorate C – Scientific Opinions C2 – Management of scientific committees; scientific co-operation and networks: *The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle) Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare Adopted on 11 march 2002*. s. 7.

De skade- och dödlighetsfrekvenser som kan uppmätas efter transport kan ge information om hur pass väl transporten är utförd. Skadorna kan antingen orsakas av felaktig lastning och ovarsam körning, eller av att djuren hanteras på ett oriktigt sätt av personal. Frakturskador är mindre vanliga hos grisar, nötkreatur, hästar och får, men förekommer i större utsträckning vid transport av värphöns.<sup>217</sup>

Dåliga transportförhållanden går också att upptäcka genom analys av köttet i samband med slakt.

### *Smittspridning, patogener*

Det kan finnas latent sjukdom hos djuren som inte utvecklas under "normala" förhållanden men som utvecklas under transporten, eftersom en transport kan orsaka ett nedsatt immunförsvar. Transporter kan också orsaka reaktivering av virus i smittbärande djur och leda till en förstärkt sjukdomsutveckling med dödlighet som följd.<sup>218</sup> Det gäller till exempel salmonella.

I rapporten menas att djuren, om de transporteras mer än en dag, kan utveckla smittsamma sjukdomar under resans gång, vilket medför en påtaglig risk för smittspridning när djuren når sin slutliga destination eller lastas av tillfälligt vid en mellanstation. Även om en veterinärbesiktning av djuren kan minska smittorisken i samband med transport avsevärt, så slår man i rapporten fast att veterinärbesiktning inte kan *förhindra* smittspridning.<sup>219</sup>

Transporter och transportfordon utgör också en smittorisk, inte bara mellan djur utan även vid marknader eller besök vid uppfödningplatser. Exempel på sådana smittsamma sjukdomar är mul- och klövsjuka samt klassisk svinpest.<sup>220</sup>

Risken för smittspridning kan minskas om de djur som transporteras inte lastas av vid mellanstationer utan förblir ombord på fordonet även vid vila.<sup>221</sup>

---

<sup>217</sup> S. 13.

<sup>218</sup> S. 18.

<sup>219</sup> S. 18.

<sup>220</sup> S. 18.

<sup>221</sup> S. 19.

### *Utbildning av och ersättning till personal*

Många förare är okunniga om att ovarsam körning leder till att djuren kastas runt i lastutrymmet vilket orsakar avsevärt lidande, särskilt vid på- och avlastning och transport och när det gäller körning på krokiga vägar.<sup>222</sup>

När transportörer kan försäkra sig mot förluster som orsakats av dödlighet under resans gång – till exempel blåmärken, benfrakturer eller på annat sätt skadat kött – sjunker drivkraften för förarna att behandla djuren väl eller hålla en hög nivå på djurskyddet. Vetenskapliga veterinärkommittén menar därför att en sådan försäkringsmöjlighet inte skall vara tillåten.<sup>223</sup>

### *Lastningsmetoder, hantering och andra förberedelser inför transport*

Vetenskapliga veterinärkommittén menar att det i omfattande studier är vetenskapligt belagt att på- och avlastning är de mest stressframkallande momenten för djur i samband med transport.<sup>224</sup> Olika djurslag har olika svårigheter att ta sig upp och ner för olika lutning, varför hänsyn bör tas till varje djurslags specifika förutsättningar vid utformning av utrustning och anläggningar.<sup>225</sup>

### *Beläggingsgrad*

Djur som transporteras kräver en viss yta för att kunna stå upp bekvämt och för att hålla balansen. De kräver en större yta för att kunna ligga ner och en ännu större yta för att djuret skall kunna äta och dricka i fordonet. Djur som står upp under transport försöker att behålla balansen utan att ha kontakt med andra djur eller med fordonets väggar. Att djuren kan undvika kontakt med andra djur är dessutom viktigt vid risk för värmeproblem. Det golvutrymme som krävs för att uppnå gott djurskydd varierar beroende på djurslag, ålder, kroppsvikt, huruvida graviditet föreligger, om får är klippta eller inte samt förekomst eller frånvaro av horn hos nötkreatur.

---

<sup>222</sup> S. 23.

<sup>223</sup> S. 13.

<sup>224</sup> Med undantag för får.

<sup>225</sup> S. 36.

Höjden i de bås eller fällor som djuren färdas i är också viktig för ett gott djurskydd.

Hästar står nästan alltid under transport. Kraven på mat och särskilt vatten är därför särskilt viktiga för hästar eftersom de förlorar mer vätska och energi än andra djurslag vid transporter. Det har visat sig att skadefrekvensen är avsevärt lägre i djurtransporter där hästar transporteras i enskilda och utrymmesmässigt rymliga spiltor eller boxar jämfört med när de transporteras i grupp. Det är även nödvändigt med en högre höjd i lastutrymmet om det inte finns något ventilationssystem.

Får börjar vanligtvis en transport stående, men lägger sig ner efter cirka fyra timmar. Om resan är mycket obekvämt, till exempel om vägen är mycket kurvig, vill fåren stå men undvika kontakt med varandra.

Nötkreatur förblir normalt sett stående under transporter upp till 20 timmar, även om fordonet körs försiktigt. Ny forskning visar dock att djuren lägger sig ner redan efter några timmar om det finns mycket strö i transporten och om transporten sker på relativt raka vägar av motorvägsstandard. Kalvar upp till tre veckor ligger ner under större delen av transporten, medan tre månader gamla kalvar ligger ner under en mindre period av resan. Studier har visat att skador i form av inre blödningar och förhöjda hormonvärden och större förekomst av balansförlust och fall ökar ju högre belägningsgrad som tillämpas i fordonet.

### *Transportförhållanden*

Höga temperaturer i transportfordonen är en vanlig orsak till dåligt djurskydd och dödlighet under transport. Den negativa effekten förstärks dessutom om luftfuktigheten är hög och särskilt när fordonet står stilla utan skydd i starkt solsken.

Det är viktigt att djuren får rätt utfodring och vattning i förhållande till hur mycket energi och vätska de gör av med under transport. Förlusterna kan vara höga under transport.

Alla grisar, nötkreatur, får och hästar som är ovana vid transport fordon blir väsentligt påverkade av lastning på och av fordonet. Den negativa effekten är vanligtvis störst hos grisar. Avlastning vid mellanstationer och omlastning igen har en mer negativ effekt än att lämna djuren kvar för vila ombord på fordonet, under förutsättning att fordonet har fullgoda förutsättningar för en sådan vistelse.



## Europaparlamentets behandling av djurskyddsfrågorna avseende transporter

I Europaparlamentet faller djurskyddsfrågorna inom ramen för Utskottet för jordbruk och landsbygdens utvecklingsarbete. Frågan om djurtransporter har uppmärksammats i ett flertal frågor från enskilda parlamentariker till kommissionen.

Europaparlamentets Utskott för jordbruk och landsbygdens utveckling har, efter det att kommissionen lämnat sin rapport om medlemsstaternas erfarenheter efter genomförandet av direktiv 29/95/EG om ändring av djurtransportdirektivet<sup>226</sup>, inhämtat synpunkter från Utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor.<sup>227</sup> Därefter har man antagit en rapport författad av parlamentsledamoten A.J. Maat. Rapporten antogs av Europaparlamentet den 13 november 2001.<sup>228</sup> I resolutionen gör Europaparlamentet bland annat följande iakttagelser:

- Parlamentet konstaterar att transport av levande djur över långa avstånd, bristande regelverk och inspektion har bidragit till en explosiv spridning av smittsamma sjukdomar, som till exempel svinpest och mul- och klövsjuka. En av orsakerna till detta är bland annat skyldigheten att använda rastställen vid långa transporter.
- Gemenskapens regelverk har bidragit till att många mindre slakterier stängts, framför allt i glesbygden, vilket orsakat långa transporter av slaktdjur.
- Upprepade överträdelser sker av direktiv 91/628/EEG och 95/29/EG om skydd av djur vid transport. Medlemsstaternas kontroll har tydligen strukturella brister, och den sanktionspolicy som används har inte tillräcklig effekt.

Europaparlamentet föreslår i resolutionen att en generell begränsning av den totala transporttiden till högst åtta timmar eller max 500 km införs för transport av nötkreatur, hästar, getter, får och grisar som inte är registrerade som avelsdjur eller djur som används i sportsammanhang. I de fall transporten överstiger fyra timmar skall transportsträckan inte överstiga 250 km. För avelsdjur och djur som används i sportsammanhang skall den maximala transporttiden kunna utsträckas till 48 timmar, förutsatt att till-

<sup>226</sup> COM (2002) 809 slutlig.

<sup>227</sup> PE 304.686 författad av P. McKenna.

<sup>228</sup> A5-0347/2001.

stånd utfärdats för detta och att vissa villkor angående beläggning med mera uppfylls.

Europaparlamentet har också beaktat de särskilda förutsättningarna som gäller transporter till geografiskt avlägsna områden och menar att transporttiden till och från dessa områden kan förlängas till max 50 procent av ovan nämnd transporttid. Särskilda hänsyn skall tas för sjötransporter från mindre öar. Europaparlamentet ställer sig också bakom ett krav om att fordon som används för djurtransporter skall vara utrustade med mekaniska ventilationssystem och temperaturen i transportfordonets lastutrymme får inte överstiga 30°C och inte understiga 5°C.

Det kan också nämnas att Europaparlamentet vill ha ytterligare kontroller och rapportering om hur djurskydd i samband med transport tas tillvara inom EU. Detta inbegriper bland annat fler inspektioner från FVO, en ökad rapportering från kommissionen till Europaparlamentet, ett ökat uppdrag till Vetenskapliga veterinärkommittén samt en ökad detaljeringsgrad i djurtransportdirektivets föreskrifter om hur medlemsstaterna bör bedriva tillsyn angående djur i transit med mera. Förbättrad kontroll innebär också ökad koordination och ökat informationsutbyte mellan medlemsstater samt kommissionen och medlemsstaterna emellan. Europaparlamentet vill också att överträdelser skall bestraffas hårdare.

#### 4.7.3 Icke-statliga organisationer, NGO:s

Det finns flera icke statliga organisationer (NGO:s, non-governmental organizations) som aktivt medverkat eller medverkar till diskussionen om djurtransporternas förutsättningar. Dessa NGO:s kan, grovt sett, delas in i tre grupper:

- frivilligorganisationer med ideella syften,
- branschorganisationer med kommersiella syften,
- yrkesorganisationer med ideella och kommersiella syften.

Ett urval har gjorts nedan av organisationer som har lämnat synpunkter om djurtransporter, utifrån det som kommit utredningen tillkänna.

## Frivilligorganisationer, paraplyorganisationer i EU

### *Eurogroup for Animal Welfare*

Eurogroup for Animal Welfare bildades 1980. Detta är en paraplyorganisation för djurskyddsorganisationer i hela Europa och medlemsorganisationer i alla medlemsstater. Syftet med organisationen är att aktivt verka för förbättringar av gemenskapens djurskyddslagstiftning. Organisationen har sitt säte i Bryssel och har tilldelats representationsmöjlighet i ett antal av kommissionens olika arbetsgrupper.

Eurogroup har under en längre tid engagerat sig i djurtransportfrågor och försökt påverka gemenskapslagstiftningens utformning. Organisationen förespråkar förändringar i djurtransportdirektivet och driver i huvudsak följande krav:

- en maxgräns på åtta timmar transporttid för slakt- och livdjur
- om transporter längre än åtta timmar skulle vara fortsatt tillåtna:
  - mer utrymme så att alla djur kan ligga ner under färd
  - mekanisk ventilation i fordonen
  - en veterinär skall vara närvarande under lastning av djuren
- transportörer skall utbildas och licensieras
- alla hovdjur skall transporteras i individuella bås.

I december 1999 publicerade organisationen rapporten "En sammanfattning av lidande – en undersökning av den otillräckliga skärpningen av direktiv 95/29/EG om djurvälstånd i samband med transport".<sup>229</sup> Som underlag till sin analys har Eurogroup i samarbete med andra organisationer genomfört elva undersökningar av djurtransporter genom EU under perioden september 1998 – oktober 1999. I rapporten framhålls att djurtransportdirektivet visat sig vara särskilt bristfälligt på ett antal punkter. Det framförs bland annat att man i vissa länder inte anser sig förpliktad att vattna och utfodra djuren vid gränskontrollstationerna, även om det är bevisat att djuren färdats längre än 24 timmar. Man anser även att avståndsbestämningen om minst 50 km transportsträcka för att djurtransportdirektivet skall vara tillämpligt är en för hög gräns. Gränsen bör i stället flyttas till 20 km. Vidare bör alla de fordon

<sup>229</sup> Eurogroup for Animal Welfare (1999): *A Summary of Suffering. An investigation into the poor enforcement of Directive 95/29 on the welfare of animals in transport*. Eurogroup, Bryssel.

som transporterar djur längre än åtta timmar vara utrustade med mekanisk ventilation.

Eurogroup anser vidare att bestämmelser om färdplaner bör skärpas och framhåller att transportörer i Storbritannien är skyldiga att komplettera färdplanen med en skriftlig bekräftelse på att transporten genomförts i enlighet med de förutsättningar som angetts i färdplanen; i fall av avvikelse skall dessa förklaras.

Eurogroup uppger att man inom en snar framtid kommer att presentera en uppföljning till rapporten, med ett nytt underlag om dokumenterade överträdelser eller i annat avseende bristfällig hänsyn till djurskydd i samband med transport.

### *Compassion in World Farming*

Compassion in World Farming, CiWF, är en internationell organisation med nationella organisationer, vars huvudsyfte är att verka för en förbättring av villkoren för lantbrukets djur på gården, under transport och vid slakt. Bland EU:s medlemsstater finns organisationen nationellt i Irland, Storbritannien och Frankrike. CiWF genomför kampanjer och egna inspektioner av djurtransporter, som de på olika sätt dokumenterar.

CiWF är en av de organisationer som vid olika tillfällen gjort anmälningar till lokala myndigheter och till kommissionen om överträdelser av gällande reglering på djurtransportområdet. Sedan 2001 driver CiWF en kampanj mot långa transporter med särskilt fokus på nötkreaturstransporter med båt från Irland till Mellanöstern. Organisationen arbetar bland annat med egna dokumentationer av undermåligt djurskydd i samband med transport, och har vid ett stort antal tillfällen förmedlat sin dokumentation i form av bilder och videoupptagningar till medierna. Här kan särskilt nämnas filmerna "The Road to Misery" från 1992 och "Some lye dying" från 2001, som båda visats över hela Europa.

### *Animals' Angels*

Animals' Angels är en internationell frivilligorganisation med säte i Tyskland, som bildades 1998. Organisationen skiljer sig från flera andra frivilligorganisationer, eftersom deras verksamhet i första hand inte är inriktad på opinionsbildning. Verksamheten utgörs i

stället av team, det vill säga små grupper av organisationsmedlemmar som på professionell basis följer djurtransporter i hela Europa, besöker djurmarknader, gränsstationer, uppsamlingsplatser, mellanstationer och liknande. Organisationen söker en dialog med uppfödare, transportörer, slaktare och myndigheter. Vid upptäckt av allvarliga överträdelser gör teamen polisanmälningar.<sup>230</sup>

I övrigt uppger organisationen att man rutinmässigt hittar olika former av mer eller mindre allvarliga överträdelser hos en majoritet av transportörerna. Animals' Angels har på utredningens begäran lämnat ett skriftligt yttrande till utredningen om sina erfarenheter. Detta yttrande har bilagts betänkandet.

### *Gemensamma drag*

Gemensamt för de tre ovan nämnda organisationerna är att de ger djurtransporterna på den europeiska och också globala marknaden underkänt i sin helhet. Kritiken är hård och organisationerna stödjer sig på dokumentation av överträdelser mot god djurhälsa och djurvälstånd. De hävdar i olika inlagor att djuren inte behandlas som kännande varelser, utan utsätts för olämplig behandling och vållas stort och onödigt lidande i samband med transport. Ingen av de tre ovan nämnda organisationerna kräver dock ett totalförbud av djurtransporter.

### **Branschorganisationer i EU**

Det finns ett antal branschorganisationer i EU som tillvaratar aktörerna på animaliemarknadens intressen. Union européenne du commerce du bétail et de la viande (UECBV) är en europeisk branschorganisation som bland annat har till syfte att tillvarata animaliehandlarnas intressen. I övrigt är UECBV en branschorganisation för europeiska företag som ägnar sig åt slakt, styckning, export och import av kött. Övriga branschorganisationer bedöms inte här vara nödvändiga att nämna.

UECBV bildades 1954 och har i dag, enligt egen uppgift, cirka 15 000 anslutna medlemsföretag via de nationella organisationerna. Medlemmarna återfinns i samtliga av EU:s femton medlemsländer och i ett antal andra europeiska stater. Till animaliehandlare räknas

---

<sup>230</sup> <http://www.animals-angels.de> (2002-08-30).

här bland annat mäklare (handlare av levande djur), kötthandlare, marknader och slakterier. Organisationen har sitt säte i Bryssel och arbetar aktivt med opinionsbildning. UECBV har representationsrätt i vissa av EU:s kommittéer.

UECBV har i flera inlagor till kommissionen framfört sina uppfattningar i frågan om djurtransporter, och man har särskilt yttrat sig med anledning av Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport. Här kan särskilt nämnas den rapport som lämnades till kommissionen i mars 2002 samt ett yttrande som på uppdrag av UECBV sammanstälts av ett antal forskare och som ställts till kommissionen med synpunkter på Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport om transport av nötkreatur och gris.

Organisationens inställning till reglering kring djurtransporter kan sammanfattas som att man motsätter sig en skärpning av lagstiftningen med hänvisning till följande skäl:

- Flera förändringar i befintlig lagstiftning, bland annat om tilläggsbestämmelser för de fordon som transporterar djur längre än åtta timmar, har ännu inte gett fullt genomslag i mätbara studier. Det är därför för tidigt att dra slutsatsen att gällande lagstiftning inte är tillräcklig.
- En skärpning av lagstiftningen anses inte motiverad eftersom överträdelser sker vid en liten minoritet av de utförda djurtransporterna.
- Det finns vetenskapliga studier som pekar på andra resultat än dem som framkommit i Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport.

UECBV förhåller sig positiv till följande förändringar:

- Kontakten med konsumenterna måste förbättras, och näringen bör anta en strategi för att bättre tillgodose konsumenternas önskemål om djurskydd.
- Vetenskapliga data bör i större utsträckning tas fram och användas, i kombination med den beprövade erfarenhet som näringsidkarna själva har.
- En licensiering eller motsvarande bör införas, med obligatorisk utbildning för den personal som hanterar djur i samband med transport.

Vidare ställer man sig negativ till avveckling av exportbidrag för nötkreatur.

UECBV kritiserar att EU inte närmare analyserar statistik över transportflöden. Inom varje djurslag bedrivs handel med ett stort antal olika kategorier, vilket måste beaktas i studier av transportflöden.

Slutligen slår man fast att det finns vetenskapliga belägg att hävda att det är möjligt att transportera djur över långa avstånd på ett godtagbart sätt ur djurskyddssynpunkt, förutsatt att optimala förutsättningar i övrigt råder avseende fordonsutrustning, djurens kondition, personalens utbildning med mera.

Det bästa är inte en skärpning av reglerna, menar UECBV, utan att näringen själv utarbetar en standard för djurskydd och att man går från ”förbud” till ”uppmuntran”.

### **Yrkesorganisationer i EU**

De yrkeskårer som arbetar med djurtransporter finns i flera olika organisationer. Utredningen har bland annat tagit del av yttranden om djurtransporter från Federation of Veterinarians of Europe, FVE. Organisationen är en europeisk paraplyorganisation för nationella veterinärorganisationer, och man arbetar aktivt med opinionsbildning i frågor som rör veterinärers arbetsvillkor, men även med veterinära frågor. FVE arbetar med opinionsbildning, upplysning, utredning och förslag till initiativ.

FVE föreslår ett antal förändringar av djurtransportdirektivet. Bland dessa märks särskilt förslag om förändringar av bestämmelser om färdplan, där man föreslår att färdplanen skall bestå av tre olika delar.

Den första delen skall fyllas i av ansvarig transportör och innehålla registreringsuppgifter om besättning och fordon med mera.

Den andra delen skall fyllas i av ansvarig veterinär före transport och vid mellanstationer och gränskontrollstationer. Veterinärerna skall endast fylla i uppgifter inom sina kompetensområden. FVE föredrar att en officiell veterinär besiktigar djuren i samband med pålastning i stället för att besiktiga djuren 24 timmar före avfärd, så att även belägningsgrad och den exakta tidpunkten och platsen för lastning av det första djuret och djurens förutsättningar att klara en resa kan observeras och uppges i färdplanen.

Den tredje delen skall fyllas i av föraren eller den skötare som medföljer transporten. Uppgifter om exakt antal lastade djur, exakt tidpunkt för last av första djuret, exakt tidpunkt för avlastning av

sista djuret, uppgift om vilopaus med mera skall fyllas i under pågående transport. Det skall också vara obligatoriskt för en officiell veterinär att besiktiga djuren vid ankomst till slutdestination, eller i alla fall inom 24 timmar efter avlastning.

Alla färdplaner måste dessutom granskas och följas upp korrekt av medlemsstaterna.

Vidare önskar man att det utvecklas ett Internetbaserat spårningssystem som spänner över hela Europa där alla färdplaner förs in, så att alla transporter kan följas och veterinärerna kan genomföra icke-diskriminerande fältinspektioner av transporterna. Systemet måste innehålla möjlig överblick av vissa djurskyddsparametrar.

Man ställer sig också negativ till exportbidrag för export av levande djur.

I tabell 4.3 redovisas FVE:s förslag till förändringar av tillåten transporttid för olika djurslag med hänvisning till att vetenskapliga studier visat att minst två timmars paus, och ännu hellre fyra timmars paus, är nödvändig för att djur skall kunna vila, äta och dricka.

**Tabell 4.3.** FVE:s förslag till förändring av gällande reglering angående transport- och vilotider

<i>Djurslag</i>	<i>Föreslagen transporttid</i>
Kalvar < 6 månader	12 timmars transport + 4 timmars vilopaus + 8 timmars transport
Kalvar > 6 månader	14 timmars transport + 4 timmars vila + 10 timmars transport
Grisar < 30 kg	Max 12 timmars transport
Grisar > 30 kg	Max 21 timmars transport med ständig tillgång till vatten
Får	Max 18 timmars transport, med goda klimatförhållanden i fordonet upp till 24 timmars transport

*Källa:* FVE (2001) Transport of Live Animals. FVE Position Paper. FVE/01/043 18.05.01 Final.

Förarna skall också inneha ett standardiserat certifikat som bekräftar deras kunskaper att hantera djuren korrekt under transport. Krav för utfärdande av certifikat skall fastställas av varje enskild medlemsstat.

När det gäller definitionen av djur som inte skall anses vara möjliga att transportera, så skall detta gälla dräktiga djur de sista tio



procenten av dräktighetsperioden. I övrigt delar FVE in djurens kondition för eventuell transport i tre olika kategorier: djur som aldrig skall anses vara möjliga att transportera, djur som i nästan alla situationer inte skall anses vara möjliga att transportera och djur som oftast inte skall anses vara möjliga att transportera. I den senare gruppen märks djur med vissa sjukdomar och handikapp, till exempel djur med allvarliga inflammationer, blinda djur, med mera.

#### 4.7.4 Pågående arbete i Sverige på djurskyddsområdet avseende djurtransporter

##### **Regeringsuppdrag i fråga om översyn av regler för djurtransporter**

Regeringen uppdrog i oktober 2000 åt Jordbruksverket att göra en översyn av befintligt regelverk om transport av djur inom EU samt att i det sammanhanget även utvärdera Europarådets konvention ETS 65 om skydd av djur under internationella transporter. Jordbruksverket skulle vid behov också lämna förslag till förbättringar av EG:s regelverk om transport av djur och redovisa ekonomiska och andra konsekvenser av dessa.

Jordbruksverket redovisade sitt uppdrag till regeringen den 6 december 2000.<sup>231</sup> I redovisningen kan följande generella slutsatser särskilt lyftas fram:

- Trots att det i dag finns direktiv och förordningar inom EU som reglerar transporten av djur inom EU återstår allvarliga problem – inte minst ifråga om medlemsstaternas tillsyn över efterlevnaden av lagstiftningen.
- Det finns anledning att se över och förbättra reglerna inom EU avseende transport av levande djur.
- Stor vikt måste läggas på tillsyn av att reglerna efterlevs. Jordbruksverket anför i sin redovisning att ”Den primära åtgärden för att stärka djurskyddet under transport är en väl fungerande tillsynsorganisation.”<sup>232</sup>

Man beklagar också att djurtransportdirektivet är ett exaktdirektiv, samtidigt som vissa förekommande begrepp inte är tydligt definie-

<sup>231</sup> Rapport 2000-12-06 Dnr 34-5612/00 (Jordbruksverket) Regeringsuppdrag i fråga om översyn av regler för djurtransporter.

<sup>232</sup> S. 7 i anförd handling.

rade. Detta innebär, menar Jordbruksverket, att vissa bestämmelser blir föremål för vitt skilda tolkningar. Jordbruksverket ser därför gärna att tydliga definitioner lämnas i rättsakten; detta gäller särskilt undantag (som bör definieras mycket precist).

### Nationellt tillsynsprojekt om tillsyn av djurtransporter

Jordbruksverket har genomfört ett tvåårigt nationellt tillsynsprojekt om tillsyn av djurtransporter. Projektets resultat publicerades i februari 2001.<sup>233</sup>

I projektet deltog representanter från central, regional och lokal tillsynsmyndighet, polismyndigheten samt näringen.

Fältarbetet genomfördes av djurskyddsinspektörer i 118 kommuner spridda över hela landet. Det sträckte sig över tid så att inspektioner genomfördes såväl under sommar- som vinterförhållanden. Sammanlagt inspekterades 522 transportfordon, varav 464 med djur. Inspektionerna, som genomfördes av djurskyddsinspektörerna enligt de tillsynsprotokoll som en arbetsgrupp utarbetat, fördelade sig på djurslag enligt tabell 4.4 nedan.

*Tabell 4.4.* Fördelning av inspektioner per kategori av djurtransport

<i>Kategori djurtransport</i>	<i>Antal inspektioner</i>
Hästdjur	212
Nötkreatur, får, mufflonfår och get	70
Gris	66
Ren	42
Övriga hjorddjur	2
Fjäderfä inom animalieproduktionen	21
Övriga djur	51
Tom transport	58
<i>Summa</i>	<i>522</i>

Källa: Jordbruksverket.

Inspektionsprotokollet var uppdelat i två delar, där den ena delen innehöll 76 frågor som omfattar samtliga djurslag och den andra

<sup>233</sup> Djurtransporter – Nationellt tillsynsprojekt om tillsyn av djurtransporter. Jordbruksverket. Rapport 2001:01.

delen innehöll 108 djurslagsspecifika frågor. Nedan redovisas ett urval av inspektionernas resultat.

Av inspekterade djurtransporter beräknades 9 procent överstiga åtta timmar. 25,7 procent var slaktdjurtransporter och 12,4 procent var livdjurtransporter.

Vid inspektionerna uppdagades en del brister. Bland dessa kan nämnas att:

- vid 73 procent av transporterna fördes inga journaler under transporten; djurens tillstånd och kontroll av djuren dokumenterades inte.
- 20 procent av transportörerna kände inte till gällande transportföreskrifter.
- Elektrisk pådrivare användes i 26 procent av nötkreaturtransporterna vid i- och urlastning och vid 20 procent av transporterna med gris.
- 63 procent av motorfordonen saknade brandsläckare.
- 20 procent av inspekterade transportfordon saknade lämpligt strö eller bäddmaterial.
- Efter varje transport rengjordes 65 procent av transportmedlen.
- 8 procent av inspekterade transportfordon hade inte tillräcklig kapacitet vad gäller ventilationen; i 13 procent av fallen gick inte detta att bedöma.
- Temperaturmätare saknades i 63 procent av de inspekterade transportfordonen.
- Det var överbeläggning totalt i 6 procent av de inspekterade transportmedlen.
- I 24 procent av de 42 inspekterade rentransporterna var det överbeläggning.

Transportprojektet har enligt Jordbruksverket gett en bild av hur lagstiftningen om skydd av djur under transport efterlevs i Sverige. Jordbruksverket anser inte bara att transportlagstiftningen i EU bör efterlevas i högre utsträckning utan att det också finns behov av att skärpa och förtydliga vissa bestämmelser. Även den svenska lagstiftningen bör i detta sammanhang ses över och göras tydligare i vissa avseenden. Jordbruksverket menar att man funnit att tillsynsmyndigheterna haft begränsad erfarenhet av tillsyn av djurtransporter och begränsade resurser till sitt förfogande. Resursbristen märks till exempel i att tillsynsmyndigheterna inte kan avsätta tillräckligt mycket tid för tillsyn av djurtransporter och att

de lokala och regionala tillsynsmyndigheterna inte ges tillräckligt stöd. För att avhjälpa det senare har Jordbruksverket projektanställt två djurskyddsinspektörer som arbetar med frågorna på central nivå.

Sammanfattningsvis konstaterar dock Jordbruksverket att djurtransporterna i Sverige överlag är bra och att det är ovanligt med påtagliga brister, även om mindre och enstaka brister upptäckts. Endast 0,6 procent av transportmedlen bedömdes ha grava brister. Det nationella tillsynsprojektet har också bidragit till att öka kunskapsnivån markant hos tillsynsmyndigheterna vad gäller tillsyn av djurtransporter.

Som uppföljning av projektet, och för att ytterligare stärka kompetensen, anordnade Jordbruksverket en utbildning om djurtransporter för djurskyddsinspektörer i landets kommuner och länsveterinärerna under 2001 och 2002.

Sedan 1 juli 2000 finns dessutom krav på godkännande av djurtransporter utifrån djurskyddssynpunkt. Intyget utfärdas av kommunen.

### **En ny djurskyddsmyndighet**

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen med förslag om att en ny myndighet med ansvar för djurskydd skall inrättas.<sup>234</sup> Regeringens menar i propositionen att myndigheten bör vara en central myndighet för djurskyddstillsynen och ha ett övergripande ansvar för djurskyddet. Myndigheten bör ha det totala djurskyddsansvaret för icke-livsmedelsproducerande djur. Till myndigheten bör även ett djurskyddsråd knytas. Ett djurskyddsregister skall inrättas, med den nya myndigheten som huvudman. Myndigheten bör ha ansvar för att följa nationell och internationell forskning om djurskydd och djurs välfärd. Myndigheten bör också förfoga över medel att fördela till sådan forskning.

Då denna utredning färdigställts, har beslut ännu ej fattats i denna fråga av riksdagen.

---

<sup>234</sup> Prop. 2001/02:189 En ny djurskyddsmyndighet.

## 4.8 Utredningens bedömning, analys och förslag

### 4.8.1 Analys av problemens omfattning på europeisk nivå

Den uppmärksamhet som vid olika tillfällen riktats mot djurtransporter, har ofta föranletts av att dokumenterade överträdelser kommit till allmänhetens kännedom via medier. En växande folkopinion ifrågasätter allt mer huruvida djurtransporter sköts på ett sätt som är förenligt med god djurhälsa och djuromsorg. Som anförts i tidigare kapitel kritiserar många frivilligorganisationer inte bara missförhållanden under transporter, utan också antalet djur som transporteras årligen. Företrädare för näringen menar dock att de flesta djurtransporterna sköts seriöst och att de fall som kommit till allmänhetens kännedom inte är representativa för hanteringen i stort.

Det är inte möjligt att här göra en uppräknig av alla anmälningar som frivilligorganisationer har gjort om missförhållanden i djurtransporter under de senaste tio åren. Utredningen har dock tagit del av ett mycket brett underlag av rapporter, filmer och annan dokumentation från såväl frivilligorganisationer som kommissionen. Utredningens målsättning har varit att på så objektiv grund som möjligt skapa sig en uppfattning av hur pass stora problemen med åsidosättande av djurens välfärd och hälsa är under transport. En samlad bedömning ger vid handen att djurtransporter på europeisk nivå, med vissa nationella och regionala undantag, bedrivs på ett sätt som är klart otillfredsställande ur djurskyddssynpunkt.

Bristen på statistik kan sägas vara talande för djurtransporter överlag. Det gäller inte bara antalet transporterade djur, utan även adekvat kategoriindelning av djuren, faktisk körsträcka för transporter, dödlighet med mera. Eftersom en tillförlitlig och relevant statistik saknas har argument framförts från olika håll om hur pass omfattande problemet med djurtransporter egentligen är.

Även om insynsmöjligheter finns och kontroll av djurtransporter regleras på olika sätt i transportdirektiv med mera i den nationella lagstiftningen, är den entydiga bild som ges av årsrapporter från FVO, Vetenskapliga veterinärkommitténs rapporter och kommissionens rapporter på området att medlemsstaterna överlag (även om vissa undantag finns) prioriterar djurskyddsfrågor i samband med transport mycket lågt och att tillsynen generellt är eftersatt. Flera NGO:s menar att det handlar om en bransch utan insyn

där djurskydd och djurhälsa kan innebära en kostnad, varför hänsyn till djurens välfärd och behov nedprioriteras eller helt negligeras. I avsaknad av regelbundna och frekventa kontroller är också risken för upptäckt av missförhållanden mycket liten.

Företrädare för den europeiska branschorganisationen UECEBV menar däremot att det finns kontroll av djurtransporterna. Om djurtransporterna överlag skulle vara så dåliga som påstås skulle detta upptäckas och bestraffas. Dessutom har djuren – såväl slakt-djur som livdjur – ett ekonomiskt värde och därmed föreligger drivkrafter att transportera djuren på ett bra sätt. Branschen skulle på så sätt vara självsanerande, menar UECEBV.

Mot detta hävdas att det finns alltför många dokumenterade fall av överträdelser mot djurskyddet i samband med transporter och att nya överträdelser ständigt upptäcks.

### **Konsumentperspektivet**

Långväga djurtransporter har diskuterats under lång tid, och i allt fler länder höjs röster om förändringar. Konsumentundersökningar i form av såväl gruppdiskussioner, djupintervjuer som enkäter har utförts av universitet i Storbritannien, Irland, Frankrike, Italien och Tyskland under 2000–2001 i ett EU-finansierat projekt. Studierna bekräftar att konsumenter i samtliga dessa länder bryr sig om djurens välfärd.

Tre områden fokuserades av konsumenterna: produktionsförhållanden, transport av djur och slakt. Man var speciellt kritisk till hönsburar och extrem kalvuppfödning. Konsumenterna fick rangordna angelägenhetsgraden inom de olika områden från 1 till 5, där 1 var mycket oviktigt och 5 mycket viktigt. När det gällde transport av djur rankade tyska konsumenter detta till 4,74, Storbritannien till 4,71, Irland till 4,71, Frankrike till 4,62 och Italien till 4,46.

Djurtransporterna gavs högre prioritet än hanteringen i samband med slakt. Högst poäng fick djurfoder (4,88–4,81).<sup>235</sup> Enligt utredningens bedömning förefaller det som om det finns ett starkt kon-

---

<sup>235</sup> Consumer Concern about Animal Welfare and the Impact on Food Choice, Proceedings of the dissemination seminar 12 September 2001. Gemma Harper, Center for Food Economics Research, Department of Agricultural and Food Economics, University of Reading, UK. Harper, G. (2001). Consumer Concern about Animal Welfare and the Impact on Food Choice, Proceedings of the dissemination seminar 12 September 2001. Center for Food Economics Research, Department of Agricultural and Food Economics, University of Reading, UK.

summentintresse av att djurtransporterna genomförs med god djuromsorg och att djurs lidande i samband med transport betraktas som ett allvarligt problem.

### **Dödlighets- och skadefrekvenser**

Djurhälsa och djurvälstånd kan mätas på flera sätt, bland annat genom att mäta fysiologiska och beteendemässiga parametrar i samband med transport eller genom att studera dödlighets- och skadefrekvens hos djuren efter genomförd transport. Dödlighet och skadefrekvens kan beroende på djurslag, djurens ålder, kondition och transportförhållanden variera från några tiondels promille till någon eller några procent.

Att använda enbart dödlighets- och skadefrekvens som indikator på djurskyddet under transport ger dock inte något besked om hur djuren upplever transporter. En mer komplett bild av transportens inverkan på djuren under transport uppnås därför bättre om man mäter beteendemässiga och fysiologiska parametrar under transport, i kombination med mätning av fysiologiska parametrar i efterhand. Det är dock inte möjligt – vare sig för svenska eller europeiska förhållanden – att utifrån rapporterade och insamlade kvantitativa data skapa sig en exakt kvantitativ uppfattning om hur pass stor andel av djurtransporterna som bedrivs på ett godtagbart sätt. Däremot kan utredningen konstatera att en mängd studier om på- och avlastning och av själva transporten visat att olika moment är stressande i varierande grad, beroende på vilka förutsättningar som gäller vid varje tillfälle och beroende på djurslag.<sup>236</sup>

För närmare diskussion och redovisning av olika metoder för studier av djurskydd under transport hänvisas till Gebresenbets artikel som bilagts betänkandet.

I Sverige tillämpas ett kodsysteem där skador på kött som upptäcks vid köttbesiktningen på slakteri rapporteras av besiktningsveterinärerna till Jordbruksverket som ansvarar för den statistiska registreringen. Rapporteringen sker i två kategorier. I den ena kategorin ingår hel kassation av djurkropp och i den andra kategorin ingår delvis kassation av kött – i båda fallen orsakade av skada, sjukdom eller av andra skäl.

---

<sup>236</sup> För en uttömmande beskrivning av biologiska karakteristika för respektive djurslag, se bilaga 9, Ekesson.

Vidare är det vanligt att slakterierna för egen statistik över skador på djuren till följd av transport. Detta är dessutom intressant för dem, eftersom det klargör om det är uppfödaren eller slakteriet som skall bära den ekonomiska kostnaden för det skadade köttet. Jordbruksverket har efterfrågat dessa data, och till och med oktober 2002 har uppgifter lämnats in som motsvarar 84 procent av den totala slaktvolymen av grisar för 2001. Dödligheten uppgår enligt de uppgifterna till 0,44 promille, vilket motsvarar 1 400 av sammanlagt 3,2 miljoner transporterade grisar under 2001 (total volym). Dödlighetsfrekvensen anges för dödlighet under transport (cirka 2/3) och i efterföljande stallvistelse på slakteri (cirka 1/3).<sup>237</sup>

På europeisk nivå finns inga sådana samlade data tillgängliga, och några liknande mätningar i andra medlemsländer redovisas, såvitt utredningen kan få fram, inte sammanhållet vare sig till eller av behöriga myndigheter. Utredningen har dock fått kännedom om att djuruppfödare och djurhandlare i olika utsträckning för egen statistik över dödlighets- och skadefrekvens, men dessa uppgifter är som regel inte offentliga.

Utredningen har vänt sig till chefsveterinärerna i ett antal medlemsstater inom EU som har en omfattande uppfödning av eller handel med djur<sup>238</sup> och efterfrågat dessa uppgifter. I enstaka fall har uppgifter lämnats om vissa djurslag.

Det finns således i dag inga rapporterade siffror om hur många djur av den totala andelen transporterade djur i Europa som dör eller skadas i samband med transport varje år. Sådan dokumentation borde dock inte vara omöjlig att genomföra; till exempel kan rapporteringsskyldighet införas från slakterierna i fråga om dödlighets- och skadefrekvens och andra parametrar av intresse för djurskyddet.

Utredningen konstaterar att det finns fog för att hävda att djurtransporter sköts med olika hög djurskyddsstandard i medlemsstaterna. Sverige räknas till ett av de länder i världen som har en mycket god djurskyddslagstiftning och god efterlevnad av denna. Bland de medlemsländer som särskilt pekats ut av kommissionen för att de ger låg prioritet till djurskyddsfrågor i samband med transport märks Italien, Grekland, Spanien och Frankrike. Dessa

---

<sup>237</sup> Pressmeddelande från Jordbruksverket 2002-10-04, publicerat på <http://www.jordbruksverket.se> samt personligt meddelande 2002-10-15 från My Sahlman på Jordbruksverket.

<sup>238</sup> TT-telegram 12 augusti 2002, publicerat bland annat på <http://www.lantbruk.com>



länder har även pekats ut av frivilligorganisationerna vid ett flertal tillfällen.

I fråga om export till tredje land är det svårt att avgöra hur pass väl transportererna utförs, eftersom systematisk insamling av dessa data generellt sett inte förekommer. Det finns dock uppgifter som tyder på att djur skulle behandlas sämre vid transport till dessa destinationer än vid transport inom EU. Medier och frivilligorganisationer har också riktat uppmärksamhet mot import till EU av djurslag som till exempel kalvar och hästar. Vid kontroller av dessa djurslag har man upptäckt dåliga transportfordon, utmattade djur och brist på foder och vatten. Missförhållanden finns dokumenterade.

### **Uppskattning av dödlighetsfrekvensen för vissa djurslag**

Detaljerade uppgifter om dödlighet i samband med och orsakad av transporter för olika djurslag finns inte hela EU. För vissa djurslag finns endast enstaka undersökningar, till exempel häst och vuxna nötkreatur. För andra finns studier av ett större antal djur, till exempel kalv och slaktkyckling. I vissa fall är studierna från mitten av 1990-talet. En beräkning av dödlighetstal för olika djurslag och för hela EU kan därför inte göra anspråk på att vara annat än ett försök att spegla verkligheten.

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, vilket motsvarar cirka 600 grisar om året.<sup>239</sup> Grisar är extra känsliga för höga temperaturer och Sverige har, som bekant, vanligtvis betydligt lägre temperaturer under sommarhalvåret än vad de syd-europeiska länderna har.

Utredningen har begärt in uppgifter från producenter i ett urval av de medlemsstater som har stor gränsöverskridande handel, men svarsfrekvensen har varit mycket låg. Danmark har, på grund av att landet är relativt litet till ytan, mycket korta transporter och visar också mycket låga dödlighetsfrekvenser vid transport av grisar; för 2001 uppgick dödligheten vid transport till 0,012 procent

---

<sup>239</sup> TT-telegram 12 augusti 2002, publicerat bland annat på <http://www.lantbruk.com>.

(0,12 promille).<sup>240</sup> Denna låga siffra måste dock anses vara exceptionellt låg, utifrån vad som i övrigt är känt om dödlighet hos grisar samt jämförelse med tidigare uppgifter från Danmark. I Danmark har man under senare år lagt ner arbete på att förbättra gristransporterna, såväl transportfordonen, som på- och avlastning av djuren.

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 4.5.** 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.

Även närmare 65 000 döda grisar under slakttransporter per år måste betraktas som en oacceptabelt hög siffra, och då finns varken antalet döda grisar i samband med livdjurstransporter eller de grisar som dör på slakteriet efter avlastning före slakt medräknade. Dödligheten hos späda smågrisar till följd av sekundärinfektioner efter transport eller hos för tunga uttjänta suggor – grupper som har problem vid transporter – kan inte erhållas. Uppskattningen kan därför ligga i underkant till faktiska siffror. Något som också talar för att uppskattningen ligger i underkant är uppgifter i den litteraturoversikt som Ingvar Ekesbo sammanställt till utredningen. Där

<sup>240</sup> Sambandet mellan låg dödlighet och korta transportavstånd är dock inte klarlagt. Det kan även finnas andra faktorer, såsom lastmetoder med mera, som förklarar de låga dödlighetsnivåerna.

finns flera olika studier av dödlighets- och skadefrekvens refererade, och samtliga dessa studier uppger en högre dödlighets- och skadefrekvens för grisar än vad Swedish Meats gör. Detta skulle dock kunna förklaras med att studierna är av äldre datum än Swedish Meats uppgifter och att dessa studier genomförts i andra länder.<sup>241</sup>

Antalet grisar med genetisk disposition för stress har minskat i de flesta EU-länder under de senaste tio åren, vilket påverkat dödlighetsfrekvenserna. Detta innebär dock inte att de helt saknar aktualitet, och utredningen har i sitt arbete beaktat även dessa siffror. Det är till exempel svårt att veta om faktorer som fordonsparkens standard förbättrats så pass mycket att tidigare gjorda studier inte längre är tillämpliga. Utredningen har på grundval av synpunkter som inhämtats från olika håll dock gjort bedömningen att fordonsparkens standard varierar avsevärt i Europa mellan olika företag och jordbrukssektorer. Det finns därför fog för att i viss utsträckning använda sig av en del äldre studier för att uppskatta hur hög skade- och dödlighetsfrekvensen kan vara för olika djurslag i olika åldersgrupper och kön.

Alla djur påverkas negativt i mer eller mindre stor utsträckning av transport. Men vissa djurslag, såsom grisar, är särskilt känsliga för transporternas inverkan. Förutom grisar är även fjäderfän särskilt känsliga för transporter.<sup>242</sup> Den totala volymen slaktade fjäderfän i Europa uppgår till nära fem miljarder årligen. Dödligheten ligger, i uppmätta studier och enligt näringens egna rapportering, på 0,1–0,5 procent,<sup>243</sup> vilket innebär att antalet fjäderfän som dör till följd av transporter årligen i EU kan uppskattas till mellan 5 och 25 miljoner. Någon närmare uppskattning är inte möjlig att få, eftersom mer detaljerad statistik om ålder, vikt och kategori (värp-höns, slaktkyckling, avelskyckling med mera) saknas.

En engelsk studie på slaktkyckling som omfattade cirka 34 miljoner djur från 88 uppfödare visar en dödlighetsfrekvens på 0,24 procent.<sup>244</sup> Studien är från 1994. En sådan dödlighetsfrekvens på slaktkycklingar i EU ger en dödlighet av drygt 11,5 miljoner

<sup>241</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

<sup>242</sup> Här kan också nämnas att djur i särskilda situationer eller tillstånd, såsom sjuka djur, dräktiga djur, mycket unga djur med mera också visar en hög känslighet för transportens inverkan.

<sup>243</sup> Se Broom, D.M. (2000) Welfare Assessment and Welfare Problem Areas During Handling and Transport, i T. Grandin (2002) *Livestock Handling and Transport*. 2:a upplagan. Cabi Publishing, Wallingford, samt personligt meddelande från Svenska ägg och Svensk fågel.

<sup>244</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

slaktkycklingar per år. I bilaga 10 redovisas i tabell 5 en studie av dödlighetstal av transporter av slaktkycklingar till nio svenska slakterier åren 1990, 1995 och 2000. Studien visar att medeltal i dödlighet vid ankomst till slakteri var 0,18 procent år 1990, 0,20 procent år 1995 och 0,24 procent år 2000.

Studier av får visar en dödlighetsfrekvens på 0,02 procent för transporter. Denna studie är från 1995.<sup>245</sup> Om denna siffra används och beräknas på antalet slaktade får i EU 2000, ger det en dödlighet på cirka 14 100 får i samband med transport. I detta fall tas dock inte hänsyn till livdjurstransporter. Det finns också studier som uppmätt tio gånger så hög dödlighet vid transport av får och lamm inom ett land och studier som uppmätt 100 gånger så hög dödlighet vid transport av får och lamm från Europa till Mellanöstern.<sup>246</sup>

### **Åtgärder bedöms nödvändiga**

Det verkar finnas mycket små drivkrafter till en självsanering i branschen totalt sett på europeisk nivå. De dokumenterade missförhållanden som kommit till utredningens, och ofta även allmänhetens, kännedom har i flera fall lett till förbättringar, men inte i tillräckligt hög utsträckning och långt ifrån alltid. Det är dessutom anmärkningsvärt att nya missförhållanden vid transporter avslöjas hela tiden – även i länder som tidigare inte haft sådana. Uppmärksamheten i media har dock i vissa fall skärpt kontrollen vid vissa marknader.

Oaktat dödlighets- och skadefrekvenser finns det ett mätbart men inte kvantifierat lidande hos transporterade djur som också måste beaktas. Rutinmässiga överträdelser som inte leder till att djur dör men som orsakar djuren lidande, är ett lika stort problem som de grövsta överträdelserna. Exempel på sådana överträdelser är till exempel att sjuka djur, högdräktiga djur och djur i dålig kondition transporteras långa sträckor. Det kan också vara transport i fordon utan vare sig naturlig eller mekanisk ventilation, med undermålig utrustning och utformning för på- och avlastning vid gårdar, marknader och slakterier, transport av för varandra obekanta djur, brist eller total avsaknad av foder och vatten, brutal hantering av djur med flera situationer som orsakar stor stress.

---

<sup>245</sup> Se bilaga 10, Ekeshö.

<sup>246</sup> Se bilaga 10, Ekeshö.

En analys av situationen angående djurtransporter ger vid handen att djurens välfärd inom EU generellt åsidosätts i större eller mindre utsträckning i samband med transport. Vissa länder kan visa på en högre efterlevnad av reglerna, och den nationella djurskyddsstandarden kan också vara bättre än vad som gäller i övrigt. Dessa fall måste dock betraktas som undantag.

Det har ibland framförts att det saknas underlag för att på vetenskaplig grund reglera optimala förhållanden för alla delar av transporten. Utredningen instämmer i att det fortfarande är nödvändigt med mer forskning, men gör också bedömningen att det finns så pass mycket kunskap och beprövad erfarenhet samlad om djurtransporternas inverkan på djurens välfärd redan nu att det kan konstateras att dagens regelverk brister på vissa väsentliga punkter. Avsaknad av vetenskapliga studier är därför inte i dag skäl nog att blockera förändring.

I stället menar utredningen att en form av försiktighetsprincip bör gälla; det faktum att förekomst av effekter inte studerats skall inte tolkas som att effekterna inte finns. All hantering av djur bör således präglas av en respekt för dem såsom varandes kännande varelser.

#### **4.8.2 Utredningens bedömning av och förslag angående Europakonventionen om skydd av djur under transport**

Det multilaterala förhandlingsförfarandet avslutades i juni 2002, och ett reviderat förslag till Europakonvention om skydd av djur under internationell transport med tillhörande tekniska protokoll har nu förelagts ministerkommittén för antagande. Därmed öppnas för undertecknande. I det framlagda förslaget har ändringar gjorts på flera väsentliga punkter. Bland annat uttalar de fördragsslutande parterna i det inledande stycket att djurtransporter bör undvikas så långt som möjligt. Vidare har de tekniska protokollen fått en högre detaljeringsgrad. Den reviderade Europakonventionen om skydd av djur vid internationell transport skall vara tillämplig på transporter mellan olika länder, med undantag för transporter som understiger 50 km och transporter mellan EU:s medlemsstater (under förutsättning att transporten mellan medlemsstaterna inte sker via transit i tredje land). Fortfarande ges dock möjligheten för de fördragsslutande parterna att föreskriva om hårdare nationella regler. Utredningen gör därför bedömningen att djurtransportdirektivet

bör tillgodose djurens välfärd minst lika bra som Europakonventionen.

Eftersom EG-rätten har företräde framför konventionstexten (även om EU bedöms ratificera konventionen) så bedöms konventionen ha mindre praktisk betydelse för transporter mellan medlemsstaterna.

#### 4.8.3 Utredningens bedömning av och överväganden angående EG-rättens grundläggande principer

Det kan uppkomma en intressekonflikt mellan å ena sidan den syn på djur som kommer till uttryck i Amsterdamfördragets 33:e protokoll om djurskydd och djurens välfärd<sup>247</sup> och å andra sidan EG-fördragets grundläggande princip om fri rörlighet av varor. Samtidigt som det i protokollet framgår att EG ”/... önskar säkerställa ett förbättrat djurskydd och en ökad respekt för välfärd för *djurens som kännande varelser*” (egen kursivering), så uppges vidare följande:

/...skall gemenskapens verksamhet på de villkor och i den takt som anges i detta fördrag innefatta (...) en inre marknad som kännetecknas av att hindren för fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital avskaffas mellan medlemsstaterna.<sup>248</sup>

Om djur enbart betraktas som varor, så skulle det ligga i linje med det senare uttalandet att motverka alla hinder mot att djur flyttas fritt inom EU. För att tydliggöra resonemanget bortses här från att vissa handelshinder på djur skulle behöva finnas för att skydda människors liv och hälsa (det vill säga smittskyddsskäl) även med ett sådant synsätt.

Om djur i stället betraktas som kännande varelser och man samtidigt beaktar att transporter kan ha en mer eller mindre negativ inverkan på djur – beroende på transporttid, klimatologiska förhållanden, djurens ålder, kondition med mera – bör i stället ”trögrörlighet” av levande djur eftersträvas.

Att djur inte betraktas som döda ting har bland annat kommit till uttryck genom artikel 30 i EG-fördraget, varav följer att begränsningar av den fria rörligheten inom EU kan införas, bland annat om det behövs för att skydda djurs liv och hälsa. Synsättet

<sup>247</sup> EGT C 340, 10.11.1997, s. 11.

<sup>248</sup> EG-fördraget, artikel 3 punkt 1 c.

kan också sägas avspeglas i olika EG-förordningar och EG-direktiv som gäller djur. Till dessa rättsakter hör djurtransportdirektivet. I och med detta direktiv har EG klargjort att djur inte kan ses som döda ting utan speciella hänsyn måste tas till just dessa "varor". Utredningen anser emellertid att djurs egenskap av att vara kända varelser inte till fullo har beaktats i EG:s lagstiftning.

Den fria rörligheten är genom direktivet begränsad, och ytterligare begränsningar och skärpningar kan inte ses som hinder för den fria rörligheten utan som ambitioner att komma till rätta med det djurlidande som transporter orsakar i dag. Inte heller ökade kontroller av till exempel tullen vid gräns kan sägas påverka rörligheten, utan dessa borde kunna utföras i avsikt att kontrollera att transportdirektivet efterlevs. Det kan gälla hälsointyg för djuren och att antal djur överensstämmer med handlingar eller kontroll av förhållandena i transportfordonet. I dag får sådana kontroller inte göras.

I det följande klargör utredningen vilka förändringar som bedöms vara nödvändiga för att direktivet skall ge djur det skydd som är nödvändigt för att skapa ett acceptabelt djurskydd.

#### 4.8.4 Utredningens bedömning av och förslag angående förändringar i EG-rätten om djurtransporter

Utredningen vill markera att ändringar i gemenskapslagstiftning skall vara sådana att det skall stå varje land fritt, om det så önskar, att med hänsyn till djurens välfärd införa strängare bestämmelser än vad som regleras i direktivet för interna transporter.

De problem som upptäckts i samband med djurtransporter kan delas in i tre grupper:

- Problem som uppstår till följd av att gällande reglering överträds medvetet eller omedvetet – till exempel att bestämmelser om transportfordonets standard, maximal transporttid och/eller vilopausar inte följs.
- Problem som uppstår till följd av oklar reglering i fråga om djurskydd vid transport – till exempel när ett djur inte skall anses vara möjligt att transportera eller när unga djur anses vara möjliga att transportera.
- Problem som uppstår till följd av att befintliga regelverk inte säkerställer djurs välfärd eller tar tillräcklig hänsyn till djurs välfärd på ett betryggande sätt, till exempel att det är tillåtet att

transportera djur mycket långa sträckor eller tidsintervaller, med för hög beläggning, i för dåligt ventilerade fordon eller att det är tillåtet att transportera högräktiga djur och mycket unga djur.

I det underlag som redovisas i detta betänkande visas att alla problemgrupperna är av stor betydelse för att bättre djurskydd i samband med transport skall kunna uppnås. I fall av överträdelser krävs ökade insatser av kontroll och tillsyn. I fall av oklar reglering i fråga om djurskydd vid transport krävs större detaljeringsgrad i regelverket och i fall där befintliga regler inte garanterar djurens välfärd måste skärpningar göras.

Eftersom transporttidens längd spelar roll för hus pass påfrestande transporten är för djuren, och vilka åtgärder som måste vidtas för att minimera negativ inverkan, diskuteras detta inledningsvis. Utredningen bedömer även att en begränsning av transporttidens längd påverkar övriga krav som bör ställas på transportör och transportfordon.

### **Transporttidens längd, vilotid, vattning och utfodring med mera vid sjö- och järnvägstransporter**

Enligt Vetenskapliga kommittén har sjö- och järnvägstransporter mindre negativ påverkan på djur än vägtransporter, under förutsättning att djuren lastats av vägfordonet. Sjötransporter utsätter inte djuren för samma vibrationsnivåer och samma instabilitet som vägtransporter gör, under förutsättningen att sjögången inte är alltför hård. Eftersom sjötransporter för långväga transport av djur ofta varar längre tid så ställs dock höga krav på transportutrymmena ifråga om beläggningsgrad, möjlighet till att hålla rent, med mera.

Om transportförhållandena är ansträngda kan detta dock ge fatala konsekvenser. Internationell erfarenhet visar vad som kan hända om transportutrymmet håller för hög temperatur, om djuren inte ges tillräckligt att dricka med mera. Till exempel kan nämnas att cirka 15 000 får dog till följd av för höga temperaturer i lastutrymmet, vid en sjötransport från Australien till Mellanöstern i september 2002.

För sjötransporter finns över huvud taget ingen maximal transporttid, vilket är problematiskt eftersom prognoser om



väderförhållandena för långa transporter på omkring tio dagar blir mycket osäkra. Det finns därför risk för att sjötransporter av djur sker under olämpliga väderförhållanden som ger kraftig sjögång. Under sådana förhållanden ökar risken för skador på djuren. Järnvägstransporter ger en mindre negativ belastning än vägtransporter, och flera av de faktorer som bidrar till negativ påverkan på djuren vid vägtransporter saknas. Liksom för sjö- och vägtransporter är det dock viktigt att djuren transporteras under goda förhållanden.

Utredningen föreslår att sjötransporter och järnvägstransporter som innebär att djuren lastas fritt i fartyg eller järnvägsvagn, begränsas till 48 timmar för alla djur som omfattas av djurtransportdirektivet. I denna tid skall inkluderas transport till och från fartyg eller tåg samt samtliga av- och pålastningar om dessa företas inom samma treveckorsperiod.

### **Transporttidens längd, vilotid, vattning och utfodring med mera vid Vägtransporter**

Transporternas längd i tid har särskilt stått i fokus för den debatt som under 1990-talet rasat om djurskydd under transport, givetvis kopplat till de förhållanden som transporten utförs under. Det finns uppenbara oklarheter i dagens bestämmelser angående transporttidens längd, vilotid, vattning och utfodring, vilket dessvärre utnyttjats till djurens nackdel i vissa fall. Till exempel anges i djurtransportdirektivet att djur som transporteras med vägfordon efter maximal transporttid (i följd) skall ges en viloperiod på minst 24 timmar med avlastning, utfodring med mera. Efter denna viloperiod kan en ny transportperiod genomföras.

Det är dock anmärkningsvärt att det inte står hur många gånger detta får upprepas, vilket innebär att djur i praktiken kan transporteras hur länge som helst så länge de får dygnslånga viloperioder emellan och om ingen veterinär ingriper och stoppar transporten av djurskyddsskäl.

Utredningen finner att det är direkt olämpligt att tillåta djurtransporter i återkommande perioder, eftersom det inte finns någon övre gräns för hur många gånger detta får upprepas och påfrestningen på djuren därmed kan bli plågsamt stor. Vidare saknas i dag en effektiv kontroll av gränsöverskridande djurtransporter, för att komma tillrätta med missförhållanden och överträdelser av gällande reglering. Dessutom finns en uppenbar risk för smitt-

spridning med transporter – något som inte bara gäller det fordon som används eller att sjukdomar sprids med djuren vid marknader och mellanstationer, utan också att påfrestande transporter kan aktivera latenta sjukdomar hos djur. Det har också visat sig att av- och pålastningar för många djurslag upplevs som mycket stressande.

Utredningen förordar därför att en transportperiod inte får vara längre än åtta timmar i följd. Tidsintervallet mellan en transport och nästföljande transport skall dessutom vara tillräckligt långt för att djuren skall hinna återhämta sig fullständigt från resan och för att minimera risken för spridning av smittsamma sjukdomar. Utredningen föreslår att denna tidsperiod skall vara tre veckor. Den gräns som Vetenskapliga veterinärkommittén föreslår, det vill säga 48 timmar, anser utredningen för kort. Tre veckor var också den tidsgräns som fastställdes efter utbrottet av mul- och klövsjuka i Storbritannien 2001; tidsgränsen har därigenom visat sig vara praktiskt möjlig att genomföra.

Utredningen anser vidare att en transport skall anses påbörjad när första djuret lastas ombord vid avsändningsorten och avslutad när sista djuret lastas av transporten vid destinationsorten. Dagens bestämmelser innehåller ottydigheter i detta avseende. Vetenskapliga veterinärkommitténs förslag överensstämmer i denna del med utredningens förslag. Utredningen är också medveten om att vissa länder redan nu gör denna tolkning, men menar att detta bör förtydligas för att alternativa tolkningar inte skall vara möjliga.

Det har påpekats från flera håll att det inte är ovanligt att en resa för ett djur inte redovisas i ett sammanhang, utan att den delas upp i flera delar. När djuren till exempel passerar genom en marknad eller på annat sätt byter ägare under resa ges de nya transporthandlingar. Detta kan sedan utnyttjas så att gällande bestämmelser om transporttider, vilotider, vattning och utfodring inte respekteras. Så sker enligt säker uppgift vad gäller transport av får från brittiska öarna till länder i södra Europa.

Konstaterade överträdelse av djurtransportdirektivets bestämmelser är också transporter från norra till södra Europa och från brittiska öarna till södra Europa. I flera sådana fall har bestämmelserna inte respekterats och i vissa fall har färdplaner manipulerats. Utredningen anser att bestämmelserna måste vara så detaljerade så att det blir omöjligt att fuska med djurtransportens handlingar. Utredningen anser också att de tilläggsbestämmelser som gäller för vägtransporter som överskrider åtta timmar, vilka regleras genom

rådets förordning (EG) nr 411/98,<sup>249</sup> inte följs i tillräckligt hög utsträckning. Tvärtom pekar information från NGO:s och andra dokumenterade undersökningar på att efterlevnaden i detta avseende är låg. Detta är särskilt beklagligt eftersom det är vid de riktigt långa transporter som djurens intressen särskilt borde tillvaratas. I många dokumenterade fall har djur transporterats under mycket lång tid i fordon som inte varit utrustade för att transportera djur längre än åtta timmar.

I sammanhanget har särskilt framhållits djur som fraktas från norra till södra Europa, djur som fraktas från EU till Mellanöstern, djur som fraktas från Östeuropa till EU:s medlemsstater och djur som fraktas från de brittiska öarna till södra Europa. Särskild uppmärksamhet har riktats till de hästtransporter som beskrivs i avsnittet om hästar, se kapitel 2.

Vid fastställande av transporttidens längd, vilotid, vattning och utfodring är det av största vikt att hänsyn tas till varje djurslags biologiska karakteristika, eftersom olika djurslag har olika möjligheter att uthärda långa transporter.

Frågan om transporttidens längd och dess inverkan på djurens hälsa och välfärd har diskuterats av Ekesbo och Gebresenbet i de artiklar som bilagts detta betänkande.

Med hänvisning till svårigheten att kontrollera långväga transporter och mycket bred och väl dokumenterad erfarenhet av att djur påverkas särskilt negativt av vägtransport föreslår utredningen alltså en maximal tidsgräns på åtta timmar för alla djur för vilka djurtransportdirektivet är tillämpligt. Stress och negativ påverkan av transporten kan påvisas ännu tidigare, men vid en sammanvägd bedömning av vatten- och fodertillgång samt djurens naturliga beteende och behov har utredningen ändå sträckt sig till åtta timmar.

Det finns några biologiska förutsättningar som bör framhållas som särskilda skäl och som har beaktats i den riskanalys som utredningen gjort. Eftersom de biologiska förutsättningarna inte skiljer sig åt mellan slaktdjur och livdjur, har ingen åtskillnad gjorts mellan dessa kategorier i nedanstående analys, inte heller i bedömningen av lämplig maximal transporttid.

---

<sup>249</sup> EGT L 52, 21.2.1998, s.8.

*Analys angående transporttidens längd, vägtransporter för vuxna grisar, nötkreatur, får och hästar samt unga djur*

I nedanstående analys har endast de djurslag tagits med för vilka omfattande forskning finns och omfattande handel sker.

Det har ifrågasatts huruvida en gräns på åtta timmar skulle ha vetenskaplig grund. Frågan om djurs välfärd definieras bland annat av D.M. Broom som ett djurs förmåga att i en given situation kunna klara av den miljö det befinner sig i.<sup>250</sup> Med tanke på det stora antalet faktorer som påverkar ett djurs välfärd under transport är det inte möjligt att för varje individuellt djur kunna förutse den exakta graden av välfärd som det kommer att ha under transport. Däremot kan man vidta åtgärder för att minska det obehag av transport som på förhand är känt genom vetenskapliga studier.

**Grisar.** Grisar bör ha regelbunden tillgång till vatten. Dock visar studier att grisar dricker förvånansvärt lite, även om de har tillgång till vatten under transport, med tanke på normalt vattenintag och med hänsyn till vätskeförlusten i samband med transport.<sup>251</sup> Under förutsättning att temperaturförhållandena (med hänsyn till luftfuktighet och vindhastighet) håller sig på en acceptabel nivå kan grisar klara sig utan vatten under åtta timmar utan problem. Därefter ökar dock risken för uttorkning och värmestress. Risken för att grisar skall drabbas av skador eller hög dödlighet till följd av en transport under åtta timmar bedöms däremot generellt sett som låg. Detta gäller dock friska och vuxna djur; för gamla suggor bör särskilda hänsyn tas under transporten för att minimera riskerna för skador och lidande.

Sambandet mellan långa transporttider och hög dödlighet är inte helt klarlagda och inte heller på vilket sätt höga temperaturer leder till ökad dödlighet, även om ett samband mellan hög temperatur och ökad dödlighet klart påvisats. Studier som gjorts i Sverige visar tydligt på en säsongsvariation vid dödlighet, men studier gjorda i Spanien, under höga temperaturer, har visat på andra resultat.<sup>252</sup> Det bör framhållas att det saknas tillräcklig forskning om långa

<sup>250</sup> Broom, D.M. Welfare Assessment and Welfare Problem Areas During Handling and Transport; i Grandin, T (ed) Livestock handling and transport 2<sup>nd</sup> edition. Cabi Publishing, Wallingford.

<sup>251</sup> Warriss, P.D. (1998): The welfare of slaughter pigs during transport *Animal Welfare* 7: 365–381.

<sup>252</sup> Warriss (1998), Guardia MD, Gispert, M. & Diestre A (1996) La mortalidad en ganado porcino durante el período previo al sacrificio en mataderos comerciales. *Investigación Agraria; Producción y Sanidad Animales* 11: 171–179.

transporter ( $\approx$ 24 timmar). Vetenskapliga kommittén har dels rekommenderat att man skall stanna fordonet och ge grisar vatten efter åtta timmar, dels fastslagit att grisar, om fordonet inte körs mycket varsamt, upplever det som stressande att fordonet stannar för att sedan starta igen.

Den bästa lösningen tycks således vara att grisar inte transporteras längre än åtta timmar. Ett annat skäl till att begränsa transporttiden är att det har visat sig att grisar blir åksjuka.<sup>253</sup> För att minimera lidandet av detta bör alltså transporttiden förkortas.

**Nötkreatur.** Nötkreatur klarar längre transporter i den mening att de inte uppvisar lika höga dödlighetsfrekvenser som till exempel grisar. Ny forskning har dock visat att stressnivåerna ökar snabbt efter sex timmars transport.<sup>254</sup> Egentligen bör därför den maximala transporttiden för nötkreatur fastställas till sex timmar. Utredningen har dock inte funnit belägg för att transporttid upp till åtta timmar medför ytterligare skador och allvarligt lidande hos djuren i påtaglig utsträckning. Bedömningen är att risken för hög negativ påverkan på djuren i form av skador eller annat lidande fortfarande är låg, om än förhöjd, efter sex timmar. Därför föreslås åtta timmar även för nötkreatur.

**Får.** Får ändrar sitt naturliga beteende på vissa väsentliga punkter vid långa transporter. I studier har man också visat ett samband mellan ökad dödlighetsfrekvens och ökad transporttid.<sup>255</sup> Får skiljer sig också från andra djur i det avseendet att det inte är på- och avlastning som upplevs som mest stressande för dem. De påverkas mer av transporttidens längd. Efter femton timmars transport utan tillgång till foder eller vatten är tarmens innehåll av föda förlorat, vilket leder till att djuren prioriterar att äta framför att dricka trots att de vid detta stadium är uttorkade.<sup>256</sup> För att undvika denna situation bör transporten inte vara längre än att djuren så fort som möjligt återhämtar sig efter transport och kan återuppta sitt naturliga beteende. Här bör dock nämnas att får vid temperaturer under 20°C uthärdar att vara utan vatten under transporter.<sup>257</sup> Återhämtningstiden ökar med transporttidens längd.

**Hästar.** Hästar dricker stora mängder vatten, och enligt gällande bestämmelser skall oregistrerade hästar vattnas och om nödvändigt

<sup>253</sup> Se Vetenskapliga veterinärkommittén (2002) s. 69 angående åksjuka hos grisar.

<sup>254</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet.

<sup>255</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

<sup>256</sup> Se bilaga 10, Ekesbo. Det finns också studier som visar att får efter 12 timmar gärna vill äta, se Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport (2002), s. 72.

<sup>257</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

utfodras var åttonde timme. För registrerade hästar gäller ett tidsintervall om 14 timmar. Studier har emellertid visat att hästar, antagligen på grund av hög stress, vanligtvis inte dricker under transport. Man har också påvisat att hästar även vid längre transporter väntar med att dricka. En gräns på åtta timmar är därför befogad ur djurskyddssynpunkt med hänsyn till hästars naturliga beteende och behov ifråga om vattning och utfodring.

Gränsen är också satt med beaktande av studier av stressindikatorer. Det är för utredningen känt att de studier som gjorts om stress under transport inte entydigt visar att hästar uppvisar fysiologiska tecken på allvarlig stress ens vid längre transporter (>14 timmar), men det bör noteras att dessa studier gjorts på registrerade hästar, det vill säga hästar som används för sport, avel och rekreation och som kan förväntas ha vana vid transporter.<sup>258</sup>

Det har tidigare konstaterats att branschens förmåga till självsanering är beroende av djurens ekonomiska värde. För slakthästar med lågt ekonomiskt värde, till exempel hästar som transporteras från Polen och Baltikum till Belgien eller Italien för slakt, är transportförhållandena och möjligheterna att uthärda transport helt annorlunda än för de mer värdefulla hästarna. Dokumenterad erfarenhet har visat att slakthästar i många fall har farit mycket illa under transport.

Utredningen noterar också att Vetenskapliga veterinärkommittén slår fast att man vid transporttider på 8–12 timmar eller längre uppmätt högre värden på stressindikatorer. Man har också visat en ökad förekomst av sjukdomar vid ökade transportavstånd och att man vid transporter som understiger 12 timmar har konstaterat en avsevärt förminskad risk för transportrelaterade sjukdomar.<sup>259</sup> Gränsen på åtta timmar är därför också en säkerhetsgräns mot risk för stress och transportrelaterade sjukdomar.

Registrerade hästar på väg till och från tävling kan undantas från begränsningen om åtta timmar för transport. Sådana hästar bedöms vara vana vid transporter och transporteras varsamt eftersom de förväntas vara i gott fysiskt och psykiskt skick vid framkomst till tävlingsplatsen.

**Fjäderfän.** Utredningen menar att djurtransportdirektivets bilaga måste kompletteras med mer detaljerade bestämmelser om transport- och vilotider för fjäderfä. För fjäderfä skall transporttiden kunna utsträckas till 10 timmar.

<sup>258</sup> Se Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport (2002), s. 64.

<sup>259</sup> Se Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport (2002), s. 65.

En stor mängd daggamla kycklingar transporteras. I dag gäller att de får transporteras utan mat och vatten i 24 timmar, om de är yngre än 72 timmar. Det anses att de klarar näringsbehovet upp till den åldern med gulesäcken. Enligt vissa uppgifter räcker näringen i denna två till tre dygn.<sup>260</sup> I Europarådets uppförandekod menas att det är tveksamt att sätta den övre tidsgränsen för transport vid 72 timmar, och man rekommenderar att transporter skall ske före en ålder av 60 timmar.

Utredningen delar Europarådets bedömning och föreslår att daggamla kycklingar får transporteras maximalt 24 timmar utan mat och vatten upp till en ålder av 60 timmar.

*Unga djur.* Det finns en omfattande forskning om hur spädgrisar, kalvar, lamm och kycklingar påverkas av transport. Däremot finns det få studier av transporters inverkan på föl. En generell slutsats är att riskerna för lidande, skador och dödlighet under och i samband med transport ökar ju yngre djuren är. Detta gäller framför allt risken för infektioner och skador, liksom för sekundärinfektioner som debuterar efter transport. Dessa är transportrelaterade i så motto att ett stressat djur sällan klarar vilande infektioner eller nya smittämnen. För lamm, spädgrisar och kalvar är dödligheten generellt sett högre vid transporter än för äldre djur.

En viktig förebyggande åtgärd är således att undvika att alltför unga djur transporteras. En annan viktig åtgärd är därför att ta större hänsyn i samband med transport som föreslås för äldre djur. Transporttiden bör vara lägre för unga djur än vad som ovan föreslås för vuxna djur. För unga djur har dessutom transporten ofta föregåtts av separation av modern och avvänjning, vilket i sig är faktorer som är stressande för de unga djuren.

Generellt kan sägas att åtgärder, som exempelvis att minska transporttiden, naturligtvis innebär en initialkostnad som varje transportör och uppfödare – eller lagstiftare – måste ta ställning till. Frågan om vilken tidsgräns som skall gälla för transporter kan således aldrig avgöras helt på vetenskaplig grund. Det krävs också ett etiskt ställningstagande om i vilken utsträckning man är beredd att minska kända risker och vilken ungefärlig grad av välfärd djuret kan tänkas ha under transport. Vid en välgrundad bedömning av att risken ökar, bör ett alternativ väljas.

Utredningen konstaterar att frågan om vetenskaplig grund inte bör användas som ett sätt att undslippa förändringar till förmån för

---

<sup>260</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

ökat djurskydd om det också finns vedertagen kunskap om transporters inverkan på djurens välfärd.

### **Djur som kan – och inte kan – transporteras**

Gällande bestämmelser i djurtransportdirektivet fastslår att djur inte skall anses vara möjliga att transportera när de är sjuka eller skadade. Inte heller anses dräktiga djur som sannolikt kommer att föda under transporten, djur som har fött under de föregående 48 timmarna (med undantag för fjäderfä, andra tamfåglar och kanin) eller nyfödda djur för vilka naveln ännu inte läkts ordentligt vara möjliga att transportera. Enligt Ekesbo finns det väl dokumenterad vetenskaplig och klinisk erfarenhet för de svenska bestämmelserna om förbud mot transporter av dräktiga och nyförlösta djur. Dessa bestämmelser säger att dräktiga nötkreatur, hästdjur, får, getter, renar, hjortdjur och grisar inte får transporteras inom tre veckor före beräknad förlossning. Transport av dräktiga tikar och katter får inte ske, utom till veterinär, inom två veckor före beräknad förlossning. För övriga djurslag gäller en femtedel av dräktigheten som gräns. Moderdjur av nöt får transporteras tidigast tre veckor efter förlossning och övriga ovan nämnda djurslag tidigast en vecka efter förlossning.

En sänkning av skadefrekvensen hos dräktiga och nyförlösta djur kunde påvisas när bestämmelserna infördes. Det uppges också att förmedlade kalvar i Sverige i regel fortfarande är 6–12 veckor, eftersom man menar att transporterarnas inverkan är negativ för hälsotillståndet hos unga kalvar.<sup>261</sup>

I Ekesbos artikel återfinns följande rekommendationer:

För nötkreatur rekommenderas att det inte skall vara tillåtet att transportera kalvar som är yngre än sex veckor eller som väger mindre än 70 kg med hänsyn till dokumenterade fakta om skade- och sjukdomsfrekvens. Att så unga kalvar inte visat samma stressreaktioner vid mätning av olika fysiologiska parametrar som äldre djur, beror på att dessa ännu inte har fullt fungerande system; till exempel är binjurarnas funktion ännu inte helt utvecklad. Det går alltså inte att sluta sig till att transporter inte inverkar skadligt på så pass unga djur genom att studera dessa parametrar, utan i stället

---

<sup>261</sup> Se bilaga 10 Ekesbo.



bör hänsyn tas till dokumenterade fakta om hur skade- och sjukdomsbilden ser ut för så unga djur efter transport.<sup>262</sup>

För får rekommenderas att tackor inte bör transporteras de tre–fyra sista dräktighetsveckorna, beroende på risken för sjukdom utlöst bland annat av akuta ämnesomsättningsrubbingar.<sup>263</sup>

I de svenska bestämmelserna anges att transport även av dräktiga hästdjur, getter, renar, hjortdjur och svin inte får ske inom tre veckor före beräknad förlossning.<sup>264</sup>

Vetenskapliga veterinärkommittén tar i sin rapport om djurens hälsa och välfärd i samband med transport också upp frågan om när djur inte är möjliga att transportera. Man avger i sina rekommendationer följande omdömen om vilka djur som med hänsyn till låg ålder inte skall anses vara möjliga att transportera:

- spädgrisar < 4 veckor
- lamm < 1 vecka
- kalvar < 2 veckor.

Vidare menar Vetenskapliga veterinärkommittén att transportförhållandena bör förbättras för spädgrisar upp till 10 veckors ålder, lamm under 20 kg, kalvar upp till 6 månaders ålder och föl upp till 4 månaders ålder. Man menar att för några av dessa djur är det dessutom nödvändigt med extra värmekapacitet och mjölk. Vetenskapliga veterinärkommittén framhåller även att yngre djur är känsligare för sjukdomssmitta än vad äldre djur är.

Ur djurskyddssynpunkt är så höga dödlighetstal som upp till 23 procent, vilket redovisats i studier av transporter av två veckor gamla kalvar,<sup>265</sup> inte acceptabla. Nuvarande lydelse i djurtransportdirektivets bilaga om att djur skall anses vara möjliga att transportera innan naveln läkt helt öppnar dessutom för olika tolkningsmöjligheter. Det är därmed av stor vikt att fastställa absoluta gränser som dels tar hänsyn till djurskydd, dels till djurhälsa och smittorisk.

Utredningen föreslår en skärpning av bestämmelserna enligt vad som följer nedan för vilka djur som inte skall anses vara möjliga att transportera:

- kalvar < 6 veckor

---

<sup>262</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

<sup>263</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

<sup>264</sup> SJVFS 2000:133, 20 §.

<sup>265</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

- grisar < 25 kg
- lamm < 20 kg.

Utredningen anser även att det finns fog för de svenska bestämmelserna om att dräktiga och nyförlösta djur. På grund av risken för komplikationer bör därför djurtransportdirektivet ändras i enlighet med de svenska bestämmelserna på nedanstående punkter.

- Dräktiga nötkreatur, hästdjur, får, getter, renar, hjortdjur och grisar får inte transporteras inom tre veckor före beräknad förlossning.
- Transport av dräktiga tikar och katter får inte ske, utom till veterinär, inom två veckor före beräknad förlossning.
- För övriga djurslag gäller en femtedel av dräktigheten som gräns.
- Moderdjur av nöt får transporteras tidigast tre veckor efter förlossning och övriga ovan nämnda djurslag tidigast en vecka efter förlossning.

Utredningen förhåller sig skeptisk till den indelning enligt modell av FVE<sup>266</sup> som Vetenskapliga veterinärkommittén ansluter sig till ifråga om när djur skall kunna anses vara möjliga att transportera. I stället bör en generell och tydlig gräns fortsätta att gälla, där det fastslås att djur som transporteras skall vara friska och i god kondition. De skall bland annat kunna gå ohalt på alla ben och kunna stå i naturlig ställning. Detta är viktigt inte bara för det enskilda djuret utan även ur smittskyddssynpunkt.

Utöver vad som sägs ovan måste klara och entydiga regler tas fram för att få en enhetlig bedömning av var gränserna går mellan friskt respektive sjukt djur samt god respektive dålig kondition går. I många dokumenterade fall transporteras djur såväl till marknader som till slakt med sår, kraftiga infektioner, hälta eller kraftigt avmagrade. I flera fall har utredningen blivit vittne till diskussioner mellan veterinärer om huruvida sådana djur skall anses möjliga att transportera eller inte. Reglerna är för otydliga och måste preciseras.

---

<sup>266</sup> Källa: FVE 01/088 Draft; Further details on the amendment of the route plan and the two-way tracking system.

## Tillämpning av djurtransportdirektivet

Enligt gällande reglering skall djurtransportdirektivets bestämmelser inte tillämpas på djur som inte transporteras i kommersiellt syfte. Detta undantag är svårt att motivera, eftersom de djur som transporteras till följd av icke-kommersiell aktivitet har samma behov av gott djurskydd som de djur som transporteras till följd av handel.

Utredningen har inte tagit del av något skäl som talar för att detta undantag bör gälla generellt fortsättningsvis. I Sveriges genomförande av djurtransportdirektivet undantas inte transport i icke-kommersiellt syfte annat än när transporten sker i utrymmen som är avsedda för enstaka sällskapsdjur tillsammans med led-sagare.

Om det förutsätts att ägaren till det eller de djur som transporteras till följd av icke-kommersiell aktivitet, har ett starkt intresse av att vidta så många åtgärder som möjligt för att transporten skall ske på ett för djuret acceptabelt sätt, så är det inte nödvändigt att reglera denna sorts transport. Det gäller till exempel hund i sällskap med familjen på en bilsemester. Emellertid lämnar nuvarande föreskrifter öppet för tolkningsmöjligheter, och det finns också risk för att undantaget kan användas som ”kryphål” i olika sammanhang av djurägare som saknar motivering till att sörja för en god transport. Utredningen förordar därför att det generella undantaget tas bort.

## Förhållandena i transportfordon – ventilation, beläggningsgrader med mera

Transportmedlens inredning och utrustning har visat sig ha mycket stor betydelse för djurskyddet. Brister på dessa områden kan ge mycket allvarliga konsekvenser i form av stress, skador och hög dödlighet hos djuren. Det är därför av stor vikt att transportfordonets inredning och utrustning är ändamålsenlig och korrekt anpassad till det djurslag som transportfordonet används för. Det är också mycket viktigt att transportfordon för ett djurslag inte nyttjas för andra djurslag för vilka det inte är anpassat. Många transporter under lång tid sker också i fordon utan den tekniska utrustning som krävs för transporter över åtta timmar.<sup>267</sup>

<sup>267</sup> Utredningen grundar sig här på en sammantagen bedömning av de uppgifter som vi under utredningsarbetet haft tillgång till. Det finns således inte en enskild referens att hänvisa till för detta påstående.

I djurtransportdirektivets bilaga finns angivet hur transportfordon skall vara inredda och utrustade för att undvika krosskador, uttorkning, förfrysning, värmeslag och kvävning. Vidare skall de vara utformade så att det är möjligt att inspektera djuren under transport.

Det finns dock i dag små möjligheter att överblicka situationen vad gäller efterlevnad av gällande lagstiftning om utrustning och inredning i fordon som är avsedda för djurtransporter över åtta timmar på europeisk nivå. Kommissionen har till exempel föreslagit en övergångsperiod för installering av ventilationssystem i sitt förslag om mikroklimatstandarder, men även kommissionen saknar uppgifter om hur många fordon som skulle komma i fråga för uppgradering. Transportmedlen kan även skifta betydligt i kvalitet och ändamålsenlighet.

Kommissionens uppgifter att medlemsstaterna ger djurskyddsaspekterna låg prioritet i samband med transport indikerar att fordonsparkens beskaffenhet kan vara av mycket skiftande standard – något som även understryks av ett flertal anmälningar från NGO:s mot transporter där fordonet varit utrustat på sådant sätt att transporten omöjligt kan ske på ett sätt som är förenligt med gällande rätt.

Utredningen vill här förorda en modell med förprovning av transportfordon i enlighet med de krav som gäller i Sverige sedan juli 2000 om besiktning av fordon innan de tas i bruk.<sup>268</sup> Djurtransportdirektivet bör därför kompletteras med ett krav om att alla fordon som används för djurtransporter skall granskas och godkännas ur djurhälso- och djurskyddssynpunkt av den myndighet som medlemsstaten utser att sköta uppgiften.

### *Ventilation, luftkvalitet och temperaturreglage*

Det är motiverat ur såväl djurskyddssynpunkt som ur ekonomisk synpunkt att ventilation, luftkvalitet och temperatur håller bättre nivåer än i dag. Det finns omfattande forskning som visar att för höga eller för låga temperaturer och dålig luftkvalitet inverkar på såväl djurens välfärd som köttets kvalitet. I Gebresenbets rapport uppges till exempel att vikt förlust hos grisar kan vara en

---

<sup>268</sup> Se SJVFS 2000:133 1 kap 6§ punkt 1.

konsekvens av för höga temperaturer.<sup>269</sup> Det har också klarlagts ett samband mellan dödlighet under transport och höga temperaturnivåer och undermålig luftkvalitet.

Det är alltså mycket viktigt för djurs välfärd under transport att regelverket för ventilation är tydligt och att kraven är högt ställda. Målet bör vara inställt på att dödlighet till följd av värme- eller köldstress under transport helt försvinner.

Utöver vad som regleras om temperatur- och ventilationsfrågor i djurtransportdirektivet har kommissionen, som tidigare nämnts, lagt fram ett förslag till (ändring av) rådets förordning (EG) nr 411/98 av den 16 februari 1998 om tilläggsnormer avseende skydd av djur, vilka skall tillämpas på vägfordon som används för djurtransporter som överskrider 8 timmar.<sup>270</sup> Dock kan temperaturen bli mycket hög även under kortare transporter, och därför måste krav på adekvat ventilation även ställas på fordon som är avsedda även för dessa.

Enligt Gebresenbets artikel saknas det tillräcklig forskning om luftkvalitet under transport, och det finns inga rekommendationer som är utfärdade på vetenskaplig grund. De rekommendationer som ges i litteraturen, och även av Vetenskapliga veterinärkommittén, grundar sig på den forskning som gjorts om djur och ventilation i fasta anläggningar.

Vetenskapliga veterinärkommittén menar i sin rapport om mikroklimatstandarder att de tagit hänsyn till detta, men det är inte tydligt på vilket sätt och av vilka skäl man till exempel föreslår högre temperaturnivåer med avseende på maximitemperatur för djur under transport än i stationära förhållanden. Vetenskapliga veterinärkommittén hänvisar till ett antagande om att naturlig ventilation under transport skulle göra värme uthärdligare. Men med tanke på att det finns många osäkra faktorer kring temperatur- och luftkvalitetsfrågor i djurtransporter kan det vara riskabelt att rekommendera temperaturvärden som ligger precis inom gränsen för det uthärdliga.

I stället, menar utredningen, bör värdena bestämmas så att en viss marginal finns till såväl högsta som lägsta kritiska temperaturnivå. I sammanhanget bör också nämnas att Sverige, och även en del andra medlemsstater, varit kritiska till vetenskapligheten i kommissionens rapport och menat att de högsta tillåtna värden

<sup>269</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet. Här bör dock sägas att olika grisar har olika förutsättningar att klara av mycket höga temperaturer.

<sup>270</sup> KOM (2001) 197 Slutlig, EGT L 52, 21.2.1998.

som rekommenderas är alldeles för höga. Det finns också vetenskapliga belägg för att de lägsta temperaturer som föreslås är för låga. Studier genomförda av Gebresenbet har påvisat köldstress hos nötkreatur vid  $-10^{\circ}\text{C}$ .<sup>271</sup>

Utredningen menar med hänvisning till ovan förda resonemang om säkerhetsmarginaler att kommissionens förslag om luftfuktighetsnivåer bör avvisas. Kommissionen föreslår i detta avseende att luftfuktigheten för grisar vid temperaturer på  $29^{\circ}\text{C}$  skall tillåtas överskrida 95 procent och upp till denna gräns för temperaturnivåer på upp till  $32^{\circ}\text{C}$ . Utredningen vill här åberopa Ekesbos artikel, där det uppges att grisar av fysiologiska skäl har svårigheter att klara normal värmereglering vid temperaturer över  $20^{\circ}\text{C}$  under en längre tid, att luftfuktighetsnivån för grisar inte bör överstiga  $70 \pm 10$  procent och att en generell gräns för djurslagen hästar, nötkreatur, får, getter och strutsar bör sättas till samma nivå.<sup>272</sup> Med hänvisning till dessa uppgifter verkar Vetenskapliga veterinärkommitténs rekommendationer inte ha beaktat riskerna tillräckligt mycket.

Utifrån beprövad erfarenhet som kommit utredningen till känna har utredningen bedömt att de föreslagna maximitemperaturerna är för höga och därmed direkt olämpliga ur djurskyddssynpunkt. Med beaktande av utredningens förslag om en allmän begränsning av transporttidens längd till åtta timmar föreslår utredningen att följande värden bör uppges i djurtransportdirektivet:

- För vuxna djur bör generellt gälla att den relativa luftfuktigheten i djurutrymmet inte överstiger 85 procent; det bör också eftersträvas att hålla värdet under 80 procent. Luftrörelsen i djurutrymmet på fordon bör vara  $0,2 \text{ m/sek} \pm 0,05 \text{ m/sek}$ . Temperaturen skall anpassas till varje djurslag och djurens ålder.
- Den optimala och eftersträvansvärda temperaturen för vuxna hästar, nötkreatur, får, getter och grisar i fordonet ligger mellan  $10^{\circ}\text{C}$  och  $20^{\circ}\text{C}$ . För kalvar, smågrisar, lamm, killingar och fjäderfän ligger det optimala och eftersträvansvärda temperaturintervallet mellan  $15^{\circ}\text{C}$  och  $20^{\circ}\text{C}$ . Den maximala temperaturen i transportmedlet får inte överstiga  $25^{\circ}\text{C}$ .

---

<sup>271</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet.

<sup>272</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

Utredningen instämmer i Vetenskapliga veterinärkommitténs rekommendation om att transportfordon över 3,5 ton för levande djur bör ha temperaturreglage och ett ventilationssystem som kan fungera fristående från motorernas funktion under 10 timmar för vägfordon och under 24 timmar för vattenfarkoster och tåg. Detta krav bör ställas på alla nya transportfordon vars totalvikt inklusive lastvikt överstiger 3,5 ton från och med 2004 och för alla transportfordon från och med 2006. Systemet bör finnas oberoende av transporttidens längd, med hänvisning till att komplikationer under färd annars kan ge mycket allvarliga konsekvenser för djuren som transporteras.

Det är svårt att mäta luftkvaliteten i lastutrymmet under pågående transport. Det är dock viktigt att vägfordon är konstruerade så att ett minimum av skadliga gaser tränger in i lastutrymmet där djuren vistas och ett maximum av skadliga gaser som djuren själva producerar kan tränga ut. Om god ventilation ombesörjs, finns det förutsättningar att luftkvaliteten skall kunna hålla en god nivå, men det följer inte automatiskt. Det är därför viktigt att luftkvaliteten kan mätas, särskilt i fråga om koldioxidhalt.

För att kunna kontrollera temperaturen bör lastutrymmet självklart vara utrustat med temperaturmätare som bör placeras så att temperaturen kan avläsas i olika delar av lastutrymmet. Det är till exempel av stor vikt att utrymmet närmast förarhytten kan kontrolleras, där det kan bli avsevärt varmare än i andra delar av lastutrymmet. Temperaturmätarna bör gå att avläsas från förarhytten och måste kunna uppmäta såväl höga som extremt låga temperaturer, vilket kan vara aktuellt vid transporter i till exempel Sverige.

### *Inredning och övrig utrustning*

Utredningens bedömning är att de flesta djurslag klarar en transport under åtta timmar utan vatten under optimala förhållanden. Just problemet med vatten har varit ett viktigt skäl för den föreslagna maximitiden. Det har visat sig att många djur avstår från att dricka under transport beroende på stress, att vissa djur undviker "främmande" vatten eller av andra skäl. I många dokumenterade fall av överträdelse av transportbestämmelserna har avsaknad av vatten för djuren varit återkommande. Unga djur transporteras dessutom i en ålder är de inte dricker vatten. Även skador av

vattenniappar har rapporterats, liksom svårigheter att nyttja dessa för djur som inte är vana vid sådana.

Det har också påpekats i flera rapporter att dagens viloperioder är för korta för att djuren skall kunna äta och dricka i enlighet med behov. Det har till exempel visat sig att får, som saknat foder och vatten prioriterar att äta, även om de är uttorkade, och dricker vatten först efter en tid.<sup>273</sup> Vid dagens korta vilotider finns inte tid för detta.

Med utredningens förslag om maximalt åtta timmars transport av alla djur, och därefter en vilotid av minst tre veckor, skapas förutsättningar för god djurvälstånd. Krav på vatten i transporter kan därför enligt utredningens bedömning tas bort. Det är emellertid av stor vikt att djur har tillgång till dricksvatten vid situationer som inte är optimala. Vid sjö- och järnvägstransporter är det av särskild vikt att djuren har tillgång till vatten av god kvalitet.

I djurtransportdirektivets bilaga fastslås att djuren bör vara lastade på sådant sätt att de bör gå att komma åt för individuell inspektion. Av vad utredningen erfarit, så är detta mycket svårt att klara med dagens beläggningsgrader och lastutrymmenas utformning. Utredningen ifrågasätter till exempel om det är möjligt att leva upp till kraven om inspektionsmöjlighet för varje individuellt djur i fordon som transporterar djur i fyra plan. Utredningen ifrågasätter också om bestämmelsen i sin nuvarande form har någon som helst praktisk betydelse. Emellertid är det ur djurskyddssynpunkt viktigt att man snabbt bör kunna uppmärksamma ett djur som visar tecken på sjukdom, skada eller utmattning.

Ett problem som uppstår i samband med transporter uppges av flera källor<sup>274</sup> nämligen att djuren förlorar balans och inte förmår att resa sig igen. Liggande djur kan vara svåra att upptäcka vid inspektion utifrån av lastutrymmet. Utredningen menar att det måste vara möjligt att åtgärda sådana situationer i tid för att kunna omhänderta sådana djur på ett lämpligt sätt.

I Sverige har man i vissa län krävt videobevakning från förarhytten för att godkänna nya transportmedel. Kravet har genomförts med positivt resultat. Videobevakning från förarhytten av alla djur under hela transporten bör därför vara obligatoriskt för alla fordon som används för djurtransporter. Detta bör införas för alla fordon för djurtransport, såväl nytillverkade som äldre fordon.

---

<sup>273</sup> Se bilaga 10, Ekeshö.

<sup>274</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet.



Från sommaren 2004 måste alla nytillverkade bussar och tunga fordon inom EU ha nya digitala färdskrivare. På sikt förväntas den digitala färdskrivaren ersätta den nuvarande färdskrivaren helt och hållet. Den nya typen av färdskrivare kommer också så småningom att införas i de flesta övriga länder i Europa. Teknisk specificering regleras i kommissionens förordning (EG) nr 1360/2002 av den 13 juni 2002 om anpassning för sjunde gången till den tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter.<sup>275</sup> Denna bestämmelse omfattar också vägtransporter av levande djur, vilket utredningen betraktar som positivt. Emellertid bör bestämmelsen utvidgas till att gälla alla fordon som används för djurtransporter, vilket skulle underlätta kontrollen av transportsträcka och vilotider för djuren. För äldre fordon bör en övergångsperiod ges. Vad gäller mindre trailers, som lastar < 3 djur, bör körjournal ersätta krav på färdskrivare.

### **På- och avlastning**

För hovbärande tamdjur och tamdjur av nötkreatur, får, getter och grisar, liksom för andra däggdjur och fåglar, ställs särskilda krav på utrustning för lastning och avlastning. Utredning anser att dessa krav bör skärpas. På- och avlastning är ofta det mest stress- och skadeframkallande momentet i samband med transport för vissa djurslag, och det är därför viktigt att avsevärda förbättringar görs.<sup>276</sup>

Samma förutsättningar råder dock inte för alla djur. Får och getter har till exempel lättare att ta sig upp för något brantare ramper än vad grisar har. Dessutom upplever grisar, enligt mätningar av olika fysiologiska parametrar, det som mer stressande än vad får gör, att lastas på eller av. På- och avlastningsramper tillhör fordonets utrustning, och dessa bör svara mot högt ställda krav om utformning, med särskild betoning på lutning. Ekesbo avger i sin artikel en rekommendation om att rampernas lutning inte bör överstiga 20 grader.<sup>277</sup>

Emellertid framförs i Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport att vissa grisar, till exempel mycket tunga och äldre suggor, kan ha problem även med denna lutning<sup>278</sup>, varför lutningsgraderna

<sup>275</sup> EGT L 207, 5.8.2002, s. 1.

<sup>276</sup> Se bilaga 10, Ekesbo och bilaga 11, Gebresenbet.

<sup>277</sup> Det anförs dock i artikeln att ramp generellt sett är olämplig lastningsutrustning för grisar.

<sup>278</sup> Se Vetenskapliga veterinärkommittén (2002) s. 32 f.

bör regleras med hänsyn till dessa avvikelser. Vetenskapliga veterinärkommittén menar att en lutning på 9 grader är att föredra för äldre och tunga grisar, men att en sådan låg lutningsgrad kan vara problematisk av anläggningstekniska skäl.<sup>279</sup> I Gebresenbets artikel framförs en rekommendation om att lastramperna i framtiden bör ha 0 graders lutning, och där betonas vikten av en god hantering av djuren under på- och avlastning. Gebresenbet menar att djur under lugna former kan lastas ombord på fordonet med minskad stress- och skaderisk. Ekesbo hänvisar till ett lyckat utfall vid användning av hydraulisk lyft av lastbrygga i Sverige.<sup>280</sup> Om den hydrauliska lyften skulle gå sönder och hjälp inte finns att tillgå, är dock situationen problematisk om djuren inte kan lastas av vid behov. Exempel kan ges från Sverige där ett antal grisar dog under en gris-transport en varm dag i juli 2002, till följd av undermåligt ventilationssystem och en trasig hydraulisk lyft som förhindrade avlastning från det varma fordonet.

Hydraulisk lyft av lastbrygga är, enligt insamlad erfarenhet, ett bra sätt att lasta grisar. Däremot är hydraulisk lyft inget bra alternativ vid last av nötkreatur. Utredningen förordar därför att lastrampers lutning bör vara så nära 0 grader som möjligt och att lutningen inte får överstiga 20 grader. Hydraulisk lyft av lastbrygga för grisar rekommenderas. Särskild hänsyn bör också tas till varje djurs specifika förutsättningar. Medlemsstaterna bör dessutom ges möjlighet att i den nationella lagstiftningen föreskriva lägre lutning än 20 grader om de så önskar.

Det har i det vetenskapliga underlag som redovisas i detta betänkande påpekats att ljusförhållandena vid lastning bör vara sådana att djuren inte skräms. Att gå från ett upplyst stall in i en mörk transport upplevs av många djur som skrämmande. Därför bör belysning finnas installerad på fordonet för att få bästa möjliga belysning vid pålastning. I Gebresenbets artikel uppges att det är nödvändigt med en fortsatt utveckling vid utformningen av lastgångar, med målet att utveckla lastgångar och ramper som gör att djuren inte uppfattar att de lastas ombord på ett fordon.<sup>281</sup>

Sidoskydd till ramperna förhindrar att djuren faller av rampen och både i Ekesbos och i Gebresenbets artiklar, liksom i Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport, framhålls att alla lastramper bör vara utrustade med sådana sideskydd. I djurtransportdirekti-

---

<sup>279</sup> Se Vetenskapliga veterinärkommittén (2002) s. 33.

<sup>280</sup> Se bilaga 10, Ekesbo.

<sup>281</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet.

vets bilaga regleras frågan om sidoskydd med att de skall finnas ”vid behov”.

Utredningen har inhämtat synpunkter från experter, transportörer och transportörutbildare, och en samlad bedömning av dessa synpunkter ger vid handen att lastningsförhållandena i stor utsträckning kunde vara bättre såväl i Sverige som i övriga EU, och att skadefrekvensen och stress hos djur i samband med transport skulle kunna minskas avsevärt om på- och avlastningsmomenten förbättrades. Det är därför viktigt att djurtransportdirektivets bilaga på denna punkt utökas med specificering av lastrampernas utformning – inte bara i fråga om lutning, utan även vad gäller sidoskydd, belysning och hydrauliska lyftar. Initiativ bör också tas för utveckling av lastgångar och lastramper i den riktning som Gebresenbet framhåller, vilket avsevärt skulle minska stress- och skaderisken i samband med på och avlastning.

Förhållandena vid lastning varierar mellan olika gårdar. Vid gården kan gångar, golvbeläggning, ljusförhållanden, med mera i värsta fall vara direkt olämpliga för djurens möjligheter att på ett snabbt och smidigt sätt ta sig ombord på ett transportfordon.

Utredningen har på denna punkt inhämtat synpunkter från experter, och en gemensam uppfattning tycks vara att förhållandena på gårdarna måste förbättras i detta avseende. I Sverige finns en förprovning av stallar före byggnation, i vilken undersöks att byggnaden kommer att följa fastslagna normer och regler. Denna fråga behandlas vidare i kapitel 7.

## Beläggingsgrader

Beläggingsgrader är en annan fråga som rönt stor uppmärksamhet i debatten om djurtransporter. Det finns bildbevis på djurtransporter som skett med så pass hög beläggingsgrad att vissa djur inte överlevt resan till följd av trängsel, nedtrampning, skador, värmestress med mera.<sup>282</sup> Det förekommer i dag transporter av gris och får där djuren transporteras i upp till fyra plan. Fjäderfä packas tätt och dödligheten under transport till följd av trängsel är förhållandevis hög.<sup>283</sup>

Enligt Gebresenbet kan för låg beläggingsgrad för nötkreatur också i vissa fall medföra ökad skaderisk, om det inte finns mellan-

<sup>282</sup> Källa: CiWF.

<sup>283</sup> Källa: CiWF.

väggar eller andra djur som stöd.<sup>284</sup> Studier visar dock att det för många djurslag upplevs stressande att stå i fysisk närhet av varandra.<sup>285</sup> Även Vetenskapliga veterinärkommittén gör gällande att de flesta djurslag föredrar att inte stöta emot varandra under transport. För vissa djurslag sjunker dessutom skadefrekvensen betydligt när belägningsgraden minskar och djuren ges större utrymme och möjlighet att ligga ner. Även höjden i transportfordonet är av betydelse; det har till exempel visat sig att skador på huvud vid transport av hästar minskar när takhöjden ökas.

Storbritanniens Farm Animal Welfare Council har tagit fram en formel för beräkning av minimiyta för alla djurslag:

$$A = 0,021 W^{0,67}$$

där A är minimiyta i kvadratmeter och W är djurets vikt i kg. Vetenskapliga veterinärkommittén har utgått ifrån denna beräkningsmodell för att ge rekommendationer, formeln har modifierats med hänsyn till varje djurslags särskilda behov. Det finns dock en omfattande kritik av utfallet vid tillämpning av formeln som gäller att inte tillräckligt gott djurskydd uppnås. Det har framhållits att formeln är en teoretisk konstruktion med begränsad användningsmöjlighet.

I tabellen nedan visas dessa rekommendationer i förhållande till nuvarande bestämmelser. I båda förslagen har hänsyn tagits till att vilotiderna skall kunna företas ombord på fordonet.

Utredningen förordar de belägningsgrader som redovisas i den sista tabellen, utifrån en stor mängd vetenskapliga utredningar, studier och analyser för respektive djurslag. Förutsättningen är den begränsning av transporter på maximalt åtta timmar för däggdjur och tio timmar för andra fjäderfä än daggamla kycklingar, som utredningen föreslår.

---

<sup>284</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet.

<sup>285</sup> Se bilaga 10, Ekesho.

**Tabell 4.6.** Föreslagna beläggningsgrader för olika djurslag

Djurslag	Beläggningsgrader Vetenskapliga veterinärkommittén, miniminivåer	Beläggningsgrader utredningens förslag
Nötkreatur	<p>Formel för transporter &lt; 12 timmar <math>A = 0,021 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Formel för transporter &gt; 12 timmar <math>A = 0,0315 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Kommentar: djur med horn skall ha 10 procent större yta</p>	<p>Transporter högst 8 timmar: Nötkreatur &lt; 500 kg: 1,8 m<sup>2</sup>/djur</p> <p>Kommentar: Djur med horn skall ha 10 procent större yta.</p>
Hästar	<p>Spiltans längd: minst 0,6 m längre än hästens längd från nos till bakhasor.</p> <p>Spiltans bredd: minst 0,4 m längre än kroppens bredaste punkt.</p> <p>Spiltans höjd: minst 0,75 m över hästens mankhöjd.</p> <p>Kommentar: Som en konsekvens av ovanstående rekommendation är det inte möjligt att transportera hästar i mer än ett plan.</p>	<p>Transporter högst 8 timmar</p> <p>Som Vetenskapliga kommittén med tillägg: Hästar skall transporteras i ett plan och i individuella spiltor/boxar. Ston med föl kan transporteras tillsammans.</p>
Grisar	<p>Formel för beräkning av yta: transporter &lt; 8 timmar: <math>A = 0,0192 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Exempel: grisar &lt; 500 kg: 0,42 m<sup>2</sup>/djur</p> <p>Formel för beräkning av yta transporter &gt; 8 timmar: <math>A = 0,0274 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Exempel: grisar &lt; 500 kg: 0,6 m<sup>2</sup>/djur</p> <p>Höjd: 30 cm högre än det högsta djurets högsta punkt vid naturlig ventilation, och 15 cm högre vid anpassade installerade ventilationssystem.</p>	<p>Transport &lt; 30 min: &gt; 0,45 m<sup>2</sup>/100 kg kroppsvikt</p> <p>Transport &gt; 30 min till 8 timmar: 0,66 m<sup>2</sup>/100 kg kroppsvikt</p>
Får och getter	<p>Formel för transport &lt; 4 timmar oklippta får: <math>A = 0,025 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Klippta får: <math>A = 0,021 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Formel för transport 4–12 timmar oklippta får: <math>A = 0,031 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Klippta får: <math>A = 0,026 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Formel för transport &gt;12 timmar oklippta får: <math>A = 0,044 W^{0,67} m^2</math></p> <p>Klippta får: <math>A = 0,037 W^{0,67} m^2</math></p>	<p>Får</p> <p>Transporter högst 8 timmar</p> <p>Klippta får 30–60 kg: 0,45m<sup>2</sup>/djur</p> <p>Klippta får 60–100 kg: 0,6m<sup>2</sup>/djur</p> <p>Oklippta får: se ovan + 10 procent</p>

Fjäderfä

Transporttid högst 10 timmar

Minimibehov m<sup>2</sup>/kgFjäderfä > 1,6 kg: 190 cm<sup>2</sup>/kgFjäderfä 1,6–3 kg: 160 cm<sup>2</sup>/kgFjäderfä 3–5 kg: 140 cm<sup>2</sup>/kgFjäderfä > 5 kg: 110 cm<sup>2</sup>/kg

Utredningen förordar att beläggningsgraderna ändras i enlighet med vad som föreslås av Ekesbo. Utredningens rekommendationer har utgått ifrån djurens naturliga beteenden och behov.<sup>286</sup> Beläggningsgraderna har därmed föreslagits med hänsyn till att alla djur skall kunna ligga ner bekvämt vid ett och samma tillfälle om de så önskar. Utredningen har inte funnit några bra skäl till varför hänsyn till djurens behov och naturliga beteende inte skulle tas i detta avseende.

Vidare bör transport av nötkreatur, även kalvar, i mer än ett plan uttryckligen förbjudas, med hänvisning till att stabiliteten och därmed möjlighet för djur att stå stadigt minskar väsentligt när vägens standard håller lägre standard än motorvägsstandard.

### Transportörer och personal

I gemenskapslagstiftningen anges att transportören dels skall ha ett tillstånd som utfärdats av den centrala behöriga myndigheten (utsedd av regeringen), dels skall ha tillräckliga kunskaper för att på ett godtagbart sätt kunna tillgodose att krav i gällande reglering om djurskydd och djurens välfärd uppfylls. I ett stort antal undersökningar har det konstaterats att den personal som arbetar med djurtransporter i flera fall visat uppenbara brister i kunskap om djurs behov. Detta gäller såväl förare som personal vid gårdar och anläggningar som har direkt kontakt med djuren i samband med transport.

Överträdelser mot gällande reglering sker ofta på ett sätt som ger anledning att ifrågasätta transportörens förmåga att uppfylla djurskyddskraven på ett tillfredsställande sätt i enlighet med gällande reglering. I denna fråga har utredningen särskilt tagit del

<sup>286</sup> Se bilaga 9 och 10, Ekesbo.

av de rapporter som NGO:s lämnat till utredningen och till andra ansvariga myndigheter.<sup>287</sup>

Det är viktigt att gällande lagstiftning kompletteras dels med ökad kontroll och ökade sanktionsmöjligheter vid överträdelser, dels med en precis reglering om vad som avses i fråga om vilken kunskapsnivå som är erforderlig och hur denna kan kontrolleras. Utredningen har i denna fråga inte kunnat utröna vilka länder som har särskilda brister.

I nuvarande gemenskapslagstiftning anges att transportörerna skall vara registrerade så att de snabbt skall kunna identifieras av behöriga myndigheter, vid misstanke om eventuella överträdelser. Transportören skall vidare inneha tillstånd som gäller all transport av ryggradsdjur. Tillståndet kräver också att den personal som transportören anlitar skall ha särskild utbildning för att transportera djur och omhänderta dem på ett korrekt sätt i händelse av komplikationer.<sup>288</sup>

Utredningen finner att de krav som ställs på transportörerna och den personal som arbetar med djurtransporter är oprecisa och det finns inte heller några möjligheter att på förhand kontrollera att transportören och den personal som denna anlitar verkligen besitter tillräckliga kunskaper för transport av djur på ett ur djurskyddssynpunkt godtagbart sätt.

Utredningen anser därför att utbildning måste göras obligatorisk för såväl transportörer som den personal som transportören anlitar. Den centrala behöriga myndigheten bör besluta om vilka krav som skall ställas på utbildningen. Utredningen vill dock betona att följande moment med nödvändighet bör ingå:

- kunskap om gällande reglering,
- kunskap om olika djurslags beteendemässiga och fysiologiska reaktioner på stress och obehag,
- kunskap om hur stress och obehag undviks under transport. Detta skall särskilt omfatta
  - undervisning i optimala körsätt,
  - undervisning om hantering av djur i samband med på- och avlastning,
  - undervisning om hur sjuka och skadade djur omhändertas på ett lämpligt sätt, inbegripet undervisning om avlivning av djur i nödsituationer.

---

<sup>287</sup> Se bilaga 13 C. Blanke.

<sup>288</sup> Se artikel 5.

Målet med den sistnämnda punkten bör vara att föraren skall ha kunskap om hur ett djur i en nödsituation omhändertas på korrekt sätt. Föraren skall därmed kunna bedöma om djuret är så pass sjukt eller skadat att det måste avlivas. Föraren skall vara skyldig att se till att detta utförs, men skall inte vara skyldig att själv utföra avlivning.

Denna slags utbildning genomförs redan i ett antal medlemsländer men utbildningen är inte obligatorisk, enligt gällande reglering. I Sverige anordnas transportörsutbildning av bland annat Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, TYA. TYA:s kurs består av tre delkurser (tre dagar vardera) och innehåller teoretiska och praktiska moment. Efter godkänd utbildning erhålls TYA:s djurtransportförarbevis. Beviset är emellertid inget reglerat krav för att få arbeta som djurtransportör. I detta avseende är det nödvändigt att skärpa gällande lagstiftning.

Djurtransportdirektivet bör ändras så att en licensiering görs obligatorisk för transportörer (även när transportör endast anlitar annan personal för transportens genomförande), förare av djurtransporter och annan personal som arbetar med djurtransporter. Licensiering skall medges efter godkänd utbildning, vilken verifieras med ett prov. Provet bör anordnas under överinseende av den myndighet som varje medlemsstat utser att ansvara för tillsyn av provet, och den skall kunna genomföras hos den som myndigheten utser till detta.

Utredningens slutsats sammanfaller i detta avseende med den rekommendation som avges av Vetenskapliga veterinärkommittén i deras rapport från den 11 mars 2001, där man menar att den personal som arbetar med djurtransporter, i synnerhet förare, skall ha relevant utbildning och att utbildningen skall vara licensierad.<sup>289</sup>

Vidare föreslår utredningen att den registrering som i dag görs i enlighet med djurtransportdirektivet för transport av levande djur kan återkallas vid upprepade upptäckter av brister i efterlevnad av de föreskrifter som gäller för transport av djur, även om övrig rättslig påföljd inte utdöms. Är överträdelsen att betrakta som grov och rättslig påföljd blir fallet, skall licensen alltid dras in. Utredning och beslut om återkallande av tillstånd skall fattas av tillståndsgivande myndighet. Möjlighet till återkallande av licens bör regleras i djurtransportdirektivet eller inom ramen för annan gemenskapslagstiftning.

---

<sup>289</sup> Se rapporten kapitel 5 s. 96 .



## Hantering

I alla vetenskapliga studier som utredningen tagit del av framhålls att det är inte bör vara tillåtet att använda elpåfösare på grund av risken för skador och att djuren stressas och tillfogas onödigt stort lidande. I djurtransportdirektivet regleras att elpåfösare endast får användas i undantagsfall om det anses vara nödvändigt.

Det står utom alla tvivel att elpåfösare är mycket stressande, orsakar djuren smärta och ökar risken för skador i samband med på- och avlastning. Det finns inte heller någon bra kontroll av hur elpåfösare används i samband med på- och avlastning vid transport eller på till exempel kreatursmarknader. I Sverige är elpåfösare tillåtna men de får endast användas undantagsvis.

Utredningen anser att elpåfösare helt bör förbjudas. Det finns i dag möjligheter att logistiskt och praktiskt utforma de miljöer där djuren vistas och därmed eliminera behovet av elpåfösare.

Även annan hantering vid av- och pålastning som orsakar djuren lidande, måste förbjudas. Det gäller bland annat användning av spetsiga käppar mot känsliga delar som till exempel ryggraden, ögonen och analregionen. Även piskor, felaktiga lyft och svansvridning tillhör behandling av djur som orsakar lidande och i vissa fall bestående skador. Kommissionen måste i högre utsträckning än i dag arbeta för att se till att medlemsstaterna motverkar sådan misshandel av djur. Sådan brysk hantering kan inte anses vara förenlig med Amsterdamfördragets 33:e protokoll. Den är inte heller förenlig med djurtransportdirektivets bestämmelser.

Det är också viktigt att undvika en felaktig hantering av djuren som inte tar hänsyn till deras naturliga sociala beteende. I djurtransportdirektivets bilaga finns krav på åtskillnad mellan olika djur, till exempel vissa handjur. Ett allvarligt problem, som utredningen bedömer det, är blandning av för varandra främmande djur, vilket kan leda till aggressivt beteende med hög stress- och skadefrekvens som följd för vissa djurarter, till exempel grisar och nötkreatur. Detta måste undvikas nog. Därför bör inte obekanta djur blandas strax före och under transport. Djur från olika grupper bör, om de transporteras i samma fordon, skiljas åt med mellanväggar.

Gebresenbet uppger att djur som blandas fastän de är främmande för varandra sedan tidigare, uppvisar flera beteendemässiga reaktioner. Detta har särskilt visat sig vara fallet vad gäller grisar. Det tilläggs dock också att olika djurslag har olika tolerans för blandning med obekanta djur, och att det inom djurslaget kan finnas

variationer beroende på tidigare erfarenheter och temperament.<sup>290</sup> Även djurens ålder spelar roll.

Det är vanligt förekommande att nötkreatur och hästar transporteras ståendes i sidled till fordonets färdriktning eftersom det då är möjligt att lasta fler djur på samma lastbil. I vissa fall finns mellanväggar för varje djur, i andra fall mellan grupper av djur, men i många fall finns inga mellanväggar alls. Försök visar att hästar som ges möjlighet att själva välja position undviker att ställa sig med sidan av kroppen mot färdriktningen.<sup>291</sup> Utredningen har funnit att skadefrekvensen är högre bland hästar som transporteras bundna i sidled i grupp, än bland hästar som står fria eller transporteras i individuella utrymmen.

Bundna hästar som faller har dessutom mycket svårt att resa sig. Erfarenheter av slakttransporter av häst, där hästar ofta transporteras i sidled, visar att en häst som faller ofta drar med sig andra i fallet och att hästarna sedan inte har möjlighet att resa sig upp. Utredningen anser därför att denna lastningsform är olämplig, eftersom det dessutom är mycket svårt för skötaren eller föraren att kunna komma åt de djur som står längst in, samt att det är mycket svårt att upprätthålla bestämmelser om ytkrav för hästarna om de transporteras sidledes. Dessutom ökar risken för skador väsentligt.

Utredningen föreslår därför att ett hästdjur skall transporteras åtskilda i individuella bås och att detta införs i djurtransportdirektivet. Undantag bör finnas för sto med föl.

### **Hygien och smittspridning**

Som tidigare anförts finns det av smittskyddsskäl anledning att hålla olika besättningar åtskilda. I Vetenskapliga veterinärkommitténs rapport framhålls att det i samband med transport går att vidta fler åtgärder för att minska risken för smittspridning i samband med transport. Vetenskapliga veterinärkommittén förordar i sina rekommendationer till kommissionen att man bör avskaffa möjligheten att skicka djur till slakt via kreatursmarknader, eftersom detta bland annat ökar risken för smittspridning. Utredningen anser att detsamma borde gälla andra typer av djurtransporter via kreatursmarknader. I själva verket utgör livdjurshandel via markna-

---

<sup>290</sup> Se bilaga 11, Gebresenbet

<sup>291</sup> Se bilaga 10, Ekesho.

der en ännu större smittorisk än slaktdjurshandel, eftersom livdjuren lämnar marknaden för att blandas med andra djur i en ny besättning.

När det gäller hästar kan dessutom den stora importen av hästar från östra Europa, där vissa sjukdomar finns som inte längre finns i EU, orsaka allvarliga smittorisker. Samma situation råder inom EU och för andra djurslag där regioner eller länder som är fria från en smittsam djursjukdom snabbt kan infekteras via långväga djurtransporter.

I likhet med kreatursmarknaderna utgör dagens typ av mellanstationer stora smittorisker. Under 2001 års mul- och klövsjukesutbrott visade det sig till exempel att mellanstationer där djur lastades av för att vila på ett mycket begränsat område, aktivt bidrog till att sprida smitta från infekterade till friska djur under transport. Utredningen föreslår därför att mellanstationerna avvecklas.

Utredningen menar också att regelbundet avlägsnande av gödsel och gödsel förorenat strö bör regleras i djurtransportdirektivet, liksom krav på regelbunden rengöring av transportfordonen. Direktivet bör också ställa krav på att alla djurtransportfordon efter en övergångsperiod skall vara konstruerade så att djurutrymmena tål att rengöras med högtryckstvätt eller liknande vätskebaserat system.

Avlägsnande av gödsel och föroreningar får dock inte ske på sådant sätt att det utgör en smittorisk för djur i de områden som transporten passerar.

### **Import från tredje land**

Det finns i dag mycket små möjligheter att kontrollera hur länge djur som transporteras från tredje land transporterats i sträck och om djuren fått vila, vatten och mat. Generellt sett gäller att man kan kontrollera djurens allmäntillstånd och därmed göra en bedömning av om transporten till gränskontrollstation skett på ett ur djurskyddssynpunkt godtagbart sätt. En obligatorisk vila vid inresa för djur på tre veckor skulle inte bara ge möjlighet att bedöma om djuren är i sådant skick att de kan fortsätta transporten, utan också ge viss möjlighet att bedöma eventuella smittskyddsrisiker. Transportfordonet kan rengöras och desinficeras vid behov.

Utredningen föreslår därför att djur skall ges en vilotid vid gränskontrollstation på obligatoriska tre veckor vid import från tredje land. Gränskontrollstationerna bör härmed anpassas för en sådan hantering med hänvisning till smittskydd och möjlighet till utfodring och vattning av djur, samt avlägsnande av gödsel och gödsel förorenat strö. Registrerade sporthästar på väg till eller från tävling kan dock undantas från bestämmelsen. Även enstaka avelsdjur skall på dispens kunna undantas från bestämmelsen, om bedömningen är att de kan hållas på ett sådant sätt under tre veckor efter importen att eventuell smitta inte riskerar att spridas.

### **Export till tredje land**

När det gäller export till tredje land diskuterar utredningen denna fråga i samband med ekonomiska drivkrafter bakom djurtransporter. Dock bör även den veterinära kontrollen vid slutdestination förbättras.

### **Mellanstationer**

Vetenskapliga veterinärkommittén förordar i sin rapport till kommissionen att djur som transporteras under längre perioder skall vila ombord på fordonet dels ur smittskyddssynpunkt, dels ur djurskyddssynpunkt. Det är dock svårt att upprätthålla en strikt åtskillnad mellan djur på en mellanstation, och smittspridning kan också ske genom indirekt kontakt, vilket också inträffade i samband med mul- och klövsjukesutbrottet 2001. En anläggning för djur i transit kan således endast i begränsad utsträckning förebygga smittspridning. Vidare undviks på- och avlastning, vilket i flera sammanhang i detta betänkande framhållits vara ett stort stressmoment för flertalet djur i olika grad.

Utredningen vill föreslå att mellanstationer avvecklas, med hänvisning till ovanstående förslag om en begränsning av transporttiden. Det är dock viktigt att myndigheterna i medlemsstaterna inte godtar att mellanstationer omvandlas till "godkända uppsamlingsplatser" vid omlastning där djuren bereds vila, för vilka ingen särskild djurskyddslagstiftning inom EG-rätten är aktuell. Utredningen har fått indikationer på att det tillfälliga förbudet att använda mellanstationer på ett menligt sätt påverkat djurskyddet i

samband med långväga transport,<sup>292</sup> men konstaterar också att det inte framkommit några allvarliga marknadsstörningar av det tillfälliga förbudet som till exempel kraftigt höjda konsumentpriser.

### **Överväganden om undantag från vissa bestämmelser**

Utredningen har på flera punkter föreslagit skärpningar av gällande reglering för att djurens välfärd bättre skall kunna tillvaratas i samband med transport. Det kan dock finnas enskilda tillfällen och situationer när de föreslagna bestämmelsernas intentioner inte uppfylls eller att bestämmelserna är onödigt hårda. I dessa fall bör ett sedvanligt dispensförfarande ske.

### **Förprovning och besiktning av djurstallar**

Utredningen menar att en förprovning i enlighet med den svenska modellen kan nyttjas för att eliminera många problem vid djurhantering och därmed skapa förutsättningar för gott djurskydd. En förprovning, förslagsvis enligt den svenska modellen, bör därför vara obligatorisk i hela EU. Förprovningen skall även innefatta faciliteter för att underlätta ilastning vid transport. I dag saknar många produktionsställen möjlighet att lasta med en lutning av rampen på 0 grader. Med krav på lastramper vid byggnation kan många av de problem som i dag uppstår vid lastning av djur helt elimineras.

#### **4.8.5 Utredningens bedömning och förslag angående förändringar i svensk lagstiftning**

I och med att ett reviderat djurtransportdirektiv antas så bör även den svenska lagstiftningen förändras. Redan nu finns dock en del förändringar som kan göras av djurskyddsskäl. Det är i första hand SJVFS 2000:133 som bör vara föremål för förändring.

Utredningen föreslår därför att regeringen ger Jordbruksverket i uppdrag att se över föreskriften för att ändra bestämmelserna på de områden där ökad djurskyddshänsyn kan tas redan nu. Exempel på

---

<sup>292</sup> Utredningen har tagit del av uppgifter som gör gällande att en frivilligorganisation har opublicerat material som styrker att djur transporterats under långa tidsperioder utan att de lastats av och beretts vila under 24 timmar.

sådan förändring är att man i de svenska föreskrifterna skulle kunna ändra bestämmelser om beläggningsgrad för grisar från 0,36 m<sup>2</sup>/100 kg till djurtransportdirektivets bestämmelse om 0,42 m<sup>2</sup>/100 kg.

Utredningen anser även att den centrala tillsynsmyndigheten för djurskyddet skall godkänna den utbildning som i dag sker av transportörer. Vid genomgången utbildning skall bevis utfärdas, och bevisat skall åtfölja transportören vid transport av djur.

#### 4.8.6 Utredningens bedömning och förslag angående tillsyn i EU

Djurtransportdirektivet har genomförts i alla medlemsstater, men i praktiken ges frågorna mycket låg prioritet. EU:s tillsynsorgan, FVO, har sedan det bildades genomfört cirka 10–15 inspektioner avseende djurskydd, varav ungefär hälften har handlat om djurskydd i samband med djurtransporter.

Kommissionen menar sig inte ha resurser till utökad verksamhet på detta område, men det är uppenbart att detta är ett område där gemenskapslagstiftningen generellt sett har liten praktisk betydelse för medlemsländerna. Det krävs ökade insatser i fråga om tillsyn över medlemsstaterna och detta innebär att mer resurser måste tillföras området, vilket föreslås ske genom en omfördelning av kommissionens befintliga resurser. Utredningen har i denna fråga inhämtat synpunkter från kommissionens representanter och då informerats om att FVO tillförts något mer resurser. Dessa bedöms dock av olika frivilligorganisationer och Europaparlamentet som otillräckliga.<sup>293</sup>

Vidare bör ett ökat samarbete ske mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter på området. Ett ökat samarbete skulle kunna medföra ett ökat informationsutbyte och därmed ökade kontrollmöjligheter. Utredningen förordar på denna punkt att Animo-systemet ses över i syfte att medlemsstaternas behöriga myndigheter kan öka sitt samarbete.

Det system som föreslås av FVE skulle kunna underlätta möjligheterna till spårbarhet och flygande fältkontroller betydligt. Utredningen föreslår därför att man inom EU utarbetar ett Internetbaserat system som alla Animo-enheter kopplas till, och att varje medlemsstat utifrån föregående års statistik om transport-

---

<sup>293</sup> Källa: Eurogroup och Maat-rapporten.

arbete med djurtransporter på eller genom sitt territorium, blir skyldig att utföra kontroller som motsvarar en procent av detta transportarbete.

Utredningen har via muntlig förfrågning inhämtat synpunkter om Animo-systemets funktion. Animo-systemet fungerar väl, på så sätt att seriösa transportörer automatiskt får sin transport meddelad. Systemet med godkännande av färdplaner före avresa och inskickande av slutlig färdplan till avsändarlandets myndighet fungerar däremot betydligt sämre. Animo-systemet förlorar därmed något av sin praktiska funktion.

I systemet finns dock, bedömer utredningen, en stor utvecklingspotential och systemet skulle kunna bidra till ökade kontrollmöjligheter av djurtransporter om det används mer effektivt. Utredningen förordar därför att Animo-systemet utvecklas i syfte att finna ett system som är mer ändamålsenligt och har större praktisk betydelse än i dag.

Utredningen bedömer att färdplanerna är en mycket viktig dokumentation av transporter och ser därför gärna att färdplanerna förbättras och att efterlevnaden på denna punkt ökar. Stöd för påståendet att reglerna om färdplaner inte följs på ett tillfredsställande sätt finns inte bara i anmälningar från NGO:s till ansvariga myndigheter, utan också från kommissionen genom FVO, i rapporten om de erfarenheter medlemsstaterna gjort efter genomförandet av rådets direktiv 95/29/EG.<sup>294</sup> I rapporten uppges följande:

Enligt medlemsstaterna förekommer åsidosättande av färdplaner och otillräckliga viloperioder inte särskilt ofta. Kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor anser emellertid att detta är två av de allvarligaste tekniska bristerna. I rapporterna från kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor anges att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna regelbundet godkänner färdplaner som inte uppfyller direktivets krav (Tyskland, Nederländerna, Frankrike och Spanien).<sup>295 & 296</sup>

Förutom tolkningsproblem om hur färdplanen skall användas uppges också att kontroller av färdplaner är otillräckliga vad gäller att säkerställa att de uppfyller de tidsfrister som föreskrivs i direktivet.

---

<sup>294</sup> KOM (2000) 809 slutlig.

<sup>295</sup> Dessa fyra medlemsstater namnges med hänvisning till att FVO genomfört inspektioner för att kontrollera myndigheternas hantering av färdplaner. Situationen kan således vara likadan eller värre i andra medlemsstater som FVO inte inspekterat angående denna fråga.

<sup>296</sup> KOM (2000) 809 slutlig s. 10.

Konsekvensen är överträdelser av direktivets bestämmelser ifråga om maximal transporttid, vilotid, vattning och utfodring.

Utredningen menar att det är svårt att skärpa gällande reglering i detta avseende, eftersom problemet framför allt handlar om dålig efterlevnad. Däremot bör gällande reglering ses över i fråga om tydlighet och användbarhet. Utredningen instämmer i att detta är att betrakta som ett av de allvarligaste problemen och ansluter sig därmed till den rekommendation som ges i rapporten om att ändra på formatet i färdplanen för att förhindra att handlingar som inte uppfyller kraven godkänns och så att det blir lättare att fastställa vem som ansvarar för varje transportsträcka och för viloperioderna.

Med hänvisning till vad som anförts ovan om att utredningen förordar att transportperioderna inte får repeteras kan också en sådan förändring bidra till att färdplanerna blir mer lättöverskådliga.

Utredningen föreslår också att bestämmelser om färdplan ändras i enlighet med vad som föreslås av FVE. En sådan förändring skulle öka det veterinära inflytandet över och insynen i djurtransporterna, vilket i sin tur skulle kunna gagna djurskyddet väsentligt. Utredningen förordar i detta avseende också att det Internetbaserade tvåvägssystem som FVE föreslår för rapportering, övervakning och kontroll av djurtransporter införs.

Ett standardiserat rapporteringssystem för insamling av data till gemensam statistik över dödlighet och skador i samband med transport bör också införas inom unionen, liksom gemensamma tidsgränser för inom vilka transportören skall ha skickat in en slutlig färdplan till behörig myndighet i avsändarlandet.

En enhetlig tidsgräns förenklar hanteringen för transportörerna. Utredningen föreslår att denna tidsgräns fastställs till en månad efter avfärd.

I dag finns inget system som gör det enkelt att statistiskt få veta hur långa transporterna är. Det vore dock enkelt att genomföra ett sådant system, om det i uppgifterna som lämnas sätts en kod för i vilken region där transporten startar respektive slutar. Med dagens teknik kan sådan information högst väsentligt öka informationen om transportmönstret i EU och det blir möjligt att utifrån de geografiska angivelserna beräkna transporttiden. Utredningen föreslår att det införs ett sådant system med distanskoder för lättare statistikföring.



#### 4.8.7 Utredningens bedömning och förslag angående tillsyn i Sverige

##### Lantbrukets djur

När det gäller lantbrukets djur behövs i dag inga tillstånd för transporter inom landet. Det betyder att tillsynsmyndigheten inte har kännedom när transporterna sker, vilket gör kontrollen mycket svår.

En del av dessa djurtransporter är väl planerade, och datum är kända i god tid före transporten. Detta gäller till exempel transporter av fjäderfä, såväl när nya värphöns sätts in och tas ut eller när en ny omgång slaktkycklingar anländer eller när de sänds till slakt. Detsamma gäller slakttransporter av lantbrukets övriga djur.

Även transporter av djur för vidare gödning, som till exempel transporter av grisar, planeras i god tid. Problem med transporter under mul- och klövsjukedispenserna visade att försenade transporter orsakade problem, eftersom stallarna var dimensionerade för en maximal vikt på djuren. En planering i denna typ av uppfödning är alltså nödvändig och sker kontinuerligt, även av transporterna av grisar till slaktsvinsuppfödning i förekommande fall.

Det torde inte vara svårt att anmäla lantbrukets djurtransporter till tillsynsmyndigheten, vilket skulle möjliggöra en kontroll. Anmälan måste dock ske i så pass god tid att det är möjligt för tillsynsmyndigheten att kunna kontrollera lastning och transport. Kontrollen av lastning vid gården kan ses som en del av tillsynen över lantbrukets djur och bör därför bedrivas av den tillsynsmyndighet som har djurskyddstillsynen på dessa objekt, i dag kommunerna.

Utredningen bedömer att kontroll av transporter i första hand bör ske vid på- och avlastning. Vid pålastningen kan transportfordonet inspekteras före lastningen. Det är också vid det tillfället möjligt att se om djuren klarar att transporteras, att inte överlast sker eller att för varandra främmande djur sammanförs. Vid flygande besiktning på väg kan inte detta kontrolleras på samma tillförlitliga sätt. Såväl på- som avlastning är stressande moment för djuren.

Kontroller vid avlastningsplatsen ger en god bild av förhållandena under transport.

## Andra djur

Även andra djur transporteras – främst tävlingshästar och hästar från anläggningar där försäljning sker. I och med förändringen av djurskyddslagens § 16 krävs tillstånd även för anläggningar där verksamheten är yrkesmässig eller i större omfattning för sällskapsdjur och hästar. I dessa fall är transportererna planerade när det gäller tävlingar, men inte nödvändigtvis när saluhästar kommer eller lämnar anläggningen. I många fall sker dock transport med transportfirmor, där en viss framförhållning är nödvändig. Även transporter från anläggningar av detta slag för hästar, bör en anmälningsplikt införas. Även i detta fall kan tillsynen vid av- och pålastningen av transporter ses som en del av den tillsyn över djurskyddet, som bedrivs av den lokala tillsynsmyndigheten.

I dag kontrolleras transporter vid tävlingsplatser av vissa kommuner. Med ett system med anmälningsplikt för transporter kan många av dessa kontroller ersättas av lokala kontroller av respektive kommuns tillsynsmyndighet.

## Utredningens förslag

Utredningen föreslår en anmälningsplikt av transporter till ansvarig tillsynsmyndighet. Anmälan skall ske senast 24 timmar innan transporten sker och skall kunna lämnas per fax eller e-post eller på annat enkelt sätt. För lantbrukets djur bör anmälningsplikt gälla alla transporter över två djurenheter. Anmälningsplikt skall gälla de som yrkesmässigt håller djur.

För andra djur än lantbrukets djur krävs anmälningsplikt enligt ovan endast för hästar och vid transport av mer än två djurenheter. Det bör gälla om verksamheten är yrkesmässig eller av större omfattning.

Animo-systemet och färdplan bör kunna nyttjas mer än i dag för lokal tillsyn av transporter.

## 5 Slakteristrukturen och slakteri- kapaciteten i EU – kartläggning, analys och bedömning

### **Utredningens bedömning**

Utredningen bedömer att det i dag är fullt möjligt för de allra flesta uppfödare att finna ett slakteri inom 8 timmars transporttid för djuren. De 3 890 större och 20 972 småskaliga slakterierna inom EU har en god regional spridning.

Även om antalet slaktdjur som transporteras från respektive uppfödarland är stort är den procentuella andelen djur som transporteras över gränser till slakt liten. Slaktkapaciteten bedöms tillräcklig för det egna landets uppfödning av djur med några undantag. Det gäller Holland, Belgien, Danmark, Frankrike och Luxemburg. Holland och Danmark bedöms i dag inte ha kapacitet för att klara uppfödning och slakt av samtliga större tamdjur födda i respektiver land. Båda länderna har en stor produktion av smågrisar, som säljs för uppfödning till andra medlemsstater. Frankrike har en stor export – främst intern – av nötkreatur för vidare uppfödning och bedöms inte heller klara slakt av alla i landet födda större tamdjur. Samma förhållanden gäller för Belgien, som har en stor export – främst till Holland – av nötkreatur, både liv- och slaktdjur. Luxemburg saknar helt slakterier. Övriga länder bedöms ha tillräcklig eller betydligt större slaktkapacitet än vad som krävs för att klara slakt av i landet födda större tamdjur. Samtliga länder bedöms ha slaktkapacitet att klara den egna produktionen av fjäderfä och kanin/hägnat vilt.

Utredningens bedömning är att det inte är en bristande slakterikapacitet som är orsak till transporter av slaktdjur, utan att skälet är tillgång på djur och priset vid varje enskilt tillfälle vid olika slakterier i olika länder. Ett annat skäl är att vissa länder inte har en uppfödning av djur som motsvarar det egna landets eller den egna livsmedelsindustrins behov, utan efterfrågar många djur, såväl liv- som slaktdjur.

## **Inledning**

Enligt direktiven skall utredningen särskilt utreda slakteristrukturens påverkan på transporttider och transportvägar, bland annat antalet slakterier och kapacitet. I direktiven anförs vidare att antalet större slakterier minskat i Sverige och att förhållandet är detsamma i hela EU, liksom att det är av särskilt vikt att transporten av djur till slakt är så kort som möjligt, eftersom inte bara djuret utan även köttet kan påverkas negativt av stress. I följande avsnitt redovisas de lagar och regler som reglerar slakt. Därefter redovisas den slakteristruktur som finns i EU. Vad gäller slakteriers kapacitet anges huruvida slakterierna är storskaliga eller småskaliga.

De storskaliga slakterierna i EU är 3 890 stycken till antalet. Exakt kapacitet för dessa har dock inte kunnat utrönas, eftersom dessa uppgifter inte är offentliga i många länder. Antalet småskaliga slakterier är 20 972. Slakteristrukturen i de olika medlemsländerna varierar mycket.

## **5.1 EG-lagstiftning för slakt**

### **Inledning**

Inom EU finns standardiserade regler om slakt och hantering av kött i slakterier, styckningsanläggningar samt kyl- och fryshus. Reglerna är preciserade i form av direktiv som också innehåller villkor för godkännande av anläggningar, krav på egentillsyn, regler för köttbesiktning och övrig offentlig kontroll med mera. I det följande redovisas kort de regler som är av intresse för utredningen.

### **5.1.1 Skydd av djur vid slakt eller avlivning**

Rådets direktiv 93/119/EG av den 22 december 1993 om skydd av djur vid tidpunkten för slakt eller avlivning<sup>1</sup> reglerar förflyttning, uppställning, fasthållning, bedövning, slakt och avlivning av djur som föds upp och hålls för produktion av kött, skinn, päls eller andra produkter. I direktivet regleras också vad som gäller angående avlivningsmetoder vid sjukdomsbekämpning.

---

<sup>1</sup> EGT L 340, 31.12.1993 s. 17.

Djur skall skonas från all onödig stress, smärta och lidande i samband med slakt.<sup>2</sup> Slakterier och bestämmelser runt slakt regleras gemensamt inom EU genom de direktiv som beskrivs nedan.

För slakterier med försäljning av kött från större tamdjur som nötkreatur, gris, får och get samt hästdjur gäller rådets direktiv 64/433/EEG av den 26 juni 1964 om hygienproblem som påverkar handeln med färskt kött inom gemenskapen,<sup>3</sup> som gavs ut som konsoliderat direktiv 91/497/EEG av den 29 juli 1991 om ändring och konsolidering av direktiv 64/433/EEG<sup>4</sup> med regler om slakt och övrig hantering av färskt kött av tamboskap (nötkreatur, gris, får, get och hästdjur) inför tillämpandet av den gemensamma europeiska marknaden den 1 juli 1995.

För slakterier med försäljning av kött av fjäderfä gäller rådets direktiv 71/118/EEG av den 15 februari 1971 om hygienproblem som påverkar handeln med färskt kött av fjäderfä,<sup>5</sup> uppdaterad som rådets direktiv 92/116/EEG om handel med färskt kött av tama fjäderfän.<sup>6</sup>

För slakterier med försäljning av kött av kanin och hägnat vilt gäller rådets 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.<sup>7</sup>

För slakt av tamboskap gäller även kommissionens beslut 2001/471/EG av den 8 juni 2001 om de regelbundna kontroller av den allmänna hygien som skall göras av driftsledaren på en anläggning enligt direktiv 64/433/EEG om hygienproblem som påverkar handeln med färskt kött inom gemenskapen och enligt direktiv 71/118/EEG om hygienproblem som påverkar handeln med färskt kött av fjäderfä (text av betydelse för EES)<sup>8</sup>. Här gäller också rådets direktiv 77/96/EEG av den 21 december 1976 om trikin kontroll (*Trichinella spiralis*) vid import från tredje land av färskt kött av tamsvin<sup>9</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 999/2001 av den 22 maj 2001 om fastställande av

---

<sup>2</sup> Artikel 3.

<sup>3</sup> EGT P 121, 29.7.1964 s. 2012.

<sup>4</sup> EGT L 231, 29.8.2001 s. 20.

<sup>5</sup> EGT L 55, 8.3.1971 s. 23.

<sup>6</sup> EGT L 62, 15.3.1992 s. 1.

<sup>7</sup> EGT L 268, 14.9.1992 s. 41.

<sup>8</sup> EGT L 165, 21.6.2001 s. 48.

<sup>9</sup> EGT L 26, 31.1.1977 s. 67.

bestämmelser för förebyggande, kontroll och utrotning av vissa typer av transmissibel spongiform encefalopati.<sup>10</sup>

I direktiven regleras kraven på slakterier i detalj, liksom slakteriprocessen och kontroller. Rent generellt kan sägas att lokalkraven vad gäller slakterier är mycket detaljerade. Speciellt avseende fästs vid produktionsflöden, ytmaterial, vattenkvalitet och utrustning för nerkyllning.

I rådets direktiv 96/43/EG av den 26 juni 1996 om ändring och kodifiering av direktiv 85/73/EEG om finansieringen av veterinära besiktningar och kontroller av levande djur och vissa animaliska produkter och om ändring av direktiv 90/675/EEG och 91/496/EEG<sup>11</sup> finns anvisningar om finansiering av veterinära besiktningar och viss övrig offentlig kontroll.

### 5.1.2 Slakt av tamboskap

Slakt av nötkreatur, gris, får, get och hästdjur regleras på EU-nivå av direktiv 64/433/EEG, omtryckt i direktiv 91/497/EEG och som också ändrats senare. Direktivet om trikin kontroll av svin- och hästkött har beteckningen 77/96/EEG.

De större slakterierna, som är godkända för handel av kött inom EU och till tredje land, skall uppfylla kraven i artikel 10 i direktiv 64/433/EEG. Listor över godkända sådana slakterier skall varje medlemsstat sända till kommissionen och till de andra medlemsländerna. Sådana slakterier skall märka köttet med en oval stämpel innehållande slakteriets nummer, landsbeteckning och landets version av EEG. Slakterierna skall stå under kontroll av offentligt anställda veterinärer.

Så kallad småskalig slakt är särskilt reglerad i direktiv 64/433/EEG, artikel 4. Ett småskaligt slakteri får slakta högst 20 slaktenheter per vecka och högst 1 000 slaktenheter per år. Ett småskaligt slakteri kan få slakta upp till 1 500 slaktenheter per år, om två företag delar lokal.

Slaktenheter beror både på djurslag och på djurets storlek/ålder.

---

<sup>10</sup> EGT L 147, 31.5.2001 s. 1.

<sup>11</sup> EGT L 162, 1.7.1996 s. 1

**Tabell 5.1.** Slakterienheter för olika djurslag

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktenhet</i>
Vuxna nötkreatur och häst	1
Övriga nötkreatur	0,5
Gris > 100 kg	0,2
Spädgris < 15 kg	0,05
Övriga grisar	0,15
Får och get	0,1
Lamm, killing < 15 kg	0,05

*Källa:* Naess Gårdsnära slakt.

För dessa slakterier är kraven på lokalerna något lite lägre än för stora slakterier. Veterinär närvaro krävs inte under hela den tid som slakt pågår, utan kravet är att djuren skall besiktigas högst 24 timmar före slakt samt att slaktkropp och organ skall besiktigas under slaktdagen. Kött från småskaliga slakterier får endast avsättas på den lokala (nationella) marknaden. Kött från sådana slakterier stämplas med nationella stämplor.

Regleringen är uppdelad på samma sätt för både större och mindre styckningsanläggningar. Småskaliga styckningsanläggningar för den lokala marknaden får producera högst 5 000 kg kött per vecka.

I direktivet regleras inte bara slakt och besiktning utan även styckning, kylning, förvaring av slaktkroppen och transport. BSE har inneburit att hantering och destruktion av SRM (speciellt riskmaterial) från slakt av nötkreatur, får och getter regleras noga i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 999/2001.<sup>12</sup>

Enligt rådets direktiv 96/43/EG av den 26 juni 1996 om ändring och kodifiering av direktiv 85/73/EEG om finansieringen av veterinära besiktningar och kontroller av levande djur och vissa animaliska produkter och om ändring av direktiv 90/675/EEG och 91/496/EEG<sup>13</sup> skall avgift i första hand tas ut baserat på antal slaktenheter – således på antalet slaktade djur. I direktivets bilaga A anges vilka schablonbelopp i euro som myndigheterna skall ta ut för köttbesiktning specificerat per djurslag samt för annan offentlig kontroll. Enligt artikel 5 i samma direktiv skall utgifterna täcka myndigheternas kostnader.

<sup>12</sup> EGT L 147, 31.5.2001 s. 1.

<sup>13</sup> EGT L 162, 1.7.1996 s. 1.

### 5.1.3 Slakt av fjäderfä

Slakt av fjäderfä regleras i direktiv 71/118/EEG ändrat och uppdaterat genom direktiv 92/116/EEG. I direktiven regleras bland annat villkoren för slakteri, slakt, besiktning, kontrollstämpling, nedkylning, lagring och transport av kött för storskaliga respektive småskaliga slakterier. Storskaliga slakterier skall efter godkännande av den behöriga myndigheten förtecknas på en särskild lista som skall delges EG-kommissionen och övriga medlemsländer. För småskaliga slakterier har behörig myndighet möjlighet att göra avsteg från de generella kraven. Lista över dessa anläggningar skall delges kommissionen med uppgift om i vilka avseenden avstegen gjorts.

Småskalighetsgränsen för enbart inhemsk avsättning är slakt av 150 000 fjäderfä per år.<sup>14</sup> Enligt en friregel får en uppfödare av tamfågel överlåta högst 10 000 slaktkroppar utan besiktning direkt till konsument antingen direkt på gården, via torghandel eller i en butik i närheten av gården.<sup>15</sup> För småskalig styckning med motsvarande avsättningsbegränsning är gränsen högst 3 ton per vecka.<sup>16</sup>

### 5.1.4 Slakt av kaniner, hägnat vilt och ren

Rådets direktiv 91/495/EEG<sup>17</sup> reglerar slakt och utsläppande på marknaden av kött från kanin och hägnat vilt.<sup>18</sup> Bestämmelserna i direktivet hänvisar ofta till direktiv 64/433/EEG och 71/118/EEG (se ovan) vad gäller hygienregler och kontroller.

I direktiv 91/495/EEG<sup>19</sup> ges utrymme för nationella regler för kött som skall avsättas enbart på den nationella marknaden. Leverans av färskt kaninkött i små mängder från jordbrukare direkt till konsument eller detaljist på orten kräver exempelvis ingen besiktning eller annan kontroll.<sup>20</sup>

I ett särskilt beslut har kommissionen godkänt användning av mobila slakterier för slakt av ren. Detta kött får avsättas på hela EU-marknaden. Kraven på till exempel vattenkvalitet, nerkylning efter slakt samt besiktning av renarna före slakt och av köttet efter slakt gäller som vid slakt på konventionella fasta slakterier.

<sup>14</sup> Rådets direktiv 92/116/EEG artikel 7, EGT L 062, 15.3.1992 s.1.

<sup>15</sup> Rådets direktiv 92/116/EEG artikel 3 II, EGT L 062, 15.3.1992 s. 1.

<sup>16</sup> Rådets direktiv 92/116/EEG artikel 7 punkt 2, EGT L 062, 15.3.1992 s. 1.

<sup>17</sup> EGT L 268, 14.09.1992 s. 41.

<sup>18</sup> Renar ingår i kategorin hägnat vilt.

<sup>19</sup> EGT L 268, 14.09.1992 s. 41.

<sup>20</sup> Se direktivets artikel 4.



## 5.2 Regler om slakt i Sverige

### 5.2.1 Historik och inledning

Fram till den 1 juli 1990 fanns i Sverige en fristående köttbesiktningsslag från 1959 med ett köttbesiktningstvång när det gällde slakt av tamboskap, fjäderfä, ren och storvilt (älg och vildsvin). Enligt denna lag låg allt tillsynsansvar på Kungliga veterinärstyrelsen.<sup>21</sup> Kontrollen utfördes antingen vid kontrollslakterier eller i så kallade köttbesiktningsslag. Kommunerna hade skyldighet att tillhandahålla lokaler och veterinärpersonal för enskilda djurägare, under förutsättning att så kallat slakteritvång inte var infört i kommunen. Således fanns två nivåer på slakt och besiktning – byråbesiktning respektive kontrollslakt.

Vid byråbesiktning fanns inte någon kännedom om djurets hälsotillstånd före slakt och ofta inte heller vetskap om under vilka hygieniska förhållanden slakten hade skett, eftersom kroppen och organ oftast var transporterade till den kommunala köttbesiktningsslag. Vid kontrollslakt var däremot lokalerna godkända av den behöriga centrala myndigheten. Slakten föregicks också av en besiktning av det levande djuret.

En parlamentarisk utredning kom i slutet av 1980-talet fram till att det ur folkhälsosynpunkt var önskvärt att all slakt skulle ske på kontrollslakterier och att köttbesiktningsslagorna borde läggas ner. Efter sedvanlig behandling av förslaget fattade riksdagen beslut i enlighet med utredningens förslag. En djurägare gavs dock möjlighet att slakta egna djur för det egna hushållets behov utan att köttet besiktigas – så kallad husbehovsslakt.

De grundläggande svenska bestämmelserna om hur djur skall behandlas i samband med slakt finns i djurskyddslagen (1988:534) och djurskyddsförordningen (1988:539). De grundläggande bestämmelserna på hygienområdet finns i livsmedelslagen (1971:511) som är en ramlag. Lagen innehåller bland annat bestämmelser om hantering vid slakt av djur. Livsmedelsförordningen (1971:807) preciserar förutsättningarna för lagens tillämpningsområde. Mer detaljerade regler och bestämmelser finns i Jordbruksverkets författningssamling (SJVFS) och Livsmedelsverkets författningssamling (SLVFS).

---

<sup>21</sup> Efter den 1 juli 1972 på Statens Livsmedelsverk.

### 5.2.2 Tamboskap

På basis av direktiv 91/497/EEG och direktiv 77/96/EEG har Livsmedelsverket utfärdat en kungörelse om slakt av tamboskap och hägnat vilt.<sup>22</sup>

Rent generellt gäller att allt tamboskapskött som skall överlätas omfattas av köttbesiktningstvång. Köttbesiktningstvånget innebär att slakt endast får ske i slakteri som godkänts av Livsmedelsverket. Vidare skall samtliga slaktdjur besiktigas av veterinär, anställd av Livsmedelsverket, högst 24 timmar före slakt, samt kött och organ besiktigas samma dag som slakten utförts. Trikinundersökning skall göras på ackrediterat eller annat av Livsmedelsverket godkänt laboratorium. Samtliga slaktade grisar och hästar måste kontrolleras avseende trikiner. Veterinärens godkännandestämpel får inte sättas på kroppar och organ förrän resultat från trikinundersökningen erhållits.

Enligt EG:s direktiv 96/43/EG om besiktningstkostnader skall avgift i första hand tas ut baserat på antal slaktenheter – således på antalet slaktade djur. I Sverige tillämpas principen om full kostnadstäckning. Om avståndet mellan ett småskaligt slakteri och tillgänglig veterinär som kan och vill tjänstgöra som besiktningsveterinär är stort, kan kostnaderna för enbart resa och restid bli betydande.

### 5.2.3 Fjäderfä

Slakt av fjäderfä regleras i Livsmedelsverkets kungörelse om fjäderfä; SLVFS 1994:11, EG-direktivet 92/116/EEG om tamfjäderfä samt EG-direktivet 91/945/EEG om hägnat fjäderfä.

I Sverige besöks slaktkycklingbesättningarna minst två gånger per år av en salmonellakontrollveterinär. Varje slaktomgång besiktigas således inte på gården av veterinär före slakt. Däremot skall varje djurgrupp ha undersökts avseende salmonella före slakt. Provtagning utförs vanligen av djurägaren. Analyser sker på ackrediterade laboratorier.

Besiktning av fjäderfäköttet efter slakt får utföras av besiktningsträden som genomgått en utbildning i Livsmedelsverkets regi. Dessa är företagsanställda och utför besiktningen på besikt-

---

<sup>22</sup> SLVFS 1996/32, uppdaterad som LIVSFS 2002:27.

ningsveterinärens ansvar. Samtliga besiktningsveterinärer är anställda av Livsmedelsverket.

#### 5.2.4 Hägnat vilt

Livsmedelsverkets författning 1996:32 omfattar också hjort, vildsvin och annat klövbärande hägnat vilt. En specifik kungörelse om slakt av ren finns också.<sup>23</sup> Båda dessa författningar är baserade på EG-direktiven 91/495/EEG respektive 91/497/EEG.

Vad gäller hägnat vilt ger direktiv 91/495/EEG utrymme för nationella regler om köttet skall avsättas enbart på den nationella marknaden. I Sverige har detta nyttjats i form av godkännande av så kallade sarvslakterier för ren (vilket knappast används längre) samt i form av besiktning på annan plats än slakteri vid slakt av annat hägnat vilt än ren genom användning av så kallad personlig, veterinär kontrollstämpel. Exempel på det senare förfarandet är besiktning i direkt anslutning till ett vilthägn för hjortar.

#### 5.2.5 Strutsfåglar

Föreskrifter om slakt av strutsfåglar gavs ut av Livsmedelsverket i maj 2002, och dessa träder i kraft den 1 januari 2003. Kravet om regler finns i rådets direktiv 91/495/EEG om kaniner och hägnat vilt. På grund av småskaligheten i produktionsformen anser uppfödarorganisationer dock att besiktningskostnaderna kommer att göra strutsproduktionen olönsam. De anför i sina remissvar att besiktningskostnaderna måste baseras på kvantitet i stället för debitering av tid för resor och förrättningar.

### 5.3 Pågående initiativ – en förenkling av veterinär hygienlagstiftning

En revidering av 17–18 EG-direktiv inom det animala området (till exempel vad gäller kött, mjölk, fisk, ägg och musslor) pågår i Bryssel sedan några år tillbaka. Målsättningen är bland annat att minska detaljeringsgraden i bestämmelserna. Exempelvis vill man inte definiera småskalighet. Produkterna från småskaliga produk-

---

<sup>23</sup> SLVFS 1998:17.

tionsanläggningar föreslås dessutom kunna avsättas på hela EU-marknaden i framtiden.

Ansvar för produkternas ”säkerhet” liksom kontrollen skall i första hand ligga hos producenten. Alla företag, inklusive de småskaliga, måste arbeta in interna kontrollsystem som är baserade på så kallad riskvärdering. Den offentliga tillsynen skall kontrollera att företagen lever upp till sina förpliktelser. Också reglerna om köttbesiktning är föremål för en översyn.

Sverige har framfört önskemål om att mobila slakterier skall få användas vid slakt oberoende av djurslag. Inget beslut är dock fattat än.

Möjligheten att göra avsteg på landsnivå från specificerade krav när det gäller traditionella produktionsformer och regioner med vissa ”försörjningsproblem” (till exempel öar och bergsområden) har diskuterats i arbetsgruppen, dock utan att enighet nåtts. Tanken är fortfarande att också dessa produkter skall kunna avsättas på hela EU-marknaden.

Uppskattningsvis kommer det att ta ytterligare 3–4 år innan de nya EU-förordningarna kan väntas träda i kraft.

## 5.4 Slakterier i EU

### Inledning

Skillnader i bestämmelser för storskaliga och småskaliga slakterier redovisas ovan. I flera länder i EU finns fortfarande en småskalig struktur kvar, medan en strukturrationalisering har skett i andra. Uppgifter om kapaciteten för slakterierna kan dock inte erhållas, varför det är omöjligt att veta hur stor del av slakten som sker på småskaliga anläggningar.

De större slakterierna inom EU anmäls till FVO,<sup>24</sup> som utför revision och gör kontroller på plats när det gäller livsmedelssäkerheten. Utredningen har hämtat information om dessa slakterier från EuroVetLinks webbsida. För information om de småskaliga slakterierna finns inget krav på anmälan till kommissionen. För att erhålla uppgifter dessa har därför varje enskild medlemsstat kontaktats.

I det följande används orden intern import och intern export för handel mellan medlemsländerna i EU och extern import och extern

---

<sup>24</sup> Kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor.

export för handel med tredje land. Med total import avses intern och extern import sammanräknad och med total export avses intern och extern export sammanräknad.

#### 5.4.1 Större slakterier

EuroVetLink redovisar totalt 3 890 större slakterier i EU. 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.<sup>25</sup> Samtliga dessa anläggningar får sälja kött inom EU och till tredje land. Det skall även noteras att samma slakteri kan vara godkänt för slakt av djur i flera av de tre redovisade kategorierna.

**Tabell 5.2.** Antal större slakterier i EU, indelat efter tamdjurs-fjäderfä- och kanin/hägnat viltslakterier (år 2002)

<i>Antal slakterier inom respektive kategori</i>				
<i>Land</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
<b>Totalt</b>	<b>3 890</b>	<b>2 546</b>	<b>1 016</b>	<b>747</b>

Källa: EuroVetLink 2002-06-27.

<sup>25</sup> Källa: EuroVetLink 02-06-27.

#### 5.4.2 Småskaliga slakterier med försäljning enbart i det egna landet

Någon sammanställning av antalet småskaliga slakterier inom EU finns inte gjord tidigare. I vissa fall fanns inte heller sådan sammanställning i respektive medlemsstat, utan endast uppdelad på lägre nivå. Sammanställningen av antalet småskaliga slakterier skedde under sommaren 2002. Antalet uppgick då till 20 972 stycken.

De redovisade småskaliga slakterierna slaktar större tamdjur, fjäderfä eller kanin/hägnat vilt. Dessa slakterier regleras genom speciella artiklar i de direktiv som reglerar större slakterier. Kött från sådana slakterier får endast säljas på den lokala (nationella) marknaden. Regler och begränsningar för småskaliga slakterier redovisas ovan.

De 20 972 småskaliga slakterier, som är registrerade och godkända inom EU:s medlemsländer, finns fördelade i medlemsländerna enligt nedan.

*Tabell 5.3.* 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
<i>Totalt</i>	<i>20 972</i>

*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.

### 5.4.3 Enskilda medlemsstater

#### **Inledning**

I följande avsnitt redovisas förhållanden i respektive medlemsstat. Utredningen har analyserat huruvida medlemsländerna har kapacitet att slakta de djur som föds upp i respektive land. Hänsyn har tagits till den totala importen till landet liksom den totala exporten. I den statistik som redovisas sammanräknas djur för slakt, till livs och avelsdjur oavsett ålder eller viktsklass. (För mer information hänvisas till kapitel 2 och respektive djurslag.) Vid analysen har enbart uppgifter från respektive land använts. Siffrorna kan därför skilja sig från siffror i kapitel 2 där de siffror ett land uppger för till exempel import har jämförts med de uppgifter för export till landet som andra länder uppgivit och den högsta siffran valts. I Eurostat redovisas fjäderfä med vikt under 185 gram; i det följande benämns dessa daggamla kycklingar. Länderna redovisas i bokstavsordning.

#### **Belgien**

Totalt redovisar EuroVetLink 118 stora godkända slakterier i Belgien. Av dessa slaktar 70 större djur, 43 slaktar fjäderfä och 14 slaktar kanin/hägnat vilt. Slakterierna redovisas i 11 regioner, som här redovisas tillsammans. Antalet godkända småskaliga slakterier är 41 stycken<sup>26</sup> där 27 uppges slakta större djur ("red meat") och 14 fjäderfä och/eller kanin/hägnat vilt ("white meat").

#### *Större tamdjur*

I EuroVetLink finns uppgifter om vilka djurslag de 70 slakterierna för större djur slaktar; samma slakteri kan slakta flera djurslag. 51 slakterier uppges tar emot nötkreatur för slakt, 34 tar emot get,

---

<sup>26</sup> Källa: Ministry of Agriculture and Veterinary Services, Belgien.

41 slaktar får/lamm, 44 slaktar gris och 41 slaktar häst. För de 27 småskaliga slakterierna uppges inte djurslag.

Belgien är en stor aktör för transport av levande djur – främst av gris men även av nöt. Viktigaste handelspartner är Holland för handel med levande djur.

*Tabell 5.4.* Belgien: slakt, import och export av större tamdjur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får</i>	<i>Häst</i>
Slakt	841	11 126	218	19
Total export	297	975	5	6
Total import	59	895	68	17

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat

Den totala importen bestod år 2000 till cirka 83 procent av smågrisar, och de flesta kom från Holland – totalt cirka 745 000 djur. Den totala exporten var till 93 procent gris med vikt över 50 kg. De transporterades till Holland, Italien och Tyskland – totalt cirka 911 000 djur. Nötkreaturen bestod till ungefär lika stora delar av kalvar, livdjur och slaktdjur, där kalvar och livdjur till största delen – cirka 70 procent – transporterades till Holland. Antalet hästslakterier är anmärkningsvärt stort, och Belgien är det landet som efter Italien och Frankrike tar in flest hästar. Landet är också det land i världen som exporterar mest hästkött.

Av nötkreatur exporteras totalt så mycket som 26 procent av uppfödningen. Slakterikapaciteten i Belgien kan inte anses klara den egna produktionen för detta djurslag i dag. Inte heller för gris finns i dag slaktkapacitet.

Belgien köper övervägande smågrisar och säljer övervägande slaktgris. För får finns slaktkapacitet för mer än den egna uppfödningen, liksom för häst. Den totala exporten av nötkreatur är dock stor, men sker till allra största delen till Holland.

### *Fjäderfä*

De 43 slakterierna för fjäderfä finns inte uppdelade i fjäderfäslag. Totalt importerades 15,9 miljoner fjäderfä. Totalt exporterades



56 miljoner fjäderfä, varav de allra flesta daggamla kycklingar internt inom EU.

Även handeln av fjäderfän över 185 gram är betydande. Dock är den totala importen av större fjäderfä större än den totala exporten.

Slaktkapaciteten bedöms klara det egna landets produktion.

### *Kanin/hägnat vilt*

Enlig EuroVetLink slaktar alla 14 större slakterier kanin/hägnat vilt; 3 tar dessutom emot stora hägnade vilt.

Enligt FAO slaktades inga kaniner år 2000 i landet. Dock producerades enligt MHR Viande (Internet) 2 400 ton kaninkött 1998. Denna slakt torde vara gårdsslakt med produktion för den lokala marknaden.

## **Danmark**

Totalt finns 181 större slakterier i Danmark. Av dessa slakterierna slaktar 167 större djur, 12 slaktar fjäderfä och 62 slaktar kanin/hägnat vilt.<sup>27</sup> Antalet mindre slakterier är 209 stycken. De finns inte uppdelade på kategori av djur, men enligt uppgift slaktar de flesta större tamdjur.<sup>28</sup>

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 16 regioner, och för att få en uppfattning om var slakterierna är placerade delas landet i det följande in i två områden:

- Jylland: regionerna Århus, Fredriksborg, Nordjylland, Ribe, Ringköbing, Sønderjylland, Vejle och Viborg.
- Övriga Danmark: regionerna Bornholm, Fyn, Köpenhamn, Roskilde, Stensved, Storström, Svaneke och Västsjälland.

### *Större tamdjur*

De 167 större slakterierna för större tamdjur finns inte uppdelade på djurslag i EuroVetLink. Av dessa slakterier ligger 97 på Jylland och 70 i övriga Danmark.

---

<sup>27</sup> Källa: EuroVetLink <http://www.eurovetlink.com>.

<sup>28</sup> Källa: Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.

Danmark är en stor producent av griskött och säljer också många levande djur, framför allt smågrisar, till andra länder i EU. Trots sin litenhet är Danmark den fjärde största nationen vad gäller slakt av gris i EU.

*Tabell 5.5.* Danmark: slakt, export och import av större tamdjur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Gris</i>	<i>Nötkreatur</i>	<i>Får</i>	<i>Häst</i>
Slakt	20 959	622	69	3
Total export	1 519	89	5	4
Total import	0	17	0,2	4

*Källa:* FAO (2002-07-08), Eurostat

Av den totala exporten av levande grisar är cirka 80 procent smågrisar, varav cirka 98 procent exporteras till Tyskland för vidare gödning.

Den totala exporten av nötkreatur består till drygt 86 procent av kalvar som exporteras till Holland. Importen är intern och utgörs till 98 procent av kalvar från Sverige.

Under vintern 2002 uppmärksammades en transport av slakthäst från Danmark till Italien. Ett tv-team följde den elfte transporten med den destinationen, och förhållandena för hästarna var oacceptabla. Även transporter till belgiska slakterier förekommer. Danska myndigheter uppger att cirka 6 000 hästar skickas för slakt utanför Danmark årligen. Det finns dock skäl att misstänka att denna siffra är för låg eftersom förfrågan efter slakthäst från danska hästhandlare är stor i Sverige.

Danmarks totala export av smågrisar motsvarar knappt 7 procent av produktionen. Det går inte att bedöma om den totala slaktkapaciteten i dag är tillräcklig om samtliga dessa smågrisar föddes upp till slakt i landet. För övriga djurslag bedöms dock att så är fallet, eftersom antalet är relativt lågt.

### *Fjäderfä*

De 12 större fjäderfäslakterier som EuroVetLink redovisar är inte uppdelade på djurslag. 10 av slakterierna ligger på Jylland och 2 finns i övriga delar av Danmark.

Danmark har, förutom kyckling, även slakt av anka, gås och kalkon. Den totala importen av fjäderfä är 19,3 miljoner djur och den totala exporten 13 miljoner djur. Importen utgörs helt av daggamla kycklingar, medan exporten innehåller ett litet antal fjäderfä med en vikt över 185 gram. Cirka 1,7 miljoner fjäderfä med vikt över 185 gram exporterades – i första hand till Holland, cirka 74 procent, och Frankrike, cirka 21 procent. Dessutom exporteras ett fåtal kalkoner och pärlhöns.

Av den totala slakten av fjäderfä på cirka 144 miljoner djur utgör exporten av större fjäderfä endast drygt 1 procent, varför slakterkapaciteten bedöms tillräcklig för samtliga fjäderfä födda i landet.

### *Kanin/hägnat vilt*

EuroVetLink redovisar 62 godkända större slakterier för kanin/hägnat vilt. Någon uppdelning på djurslag finns inte redovisad. 44 av slakterierna ligger på Jylland och 18 finns i övriga delar av Danmark.

Enligt FAO slaktas inga kaniner i Danmark. Trots det internexporterades cirka 123 000 kaniner år 2000 till Belgien, och knappt 5 000 internimporterades från Holland.

## **Finland**

Totalt redovisar EuroVetLink 41 stora godkända slakterier i Finland. Av dessa slaktar 18 större djur, 7 slaktar fjäderfä och 16 slaktar kanin/hägnat vilt. Någon närmare uppdelning i olika djurslag finns inte för någon kategori.

Slakterierna redovisas i 6 regioner. Slakterier för större djur finns i samtliga regioner, med tyngdpunkt i västra Finland. Här ligger också 5 av de större slakterierna för fjäderfä. 14 av slakterierna för kanin/hägnat vilt finns i norra delen av landet, och dessa torde vara renslakterier.

De småskaliga slakterierna är 123 stycken.<sup>29</sup> Någon uppdelning på djurslag finns inte.

Finland är det land i EU som har minst export och import av levande djur. I de fall det förekommer rör det sig om få djur, troligen för avel. Endast i ett fall finns en total import större än 500 djur. Det gäller total import av hästar.

*Tabell 5.6.* Finland: slaktade djur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får</i>	<i>Fjäderfä</i>
Slaktade	360	2 146	34	49 224

*Källa:* FAO (2002.07.08) år 2000

Slakterikapaciteten kan därför anses vara anpassad för uppfödningen av djur i landet.

### **Frankrike**

Frankrike är en stor aktör vad gäller slakt och handel med levande djur med andra EU-länder. Totalt finns 688 större slakterier i landet. Av de stora slakterierna slaktar 301 större djur, 330 fjäderfä och 283 kanin/hägnat vilt.<sup>30</sup> Ett slakteri kan slakta flera kategorier djur.

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 23 regioner. Dessa delas i det följande in i 7 områden:

- Norra Frankrike: Nord-Pas-de-Calais, Île de France, Picardie.
- Nordöstra Frankrike: Alsace, Lorraine, Champagne Ardenne, Bourgogne, France-Comté.
- Nordvästra Frankrike: Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Pays de la Loire.
- Centrala Frankrike: Auvergne, Limousin, Centre, Poitou-Charente.
- Sydöstra Frankrike: Corse, Provinces Alpes Côte d'Azur, Rhône Alpes.
- Sydvästra Frankrike: Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon.

<sup>29</sup> Källa: Elintarvikevirasto.

<sup>30</sup> Källa: EuroVetLink, <http://www.eurovetlink.com>

- Dom-Tom: franska utomeuropeiska departement.

Slakterierna fördelas enligt nedan:

**Tabell 5.7.** Frankrike: antal stora slakterier fördelade per region och slakt av djurkategori, år 2002

<i>Region i Frankrike</i>	<i>Djurkategori</i>		
	<i>Större djur</i>	<i>Fjäderfä</i>	<i>Kanin/hägnat vilt</i>
Norra	28	16	13
Nordöstra	36	27	31
Nordvästra	71	92	72
Centrala	58	55	57
Sydöstra	42	28	28
Sydvästra	63	106	78
Dom-Tom	3	6	4
<i>Totalt</i>	<i>301</i>	<i>330</i>	<i>283</i>

*Källa:* EuroVetLink.

Antalet småskaliga slakterier är 2 066 stycken, varav 45 slaktar större tamdjur, 1 368 fjäderfä och 653 kanin/hägnat vilt.<sup>31</sup> Dessa finns inte uppdelade per region.

### *Större tamdjur*

De 301 större slakterierna för större djur kan dels delas in i regioner, dels i djurslag i EuroVetLink. Samma slakteri slaktar ofta flera eller samtliga djurslag inom gruppen.

**Tabell 5.8.** Frankrike: större slakterier av tamdjur per olika djurslag, år 2002

<i>Djurslag</i>	<i>Antal större slakterier</i>
Nötkreatur	244
Får/get	232
Gris	210
Häst	214

*Källa:* EuroVetLink.

<sup>31</sup> Källa: Franska jordbruksdepartementet.

De 45 småskaliga slakterierna för större tamdjur redovisas inte per djurslag.

Frankrike är den största producenten av nötkött inom EU. Här fanns så mycket som cirka 25 procent av alla nötkreatur år 2000, vilket motsvarar cirka 20,3 miljoner av cirka 81,6 miljoner djur.<sup>32</sup> Landet är också den största exportnationen av levande nötkreatur och exporterade år 2000 totalt drygt 1,5 miljoner djur till länder inom och utom EU.<sup>33</sup> Den interna exporten gick främst till Italien, över 1 miljon djur, och Spanien, cirka 250 000 djur. Inom landet slaktades nästan 5,5 miljoner nötkreatur år 2000, av totalt cirka 36,9 miljoner djur i hela EU.

Frankrike importerade totalt cirka 210 000 nötkreatur år 2000<sup>34</sup> – främst kalvar, så gott som uteslutande från andra EU-länder. För gris och får är den totala importen till landet – intern och extern import sammanräknad – större än den totala exporten.

*Tabell 5.9.* Frankrike: slakt, export och import av större tamdjur, i tusental, år 2000

	<i>Djurslag</i>				
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får</i>	<i>Get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	5 419	26 600	7 250	950	35
Total export	1 548	255	715	41	20
Total import	211	546	797	13	20

*Källa:* FAO 02-07-08, Eurostat.

Samtliga regioner utom Korsika har slakterier för större tamdjur. De 301 större slakterierna för stora tamdjur finns fördelade inom landet enligt följande:

- Norra Frankrike har 28 slakterier.
- Nordöstra Frankrike har 36 slakterier.
- Nordvästra Frankrike har 71 slakterier. Av dessa finns 37 i Bretagne.
- Centrala Frankrike har 58 slakterier.
- Sydöstra Frankrike har 42 slakterier. Av dessa ligger 34 stycken i Rhône Alpes.
- Sydvästra Frankrike har 63 slakterier.

<sup>32</sup> Källa: FAO.

<sup>33</sup> Källa: Eurostat.

<sup>34</sup> Källa: Eurostat.

- Dom-Tom har 3 slakterier.

Inget annat land i EU säljer en så stor del av de djur som fötts upp i landet som Frankrike vad avser nötkreatur. Drygt 22 procent exporteras totalt som liv- eller slaktdjur, totalt mer än 1,5 miljoner djur, varav de allra flesta internt inom EU. Det är troligt att dagens slaktkapacitet inte skulle klara att slakta samtliga nötkreatur födda i landet. För övriga djurslag är dock situationen annorlunda.

### *Fjäderfä*

Frankrike är en stor fjäderfänation i EU. Man föder inte bara upp kyckling utan även anka, gås, kalkon, pärlhöna och vaktel. Konsumtionen är hög och man producerar och säljer både levande och slaktade fjäderfän, både genom intern och extern export.

Landet finns bland de 10 största producenterna av slaktkyckling i världen, med knappt 2 procent av världsproduktionen. Totalt slaktades 1 184 miljoner fjäderfä i landet år 2000, vilket är cirka 22 procent av den totala fjäderfäslakten i EU.<sup>35</sup>

Frankrike importerade totalt cirka 14 miljoner fjäderfän. Man exporterade totalt cirka 98 miljoner fjäderfä under år 2000.<sup>36</sup> De allra flesta var daggamla kycklingar; endast cirka 36 miljoner av fjäderfä för export år 2000 var djur med en vikt över 185 gram. Importen av djur med en vikt över 185 gram var obetydlig. Såväl intern import och export som extern import och export förekommer. Den interna dominerar dock.

I EuroVetLink redovisas 330 större slakterier för fjäderfä i Frankrike, där man slaktar anka, kalkon, gås, pärlhöna och kyckling. Samtliga 23 regioner har slakterier för fjäderfä fördelade i olika delar av Frankrike enligt nedan:

- Norra Frankrike har 16 slakterier.
- Nordöstra Frankrike har 27 slakterier.
- Nordvästra Frankrike har 92 slakterier. Av dessa finns 38 i Bretagne och 44 i Pays de Loire.
- Centrala Frankrike har 55 slakterier.
- Sydöstra Frankrike har 28 slakterier.
- Sydvästra Frankrike har 106 slakterier. Aquitaine har 53 av dessa.

---

<sup>35</sup> Källa: FAO.

<sup>36</sup> Källa: Eurostat.

- Dom-Tom har 6 slakterier.

Landet har även 1 368 småskaliga slakterier för fjäderfä.

Handeln med daggamla kycklingar är mycket specialiserad, och om man bortser från den är exporten av levande fjäderfä så liten som knappt 3 procent av antalet producerade fjäderfä. Kapacitetsbrist på slakterierna torde dock inte vara skälet till exporten av djur tyngre än 185 gram, utan det rör sig om extern efterfrågan.

### *Kanin/hägnat vilt*

Frankrike slaktar cirka 57 miljoner kaniner per år.<sup>37</sup> Landet är nettoimportör av levande kaniner – främst från Holland, Belgien, Spanien och Tyskland.

**Tabell 5.10.** Frankrike: slakt, export och import av tamkaniner i tusental, år 2000

	<i>Antal kaniner</i>
Slaktade	57 000
Total export	227
Total import	733

*Källa:* FAO och Eurostat.

Av redovisade 283 godkända större slakterier för tamkanin/hägnat vilt uppger 107 slakt av kanin. Samtliga 23 regioner har större slakteri för kanin/hägnat vilt. Slakterierna fördelar sig enligt följande:

- Norra Frankrike har 13 slakterier.
- Nordöstra Frankrike har 31 slakterier.
- Nordvästra Frankrike har 72 slakterier.
- Centrala Frankrike har 57 slakterier.
- Sydöstra Frankrike har 28 slakterier. Av dessa ligger 20 stycken i Rhône Alpes.
- Sydvästra Frankrike har 78 slakterier.
- Dom-Tom har 4 slakterier.

Antalet småskaliga slakterier för kanin/hägnat vilt är 653 stycken.

<sup>37</sup> Källa: FAO.



Slakterikapaciteten för denna kategori tycks vara större än den egna uppfödningen av djur födda i landet.

## Grekland

Totalt redovisar EuroVetLink 80 stora godkända slakterier i Grekland. Av dessa slaktar 53 större djur, 28 slaktar fjäderfä och inget slaktar kanin/hägnat vilt. Slakterierna redovisas i 14 regioner, som i det följande behandlas som en helhet. Antalet godkända småskaliga slakterier är 134 stycken,<sup>38</sup> där 109 uppges slakta större djur och 25 fjäderfä. Något småskaligt slakteri för kanin/hägnat vilt finns inte.

### Större tamdjur

Av de 53 godkända stora slakterierna för större djur tar 38 emot nötkreatur för slakt, 39 får/get och 53 grisar. 109 av de 134 småskaliga slakterierna slaktar större tamdjur. Grekland är en stor nettoimportör av levande djur.

**Tabell 5.11.** Grekland: slakt, import och export av större tamdjur tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får/get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	298	2 222	11 817	15
Total export	0	0	0	0
Total import	100	20	575	0,3

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat.

Av den totala importen av nötkreatur kommer cirka 56 procent från Östeuropa, där Rumänien är största exportör. Av får/lamm kommer cirka 82 procent från Östeuropa, och även för detta djurslag är Rumänien störst med cirka 350 000 lamm och cirka 63 procent av samtliga får. Även de flesta importerade grisarna kommer från Östeuropa – närmare 72 procent, främst från Ungern och Cypern.

<sup>38</sup> Källa: Grekiska jordbruksministeriet.

Grekland är nettoimportör av levande djur. Slakterikapaciteten är alltså större än den egna uppfödningen av djur födda i landet.

### *Fjäderfä*

Av de stora slakterierna är 28 godkända för slakt av fjäderfä. Uppdelning på olika fjäderfäslag finns inte i EuroVetLink. 25 småskaliga slakterier finns för fjäderfä.

Totalt importerades 2,8 miljoner fjäderfä år 2000, varav de allra flesta daggamla kycklingar, främst från Italien. Den totala exporten var 1,5 miljon fjäderfän samma år, varav de flesta till länder i Östeuropa. Hälften var daggamla kycklingar, medan resten var fjäderfän tyngre än 185 gram.

Bortsett från handeln med daggamla kycklingar, där uppfödning för försäljning är vanligt mellan länder, motsvarar försäljningen från Grekland av levande fjäderfä endast cirka 0,5 procent av landets produktion. Slaktkapacitet finns alltså för det egna landets produktion.

### *Kanin/hägnat vilt*

I Grekland slaktades 3,3 miljoner kaniner år 2000. Importen var närmare 5 000 djur, så gott som uteslutande från Holland. Något stort slakteri finns inte godkänt enligt EuroVetLink, inte heller något godkänt småskaligt slakteri. Kanin får dock slaktas för försäljning på gården.

## **Holland**

Totalt redovisar EuroVetLink 143 stora godkända slakterier i Holland. Av dessa slaktar 91 större djur, 37 slaktar fjäderfä och 9 slaktar kanin/hägnat vilt. Slakterierna redovisas i 4 regioner. Antalet godkända småskaliga slakterier i Holland är 416 stycken, där 401 uppges slakta större djur, 15 fjäderfä och inget slakta kanin/hägnat vilt.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Källa: Holländska jordbruksministeriet.

### Större tamdjur

De 143 stora slakterierna finns inte uppdelade på djurslag i EuroVetLink. Slakterier inom denna kategori finns i samtliga fyra regioner. Av de småskaliga uppges 401 stycken slakta djur inom denna kategori. Holland är en stor aktör framför allt vad gäller gris och får.

**Tabell 5.12.** Holland: slakt, import och export av större tamdjur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får/get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	2 247	18 564	760	4
Total export	101	3 285	486	11
Total import	448	482	332	2

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat.

Handeln med grisar är intern. Av grisarna var 1,8 miljoner smågrisar, där de flesta exporterades internt till Spanien – cirka 42 procent. De flesta grisar som importerades till Holland var vuxna, varav 73 procent kom från Belgien.

Den totala importen och exporten av får/lamm bör kommenteras särskilt. Enligt uppgift finns en av EU:s största handlare av får/lamm i Holland. Den interna importen kommer till cirka 84 procent från Storbritannien, cirka 280 000 djur, och den interna exporten går till cirka 50 procent till Italien, cirka 240 000 djur. Eftersom siffran är mycket lika mellan importen från Storbritannien och exporten till Italien finns det anledning misstänka att det rör sig om samma djur. Uppgifter förekommer om att så är fallet, och en genomgång av Animo-meddelanden bör kunna utröna huruvida uppgifterna stämmer. Många djur påstås även sändas direkt via Holland till Italien, vilket är en tidsmässigt längre resa än tillåtet. Riktigheten i uppgifterna kan dock inte bedömas av utredningen.

Exporten av häst gäller till största delen sporthästar.

Holland exporterar 15 procent av sin produktion av gris och har varken slaktkapacitet eller miljömässig möjlighet att föda upp och slakta alla dessa grisar. Affärsidén är uppenbarligen smågrisproduktion för försäljning.

### *Fjäderfä*

Av de stora slakterierna uppges 37 slakta fjäderfä, och av de småskaliga uppges 15 slakta fjäderfä. Den totala importen av fjäderfä är totalt cirka 85,8 miljoner, och den totala exporten är 140,2 miljoner fjäderfä. I båda fallen handlar det till största delen om daggamla kycklingar till och från Belgien och Tyskland, men även exporten till tredje land är betydande. Holland är det land i EU som säljer mest fjäderfä i EU. Endast en liten del utgörs av större fjäderfä för slakt, där dock införseln till landet är större än utförseln, varför landet kan bedömas ha slaktkapacitet för den inhemska uppfödningen.

### *Kanin/hägnat vilt*

Av de 9 stora slakterierna för kanin/hägnat vilt uppges 2 slakta kanin, 6 hägnad viltfågel (till exempel fasan och rapphöns) och 5 vardera stora hägnade vilt respektive små hägnade vilt. I FAO finns ingen redovisad slakt av kanin.

## **Irland**

Irland är en stor aktör vad gäller slakt och handel med både kött och levande djur med andra EU-länder, främst av nötkreatur. Landet exporterar såväl kött som djur för slakt till andra länder inom EU och till tredje land. Totalt finns 76 större slakterier godkända i landet. Av dessa slaktar 61 större djur, 15 slaktar fjäderfä och inget slaktar kanin/hägnat vilt.<sup>40</sup>

Antalet godkända småskaliga slakterier är 307, varav 279 slaktar stora tamdjur, 24 fjäderfä och 4 kanin/hägnat vilt.<sup>41</sup>

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 4 regioner. I det följande slås dessa samman.

---

<sup>40</sup> Källa: EuroVetLink, <http://www.eurovetlink.com>.

<sup>41</sup> Källa: Irländska jordbruksdepartementet, Department of Agriculture, Food and Rural Development, Irland.

### Större tamdjur

Från Irland finns de 61 stora slakterierna för större djur uppdelade på djurslag. Enligt EuroVetLink tar 46 slakterier emot nötkreatur, 35 slaktar får och 20 slaktar gris. Några stora slakterier för get och häst finns inte. Vilka djurslag de 279 småskaliga slakterierna för stora tamdjur tar emot redovisas inte.

I Irland slaktades 11,9 miljoner nötkreatur år 2000.<sup>42</sup> Därmed är Irland det land i EU som slaktar flest nötkreatur – över 30 procent av den totala slakten. Landet exporterar också levande nötkreatur internt inom EU och till tredje land, till exempel till Mellanöstern. Totalt exporterades över 330 000 djur år 2000. Internt exporteras de flesta nötkreatur till Spanien, Holland och Italien.

Importen av nötkreatur bestod enbart av 1 480 djur, varav 277 från Kanada och resten från andra EU-länder, främst Frankrike.

Även vad gäller gris och får är Irland stor nettoexportör. Grisar internexporteras i första hand till Storbritannien – cirka 65 procent av de cirka 405 000 djuren. Irland uppger dock ingen destination för över 130 000 grisar.

Närmare 90 procent av den totala exporten är vuxna slaktsvin.

Får/lamm exporteras bland annat till Frankrike, men av totalt 249 000 djur redovisas ingen destination för 235 000 djur.

**Tabell 5.13.** Irland: slakt, export och import av större tamdjur djur i tusental, år 2000

	Djurslag		
	Nötkreatur	Gris	Får
Slaktade	11 886	3 144	4 117
Total export	330	405	249
Total import	2	3	1

Källa: FAO 02-07-08, Eurostat.

Den totala exporten av nötkreatur är dock endast 3 procent av produktionen av nötkreatur, 11 procent av produktionen av får/lamm och knappt 6 procent av produktionen av gris, varför slaktkapaciteten inte kan anföras som skäl till exporten.

<sup>42</sup> Källa: FAO 2002-07-08.

### *Fjäderfä*

I Irland slaktas totalt 78 miljoner fjäderfä per år.<sup>43</sup> Till landet importerades totalt cirka 5,5 miljoner fjäderfä. Totalt exporterades 1,2 miljoner fjäderfä år 2000.<sup>44</sup> I Irland finns 15 stora och 24 småskaliga slakterier godkända för fjäderfäslakt. Kapaciteten är alltså tillräckligt stor för de i landet födda fjäderfän.

### *Kanin/hägnat vilt*

Inget stort slakteri för kanin/hägnat vilt finns godkänt enligt EuroVetLink, men 4 småskaliga slakterier för försäljning i det egna landet finns godkända. Ingen slakt av kanin finns heller redovisad i FAO:s statistik.

## **Italien**

Italien är en stor importör av djur, såväl livdjur som slaktdjur.

Totalt finns 691 större slakterier i landet. Av de stora slakterierna slaktar 448 större djur, 150 slaktar fjäderfä och 136 slaktar kanin/hägnat vilt.<sup>45</sup> Det finns 2 483 mindre slakterier, för vilka en uppdelning på djurkategori inte kunnat erhållas.<sup>46</sup>

I EuroVetLink och från italienska myndigheter redovisas slakterierna i 20 regioner. För att få en bild av var i Italien slakterierna är belägna delas regionerna i det följande in enligt följande:

- Norra Italien – regionerna Emilia Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Trentino-Alto Adige och Valle d’Aosta.
- Centrala Italien – regionerna Abruzzo, Lazio, Marche, Molise, Toscana och Umbria.
- Södra Italien – regionerna Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sardegn och Sicilia.

---

<sup>43</sup> Källa: FAO 02-07-08 för år 2000.

<sup>44</sup> Källa: Eurostat.

<sup>45</sup> Källa: EuroVetLink.

<sup>46</sup> Källa: Italienska hälsoministeriet, Direzione Generale della Sanità Pubblica Veterinaria, degli Alimenti e della Nutrizione, Ministero della Salute.

### Större tamdjur

De 448 större slakterierna för större djur delas upp i 20 regioner men inte djurslagsvis i EuroVetLink.

Italien är den nation i EU som importerar flest nötkreatur från andra länder. Totalt importerades cirka 1,6 miljon nötkreatur under år 2000. Av dessa kom cirka 1 miljon djur från Frankrike och cirka 330 000 från länder i Östeuropa, främst Polen. Även från Tyskland, Irland, Österrike, Spanien och Belgien kom djur till Italien år 2000.<sup>47</sup> Inom landet slaktades cirka 4,5 miljoner nötkreatur år 2000 av totalt 36,9 miljoner djur i EU<sup>48</sup>. Den totala exporten av nötkreatur under år 2000 var cirka 70 000 djur.<sup>49</sup>

Italien är en stor nettoimportör av alla större tamdjur. Den totala exporten är dock mycket liten. Italien internimporterar över ½ miljon grisar från Holland och totalt lika många från Belgien, Spanien, Tyskland och Frankrike. Den totala importen av får och lamm är nästan 1,8 miljoner djur, där över 1 miljon kommer från Östeuropa, främst från Ungern. Hästar för slakt kommer från såväl Östeuropa som länder inom unionen.

**Tabell 5.14.** Italien: fördelning av slakt, export och import av andra stora tamdjur, i tusental år 2000

	Djurslag				
	Gris	Nötkreatur	Får	Get	Häst
Slaktade	12 921	4 426	6 997	423	232
Total export	9	70	8	0	2
Total import	1 069	1 562	1 773	24	144

Källa: FAO 2002-07-08 och Eurostat

Landets större slakterier för stora tamdjur fördelar sig i de tre delarna av Italien enligt följande:

- Norra Italien har 227 slakterier, där Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte och Veneto tillsammans har 219 och de övriga regionerna som mest 4.
- Centrala Italien har 101 slakterier med cirka 20 per region, förutom Molise som endast har 2.

<sup>47</sup> Källa: Eurostat år 2000.

<sup>48</sup> Källa: FAO.

<sup>49</sup> Källa: Eurostat.

- Södra Italien har 116 slakterier. Här dominerar Campania med 37 slakterier. Sardinien och Sicilien har 17 respektive 18 stora slakterier.

Av transporterna med slaktdjur har hästtransporterna uppmärksammats särskilt. Många av dessa kommer från östra Europa, till exempel från Baltikum via Polen. Förhållandena har dokumenterats, och många hästar far mycket illa under transporterna. Även unga kalvar transporteras från Polen under förhållanden som kritiserats starkt.

Italien har alltså en slaktkapacitet långt över de i landet födda djuren. Många av djuren importeras dock som livdjur för vidare gödning inom landet.

### *Fjäderfä*

I EuroVetLink redovisas 150 större slakterier för fjäderfä i Italien. Av 20 regioner har 17 slakterier för fjäderfä.

Totalt slaktades 587,3 miljoner fjäderfä i Italien år 2000.<sup>50</sup> Italien importerade samma år cirka 25 miljoner fjäderfä, varav cirka 5,5 miljoner var fjäderfä med en vikt över 185 gram.<sup>51</sup> Totalt exporterades drygt 7 miljoner fjäderfä, där endast 131 000 var fjäderfä med en vikt över 185 gram. Den interna importen och exporten dominerar, men även importen från länder i Östeuropa är stor.

Sett till norra, centrala och södra Italien är fördelningen följande:

- Norra Italien har 107 slakterier. Emilia Romagna, Veneto, Lombarda och Piemonte har tillsammans 102 slakterier, medan 3 regioner saknar stort fjäderfäslakteri.
- Centrala Italien har 22 stora fjäderfäslakterier.
- Södra Italien har 21 stora fjäderfäslakterier.

Koncentrationen av stora fjäderfäslakterier till norra delen av landet är påtaglig. Eftersom den totala exporten av levande fjäderfä med en vikt över 185 gram är så liten som knappt 3 procent av den totala uppfödningen torde kapacitetsbrist inte vara skälet till exporten, utan det handlar mer om extern efterfrågan.

---

<sup>50</sup> Källa: FAO.

<sup>51</sup> Källa: Eurostat.



### *Kanin/hägnat vilt*

I Italien slaktas enligt FAO cirka 147 miljoner kaniner per år, vilket är cirka 42 procent av den redovisade slakten i EU.<sup>52</sup> Landet är nettoimportör av levande kaniner, främst från Frankrike.

*Tabell 5.15.* Italien: fördelning av slakt, export och import av tamkanin i tusental, år 2000

	<i>Tamkaniner</i>
Slaktade	147 000
Total export	27
Total import	256

*Källa:* FAO 02-07-08 och Eurostat

Av 136 redovisade godkända större slakterier för tamkanin och hägnat vilt slaktar 131 kanin.

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 20 regioner. Fördelat ser det ut så här:

- Norra Italien har 74 stora slakterier för kanin/hägnat vilt.
- Centrala Italien har 31 stycken slakterier.
- Södra Italien har 31 stycken slakterier, varav Sardinien har 14 stycken.

För kaniner finns undantag för slakt och försäljning direkt från producent till konsument. Det kan konstateras att Italien har större kapacitet för slakt av kanin än vad landet föder upp.

### **Luxemburg**

I Luxemburg finns inga slakterier redovisade i EuroVetLink. Vid förfrågan uppges att landet saknar slakterier.

### **Portugal**

Totalt redovisar EuroVetLink 138 godkända större slakterier i Portugal. Av dessa slaktar 82 större djur, 51 slaktar fjäderfä och

<sup>52</sup> Källa: FAO 2002-07-08.

inget slaktar kanin/hägnat vilt. Slakterierna redovisas i 20 regioner, som i det följande redovisas tillsammans.

Inget land har så få godkända småskaliga slakterier som Portugal, endast ett enda.<sup>53</sup>

### *Större tamdjur*

Av de 82 stora slakterierna för större djur uppger 25 att man slaktar nötkreatur, 26 slaktar får/get, 79 slaktar gris och 8 slaktar häst.<sup>54</sup>

Portugal är en nettoimportör av levande djur. Den allra största delen av handeln sker med Spanien.

*Tabell 5.16.* Portugal: slakt, import och export av större tamdjur i tusental, år 2000

	<i>Djurslag</i>		
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får/get</i>
Slaktade	417	5 069	2 550
Total export	1	19	27
Total import	11	591	87

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat.

All import och export av större djur är intern handel med andra länder i EU. För gris är Spanien den allt dominerande handelspartnern. 99 procent av alla grisar till Portugal kommer från Spanien och samtliga exporterade grisar från Portugal går till Spanien. Även för får/get är Spanien den viktigaste handelspartnern, där 79 procent av den totala importen av får/getter kommer från Spanien och 76 procent av den totala exporten av samma djurslag går till Spanien. Av nötkreaturen kommer 27 procent från Spanien. Samtliga nötkreatur från Portugal går dit.

För nötkreatur är Frankrike en något större handelspartner än Spanien – 36 procent av nötkreaturen kommer därifrån. Nötkreatur kommer även från Holland, Danmark, Tyskland och Irland. Siffrorna avser förhållanden år 2000.

Den totala importen av samtliga djurslag är till allra största delen vuxna djur.

<sup>53</sup> Källa: Portugals jordbruksministerium.

<sup>54</sup> Källa: EuroVetLink.

För större djur är alltså slaktkapaciteten större än den egna uppfödningen av djur.

### *Fjäderfä*

De 51 större slakterierna för fjäderfä anger inte vilka slags fjäderfä man slaktar. Enligt FAO:s statistik för år 2000 slaktas emellertid endast höns/kyckling och kalkon i landet. Totalt importeras 10,7 miljoner fjäderfä och 6,7 miljoner exporteras totalt. De allra flesta är daggamla kycklingar, och handeln med slaktkyckling är relativt liten. Handeln sker till allra största delen med Spanien.

Slaktkapaciteten bedöms räcka för den inhemska uppfödningen av fjäderfä.

### *Kanin/hägnat vilt*

Enligt FAO förekommer ingen slakt av kanin i Portugal. Inget större slakteri uppges heller slakta kanin. Dock producerades enligt Eurostat 600 ton kaninkött år 1998. Slakten sker tydligen i små slakterier för lokal konsumtion, för vilka tillstånd inte krävs.

## **Storbritannien**

Exporten har genomgått förändringar det sista decenniet på grund av BSE-kris samt mul- och klövsjuka. Det år som valts för utredningen, år 2000, borde dock vara ett ”mellanår” – efter att BSE-krisen avklingat men före mul- och klövsjukans utbrott år 2001.

Storbritannien är en stor aktör på marknaden och exporterar såväl får/lamm som fjäderfä till andra länder inom och utanför EU.

Totalt finns 301 godkända större slakterier i landet. Av de stora slakterierna slaktar 209 större djur, 83 fjäderfä och 32 kanin/hägnat vilt.<sup>55</sup> Antalet småskaliga slakterier är 200, fördelade på 147 för större djur (”red meat”) samt 53 för fjäderfä och kanin/hägnat vilt (”white meat”).<sup>56</sup>

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 14 regioner, som i det följande redovisas tillsammans.

---

<sup>55</sup> Källa: EuroVetLink, <http://www.eurovetlink.com>.

<sup>56</sup> Källa: Food Standard Agency, London, Aberdeen, Cardiff.

*Större tamdjur*

Enligt EuroVetLink finns 209 större slakterier för stora tamdjur. Av dessa uppger 174 att man slaktar nötkreatur, 146 slaktar gris, 179 slaktar får/lamm och 89 slaktar get. Av de 14 regionerna har 10 större slakterier för stora tamdjur. Regionerna London, Kanalöarna, Skottland och Nordirland saknar sådana.

Av godkända småskaliga slakterier slaktar 147 större tamdjur. De flesta tar emot samtliga större djur. Ett fåtal, cirka 10 procent, tar enbart emot får och/eller gris.

Storbritannien är en stor exportör av större tamdjur, framför allt får/lamm men även gris. Exporten av nötkreatur är så gott som obefintlig, bara 14 djur.

*Tabell 5.17.* Storbritannien: slakt, import och export av större tamdjur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>		
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Får</i>	<i>Gris</i>
Slaktade	2 433	18 381	12 691
Total export	0	241	159
Total import	5,8	169	268

*Källa:* FAO 02-07-08, Eurostat.

Importen av får/lamm är intern och kommer så gott som uteslutande från Irland. Även exporten av får/lamm är intern och går främst till Frankrike och Holland, cirka 65 procent, men även till Tyskland, Italien och Grekland.

Riktigheten i Eurostats siffra för exporten av får/lamm kan ifrågasättas. DEFRA<sup>57</sup> uppger att drygt 653 000 får/lamm exporterades totalt under år 2000, medan Eurostat anger cirka 241 000 djur. För år 1999 uppger DEFRA en total export av cirka 1,2 miljoner får/lamm. Om siffran i Eurostat stämmer exporterade Storbritannien endast 1,3 procent av produktionen år 2000. Om siffran från DEFRA för år 2000 stämmer såldes däremot 3,4 procent av produktionen. DEFRA uppger en import för år 2000 av 5 873 får/lamm.

För gris är den totala importen större än den totala exporten. Detsamma gäller för nötkreatur.

<sup>57</sup> DEFRA: Department for Environment, Food and Rural Affairs, Storbritannien.

Någon brist i slakterikapacitet verkar inte föreligga för den inhemska uppfödningen av nötkreatur, får, gris, häst och get.

### *Fjäderfä och kanin/hägnat vilt*

Eftersom de småskaliga slakterierna för fjäderfä och kanin/hägnat vilt sammanräknas som slakterier för "white meat" redovisas grupperna tillsammans.

EuroVetLink redovisar 83 större slakterier för fjäderfä och 32 för kanin/hägnat vilt. Av fjäderfäslakterierna slaktar 64 kyckling och 23 kalkon. Mycket få anger slakt av anka, gås och pärlhöna. Av slakterierna för kanin/hägnat vilt uppger 30 slakt av större hägnat vilt och 2 av hägnat viltfågel.

Antalet småskaliga slakterier godkända för slakt av fjäderfä och kanin/hägnat vilt är 53 stycken och av informationen, som dock inte är fullständig, kan utläsas att de allra flesta slaktar fjäderfä. Kaninsslakten är obetydlig, liksom export och import av tamkaniner.

Totalt exporterar Storbritannien 35 miljoner fjäderfä, varav 98 procent är daggamla kycklingar av olika fjäderfäslag. Importen var 7,7 miljoner fjäderfä, där även dessa huvudsakligen daggamla kycklingar. Slakten var år 2000 cirka 878 miljoner fjäderfä.<sup>58</sup>

Handeln och uppfödningen av daggamla kycklingar är mycket specialiserad inom EU. Bortsett från den exporterades totalt endast 0,7 procent av antalet producerade fjäderfä, varför slakterikapaciteten kan anses räcka för produktionen. Detsamma gäller kanin/hägnat vilt.

## **Spanien**

Totalt redovisas 842 större slakterier i landet. Av de stora slakterierna slaktar 581 större djur, 156 slaktar fjäderfä och 158 slaktar kanin/hägnat vilt.<sup>59</sup> Antalet mindre slakterier är 885 varav 862 är godkända för slakt av större tamdjur och 23 för slakt av fjäderfä. Hur många som slaktar kanin/hägnat vilt anges inte.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Källa: FAO 02-07-08.

<sup>59</sup> Källa: EuroVetLink.

<sup>60</sup> Källa: Ministerio de Sanidad y Consumo.

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 17 regioner. För att få en uppfattning om spridningen av slakterierna delas landet i det följande in i två delar:

- Norra Spanien – regionerna Aragon, Asturias, Cantabria, Castilla y Leon, Cataluña, Galicia, La Rioja, Navarra och Pais Vasco
- Södra Spanien – regionerna Andalusia, Baleares, Canarias, Castilla de Moncha, Extramadura, Madrid, Murcia och Valencia.

### *Större tamdjur*

Av de 581 större slakterierna, som enligt EuroVetLink är godkända för slakt av större tamdjur, uppges 241 slakta nötkreatur, 374 slaktar gris, 241 slaktar get, 230 slaktar får och 53 slaktar häst. Samma slakteri slaktar ofta flera djurslag. Samtliga regioner har större slakterier för större tamdjur, vilka fördelas enligt följande:

- Norra Spanien har 316 större slakterier för stora tamdjur, varav regionen Castilla y Leon har hela 126 stycken. Även Cataluña och Galicia har många – 69 respektive 51 stycken.
- Södra Spanien har 265 stycken. Här dominerar Andalusia med 99 stycken.

De 862 småskaliga slakterierna finns inte fördelade på region.

Spanien både importerar och exporterar totalt många grisar. Importen gäller framför allt smågrisar och exporten slaktsvin. Importen är intern och kommer från Holland till största delen (drygt 1 miljon djur) och exporten, också den intern, går i första hand till Portugal (cirka 75 procent av den totala exporten), men även till Frankrike och Italien (drygt 10 procent till respektive land).

Ungefär lika många smågrisar som tas in i landet för uppfödning transporteras till andra länder som slaktsvin. Dock kan konstateras att endast 4 procent av de slaktsvin som föds upp i landet säljs till andra länder, även om antalet är betydande.

Exporten av får/lamm är till största delen intern och går i första hand till Italien (drygt 40 procent) men även till Frankrike och Grekland (cirka 20 procent till respektive land). Importen är nästan uteslutande intern, och djuren kommer från Storbritannien (nästan

60 procent) och Portugal (cirka 30 procent). Trots att ett betydande antal djur exporteras ur landet motsvarar detta bara cirka 7,5 procent av produktionen.

För nötkreatur är Spanien nettoimportör.

**Tabell 5.18.** Spanien: slakt, import och export av större tamdjur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>				
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får</i>	<i>Get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	2 419	35 501	20 502	1 951	35
Total export	120	1 420	1 563	7	5
Total import	246	1 563	341	25	3

*Källa:* FAO 2000 (02-07-08), Eurostat.

Spanien kan bedömas ha slaktkapacitet för det egna landets produktion. Endast för får är den totala exporten större än den totala importen.

### *Fjäderfä*

I Spanien slaktades 711 miljoner fjäderfä år 2000.<sup>61</sup> Det gör Spanien till den tredje största producenten i EU, efter Frankrike och Storbritannien. Drygt 93 procent av slakten i landet är slaktkyckling (broiler).

Spanien importerade totalt cirka 18,4 miljoner fjäderfä år 2000, där cirka 2,7 miljoner var fjäderfä med en vikt över 185 gram. Importen skedde i första hand från Frankrike.<sup>62</sup>

Spanien exporterar totalt cirka 27,4 miljoner fjäderfä, varav endast cirka 3,4 miljoner är fjäderfä med en vikt över 185 gram. Exporten är intern och går i första hand till Portugal. Importen, som till största delen är intern, var cirka 18,7 miljoner fjäderfän, även i detta fall huvudsakligen daggamla kycklingar. Endast 14 procent var djur med en vikt över 185 gram.

Bortsett från daggamla kycklingar, där specialiseringen i EU är stor, kompenseras den stora exporten nästan helt av importen. Landet kan anses ha slaktkapacitet för den inhemska uppfödningen.

<sup>61</sup> Källa: FAO 2002-07-08.

<sup>62</sup> Källa: Eurostat.

*Kanin/hägnat vilt*

Spanien är ett av de länder i EU som slaktar många kaniner – 123 miljoner djur av EU:s totala slakt av 352 miljoner kaniner. Landet importerade totalt år 2000 cirka 3 600 djur. Man exporterade totalt cirka 902 000 djur, varav cirka 56 procent exporterades till Frankrike och cirka 44 procent till Portugal.

*Tabell 5.19.* Spanien: slaktade, exporterade och importerade kaniner i tusental år 2000

	<i>Tamkaniner</i>
Slaktade	123 000
Total export	902
Total import	3,6

*Källa:* FAO (2002-07-08), Eurostat.

Enligt EuroVetLink finns 158 större slakterier godkända för slakt av kanin och hägnat vilt. Av dessa uppges att 130 slaktar kanin och 28 hägnad viltfågel.<sup>63</sup>

Det allra flesta av de uppfödda kaninerna i Spanien slaktas i landet. Mindre än 1 procent exporteras som levande djur, och landet kan anses ha slakterikapacitet för den egna produktionen.

**Sverige**

Totalt finns 72 större slakterier i landet. Av de stora slakterierna slaktar 35 större djur, 16 slaktar fjäderfä och 28 slaktar kanin/hägnat vilt.<sup>64</sup> Antalet godkända småskaliga slakterier är 39 stycken.<sup>65</sup>

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 8 regioner. I det följande delas landet in i tre delar enligt följande:

- Norra Sverige: övre Norrland, mellersta Norrland.
- Mellansverige: norra Mellansverige, östra Mellansverige, Stockholm.
- Södra Sverige: Småland med öar, Sydsverige, Västsverige.

<sup>63</sup> "Farmed game birds", med vilket avses fasaner, raphöns med flera arter.

<sup>64</sup> Källa: EuroVetLink.

<sup>65</sup> Källa: Livsmedelsverket.



### Större tamdjur

De 35 stora slakterierna för större djur finns inte uppdelade i EuroVetLink på djurslag. Det finns slakterier av detta slag i samtliga regioner fördelat enligt följande:

- Norra Sverige har 9 slakterier för större tamdjur.
- Mellansverige har 8 slakterier för större tamdjur.
- Södra Sverige har 18 slakterier för större tamdjur.

Såväl den totala importen som den totala exporten av levande djur är liten. Både import och export är till allra största delen intern.

**Tabell 5.20.** Sverige: slakt, import och export av större tamdjur, i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får/get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	529	3 251	202	7
Total export	7	6	0	1
Total import	0	0	0	2

*Källa:* FAO 2000 (2002.07.08) och Eurostat 2000.

Av de nötkreatur som totalt exporteras är över 80 procent kalvar, som främst exporteras till Danmark och Holland, cirka 49 respektive 38 procent. Cirka 11 procent säljs till Tyskland.

Grisarna är vuxna djur som till 96 procent säljs till Tyskland.

Exporten av slakthäst anses vara betydligt större än vad som syns i statistiken. Även antalet hästar som importerats anses vara betydligt större än vad statistiken anger. Det rör sig om sporthästar/ponnyer. Exporten är intern till andra EU-länder, till exempel Italien och Belgien, och sker ofta via mellanhänder i Danmark.

Slakterikapaciteten kan anses räcka för det landets uppfödning.

### Fjäderfä

De 16 stora slakterierna för fjäderfä finns ojämnt fördelade i landet:

- Norra Sverige har 0 slakterier.
- Mellansverige har 2 slakterier.
- Södra Sverige har 14 slakterier.

I Sverige slaktades 76 miljon kycklingar, 5,7 miljoner höns och 740 000 kalkoner år 2000.<sup>66</sup> Vare sig export eller import av levande djur med en vikt över 185 gram förekommer, utan det handlar endast om daggamla kycklingar, varav cirka 700 000 importerats och 1,1 miljoner exporterats.

Slakterikapaciteten får anses tillräcklig, men för utjänta värphöns saknas i dag lönsam avsättning.

### *Kanin/hägnat vilt*

EuroVetLink redovisar inte slakterier för kanin/hägnat vilt uppdelat på djurslag för Sverige. Av de 28 slakterier, som är godkända för slakt av kanin/hägnat vilt finns flest i norra Sverige:

- Norra Sverige har 18 slakterier.
- Mellansverige har 5 slakterier.
- Södra Sverige har 5 slakterier.

De flesta slakterierna i norra Sverige slaktar ren.

Någon slakt av kanin finns inte redovisad i FAO:s statistik för år 2000. Dock finns ett ökande intresse för djurslaget i landet, och en blygsam export av några hundratal djur finns noterat i Eurostat för år 2000. Något större slakteri för kanin finns i dag inte godkänt i landet.

För kanin/hägnat vilt är slakterikapaciteten tillfyllest.

## **Tyskland**

Totalt finns 391 större slakterier godkända i landet. Av de stora slakterierna slaktar 311 större djur, 80 slaktar fjäderfä och 2 slaktar kanin/hägnat vilt.<sup>67</sup> Antalet mindre slakterier är 8 992 stycken varav 8 847 uppges slakta större tamdjur, 145 uppges slakta fjäderfä och inget uppges slakta kanin/hägnat vilt.<sup>68</sup>

De större slakterierna redovisas i EuroVetLink i 16 regioner. För att få en uppfattning av strukturen delas Tyskland i det följande in i två områden:

---

<sup>66</sup> Källa: FAO.

<sup>67</sup> Källa: EuroVetLink.

<sup>68</sup> Källa: Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft.

- Före detta Västtyskland: regionerna Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland och Schleswig-Holstein.
- Före detta Östtyskland: regionerna Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen och Sachsen-Anhalt.

### Större tamdjur

Enligt EuroVetLink finns 311 större slakterier och 8 847 småskaliga slakterier godkända för slakt av större djur. Statistiken finns dock inte uppdelad på djurslag.

Av de stora slakterierna ligger 225 stycken i före detta Västtyskland och 86 i före detta Östtyskland. Av de småskaliga ligger 8 408 stycken i före detta Västtyskland och 439 stycken i före detta Östtyskland.

**Tabell 5.21.** Tyskland: slakt, export och import av större tamdjur i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Fär/get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	4 286	43 244	2 181	16
Total export	581	1 087	102	5
Total import	183	3 188	73	4

*Källa:* FAO (2002-07-08), Eurostat.

Tyskland handlar med levande djur, främst grisar men även nötkreatur, i stor omfattning. Den totala importen av gris består till 60 procent av smågrisar, så gott som uteslutande från Holland och Danmark. Även större grisar internimporteras från dessa båda länder.

Även den totala exporten bestod år 2000 i första hand av smågrisar, drygt 60 procent. Exporten är huvudsakligen intern och går till cirka 73 procent till Belgien, Spanien och Frankrike. De vuxna grisarna exporteras så gott som uteslutande till Österrike.

Tyskland exporterar 116 000 nötkreatur till tredje land, framför allt till Mellanöstern och Norra Afrika, samtidigt som landet importerar 118 000 djur från Östeuropa. Importen är till största

delen kalv och exporten slaktdjur.<sup>69</sup> Nötkreatur exporteras även internt i stort antal till Holland, Italien och Spanien.

För övriga djurslag är import och export betydligt mindre och påverkar inte slaktkapaciteten.

Den totala exporten av gris utgör endast 2 procent av produktionen, och för nötkreatur utgör den 13 procent av produktionen. För gris är den totala importen cirka tre gånger större än den totala exporten.

Det stora antalet småskaliga slakterier är förvånande och kan tolkas som att kapaciteten räcker för den egna uppfödningen. En slakt av 550 nötkreatur per år för varje småskaligt slakteri skulle räcka för att klara slakten av hela produktionen, inklusive den totala exporten.

### *Fjäderfä*

Enligt EuroVetLink finns 80 stora slakterier godkända för slakt av fjäderfä. 32 av dessa ligger i före detta Östtyskland och 48 stycken i före detta Västtyskland. De finns dock inte redovisade uppdelade på olika slags fjäderfä.

Antalet småskaliga slakterier för fjäderfä är totalt 145 stycken, varav 9 finns i före detta Östtyskland och 136 stycken i före detta Västtyskland.

I Tyskland slaktades 506 miljoner fjäderfä år 2000, där närmare 80 procent var slaktkyckling. Totalt importerar 92,4 miljoner fjäderfä, där 92 procent var daggamla kycklingar. Exporten var 91,9 miljoner fjäderfä, där endast 19 procent var daggamla kycklingar. Det är tydligt att landet importerar daggamla kycklingar för vidare gödning och försäljning som färdiggödd slaktkyckling.

Exporten av slaktkyckling utgör dock endast knappt 13 procent av produktionen. Det kan inte bedömas huruvida slaktkapacitet även för dessa finns inom landet.

### *Kanin/hägnat vilt*

Eurostat redovisar 2 godkända större slakterier för kanin/hägnat vilt – ett i västra och ett i östra Tyskland. Enligt FAO slaktades år 2000 cirka 21 miljoner kaniner i landet. Landet importerar cirka

---

<sup>69</sup> Se kapitel 2.

3 800 kaniner, främst från Tjeckien, och exporterar 92 000 djur, främst till Frankrike.

## Österrike

Totalt redovisar EuroVetLink 128 stora godkända slakterier i Österrike. Av dessa slaktar 119 större djur, 8 slaktar fjäderfä och 1 slaktar kanin/hägnat vilt. Slakterierna redovisas i 9 regioner. I det följande redovisas landet som en enhet.

Österrike har många småskaliga slakterier, hela 5 076 stycken,<sup>70</sup> där 5 006 uppges slakta större djur, 62 slaktar fjäderfä och 8 slaktar kanin/hägnat vilt. Endast Tyskland redovisar fler, men i förhållande till sin storlek är Österrike i särklass vad gäller antalet små slakterier.

### Större tamdjur

I EuroVetLink redovisas vilka djurslag de större slakterierna för större tamdjur slaktar. Av de 119 stora slakterierna för större tamdjur tar 104 emot nötkreatur, 106 slaktar grisar, 29 slaktar får/get, och 7 slaktar häst. Samma slakteri kan ta emot flera djurslag.

Av de 5 076 småskaliga slakterierna tar 5 006 emot större djur. Någon uppdelning på djurslag kan inte redovisas. Österrike har genom sin geografi speciella förhållanden, vilket kan förklara det stora antalet småskaliga slakterier för större djur.

Handeln med levande djur är i förhållande till produktionen relativt stor.

**Tabell 5.22.** Österrike: slakt, import, export av större tamdjur, i tusental år 2000

	<i>Djurslag</i>			
	<i>Nötkreatur</i>	<i>Gris</i>	<i>Får/get</i>	<i>Häst</i>
Slaktade	671	5 303	366	2
Total export	146	23	15	3
Total import	34	291	0,4	0,8

Källa: FAO (2002.07.08), Eurostat

<sup>70</sup> Källa: Österrikes jordbruksdepartement.

Den totala exporten sammanräknad av nötkreatur är i förhållande till slakten betydande, hela 18 procent under år 2000. Den största delen är intern export till Italien – cirka 60 procent – och den bestod av såväl kalvar, livdjur som slaktdjur, totalt cirka 87 000 djur. Även Tyskland och Frankrike tog emot djur från Österrike – 27 respektive cirka 7 procent av den totala exporten. Importen av grisar var intern och kom till 99 procent från Tyskland, totalt cirka 290 000 djur. Den bestod till största delen av vuxna grisar.

Antalet småskaliga slakterier är mycket stort i förhållande till landets storlek. Med en tillåten slakt av 1 000 slaktenheter per år kan dessa slakterier slakta motsvarande 5 miljoner nötkreatur eller 25 miljoner slaktsvin per år, vilket är betydligt mer än befintlig slakt. Slakterikapacitet för större djur tycks alltså inte saknas i landet.

### *Fjäderfä*

Av landets godkända större slakterier uppger 8 slakt av fjäderfä, och av de småskaliga slakterierna uppger 62 detsamma. Någon uppdelning på fjäderfäslag finns inte.

Enligt FAO slaktades 68,9 miljoner fjäderfä i Österrike år 2000, där slaktkyckling utgjorde närmare 90 procent. Den totala importen var 16,1 miljoner fjäderfä och den totala exporten 3,1 miljoner fjäderfä, i båda fall huvudsakligen daggamla kycklingar. Dock importeras totalt cirka 3,6 miljoner fjäderfä med en vikt över 185 gram.

Slaktkapaciteten är tillräcklig för den egna produktionen av fjäderfä.

### *Kanin/hägnat vilt*

Endast 1 större slakteri för kanin/hägnat vilt finns enligt EuroVetLink. Av de småskaliga är 8 godkända för dessa djurslag. Cirka 520 000 kaniner slaktades under år 2000 enligt FAO. Den totala importen var 8 657 djur, nästan uteslutande från Tyskland. Någon export förekom inte.

## 5.5 Utredningens analys och bedömning

Utredningens analys av antalet slakterier i de olika medlemsstaterna visar att antalet slakterier är betydande och att den regionala spridningen är god. Bedömningen är att det är fullt möjligt att finna slakteri inom 8 timmars transport för samtliga djur inom EU. På vissa avlägsna öar utan slakteri kan situationen vara annorlunda. Det landet med minst antal slakterier trots stora avstånd är Sverige, men även här bedöms samtliga djur kunna transporteras till slakteri med en körtid understigande 8 timmar.

Kapaciteten för de 3 890 större slakterierna har inte kunnat fastslås eftersom sådana uppgifter inte finns tillgängliga i samtliga medlemsländer i EU. För de 20 972 småskaliga slakterierna är kapacitetstaket i dag 1 000 djurenheter per år eller 1 500 djurenheter per år om två företag delar slakterilokal. Andelen djur som exporteras – den interna och externa exporten sammanräknad – är i de flesta fall obetydlig i förhållande till antalet djur som slaktas och de flesta länderna inom EU bedöms ha slakterikapacitet för den egna uppfödningen. En beräkning visar i vissa fall att de småskaliga slakterierna kan klara en betydande del av slakten.

### Större tamdjur

För större tamdjur finns totalt 2 546 större slakterier i EU. Antalet småskaliga slakterier för större tamdjur kan endast uppskattas eftersom uppgifter inte kunnat erhållas från alla länder. Totalt redovisas dock 15 723 småskaliga slakterier för större tamdjur varav 13 853 finns i Tyskland och Österrike. Flera länder redovisar inte vad de småskaliga slakterierna slaktar, men en bedömning är att minst 17 000 av de totalt 20 972 småskaliga slakterierna slaktar större tamdjur.

En analys av antalet slaktade större tamdjur av olika djurslag jämfört med antalet transporterade slaktdjur över gränser visar att andelen slaktdjur, som transporteras över gräns till slakteri är procentuellt litet för alla djurslag utom häst. I siffran transporterade djur finns även extern import och extern export medräknat.

**Tabell 5.23.** 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	36 853	721	2,0 %
Gris	203 039	4 819	2,4 %
Får	70 532	4 421	6,3 %
Get	8 257	105	1,3 %
Häst	400	141	35,3 %

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat 2000.

Om även livdjuren räknas med fås en liten annorlunda bild. För vissa djurslag, främst nötkreatur, är andelen djur som transporteras som livdjur mycket stor.

**Tabell 5.24.** Antal slaktade djur, antal transporterade liv- och slaktdjur över gränser, i tusental år 2000, samt procentuell beräkning

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktade djur</i>	<i>Transporterade djur</i>	<i>Procentuellt transporterade av slakt</i>
Nötkreatur	36 853	4 033	10,9 %
Gris	203 039	9 338	4,6 %
Får	70 532	4 470	6,3 %
Get	8 257	109	1,3 %
Häst	400	228	57,0 %

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat 2000.

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 uppger en total export av 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.

## Fjäderfä och kanin/hägnat vilt

Antalet större slakterier för fjäderfä i EU är 1 016 stycken och för kanin/hägnat vilt 747 stycken. Grupperna hanteras i ett sammanhang eftersom vissa medlemsländer inte delar småskaliga slakterier för dessa grupper, utan räknar samman dem som slakterier för "white meat". Antalet småskaliga slakterier kan uppskattas till minst 800 stycken för dessa kategorier sammanslaget.

Handeln med fjäderfä är handeln med daggamla kycklingar större än handeln med äldre djur (med vikt över 185 gram). Andelen transporterade äldre fjäderfä är mycket litet i förhållande till det stora antal slaktade i EU varje år. För år 2000 var antalet cirka 5½ miljarder fjäderfän. Även slakten av tamkanin i EU är stor och till antal djur är tamkaniner den största grupp efter fjäderfän.

*Tabell 5.25.* Antal slaktade fjäderfä respektive transporterade fjäderfä (med vikt över 185 gram) i tusental år 2000

<i>Djurslag</i>	<i>Slaktade</i>	<i>Transporterade fjäderfä med vikt över 185 g.</i>	<i>Procentuellt transporterade</i>
Fjäderfä	5 562 382	207 004	3,7 %
Tamkanin	351 533	3 598	1,0 %

*Källa:* FAO (2002.07.08), Eurostat 2000.

Samtliga medlemsländer bedöms ha kapacitet 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.

## Bedömning

Utredningens bedömning är att det inte är bristande slakterikapaciteten som är avgörande orsak till transportströmmarna av levande djur, utan att handeln med slaktdjur är styrd av det pris som olika slakterier betalar för slaktdjur vid varje tillfälle. I vissa fall kan exporten såväl internt som externt användas av uppfödare som ett

sätt att hålla uppe slaktpriset i det egna landet. Handeln med slaktdjur är alltså huvudsakligen styrd av marknaden.

Vissa länder har en struktur med uppfödning och försäljning unga djur. Det gäller Holland och Danmark, som exporterar smågrisar, främst intern inom EU, och Frankrike, som har en betydande export av nötkreatur för vidare uppfödning, huvudsakligen intern.

Andra länder, främst Italien men även Grekland, har inte en uppfödning som räcker för det egna behovet eller för landets livsmedelsindustri. Sådana länders efterfrågan stimulerar handeln och därmed transporter av levande djur, såväl liv- som slaktdjur.

## 6 Mobila slakterier och begreppet nära uppfödningssplatsen

### **Utredningens bedömning**

Utredningen kan inte se vare sig hygieniska eller tekniska skäl för förbud att slakta andra djurslag än renar och hägnat vilt i mobila slakterier och menar att regeringen bör verka för att undanröja av de juridiska otydligheterna i EU för sådana slakterier.

Utredningen bedömer att mobila slakterier bättre passar för en uppfödning där många djur slaktas samtidigt. 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, får och fjäderfä bör däremot mobila slakterier vara möjliga.

I dag är små gårdsnära slakterier med gemensam ambulerande 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.

Utredningens bedömning är att mobila slakterier inte kan lösa problemet med långa djurtransporter, men att de kan bli ett bra alternativ till stationära slakterier där de är ekonomiskt lönsamma.

Beträffande begrepp ”nära uppfödningssplatsen” bedömer utredningen att begreppet är av intresse för konsumenterna eftersom dagens upplysningar till konsumenterna om de transporter djuren utsatts för före slakt är obefintliga.

### **Utredningens förslag**

Ekonomiska bidrag inom befintligt regelsystem för mobila slakterier, slaktbodas och andra lösningar, som minskar långa slaktdjurtransporter, bör införas.

Utredningen förslår att begreppet "nära uppfödningssplatsen" för tamdjur (förutom fjäderfä) till slakt får 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 betyder "nära uppfödningssplatsen" att de transporterats maximalt tre timmar inklusive på- och avlastning från gård till slakteri.

Utredningen föreslår att det skapas ett märkningssystem, som talar om hur länge djur transporterats till slakt, gärna utifrån begreppet "nära uppfödningssplatsen". Frågan om utformning och regler för ett sådant märkningssystem bör utredas vidare.

## **Inledning**

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. Uppdraget redovisas i avsnitt 6.1.

I utredningens direktiv anges att utredningen har till uppgift att definiera vad som menas med "nära uppfödningssplatsen". Uppdraget redovisas i avsnitt 6.2.

Utredningens analys, bedömning och förslag finns i avsnitt 6.3.

## **6.1 Mobila slakterier**

### **6.1.1 Underlag**

Regeringen gav den 8 mars 2001 Livsmedelsverket i uppdrag att inom sitt ansvarsområde kartlägga svårigheter för befintliga småskaliga livsmedelsföretag och hinder för nyetableringar. Enligt uppdraget skulle Livsmedelsverket vidare analysera hur dessa svårigheter och hinder förhåller sig till såväl nationell lagstiftning som gemenskapslagstiftning. Uppdraget har redovisats i rapporten

”Lokal och regional livsmedelsproduktion – kartläggning, analys och förslag till åtgärder”.<sup>1</sup>

När regeringen tillsatte Djurtransportutredningen avstod Livsmedelsverket i sin rapport från att göra någon utvärdering av vilka faktorer som styr djurtransporter och var slakt äger rum. Däremot har verket visat på möjligheter och begränsningar vid användning av mobila slakterier. Livsmedelsverket ser redovisningen på detta område som ett komplement till utredningens beslutsunderlag. Utredningen har även tagit del av verkets rapport och använt sig av denna i redovisningen av mobila slakterier.

För närvarande finns i Sverige endast mobila slakterier i bruk för slakt av renar. Detta innebär att utredningens underlag beträffande tekniska och ekonomiska förutsättningar för mobila och semi-mobila slakterier i första hand grundas på beräkningar – inte på historiska data och dokumenterad erfarenhet.

Utredningen har i enlighet med direktiven tagit del av studier som genomförts beträffande djurskydd och slakt nära uppfödningplatsen. Utredningen har också samrått med berörda myndigheter och organisationer. Erfarenhet från andra länder finns endast dokumenterad i mycket liten utsträckning. I ett flertal länder finns dock intresse för mobil slakt, och i USA slaktas gris och nötkreatur i mobil anläggning och fjäderfän storskaligt mobilt. I Norge finns också – förutom slakt av ren – även slakt av lamm i mobilt slakteri på försök. I Tyskland finns ett företag som arbetar med utveckling av olika mobila slakterilösningar.

Vid Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, har två arbeten publicerats om mobil slakt: ”Mobila och semimobila slakterier som alternativa slaktsystem”<sup>2</sup> och ”Slakt utan transport av levande djur – en utvärdering av mobila slakterier för svin”.<sup>3</sup> Vidare har JTI, Institutet för jordbruks- och miljöteknik, publicerat rapporten ”Mobila slakterier för nötkreatur och svin – möjligheter och begräns-

---

<sup>1</sup> Livsmedelsverket (2001) Lokal och regional livsmedelsproduktion – Kartläggning, analys och förslag till åtgärder. Rapport 17 – 2001, Livsmedelsverket Uppsala.

<sup>2</sup> Hedberg, E. & Gebresenbet, G. (1999) Mobila och semi-mobila slakterier som alternativa slaktsystem. Rapport 238. Institutionen för lantbruksteknik, Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala.

<sup>3</sup> Helgesson, A. (2000) Slakt utan transport av levande djur – en utvärdering av mobila slakterier för svin. Institutionen för ekonomi, Lantbrukets driftsekonomi Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala.

ningar”.<sup>4</sup> Dessa rapporter har haft särskilt stor betydelse för utredningens redovisning.

### 6.1.2 Beskrivning av mobila slakterier och semimobila slakterier

Med mobilt slakteri avses en slakterianläggning som till sin helhet är mobil, det vill säga flyttbar. Det mobila slakteriet kan antingen komma direkt till djurbesättningen eller till en uppsamlingsplats för flera närliggande besättningar. Ett mobilt slakteri skall klara alla moment som ingår vid slakt, med undantag för styckning av djurkropparna vilken sker någon annanstans. Dock krävs att nedkylning sker på godtagbart sätt.

Med ett semimobilt slakteri avses en slakterianläggning som ställs upp på en plats under en längre tid i närheten av flera olika djurbesättningar. Anläggningen är inte i sin helhet mobil utan kräver tillgång till anslutande transport av slaktade djur.

Ekologiska lantbrukare i Sörmland har tagit fram rapporten ”Gårdsnära slakt”,<sup>5</sup> som skisserar ett alternativ med stationära slakterier, där djuren slaktas och därefter transporteras till styckningsanläggning. I ett sådant system kan de enkla slakterierna vara lokaliserade till en gård med uppfödning av djur och också ta emot djur från gårdar i närheten. Flera sådana slakterier kan anlita en gemensam styckningsanläggning. I stället för att ha ett mobilt slakteri får slaktarna vara mobila och betjäna de mindre slakterierna olika dagar i veckan. Ett sådant system minskar inte bara transporttiden för djuren, utan djuren kan också slaktas under mindre stress i en invand miljö. Systemet ger arbete i bygden, vilket framhålls i rapporten. Man menar även att ett system som ovan bäst passar för mindre djur, till exempel svin och får. I rapporten redovisas vilka skillnader som finns i kraven på småskaligt respektive storskaligt slakteri. I beräkningarna framhålls att det system man förordar är ekonomiskt mer fördelaktigt än mobila slakterier.

---

<sup>4</sup> Benfalk, C., Edström M., Geng, Q., Gunnarsson, F., Lindgren, K., (2002) Mobila slakterier för nötkreatur och svin JTI-rapport Lantbruk & Industri 300, JTI – Institutet för jordbruks- och miljöteknik, Sveriges Lantbruksuniversitet, Uppsala.

<sup>5</sup> Naess, A. (2002) Gårdsnära slakt. Ekologiska lantbrukare i Sörmland, Katrineholm.

### 6.1.3 Gällande lagstiftning

Det har diskuterats om det är tillåtet med mobil slakt inom EU. Frågan om användning av mobila slakterier väcktes på svenskt initiativ med hänvisning till de mycket speciella förutsättningar som råder vid slakt av ren (se nedan). Som en följd av detta initiativ ändrades direktivet 91/495/EEG (som reglerar produktion och saluhållande av kaninkött och hägnat vilt). Detta skedde i samband med Sveriges anslutning till EU. Som en alternativ möjlighet föreskrevs i artikel 6 p. 2 att renslakt får bedrivas i ett mobilt slakteri. I de övriga direktiven finns dock motsvarande möjlighet inte nämnd. Det är därför tveksamt om det finns juridisk grund för godkännande av mobila slakterier för andra djurslag än ren.

I det reformarbete med hygienregler som för närvarande pågår inom EU omnämns mobil slakt endast i ett avsnitt, och då endast med avseende på hägnat vilt. Ett svenskt initiativ har nyligen tagits i detta arbete för att i framtiden uttryckligen tillåta mobil slakt av alla djurslag.

Ett generellt grundläggande krav som Livsmedelsverket ställer vid slakt av djur som omfattas av besiktningstvång,<sup>6</sup> är att djuren skall slaktas och hanteras vidare i en godkänd slakterianläggning. Kraven på hur ett slakteri skall vara ordnat vad gäller utrymmen, inredning och utrustning är enligt vad som redovisats ovan är både omfattande och detaljerade. Föreskrifterna har som utgångspunkt att ett slakteri är en byggnad i traditionell mening, det vill säga ett stationärt slakteri. För dessa ställs krav på alla delar av byggnadens inredning, avlopp, vattentoaletter och sanitära utrymmen, ventilation, belysning, riklig tillgång till varmt och kallt vatten av dricksvattenkvalitet (A-vatten) samt personalutrymmen.

### 6.1.4 Mobila slakterier – historik och användningsområde

Nedan följer en kort redovisning av aktualitet och omfattning av mobila slakterier för de vanligaste djurslagen inom lantbruket.

---

<sup>6</sup> Se tidigare avsnitt om regler i Sverige.



## **Ren**

Som tidigare nämnts används mobila slakterierna i Sverige endast för renslakt; hägnat vilt slaktas i dag inte i mobilt slakteri. Livsmedelsverket har från och med 1985 godkänt fem mobila slakterier. Enligt vad utredningen erfar är dock endast ett av dessa slakterier i bruk i dag. Detta slakteri ägs gemensamt av fyra samebyar i södra Västerbotten och flyttas mellan ett fåtal platser. Därtill kommer ett norskt mobilt slakteri som slaktar ren i Norge, och som även är godkänt för slakt av ren i Sverige. Utredningen besökte detta i samband med renslakt i Glen i Jämtland under oktober 2002.

## **Fjäderfän**

Ett företag som ägs av ett antal äggproducenter har ansökt om tillstånd och bidrag hos Livsmedelsverket respektive Jordbruksverket för att bygga och använda ett mobilt slakteri av värphöns, slakthönsammor och kalkon. Enligt vad som uppgivits i ansökan beräknas slakteriet drivas med en kapacitet av 5 000 djur per dag. Företaget har i samarbete med ett annat företag som tillverkar trailers med mera tagit fram ritningar till en mobil anläggning för slakt av fjäderfän. Ritningarna godkändes av Livsmedelsverket 1998, men anläggningen har ännu inte byggts.

## **Grisar**

Frågan om mobila slakterier för grisar har utretts med utgångspunkt från olika tänkbara modeller angående de olika slaktmomenten. Grisars beteenden och behov gör att särskilda hänsyn ur djurskyddsaspekt bör tas vid transport och slakt. I de beräkningar som utredningen tagit del av anförs att det är tekniskt och ekonomiskt möjligt att under vissa förutsättningar använda ett mobilt slakteri för grisslakt.

## **Nötkreatur**

Utredningen har inte tagit del av några uppgifter som visar att det i dagsläget är aktuellt med investeringar i mobila slakterianläggningar för slakt av nötkreatur. Däremot finns det uppgifter med

beräkningar om de ekonomiska förutsättningarna vid sådan slakt. Det finns också undersökningar där man närmare diskuterar vilka tekniska förutsättningar som är nödvändiga för en mobil anläggning för slakt av nötkreatur. En komplikation i sammanhanget är dock hanteringen av högriskavfall från slakten.

## **Får**

Det finns ett norskt företag, Midt Norsk slagt, som driver mobila slakterier av ren även på den svenska sidan. Företaget har ansökt om tillstånd för att i Norge slakta får i mobil anläggning och har också på försök slaktat får.

## **Andra djur**

För andra djurslag, till exempel häst och kanin, bedöms inte mobila slakterier som intressanta i dagsläget.

### **6.1.5 Allmänna förutsättningar**

#### **Djurskydd**

För ett mobilt slakteri ställs samma krav som på ett stationärt slakteri angående hantering av levande djur. Detta innebär att ett mobilt slakteri måste vara utformat så att fastställda djurskyddshänsyn kan uppfyllas. Här kan bland annat nämnas:

- Levandedjursbesiktningen skall utföras enligt gällande regler beroende på om det mobila slakteriet skall vara ett storskaligt eller småskaligt slakteri.
- Avlivningen skall utföras enligt gällande krav beroende på djurslag.
- Drivningsgångarna måste vara korrekt utförda, till exempel med avseende på gångytan, bredd, lutning och ljus.
- Fixering och bedövning skall utföras i enlighet med vad som gäller för respektive djurslag med avseende på känd kunskap om djurartens karakteristika samt gällande reglering om tillåtna bedövningsmetoder för respektive djurslag.

## Hygien

Vid slakt går det åt stora mängder vatten. Vattnet skall hålla högsta kvalitet, det vill säga vara godkänt som dricksvatten och hålla A-kvalitet. Kontroll av vattenkvaliteten skall genomföras regelbundet. Det är inte säkert att tillräckligt bra vattenkvalitet finns tillgänglig på de platser dit det mobila slakteriet åker, varför den mobila anläggningen måste vara självförsörjande med vatten. Detta gäller samtliga djurslag.

Livsmedelsverket anger i sin rapport att det från livsmedels-hygienisk ståndpunkt saknas skäl att motsätta sig en utveckling mot användning av mobila slakterier, under förutsättning att nedkylning av slaktkroppar och vatten av högsta kvalitet (A-vatten) kan garanteras.<sup>7</sup>

I ett storskaligt slakteri finns krav på omklädningsrum och duschmöjligheter för personalen direkt efter arbetets slut. I ett mobilt slakteri kan speciellt det senare vara svårt att klara.

## Säkerhet och arbetsmiljö

Slakteribranschen är i dag en av de mest utsatta branscherna ur personalskyddssynpunkt, med hög skadefrekvens i förhållande till andra branscher. I de uppgifter som utredningen tagit del av anges att ett förekommande problem hos de mobila renslakterierna är trånga personalutrymmen.<sup>8</sup> Vidare utförs flera moment i slaktprocessen manuellt i ett mobilt slakteri jämfört med vid ett stationärt slakteri, vilket också ökar skaderisken. Personalsäkerheten är också viktig vid drivning, fixering och bedövning där personalen kan skadas av djuren.

Liksom för andra slakterier gäller att kunskap och erfarenhet är nyckelfaktorer i säkerhetsfrågor. Därutöver krävs att arbetsmiljön gör det möjligt att utföra slaktprocessen på ett godtagbart sätt.

### 6.1.6 Slaktprocessen

Slaktprocessen sker i flera steg. Den kan beskrivas enligt följande för slakt i ett stationärt slakteri:

---

<sup>7</sup> Livsmedelsverket (2001).

<sup>8</sup> Benfalk m.fl. (2002) och Hedberg & Gebresenbet (1999).

1. lastning
2. transport
3. avlastning
4. stallvistelse
5. levandedjursbesiktning
6. indrivning
7. (fixering och) bedövning
8. avblodning
9. avhudning/skällning och urtagning
10. klyvning i vissa fall
11. veterinärbesiktning
12. kylning.

Klyvning krävs endast för nötkreatur äldre än 6 månader, grisar äldre än 4 veckor och hästar.<sup>9</sup>

Vid användning av ett mobilt slakteri utgår flera moment beroende på storlek. För småskalig slakt krävs till exempel inte levandedjursbesiktning på slakteriet, utan denna får ske på gården inom 24 timmar före slakt. Jämfört med ovan kvarstår följande, om det mobila slakteriet skall klassas som storskaligt:

1. levandedjursbesiktning
2. indrivning
3. fixering och bedövning
4. avblodning
5. avhudning/skällning (beroende på djurslag) och urtagning
6. klyvning i vissa fall
7. veterinärbesiktning
8. kylning.

De moment som utgår är alltså på- och avlastning samt transport och fixering – beroende på vilken bedövningsmetod som tillämpas. Nedan beskrivs vissa moment av betydelse. Transporten och de andra momentens inverkan på djurens hälsa och välbefinnande redovisas utförligt per djurslag på annat ställe i den här utredningen och berörs därför inte närmare här.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Se direktiv 91/497 bilaga 1 punkt 34.

<sup>10</sup> Se kapitel 4 samt bilaga 9, 10 och 11.

### **Besiktning före slakt – levandedjursbesiktning**

Levandedjursbesiktning skall ske även före slakt i ett mobilt slakteri om det skall vara ett storskaligt slakteri, och på gården varifrån djuret kommer om det mobila slakteriet är småskaligt. Enligt gällande reglering för storskaligt slakteri skall besiktning utföras inom 24 timmar från ankomsten till slakteriet (stationärt slakteri) och högst 24 timmar före slakt.<sup>11</sup> Levandedjursbesiktning skall utföras av besiktningsveterinär som förordnats av Livsmedelsverket. Vid småskalig slakt får slakterierna själva föreslå besiktningsveterinär; veterinären måste dock ha särskild kompetens.

### **Drivning**

Drivning innebär att djuren förs in i slakterianläggningen för fixering och bedövning. Drivningsmomentet kan, om det utförs på fel sätt, innebära skador och påfrestningar för djuren. Det kan också innebära en säkerhetsrisk för personalen. Drivningen skall gå lugnt till väga, och drivningsgången skall vara utformad så att djuren inte kan skada sig.<sup>12</sup>

Ett mobilt slakteri måste följa samma regler som gäller för stationära slakterier på denna punkt. Institutet för jordbruks- och miljöteknik (JTI) har genomfört en studie av mobila slakterier för nötkreatur och svin. I denna anges att det inte borde föreligga några större svårigheter att ta de särskilda hänsyn som nämns ovan angående åtskillnad mellan olika djurgrupper. Det som i dag saknas är goda anslutningsmöjligheter mellan stall och mobil anläggning. Själva drivningsgången borde, enligt samma studie, vara tekniskt möjlig att genomföra på ett sätt som är godtagbart för både djuren och personalsäkerheten.<sup>13</sup>

### **Fixering och bedövning**

Djur skall bedövas före slakt. Det finns olika slags bedövningsmetoder, bland annat gasbedövning, bultpistol, kulvapen och elbedövning. Gasbedövning är en djurskyddsmässigt bra metod för bedövning av svin men den är, med hänsyn till de konstruktions-

---

<sup>11</sup> SLVFS 1996:32 5.1.2, se även tidigare avsnitt i detta kapitel.

<sup>12</sup> Se tidigare avsnitt i detta kapitel.

<sup>13</sup> Benfalk m.fl. (2002).

mässiga krav som den ställer, mycket svårt att använda i ett mobilt slakteri.<sup>14</sup> I ett mobilt slakteri måste djuren, även grisar, därför fixeras och bedövningsmetoden anpassas till vilket djurslag det handlar om. Fjäderfän avlivas i dag i stationära slakterier med en form av elbedövning som också är möjlig att utföra rent tekniskt i ett mobilt slakteri. Efter bedövningen av djuren skall avblodning påbörjas inom 60 sekunder för större djur.

### **Avfallshantering**

För alla djurslag utom ren gäller vissa regler för hantering av avfall vid slakt. Dessa innebär att avfallet måste sorteras och omhändertas efter vilken kategori det tillhör. Indelning i kategorier sker efter bedömning av risk för djur, människor och miljö kring hantering av avfallet. För avfall från renslakt medges bland annat nedgrävning av avfall.

Mobila slakterier för andra djurslag kräver särskild utrustning och utformning för slaktavfallet. Kompostering på gården får dock ske med tillstånd från Jordbruksverket och kommunen vid småskalig slakt.

### **Avhudning, skällning och klyvning**

Beträffande skällning av gris behöver detta utredas ytterligare, enligt JTI. Övrig hantering kan lösas tekniskt. När djurkroppen avblodats, avhudats/skällats och tagits ur så skall köttet besiktigas. Kroppen får då inte ha delats mer än i halvor. JTI menar dock i sin studie att vid slakt av nötkreatur i mobila slakterier så måste kropparna förvaras i fjärdedelar i kylutrymmen, eftersom dessa utrymmen inte rymmer halva nötkreaturskroppar. Enligt JTI bör denna fråga undersökas vidare.

### **Kylning och styckning**

I de beskrivningar av mobila slakterier för andra djurslag än ren som utredningen tagit del av anges i samtliga två särskilt viktiga frågor angående kylning:

---

<sup>14</sup> Benfalk m.fl. (2002).

- Kylutrymmet måste utformas som en separat enhet till det mobila slakteriet.
- Kylutrymmet begränsar slaktkapaciteten.

Nedkylning av köttet skall ske omedelbart, och det skall förvaras vid max 7°C. Ätliga organ skall förvaras vid max 3°C. Om nedkylningsprocessen inte störs behöver styckning inte genomföras i det mobila slakteriet, utan kan ske någon annanstans. För att nedkylningsprocessen inte skall störas krävs att inget mer kött förs in i kylrummet efter genomförd slakt av en djurbesättning. Kylkapaciteten begränsar slakten, och för svin klarar de system som utredningen funnit i dag maximalt 150 grisar/dag.

### 6.1.7 Ekonomiska förutsättningar

I de rapporter som utredningen tagit del av diskuteras de ekonomiska förutsättningarna för mobil respektive stationär slakt. Två faktorer spelar i huvudsak roll för lönsamheten – sjunkande marginalkostnader och effektivitet.

Med sjunkande marginalkostnader menas här att de fasta kostnaderna kan slås ut på flera producerade enheter och att kostnaden per producerad enhet därmed sjunker. För ett slakteri innebär detta att om fler djur slaktas med samma utrustning och anläggning, så sjunker den totala slaktkostnaden per kilo kött, under förutsättning att de rörliga kostnaderna för till exempel vatten och el är lika. Till de fasta kostnaderna kan förutom utrustning och anläggning även besiktningkostnader räknas. I de studier av mobila slakterier för andra djurslag än ren som utredningen tagit del av, sker beräkningar om lönsamhet utifrån förutsättningen att det mobila slakteriet är begränsat med avseende på slaktvolym på grund av utrymmesskäl. Detta innebär att de fasta kostnaderna kan bli högre per slaktat djur i ett mobilt slakteri. Ett sätt på vilket det mobila slakteriet kan utöka sin slaktkapacitet är att successivt hämta och köra nedkylda djur till styckningsanläggning. Så skedde vid det mobila renslakteri, som utredningen besökte i oktober 2002.

Det har utvecklats maskiner i stationära slakterier för att effektivisera slaktprocessen och ersätta tidigare manuella moment. Motsvarande utrustning saknas i dagsläget för mobila slakterier. I övrigt saknas data grundade på erfarenhet, som skulle kunna ge underlag

för en bedömning av effektiviteten i ett mobilt slakteri för andra djurslag än ren.

Angående skalfördelar har utredningen tagit del av uppgifter som pekar på att just effektiviteten kan variera mellan storskaliga och småskaliga stationära slakterier på så sätt att småskaliga slakterier ibland förmår vara mer effektiva och därmed kan konkurrera med de storskaliga slakterierna. Det företag som ansökt om förädlingsstöd för att tillverka och driva ett mobilt slakteri av fjäderfån uppger dock att investeringskostnaden är så pass hög att det inte finns marknadsintresse att genomföra denna investering utan bidrag.

I A. Helgessons rapport finns beräkningar som delvis bygger på kända data om kostnader vid slakt av svin samt data som bygger på uppskattningar av kostnader för detsamma. I rapporten görs en jämförelse mellan kostnaderna i de olika slaktsystemen vid en viss volym. Enligt rapporten är de fasta kostnaderna är så pass höga att det krävs relativt långa transportavstånd för att bortfall av transportkostnad för levande djur skall inverka på den totala kostnaden. I sådant fall skulle slakt av svin i mobila slakterier ha en lägre kostnad per kg kött än slakt av svin i stationära slakterier i områden där transportsträckorna är långa, som exempelvis i Norrland.<sup>15</sup>

För övriga djurslag saknas såväl historiska som beräknade data om ekonomiska förutsättningar i mobil slakt. Vad som däremot framkommit i det material som utredningen tagit del av är antaganden om att förutsättningarna för lönsamhet vid slakt av nötkreatur i mobilt slakteri är små. Dels begränsar utrymmet möjligheten till slakt av större volymer, dels är mobil slakt av nötkreatur mer kapitalintensiv.

I de studier som genomförts av de ekonomiska förutsättningarna för mobila slakterier har bland annat angetts att slaktkostnaden per kg kött i stor utsträckning varierar beroende på beläggningsgrad och transportavstånd. Nedanstående tabell visar ett exempel utifrån antaganden om kostnadsfördelning på slaktkostnad för grisar.

---

<sup>15</sup> Helgesson (2000).



*Tabell 6.1.* Slaktkostnad för grisar i storskalig slakt jämförd med kostnad för mobil slakt i norra, mellersta och södra Sverige. ”Fördyringen” i tabellen orsakas av volymminskningen i den fasta anläggningen

<i>Stationärt system</i>	<i>Norra</i>	<i>Mellersta</i>	<i>Södra</i>
Medelkostnad slakt kr/kg	3,55	2,55	2,44
Transportkostnad kr/kg	0,93	0,35	0,36
Totalkostnad kr/kg	4,48	2,9	2,8
Mobil slakt 86 st grisar/dag 224 dagar/år			
Slaktkostnad kr/kg	3,75	3,63	3,68
”Fördyring” kr/kg	0,41	0,26	0,08
”Totalkostnad” kr/kg	4,16	3,89	3,76
<i>Differens mobil-stationär, 86 st./dag</i>	<i>-0,32</i>	<i>(+) 0,99</i>	<i>(+) 0,96</i>
Mobil slakt 43 st. grisar/dag 224 dagar/år			
Slaktkostnad kr/kg	7,53	7,14	7,07
<i>Differens mobil-stationär</i>	<i>(+) 3,05</i>	<i>(+) 4,24</i>	<i>(+) 4,27</i>

*Källa:* Fakta Jordbruk, Nr 18. 2000 Sveriges Lantbruksuniversitet.

”Fördyringen” vid användning av mobil slakt förklaras enligt samma studie som tabellen är hämtad ifrån, med att de fasta kostnaderna inte kan slås ut på flera producerade enheter.

Det företag som ansökt om att få bygga ett mobilt slakteri för slakt av värphöns med mera har tidigare angett att man är beredd att betala äggproducenterna cirka 1,20 kronor per slakthöna. Företaget anger dock att förutsättningarna nu ändrats i fråga om finansiering med mera, varför man inte kommer att betala äggproducenterna för hönsen. I de ekonomiska beräkningarna ingår i stället att producenten måste ställa tre personer till förfogande för det mobila slakteriet per dag. Jämförelsevis skulle detta ändå innebära en lägre kostnad för äggproducenterna, varför slakt i ett mobilt slakteri borde vara ekonomiskt intressant för äggproducenter som i dag betalar för att få sina värphöns transporterade och slaktade.

## 6.2 Definition av "nära uppfödningssplatsen"

I utredningens direktiv anges att utredningen skall definiera vad som menas med "nära uppfödningssplatsen".

För utredningens ändamål är en definition av begreppet "nära" kopplat till en transporttid av viss betydelse. Begreppet "nära uppfödningssplatsen" kan då användas för märkning av produkter eller för bidrag av olika slag. Eftersom utredningen föreslår att djur inte skall få transporteras längre än åtta timmar (inklusive på- och avlastning) måste tiden för begreppet "nära uppfödningssplatsen" vara betydligt kortare än så. Utredningen föreslår att "nära" skall avse en transporttid inklusive på- och avlastning om maximalt tre timmar. Utredningen vill dock understryka att den begärda definitionen är problematisk och utredningen ställer sig mycket tveksam till om givna definition kan tillämpas i några andra syften än vad som ovan nämns.

Även begreppet "uppfödningssplatsen" måste definieras. Med "uppfödningssplats" avses den gård där djuret fötts och levat eller har tillbringat sin största del av livet.

Eftersom en omfattande del av den gränsöverskridande handel med djur består av handel med livdjur är det relevant att fastställa en minimitid för hur länge ett djur vistats på en plats för att den skall räknas som uppfödningssplats. Eftersom transporter alltid medför någon form av fysisk eller psykisk påfrestning för djur måste tillräckligt lång tid ha förflutit mellan transport till gård för vidare uppfödning och transport till slakteri. Utredningen bedömer att denna tidsperiod måste vara lång för att djuret ska hinna aklimatisera sig fullständigt. Det optimala är att djur finns på samma plats från födsel till tiden för slakt. Hur länge ett djur skall ha varit på sin sista uppfödningssplats före slakt för att uppfödningssplatsen ska definieras som sådan föreslås bero på djurslag. För större djur som nötkreatur och häst föreslås minst sex månader, för mindre däggdjur minst två månader. Tidsperioden gäller för djur från och med den åldern att de anses vara transportabla. För fåglar med sin korta livstid kan ingen tid fastställas – en slaktkyckling lever cirka 35 dagar – utan endast transporttid föreslås kopplas till begreppet "nära uppfödningssplatsen".

Sammanfattningsvis föreslår utredningen att begreppet "nära uppfödningssplatsen" för tamdjur (förutom fjäderfä) till slakt kan användas för djur, som transporterats maximalt tre timmat 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 fjäderfå föreslås "nära uppfödningssplatsen" betyda att de transporterats maximalt tre timmar inklusive på- och avlastning från gård till slakteri.

Utredningen anser också att det bör framhållas att begrepp som "nära uppfödningssplatsen" borde vara av intresse för konsumenterna. Utredningen föreslår därför att det skapas ett märkningssystem, som talar om hur länge djur transporterats till slakt, gärna utifrån begreppet "nära uppfödningssplatsen". Utformningen av och regler för ett sådant märkningssystem bör utredas vidare.

För att underlätta för konsumenterna bör ursprungsmärkning i enlighet med vad som gäller för märkning av nötkött införas på alla köttslag. En sådan information är högst relevant eftersom den skulle öka konsumenternas möjligheter att tillgodose sina preferenser betydligt mer än vad som är möjligt i dagsläget.

### **6.3 Utredningens analys, bedömning och förslag angående mobila slakterier**

#### **Inledning**

I detta avsnitt redovisas analys över mobila slakterier uppdelat efter problemområden samt den bedömning utredningen gör för möjligheten att använda mobila slakterier.

#### **6.3.1 Utredningens analys av förutsättningarna för användning av mobila slakterier**

##### **Gällande lagstiftning**

Utredningen har, liksom Livsmedelsverket, konstaterat 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 konstaterar också att de krav som finns angående hygien och djurskydd i nuvarande lagstiftning är utformade utifrån de förutsättningar som gäller för stationära slakterier.

Utredningen finner dock inte att det finns anledning att sänka kraven på dessa områden för mobila slakterier eller att dessa skulle ha problem att klara kraven.

### **Användningsområden**

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, fjäderfä 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.

### **Tekniska problem**

Utredningen finner inga tekniska skäl till att mobila slakterier inte skulle få användas för andra djurslag än ren, utan att det mobila slakteriet kan uppfylla samma krav som gällande lagstiftning ställer på ett stationärt slakteri. Vissa tekniska problem måste dock lösas:

- Drivningsgångarna bör vara utformade så att krav om lutning, underlag och ljus kan uppfyllas.
- I mobila slakterier kan gasbedövning med stor sannolikhet inte användas för grisar, vilket innebär att en kombinerad metod av elbedövning och bultpistol förordas i de flesta utredningar. Denna metod kräver dock fixering av djuret och grisar reagerar negativt på att bli fasthållna i en sådan situation, vilket kan innebära att dessa djur utsätts för en större stress än vid gasbedövning i flock.
- För skällning och avhudning krävs ytterligare utveckling av de lösningar som finns för mobila slakterier.
- Avfallsfrågan för olika djurslag måste lösas. Detta gäller inte minst omhändertagande och destruktion av så kallat specifikt riskmaterial från nötkreatur, får och get (SRM-material). Avfallsbehållarnas kapacitet kan begränsa det mobila slakteriets kapacitet.

För småskaliga slakterier gäller att slaktkropparna från nötkreatur får delas i fjärdedelar före besiktning. Motsvarande tillämpning är nödvändig för att slakt av nötkreatur skall vara möjlig i mobila slakterier.

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 grisar 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.

I det underlag som utredningen tagit del av där tekniska problem uppmärksammas, anger man att det är fullt möjligt att lösa de tekniska frågorna så att krav om hygien och djurskydd uppfylls.

Även de problem som nämns ovan kan lösas. Angående drivningsgångar finns det i dag tillräckligt mycket kunskap och teknik för att tillverka särskilda lösningar för drivningsgångar till mobila slakterier. Skjutboxarna måste, till följd av de konstruktionskrav som ställs, ingå som utrustning till det mobila slakteriet. Bedövning kan för grisar ske med en kombination av bultpistol och elbedövning. För nötkreatur sker bedövningen förslagsvis med bultpistol.

Avhudning och skällning kan ske på olika sätt. Enligt nuvarande modeller sitter rullen för avhudning på golvet, och huden dras av från bakdel mot framdel. Metoden förutsätter dock att en större del av huden lossas manuellt. JTI föreslår i sin rapport att en ny metod utvecklas, där kroppen placeras i en liggande vagg. Det manuella arbetet skulle därmed begränsas, vilket är bättre ur hygiensynpunkt. I rapporten uppges att denna metod dessutom skulle fungera väl för olika slags djur. Metoden användes i det mobila renslakteri som utredningen besökte i oktober 2002.

Frågan om partering (delning) av nötkreaturskroppar i fjärdedelar kan, om regler för småskalig slakt inte kan tillämpas, lösas genom att köttet besiktigas före kylning. JTI föreslår dock att tekniken utvecklas på detta område så att man kan förvara kroppen i halvor i kylutrymmen. Utredningen konstaterar att det finns tekniska förutsättningar att lösa denna fråga; detta är inte ett tekniskt problem utan snarare ett ekonomiskt.

Separata kylcontainrar kan vara en lösning för att öka slaktkapaciteten. Om de modeller av mobila slakterier som finns i dag skulle kompletteras med ökat kylutrymme finns det möjligheter för det mobila slakteriet att öka sin kapacitet avsevärt.

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 hinder för mobila slakterier.

### **Djurskyddsaspekter**

Utredningen har i tidigare kapitel 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 ambuleringssläktare är att föredra ekonomiskt.

Av de olika utredningar som redovisats ovan framgår att mobila slakterier är lämpligast för mindre djur, som exempelvis grisar och får, medan problemen såväl med avfall som med kapacitet gör slakt av nötkreatur betydligt mer problematisk.

Grisar är särskilt känsliga för på- och avlastningsmomenten. Dessa problem kan dock elimineras vid mobil slakt vid gården på samma sätt som vid gårdsnära slakt. Den ur djurskyddssynpunkt bästa bedövningsmetoden för grisar, gasbedövning i flock, är antagligen inte möjlig att tillämpa i mobila slakterier. Den alternativa bedövningsmetod som redovisas ovan uppfyller dock gällande reglering angående djurskydd.

Det finns i Sverige i dag ett enda slakteri, Håkantorp i Västergötland, som uteslutande slaktar värphöns, avelshöns och slaktkycklingmammor. Långt ifrån samtliga fjäderfän i dessa kategorier sänds dock till slakt i Håkantorp. Enligt uppgift avlivas en del värphöns i burarna, bland annat genom gasning. Det finns även ett antal andra fjäderfäslakterier som i huvudsak slaktar slaktkyckling som även kan slakta andra fåglar, men detta sker endast i mycket begränsad omfattning. Enligt Jordbruksstatistisk årsbok för 2001 uppgick antalet värphöns i Sverige år 2000 till 5 669 655. Slakteriet i

Håkantorp uppger att de under 2001 slaktade 2,9 miljoner värphöns.

Utredningen har inte lyckats utröna hur många värphöns som totalt slaktas i Sverige årligen, och saknar därför uppgifter om hur slakt och transport sker för de värphöns som inte slaktas på slakteriet i Håkantorp. Utredningen finner att denna situation är oroväckande eftersom hanteringen av så många värphöns bör vara dokumenterad. Eftersom det i dag inte finns någon avsättningsmöjlighet för hönskött i Sverige måste äggproducenterna och uppfödarna av avelshöns i dag betala slaktkostnaden, som enligt uppgifter uppgår till cirka två–tre kronor per höna. Utredningen konstaterar därför att det finns ekonomiska skäl för äggproducenter att hålla slaktkostnaderna nere så mycket som möjligt. Detta kan ge negativa konsekvenser ur djurskyddssynpunkt. Utredningen menar att mobila slakterier skulle kunna vara en lösning för dessa djur.

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.

### **Hygienaspekter**

Som redogjorts för ovan finns i dag inga färdiga tekniska lösningar för att klara alla krav som ställs på ett slakteri avseende regler om hygien, främst rörande avfallet. Det är fullt möjligt att bygga ett slakteri som uppfyller samtliga krav på hygien avseende själva byggnationen. Ett mobilt slakteri måste vara självförsörjande med vatten av högsta kvalitet, och vattnet skall också räcka till dusch för personalen om anläggningen skall klassas som storskalig. Detta innebär att en vattentillgång på 3 000–4 000 liter vatten behövs. Utredningen förutsätter att dessa aspekter noga tillgodoses vid byggnation av mobila slakterianläggningar och ser inga tekniska hinder för att så inte kan ske.

Slakteriets kapacitet begränsas också av möjligheten till omhändertagande och sortering av biprodukter och avfall, varför avfallshanteringen är en viktig aspekt i utformningen av mobila slakterier.

Branschorganisationen Svensk Fågel har i en inlägga till Djurtransportutredningen menat att mobila slakterier är svåra att

använda för slakt av fjäderfän, bland annat med tanke på hygien- och avfallsfrågorna. Svensk Fågel menar att frågan om risk för smittspridning ännu inte fått sin lösning. Utredningen har övervägt dessa uppgifter men också tagit del av Livsmedelsverkets åsikt i frågan som redovisas i deras rapport om småskalig livsmedelsproduktion. I denna redovisas att Livsmedelsverket, som tidigare nämnts, anser att det saknas skäl att från livsmedelshygienisk ståndpunkt motsätta sig en användning av mobila slakterier. Livsmedelsverket har också godkänt en mobil anläggning för slakt av fjäderfän för byggnation.

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

### **Ekonomiska förutsättningar**

Som anføres ovan är de mobila slakteriernas kapacitet olika beroende på vilket djurslag det handlar om. En mobil slakterianläggning för slakt av nötkreatur har begränsad produktionskapacitet beroende på kylkapaciteten. När det handlar om mindre djur finns det dock möjligheter att utöka kapaciteten utöver vad som till exempel anges i de studier av förutsättningarna för mobila slakterier som utredningen tagit del av. Kapaciteten kan också ökas på samma sätt som sker för renslakterier, genom att kylbilar kör kroppar i omgångar till stationärt slakteri/styckningsanläggning.

Tidsåtgången för att komma igång med slakt vid ett mobilt slakteri sedan detta anlant till gården är betydande, varför antalet djur som kan slaktas på samma ställe är av stor betydelse för lönsamheten. Utredningen har funnit att mobila slakterier av ekonomiska skäl har större fördelar för verksamhet där många djur skall slaktas samtidigt, som till exempel en större grisuppfödning. För en småskalig produktion är stationära mindre slakterier däremot att föredra. Utredningen gör i detta avseende samma bedömning som rapporten "Gårdsnära slakt".

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 blir mer intressanta för djuruppfödare så krävs följande:

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



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

Utredningen konstaterar att dessa tre förutsättningar är nödvändiga tillsammans, men inte samtidigt. En förutsättning är dock att rättsläget klaggörs så att eventuella intressenter vet om mobila slakterier är tillåtna inom EU eller inte för andra djur än ren och hägnat vilt.

Det finns i dag olika former av investeringsstöd till olika projekt, men de stödformer som i dag finns kan inte beviljas till mobila slakterier som sådana. Det finns i dag inte heller några former av investeringsstöd som kan ges till stora investeringar vars huvudsyfte eller enda syfte är att uppnå en ökad djuromsorg. De huvudsakliga stödformer som i dag ges – förädlingsstöd, investeringsstöd och projektstöd – beviljas utifrån kriterier som inte nödvändigtvis, utan snarare undantagsvis, kommer att uppfyllas av mobila slakterier.

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 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.

### 6.3.2 Utredningens bedömning och förslag

Utredningen kan inte se vare sig hygieniska eller tekniska skäl för förbud att slakta andra djurslag än renar och hägnat vilt i mobila slakterier och menar att regeringen bör verka för att undanröja av de juridiska otydligheterna i EU för sådana slakterier. Utredningen finner dock att mobila slakterier och gårdsnära slakterier bör ges samma förutsättningar för att minska djurtransporter.

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 ambulerande 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.

## 7 Ekonomiska faktorer som styr djurtransporternas längd och mönster

### **Utredningens bedömning**

Gränsöverskridande handel med levande djur sker främst till de länder som i dag inte föder upp tillräckligt många djur för slakt i förhållande till den egna efterfrågan hos konsumenter, slakterier och livsmedelsindustri. Djurhandlare är viktiga aktörer vad gäller den gränsöverskridande handeln och har starka intressen i att denna bibehålls. Det finns också flera skäl; tradition, kultur, ekonomiska och sociala skäl till varför man hellre transporterar djur istället för kött. En mycket viktig förutsättning för att transportera djur över långa avstånd är att transportkostnaderna är så pass låga i förhållande till djur kropparnas värde. Utredningen bedömer att det inte finns några ekonomiska skäl för marknadsaktörerna att förhindra långa respektive onödiga djurtransporter eller vidta ett större djurskydd. Det lidande som djuren utsätts för under transport har dock ett pris som näringen enligt utredningens bedömning skall bära fullt ut. Utredningen bedömer att det krävs kraftfulla åtgärder från samhällets sida för att styra bort från långa respektive onödiga djurtransporter.

Utredningen bedömer vidare att exportbidraget på ett direkt sätt bidrar till långa respektive onödiga djurtransporter.

Det är också viktigt att i ett avlångt land som Sverige skapa förutsättningar för att hålla nere transporttiden i så hög utsträckning som möjligt genom att antalet slakterier ökar.

### **Utredningens förslag**

Djurtransporter bör beläggas med en avgift eller skatt. Frågan bör dock utredas vidare. Vidare förordar utredningen att exportbidragen för levande djur avskaffas helt. Det bör också ges möjlighet för uppfödare att få 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. Vidare bör det 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 också vara möjligt att, med hänvisning till djurskyddsaspekterna, bevilja investeringsstöd till alternativa slakterisystem (mobila slakterier, slaktbodas med mera).

### **Inledning**

Enligt utredningens direktiv ska utredningen särskilt utreda möjligheten att med ekonomiska åtgärder förändra transportmönstren. Utredningen skall också undersöka och föreslå åtgärder för att stimulera slakt av djur för konsumtion nära den plats där de föds upp. I samband med Sveriges medlemskap i EU 1995 kom den svenska jordbrukssektorn att omfattas av EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Nedan redovisas några av de många marknadsregleringar på jordbruksområdet som direkt eller indirekt påverkar djuruppfödarens förutsättningar och marknadsstrukturen.

## **7.1 EU:s gemensamma jordbrukspolitik**

Handelsvillkor och marknadsförutsättningar på jordbruksområdet regleras i EG-fördragets tredje del, i artikel 32 – 38<sup>1</sup>. Det är för de flesta väl bekant att jordbruksområdet skiljer sig från övriga handelsområden på så sätt att det är omgärdat av ett stort antal marknadsregleringar. Regleringarna syftar till att medverka till att vissa politiska mål på jordbruksområdet uppfylls<sup>2</sup>. EU:s gemensamma jordbrukspolitik ("CAP" – Common Agricultural Policy) utgör en stor del av EU:s verksamhetsområde och de jordbrukspolitiska marknadsinterventionerna tar en ansenlig del av EU:s budget i anspråk. År 2001 uppgick den gemensamma jordbrukspolitikens budgetmässiga andel budgetutgifterna till 46 procent<sup>3</sup>. Jordbrukssektorns totala andel är dock något större. Även andra ekonomiska åtgärder på jordbruksområdet, som till exempel insatser för att för-

<sup>1</sup> EGT C 340, 10.11.1997, s. 145.

<sup>2</sup> Se ovan.

<sup>3</sup> Källa: Kommissionen.

bättra den sociala och ekonomiska situationen inom vissa delar av jordbrukssektorn i EU, finansieras genom EU:s strukturfonder. Den gemensamma jordbrukspolitiken har varit och är föremål för omfattande diskussioner och reformer. 1992 genomfördes den så kallade MacSharry-reformen<sup>4</sup> som syftade till att öka legitimiteten för den gemensamma jordbrukspolitiken hos medborgarna samt att långsiktigt minska de livsmedelslager och kostnader som den gemensamma jordbrukspolitiken stod för. Reformen innebar bland annat att EU lade om jordbrukspolitiken med en övergång från prisstöd (prisinterventioner) till ökat direktstöd till lantbrukarna och införde produktionsbegränsande åtgärder.

Budgetreformen Agenda 2000 antogs under hösten 1999 med ett särskilt reformavsnitt om jordbruksområdet. Reformen, som tillkom som ett initiativ inför en utvidgning av EU, skall genomföras i två steg och omfattar jordbrukspolitiska åtgärder. Reformen, som skall vara fullt genomförd 2006, syftar bland annat till att långsiktigt minska jordbrukssektorns kostnader med tanke på en förestående utvidgning. Agenda 2000 innebär, på djursidan, en vidare utveckling av att minska prisinterventionerna till förmån för ökade direkta bidrag till djuruppfödarna. Stöd och bidrag utformas som ökade djur- och arealbidrag för att begränsa produktionen. Reformen innebär också en förändring av de jordbrukspolitiska målen med ökad tonvikt på kvalitetsaspekter såsom miljöaspekter och regional utveckling.

Det finns således ett relativt stort antal marknadsregleringarna inom den gemensamma jordbrukspolitiken varav somliga direkt påverkar animalieproduktionen i EU. Dessa utgörs av marknadsregleringar i form av marknadsinterventioner, bidrag och stöd. Dessutom tillkommer ett antal olika stödformer som utöver detta indirekt påverkar animalieproduktionen. Nedan ges en redovisning av de marknadsregleringar som berör levande djur samt några av de stödformer som påverkar animalieproduktionen i övrigt.

### 7.1.1 Marknadsordningar

Marknadsordningarna kan, grovt sett, indelas i två regleringsgrupper som svarar mot olika grundläggande principer i den gemensamma jordbrukspolitiken. Den ena gruppen utgörs av marknadsregleringar med syftet att skydda den interna marknaden och följer

---

<sup>4</sup> Efter dåvarande kommissionären för jordbruksfrågor Ray MacSharry.

principen om gemenskapspreferens. Den andra gruppen utgörs av marknadsregleringar med pris- och produktionsstyrande effekter och följer principen om gemensamma marknader och priser. De förra avser att påverka handelsförutsättningarna för EU:s jordbruksproducenter i handel med tredje land och de senare avser att påverka produktionsnivåerna inom EU. En tredje princip är den om gemensam finansiering.

EU:s marknadsregleringar för animaliemarknaden berör inte alla lantbrukets djur. För denna utredning är inte heller alla former av stöd till animalieproduktionen av intresse. I vad som följer är det är främst stöd och bidrag för produktområdena nötkreaturs- och får/getuppfödning som berörs – och då med särskild tonvikt på de stöd och bidrag som kan påverka handel med levande djur på olika sätt. För levande grisar, hästar och fjäderfän betalas inga generella direktstöd i form av djurbidrag ut, varför dessa djurslag inte kommer att beröras närmare här.<sup>5</sup>

Bidrag och stöd betalas ut inom vissa bestämda ramar och kan vara helt eller delvis finansierade av EU. Alla pris- och marknadsstöd (inklusive direktbidragen) är helt finansierade av EU. Den gemensamma jordbrukspolitiken finansieras via EUGFJ.<sup>6</sup> EU:s direktbidrag utbetalas enbart ut inom ramen för systemet med bidragskvoter. Enligt detta system tilldelas varje land en viss kvot av bidrag som begränsar den totala möjliga summan av bidragstagare eller bidrag. Kvoten omgärdas av ett antal mycket specifika kriterier och bestämmelser. De nationella kvoterna tilldelas efter förhandling mellan medlemsstaterna.<sup>7</sup> Kvoterna är i princip baserade på medlemsstaternas historiska produktion, men de är beslutade efter förhandlingar på högsta politiska nivå. Kvotsystemet syftar till att hålla nere produktionen och överträdelser av produktionsnivåerna hos medlemsstaterna kan leda till ekonomiska bestraffningar.

De nationella myndigheterna kan också välja att fördela bidrag och stöd inom ramen för ett så kallat nationellt kuvert. Det nationella kuvertet, som följde av Agenda 2000-refomen, är en ekono-

<sup>5</sup> Bidrag, till exempel för grisuppfödning, kan i vissa fall erhållas som stöd av regionalpolitiska skäl.

<sup>6</sup> EUGJF: Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket, instiftad genom förordning nr 25 om finansiering av den gemensamma jordbrukspolitiken (EGT B 30 20.4.1962, s. 991) ändrad genom rådets förordning (EEG) nr 728/70 av den 21 april 1970 om tillägsbestämmelser för finansiering av den gemensamma jordbrukspolitiken (EGT L 94, 28.4.1970, s. 9).

<sup>7</sup> EG-fördraget, artikel 37.

misk ram inom vilken medlemslandet kan välja mellan ett antal olika kriterier för att ge bidrag och stöd.

Marknadsreglering är tvingande att tillämpa på samma sätt i alla medlemsstater. Det finns sålunda mycket litet utrymme för nationella särbestämmelser. I samband med 1999 års reformbeslut öppnades dock möjligheten att medlemsstaterna får omfördela upp till 20 procent av direktstöden till miljö- och regionalstöd.<sup>8</sup> I nuläget<sup>9</sup> är det få länder som använder denna regel och då inte fullt ut. Sverige tillhör de länder som valt att inte utnyttja möjligheten till omfördelning.

## 7.1.2 Internationell handel

### Gränsskydd

Gränsskyddet är ett ekonomiskt handelshinder i form av tull, som syftar till att skydda den inhemska produktionen mot import från tredje land. Tullarna regleras i en stor mängd olika rättsakter utifrån vilka länder, handelsorganisationer varor och underklasser av varugrupper som kommer ifråga.

Vid import av levande djur tas det ut en tull som för vissa djurslag baseras på det ekonomiska värdet av importen, värdetull, och för andra djurslag är det en kombination av värdetull och viktull. För de generella tullsatserna<sup>10</sup> vid import av levande djur tas endast en viktull ut. Generellt för alla djurslag gäller att det inte tas ut någon tull vid import av avelsdjur.

Förmånkvoter för import av levande djur innebär att vissa djurslag kan importeras till EU med lägre tullsatser än vad som gäller generellt. Kommissionen lägger fram förslag om fördelning av förmånkvoter mellan medlemsstaterna grundade på historiska data från ländernas importstatistik. Beslut om fördelning av förmånkvoter fattas av ministerrådet. EU tillämpar två olika typer av kvoter för levande djur (främst Italien och Grekland utnyttjar importkvoten). Det finns dels kvoter inom avtalet mellan EU och länderna i Östeuropa och dels kvoter inom ramen för det så kallade WTO-avtalet<sup>11</sup>. Kvoterna framgår av följande tabell:

---

<sup>8</sup> Så kallad "modulering".

<sup>9</sup> November 2002.

<sup>10</sup> November 2002.

<sup>11</sup> WTO: World Trade Organization.

*Tabell 7.1.* EU:s importkvoter för levande djur

<i>Djurslag</i>	<i>Antal djur*</i>	<i>Ursprung</i>	<i>Tull</i>
Får	46 947 ton	Östeuropa	0
Nötkreatur, 80–300 kg	153 000	Östeuropa	80 procent reduktion
Nötkreatur, <80 kg	178 000	Östeuropa	80 procent reduktion
Kor och kvigor	7 000	Östeuropa	0
Tjurar, kor och kvigor	5 000	Alla tredje länder	0
Kor och kvigor	5 000	Alla tredje länder	0
Unga handjur**	169 000	Alla tredje länder	16 procent + 582 euro/ton

*Källa:* Kommissionen.

\* För import av får anges kvoten i ton.

\*\* För uppfödning.

### Exportbidrag

EU beviljar exportbidrag till stöd vid export av vissa jordbruksvaror till tredje land. Exportbidrag regleras genom rådets förordning (EG) nr 1254/1999.<sup>12</sup> Exportbidrag ges för flera olika jordbruksprodukter, men vid export av levande djur utbetalas endast exportbidrag ut för nötkreatur.

Exportbidragsnivåerna fastställs utifrån prisnivån i EU och på världsmarknaden, balanssituationen i EU och konkurrenssituationen på viktiga marknader utanför EU. Bidrag för export av levande nötkreatur ingår som en del av marknadsregleringen för nötkött och regleras inte i särskilda kvoter för varje land, utan beviljas alla uppfödare i EU som ansöker och är berättigade till det. Exportbidraget för levande nötkreatur i nuläget<sup>13</sup> redovisas enligt vad som följer i tabell 7.3.

<sup>12</sup> EGT L 160, 26.6.1999, s. 21, artikel 33.

<sup>13</sup> November 2002.



**Tabell 7.2.** Exportbidrag för levande nötkreatur (november 2002)

<i>Kategori av nötkreatur</i>	<i>Bidrag</i>
Avelsdjur	53 euro/100 kg
Övriga djur (för uppfödning eller slakt), kor och tjurar	41 euro/100 kg
Övriga djur (för uppfödning eller slakt), kvigor	53 euro/100 kg

*Källa:* Kommissionen.

Av följande uppställning framgår hur de totala exportbidragen för levande nötkreatur utvecklats i EU under perioden 1998/99–2000/01.

**Tabell 7.3.** EU:s exportbidrag för levande nötkreatur, miljoner euro år 1998–2001

<i>Marknadsår</i>	<i>Exportbidrag för levande djur, miljoner euro</i>
1998/99	93,5
1999/00	110,8
2000/01*	40,4

\* År 2001 är, som det tidigare angivits, med hänvisning till mul- och klövsjuka utbrottet inte representativt.

*Källa:* Kommissionen.

För de nötkreatur som exporteras betalas även slaktbidrag ut.

En avgörande majoritet av exporten av levande nötkreatur till tredje land sker med exportbidrag. Största mottagare av exportbidrag är Irland vars totala export av nötkreatur till tredje land uppgick till cirka 66 000 djur år 2000. Det land som hade den största exporten till tredje land av nötkreatur var Tyskland, med drygt 116 000 exporterade djur. Av värdet för hela EU:s animalieexport (undantaget mejerivaror) så uppgick andelen levandedjursexport till knappt 20 procent år 2000.<sup>14</sup>

### 7.1.3 Direktstöd

Direktstöd regleras i rådets förordning 1259/99 av den 17 maj 1999 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för

<sup>14</sup> Källa: Kommissionens jordbruksstatistiska årsbok för år 2001; European Union Directorate-General for Agriculture: Agriculture in the European Union, Statistical and Economic information 2001.

direktstöd inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken.<sup>15</sup> EU har också antagit ändringar i förordningen genom rådets förordning (EG) nr 1244/2001 av den 19 juni 2001 om ändring av förordning (EG) nr 1259/1999 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken.<sup>16</sup> Med direktstöd avses ekonomiskt stöd som utbetalas direkt till den enskilde uppfödaren eller odlaren och som främst har funktionen av kompensation för sänkta prisstöd. Till direktstöden räknas areal- och djurbidrag.

## Djurbidrag

### Nötkreatur

Bestämmelser om bidrag till nötkreatur regleras i rådets förordning (EG) nr 1254/1999 av den 17 maj 1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för nötkött.<sup>17</sup> Djurbidrag betalas till uppfödare med am- och dikor och handjur. Bidragsbeloppen är de samma över hela EU, men antalet bidragsrätter, det vill säga den rätt som uppfödaren måste ha för att få kvittera ut bidrag för sina djur, är kvoterat för varje medlemsland.

Djurbidragen är avsedda att kompensera uppfödarna i EU för inkomstbortfallet till följd av sänkta stödpriser. Djurbidragen finansieras via EUGFJ.

Tabell 7.4. Djurbidrag, euro/djur år 1997–2003

Djurslag	År				
	1997/98	2000	2001	2002	2003
Tjur	135	160	185	210	210
Stut*	108,7	122	136	150	150
Am- och diko	144,9	163	182	200	200
Slaktbidrag, storboskap	-	27	53	80	80
Slaktbidrag, kalv	-	17	33	50	50

\*Bidraget utbetalas vid två tillfällen, i Sverige dock först efter slakt.

Källa: Kommissionen.

<sup>15</sup> EGT L 160, 26.6.1999, s. 113.

<sup>16</sup> EGT L 173, 27.6.2001, s. 1.

<sup>17</sup> EGT L 160, 26.6.1999 s. 21.

Exportbidragen har stadigt minskat i takt med att direktstöden ökat, samtidigt som interventionspriserna genom Agenda 2000 skrivits ned. De totala kostnaderna för nötköttsektorn 2001 har ökat med 33 procent sedan år 2000.

### *Får och lamm*

Bidrag för får och lamm regleras i rådets förordning (EG) nr 2529/2001 av den 19 december 2001 om den gemensamma organisationen av marknaden för får- och getkött.<sup>18</sup> För får betalas bidrag per tacka. Inga bidrag ges vid slakt. Antal bidragsrätter fördelas per land. Bidragsrätter som inte utnyttjas förvaltas i en nationell reserv i varje medlemsland och möjlighet finns för uppfödare att överlåta eller upplåta bidragsrätter som de innehar. Från den nationella reserven fördelas bidragsrätterna särskilt till nytillkomna uppfödare, unga jordbrukare eller andra prioriterade uppfödare. För att minska utgifterna inom fårköttsektorn beslutade ministerrådet i samband med CAP-reformen att fastställa individuella tak för det antal bidragsrätter en uppfödare kan få.

**Tabell 7.5.** Nationella tak för antal bidragsrätter för får inom EU, 1000-tals

<i>Land</i>	<i>Antal bidragsrätter</i>	<i>Land</i>	<i>Antal bidragsrätter</i>
Belgien	70	Nederländerna	930
Danmark	104	Portugal	2 690
Finland	80	Spanien	19 580
Frankrike	7 842	Storbritannien	19 492
Grekland	11 023	Sverige	180
Irland	4 956	Tyskland	2 432
Italien	9 575	Österrike	206
Luxemburg	4	<i>Totalt EU</i>	<i>79 164</i>

*Källa:* Rådets förordning (EG) nr 2529/2001 bilaga I.

Den 19 december 2001 beslutades om en ny rådsförordning för den gemensamma organisationen av marknaden för får- och getkött och som trädde i kraft den 1 januari 2002. Syftet är framförallt att förenkla, men också att göra stödformen mer förenlig med WTO-

<sup>18</sup> EGT L 341, 22.12.2001, s. 3.

avtalet. I beslutet fastslås att tackbidrag skall betalas ut som ett årligt fast bidrag.

Dessutom beslutades det om ett nationellt kuvert<sup>19</sup> till respektive medlemsland. Respektive medlemsstat kan använda det nationella kuvertet särskilt till följande åtgärder:

- främja produktion som är viktig för den lokala ekonomin eller miljöskyddet,
- en generell ökning av tackbidraget,
- stöd till omstrukturering av uppfödarföretag eller utveckling av uppfödarorganisationer och arealersättning vilken skall beviljas per hektar foderareal som en uppfödare har tillgång till under det berörda kalenderåret.

### *Övriga tamdjur*

För grisar och hästar finns inga generella bidrag.

#### **7.1.4 Prisstöd**

Prisstöd kan ges tillsammans med gränsskydd. Prisstödet, som ges för kött, fungerar genom interventionssystem, det vill säga ett system för EU att gå emellan och reglera uppfödarnas priser. Då det inhemska priset i ett medlemsland sjunkit under en viss nivå av marknadspriset i EU och EU:s marknadspris ligger under en viss nivå av interventionspriset, kan ett land begära att interventionssystemet öppnas. När interventionssystemet öppnats köper EU jordbruksprodukterna till ett visst bestämt pris. Bidrag kan också ges för privat lagring vid överproduktion. Eftersom det genomsnittliga marknadspriset fastställs först efter kalenderårets utgång kan det ske två förskottsutbetalningar där prognostiserade genomsnittliga marknadspris ligger till grund för delutbetalningar.

EU:s bidrag och stöd till djuruppfödare beviljas genom de myndigheter som varje regering utser att handlägga ärendena.

---

<sup>19</sup> Med nationellt kuvert avses här del av resurs som av en medlemsstat inom vissa ramar själv kan disponera över hur den skall användas till olika stödåtgärder.

## 7.2 Miljö- och regionalpolitik inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken

Som tidigare nämnts finansieras den gemensamma jordbrukspolitiken solidariskt via jordbruksfonden (EUGJF), som är uppdelad i två delar. Den så kallade garantisektionen finansierar de av gemenskapen beslutade marknadsregleringarna på det jordbrukspolitiska området. Den så kallade utvecklingssektionen finansierar strukturella åtgärder på det jordbrukspolitiska området i form av stöd till exempelvis till mindre gynnade områden, vilka indelas i tre olika så kallade målområden. Vidare finansieras åtgärder inom struktur- och regionalpolitiken med EU:s strukturfond the Agricultural Guidance Fund, som också finansierar motsvarande åtgärder inom andra områden. Vidare finns det en särskild fond som särskilt stöder Grekland, Irland, Portugal och Spanien, med hänvisning till att dessa länders BNP understiger 90 procent av medel-BNP för EU.

Den gemensamma finansieringen av landsbygdsutvecklande programmen får sägas vara en liten utgiftspost inom den gemensamma jordbrukspolitiken. I tabell 7.7 nedan framgår landsbygdsutvecklingens andel av den totala kostnaden för garantisektionen inom fonden:

De nationella miljö- och landsbygdsprogrammen finansieras delvis av EU:s fondmedel, delvis av medlemsstaterna själva. Det innebär att satsningarna på miljö- och landsbygdsutvecklande åtgärder kan skilja sig mellan olika länder i EU. Hur Agenda 2000 skall användas till miljö- och landsbygdsstöd regleras genom två olika förordningar. Dels genom rådets förordning (EG) nr 1257/99 av den 17 maj 1999 om stöd från Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket (EUGFJ) till utveckling av landsbygden och om ändring och upphävande av vissa förordningar,<sup>20</sup> dels en tillämpningsföreskrift. Den konkreta utformningen av programmen på nationell nivå utarbetas av varje medlemsstat utifrån de gemensamma riktlinjerna, men godkänns av kommissionen.

## 7.3 Bidrag till djuruppfödning och livsmedelsproduktion i Sverige

I Sverige handläggs ansökningar om stöd och bidrag av länsstyrelserna i respektive län, som också utövar tillsyn och kontroll. Den

---

<sup>20</sup> EGT L 160, 26.6.1999, s. 80.

centrala administrationen och handläggningen av EU:s stöd och bidrag till jordbruket sköts av Jordbruksverket.

Utnyttjade bidragsrätter med mera i Sverige för åren 1995–2003 åskådliggörs i tabellerna nedan.

*Tabell 7.6.* Bidragsrätter och belopp för Sverige 1995–2003

År	Djurbidrag	Nationellt tak	Utnyttjande av landskvot/bidragsrättigheter	Bidragsbelopp i euro	
1995	Handjur	225 000	Utnyttjad landskvot	213 139	90
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	124 275	120
1996	Handjur	250 000	Utnyttjad landskvot	217 389	108,7
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	128 773	144,9
1997	Handjur	226 328	Utnyttjad landskvot	225 228	135 (tjurar), 108,7
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	140 525	(stutar) 144,9
1998	Handjur	226 328	Utnyttjad landskvot	222 557	135 (tjurar), 108,7
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	137 540	(stutar) 144,9
1999	Handjur	226 328	Utnyttjad landskvot	217 769	135 (tjurar), 108,7
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	133 000	(stutar) 144,9
2000	Handjur	250 000	Utnyttjad landskvot	227 688	160 (tjurar), 122
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	146 000	(stutar) 163
	Slaktbidrag;		Utbetalade bidrag		27
	Storboskap	502 063		439 398	33
	Kalvar	29 933		12 329	
2001*	Handjur	250 000	Utnyttjad landskvot	220 072	185 (tjurar), 136
	Am- och dikor	155 000	Utnyttjade bidragsrätter	145 628	(stutar) 182
	Slaktbidrag;		Utbetalade bidrag		53
	Storboskap	502 063		446 410	33
	Kalvar	29 933		9 312	

2002	Handjur	233 481		210 (tjurar), 150
	Am- och dikor	155 000		(stutar) 200
	Slaktbidrag;		i.u.	80
	Storboskap	502 063		33
	Kalvar	29 933		
2003	Handjur	233 481		210 (tjurar), 150
	Am- och dikor	155 000		(stutar) 200
	Slaktbidrag;		i.u.	80
	Storboskap	502 063		50
	Kalvar	29 933		

Källa: Jordbruksverket.

\* Siffror för 2001 är preliminära.

Varje medlemsstat har dessutom tilldelats ett nationellt kuvert. Utbetalning får göras som ett djur- eller arealbaserat stöd. Från svensk sida är bestämt att man skall använda det nationella kuvertet som ett tillägg till slaktpremien. Två tredjedelar av beloppet ska tilldelas dem som fått slaktbidrag för kvigor. Resterande andel ska fördelas mellan dem som fått slaktbidrag för handjur.

Under år 2000 slaktades cirka 60 000 kvigor. Om 65 000 kvigor slaktas under år 2002 skulle det innebära ett tilläggsbelopp på cirka 845 kr/kviga. För handjur beräknas motsvarande tilläggsbelopp bli cirka 115 kr/handjur.

Utnyttjandegraden av nationella taket 180 000 bidragsrätter för tackor låg 1995 på 82 procent. Under följande år steg utnyttjandet. För år 2001 uppgår den preliminärt till 91,1 procent.

Möjlighet finns också för uppfödare i så kallade mindre gynnade områden att få ett tilläggsbidrag utöver tackbidraget i syfte att stimulera produktion i områden med begränsade möjligheter till annan produktion. Under 2000 omfattade 66 procent av de svenska ansökningarna bidrag för produktion i mindre gynnade områden.

Det nationella kuvertet för fåruppfödning uppgår för Sverige till 162 000 euro, cirka 1 euro per bidragsberättigad tacka.

### 7.3.1 Miljö- och landsbygdsstöd

I Sverige finns det möjlighet att få ett antal stöd för miljö- och landsbygdsbefrämjande åtgärder.

Miljö- och landsbygdsprogrammen, även kallade LBU-programmen, omfattar stöd till miljöbefrämjande och landsbygdsutvecklande åtgärder, och kan beviljas till enskilda, näringsidkare och föreningar/frivilligorganisationer på landsbygden. Programmen omfattar 25 olika stöd, till exempel projektstöd, miljöstöd, kompensationsbidrag i mindre gynnade områden, kompetensutveckling och förbättrad bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter – även kallat förädlingsstöd.

Projektstöden skall främja utvecklingen av landsbygden bland annat genom samverkan. Två av projektstöden avser miljöbefrämjande åtgärder.<sup>21</sup> Övriga projektstöd ges för insatser som avser att öka antalet lantbruksföretag med kompletterande verksamhet. Projektstöden omfattar fem olika temaområden. Stödet ges till enskilda företagare, företagare i samverkan och frivilligorganisationer och föreningar.

Förädlingsstöd ges till de företag<sup>22</sup> som arbetar med livsmedelsförädling.<sup>23</sup> Stödet är inriktat på i huvudsak två områden: utveckling av högförädlade livsmedel av god kvalitet genom investeringar som avser nya produkter/produktionsprocesser och nya marknader samt småskalig livsmedelsförädling som främjar mångfalden av näringslivet på landsbygden och som bidrar till en stärkt konkurrensförmåga för jordbruksföretagen. För att erhålla stöd krävs bland annat att företaget som söker är ekonomiskt bärkraftigt och att minimikraven för miljö, djurskydd och livsmedelshygien är uppfyllda. Ungefär 230 miljoner kronor har avsatts för förädlingsstöd under perioden 2002–2006. Förädlingsstöd lämnas med maximalt 300 000 kr per ansökan.<sup>24</sup>

Investeringsstöd ges för delfinansiering av investeringar i fasta anläggningar som kan förbättra miljön, djurmiljön, arbetsmiljön och livsmedelshygien och/eller öka företagets konkurrenskraft och gynna sysselsättningen för kvinnor och män på landsbygden. Djurmiljöinvesteringar kan beviljas till ny- och ombyggnader av

<sup>21</sup> Stöd till anläggning av våtmarker och småvatten samt stöd till restaurering av slätterängar och betesmarker.

<sup>22</sup> Förädlingsstöd kan endast lämnas till de företag som ligger i de delar av Sverige som ligger utanför mål 1-området.

<sup>23</sup> Stöd kan även lämnas till jordbruksföretag inom sektorerna blommor och plantor.

<sup>24</sup> Källa: Jordbruksverket EU10:13.



djurstallar och andra investeringar som förbättrar djurmiljön och till investeringar för att underlätta betesdrift eller utevistelse.

## 7.4 Pågående initiativ inom EU

### 7.4.1 Kommissionens halvtidsöversyn

I juli 2002 presenterade kommissionen sin halvtidsöversyn av Agenda 2000-reformen. I halvtidsöversynen gör kommissionen en kort utvärdering av reformens effekter och föreslår ny inriktning för olika delar av den gemensamma jordbrukspolitiken. Av intresse här är att kommissionen lämnat flera förslag som kopplar samman jordbrukspolitiken med djuromsorg och andra politiska mål. Kommissionens förslag som berör djuromsorgsfrågor redovisas kort nedan.

När det gäller nötkött vill kommissionen minska ekonomiska incitament för intensiv nötköttsproduktion genom att dels sätta en maxgräns för hur mycket bidrag en uppfödare totalt kan få, dels byta ut djurbidrag mot ett inkomstbidrag som är frikopplat från produktionen och som istället kopplas till gården. Kommissionen uppger vidare att den starka kopplingen av mjölksektorn till nötköttssektorn innebär att den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter har särskilt stor betydelse för nötköttssektorn. För mjölksektorn eftersträvar kommissionen ökad konkurrens och en bättre anpassning till världsmarknadspriserna.

Angående den gemensamma jordbrukspolitiken integrering med andra politiska områden, så kallat "cross-compliance"<sup>25</sup>, så vill man i halvtidsöversynen göra detta obligatoriskt på gårdsbasis. Alla direktstöd skall villkoras till att man följer gällande bestämmelser och standarder om miljö, livsmedelssäkerhet och djuromsorg. En uppfödare ska således kunna förlora rätten till bidrag om uppfödaren till exempel bryter mot djurskyddsföreskrifter. Den svenska regeringens hållning är att det är effektivare att lösa problem inom djurskyddet genom lagstiftning och tillsyn och inte genom att koppla samman djurskyddet med stödpolitiken. Sverige har framfört att det skall vara frivilligt för medlemsstaterna att införa dessa åtgärder.

---

<sup>25</sup> Med "cross compliance" innebär att åtgärder inom ett politikområde "samkörs" med ett annat politikområde för att få en dubbel effekt.

Vidare föreslås ökade stöd landsbygdsutveckling genom att föra över resurser från den gemensamma jordbrukspolitikens resursområde för direktstöd till resursområdet för miljö- och landsbygdsutveckling – ett obligatoriskt system för modulering införs. På djuromsorgssidan föreslår man att det antas djuromsorgsåtgärder på samma villkor som man antagit miljöåtgärder. Detta innebär bland annat möjlighet till ekonomisk kompensation för inkomstbortfall eller extra kostnader för den djurhållare som vidtar djuromsorgsåtgärder som går utöver vad som föreskrivs enligt gällande bestämmelser eller vad som går utöver ”god jordbrukssed”.

Exportbidragen föreslås beviljas endast efter begäran och prövning om bidrag är befogat och om exporten sker i enlighet med gällande djurskyddsbestämmelser.

Kommissionen bedömer att halvtidsöversynens förslag kommer att förbättra möjligheterna att uppnå de jordbrukspolitiska mål som antagits i Agenda 2000-reformen. Jordbrukarna kommer i högre utsträckning att rikta in sig på att producera de varor som ger dem bäst avkastning från marknaden. Effektiviteten och kvaliteten bedöms också öka. För konsumenterna hoppas man också på positiva effekter såsom ökad livsmedelssäkerhet, livsmedelskvalitet, djurhälsa och djurskydd.<sup>26</sup>

## 7.5 Pågående initiativ i Sverige

### 7.5.1 Regeringsuppdrag om översyn av avgiftssystemet för besiktning

I tidigare avsnitt<sup>27</sup> har kort redogjorts för Livsmedelsverkets rapport 17 från 2002; ”Lokal och regional livsmedelsproduktion – Kartläggning, analys och förslag till åtgärder”. I rapporten redovisas verkets slutsats att avgifter för tillsyn, kontroll med mera skapar ekonomiska svårigheter för de små företagen på livsmedelsområdet. För utredningen är speciellt avgifter för kontroll före och efter slakt av intresse. I Sverige krävs att de levande djuren besiktigas inom 24 timmar före slakt. Vid slakt skall kontroll av slaktkroppen ske. Utgifter för detta betalas av respektive slakteri och avgiften tas inte ut per djur eller kilo kött, utan efter veterinärens

<sup>26</sup> Europeiska gemenskapernas kommission: Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet Halvtidsöversyn av den gemensamma jordbrukspolitik. KOM (2002) 394 slutlig.

<sup>27</sup> Se kapitel 6.

arbetstid och andra kostnader som resa. Livsmedelsverket konstaterade att de internationella åtagandena medger en finansiering på annat sätt än genom direkta avgifter som fullt ut täcker myndighetens kostnader. Enligt gällande direktiv på området<sup>28</sup> är grundprincipen att en avgift skall tas ut i samband med slakt baserat på ett visst antal euro per slaktat djur, men direktivet ger möjlighet till höjning eller sänkning av avgiften för att den skall motsvara de faktiska kostnaderna. Återbetalning av avgifterna är inte tillåtet. Livsmedelsverket föreslog i rapporten att de tillsynsavgifter som ligger utanför EG-reglernas krav på avgiftsfinansiering i framtiden bör finansieras över statsbudgeten och att avgiftssystemet borde ses över för att åstadkomma större enhetlighet. I september 2002 gav regeringen Livsmedelsverket i uppdrag att se över avgiftssättningen för veterinärbesiktning i tamboskapsslakterier. Livsmedelsverket redovisade sitt uppdrag till regeringen den 18 november 2002. Livsmedelsverket har utarbetat en avgiftsmodell som kan tillämpas för alla typer av slakterier. Den baseras på den faktiska tillsynstiden och en fast taxa för tillsynspersonalen. Taxan tar hänsyn till Livsmedelsverkets samliga kostnader för tillsynen. I den modell som föreslås av verket slås resekostnaden ut över alla slakterierna. Det nya systemet innebär cirka 45 procent lägre avgifter för bland annat småskaliga slakterier och renslakterier, samtidigt beräknas storskaliga slakterier för tamboskap få en avgiftshöjning i förhållande till nuvarande modell med 3–4 procent. För storskaliga fjäderfäslakterier beräknas avgiftshöjningen att ligga på cirka 2 procent.

## **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**

En gemensam utveckling för hela EU är att animalieproduktionen de senaste åren blivit mer storskalig. På EU-nivå har antalet gårdar med små- och medelstora besättningar minskat, liksom antalet småskaliga slakterier, till förmån för andra mer storskaliga produktions- och uppfödningformer som också möjliggjort en högre specialiseringsgrad. UECBV har kommenterat denna utveckling som

---

<sup>28</sup> Direktiv 96/43/EG.

positiv eftersom varje lands komparativa fördelar inom animalieproduktionen kan utvecklas bättre i ett mer storskaligt system.

Per utförd transport har transporttiden mellan olika destinationer inom EU sjunkit bland annat till följd av bättre infrastruktur på väg och borttagande av gränskontroller med mera. Man hinner numera färdas en längre distans på åtta timmar jämfört med vad som varit möjligt tidigare. Men eftersom en ökad handel, specialisering och storskalighet medfört en ökad koncentration av produktions- och uppfödningplatserna, är utredningens bedömning att det totala transportarbetet med levande djur har ökat. Bedömningen grundar sig på en översyn av de senaste två decenniernas utveckling vad gäller mängden transporterade djur. Antal djur som transporteras ökar liksom handeln mellan länder långt ifrån varandra. Även importen från tredje land kommer från mer avlägsna länder än tidigare. Den gemensamma jordbrukspolitikens olika ekonomiska stöd för uppfödning av djur inom EU har också bidragit till en ökning och specialisering av uppfödning av djur.<sup>29</sup> Samtidigt har producentpriserna sjunkit både nominellt och reallt för både levande djur och animaliska produkter under samma period.<sup>30</sup> Detta kan delvis förklaras med att EU minskat prisinterventioner (vilket kompenseras med ökade djurbidrag). Här kan också nämnas att man inom livsmedelsindustrin haft produktivetsförbättringar under de senaste tio åren.

Per kg färdig animalisk produkt bedömer utredningen att det totala transportarbetet också har ökat.<sup>31</sup> Djur – grisar från Holland till Spanien, får från Storbritannien till Italien och Grekland, nötkreatur från Frankrike till Italien – transporteras över kontinenten åt ett håll för födas upp vidare eller slaktas. Köttet bearbetas inom den nationella livsmedelsindustrin och de färdiga produkterna – spansk skinka, italiensk salami, med mera – färdas tillbaka över kontinenten.

Djuruppfödning och produktion av animaliska produkter under slutet av 1900-talet och på 2000-talet kan, på europeisk nivå, i stora drag utmärkas av följande långsiktiga förändringar:

- en fortsatt specialisering inom djuruppfödningen på nationell nivå och regional nivå,

---

<sup>29</sup> Källa: Kommissionen, jordbruksstatistisk årsbok för år 2001.

<sup>30</sup> Källa: Kommissionen, jordbruksstatistisk årsbok för år 2001.

<sup>31</sup> Tonkilometer av transport av levande djur redovisas i EUROSTAT i kategorin "Levande djur och sockerbetor", varför den exakta siffran över tid ej kan redovisas, den kan dock uppskattas utifrån uppgifter om sockerbetsproduktionen inom EU samt djurhållning.

- en fortsatt koncentration av djurbesättningar till större jordbruksföretag på färre platser (undantag finns, till exempel i Sverige),
- en ökad regional koncentration av industrilokaler,
- en utveckling mot storskalighet, med undantag från vissa regioner med speciella förutsättningar, till exempel bergiga områden, glesbygd eller små öar,
- den gemensamma jordbrukspolitikens inverkan på fördelningen mellan länder av produktion.

Att det finns ekonomiska och logistiska förutsättningar för att transportera levande djur över långa avstånd är en förutsättning för den rådande marknadsstrukturen. Med ekonomiska förutsättningar avses att det går att uppnå lönsamhet i produktionen, trots att djuren hämtats från avlägsna platser och att det finns ett väl utvecklat handelssystem med levande djur, som minimerar sökkostnaderna. Med logistiska förutsättningar menas bland annat att det finns tekniska förutsättningar för att kunna transportera djur så att det passar in i ett visst produktionsflöde. Här bör kanske också nämnas att det finns juridiska förutsättningar att transportera djur över långa avstånd.

De saknas insamlade data och studier som visar hur pass många av transporterna eller hur stort antal djur som transporteras längre än åtta timmar. Att transporten är gränsöverskridande säger egentligen ingenting om transporttidens längd eftersom det beror på avreseort och slutdestination.<sup>32</sup> De data som finns om (den uppgivna) transporttidens längd per utförd transport – och antal transporter – är vad som kan fås genom Animo-systemet. Dessa data är för närvarande att betrakta som relativt ohanterliga för en närmare kvantitativ undersökning.<sup>33</sup>

### 7.6.1 Skäl till transporter

Utredningen har funnit att gränsöverskridande handel och transport av levande djur sker av följande skäl:

---

<sup>32</sup> Det är till exempel svårt att veta om transporter från Frankrike till Spanien och Italien klarar åttatimmarsgränsen eller inte eftersom det inte finns tillgängliga data om regional avreseort och regional destinationsort.

<sup>33</sup> Animo-meddelanden förvaras av varje Animo-enhet. Det finns ingen systematiserad inrapportering på nationell nivå med statistik från mottagna och avsända Animo-meddelanden.

### **Inom EU**

- Marknadsskäl: konsumentpreferenser.
- Otillräcklig självförsörjning av vissa djurkategorier (slakt-djur) och därmed olika pris. Med självförsörjningsgrad avses såväl inhemsk konsumtion som efterfrågan från specialiserad, exportinriktad livsmedelsindustri. Detta kan till exempel handla om att ett slakteri har överkapacitet i förhållande till uppfödning inom ett närliggande upptagningsområde.
- Hög specialisering i uppfödningssystemet (av livdjur).
- Aktiva kreaturshandlare som förmedlar djur och minskar uppfödarnas sökkostnader.
- Säsongsvariationer av utbud och efterfrågan på vissa djurslag.
- Traditionella/kulturella skäl.

### **Extern export**

- Möjlighet att avsätta produkter över världsmarknadspriset med hjälp av exportbidrag.
- Påverkan av nationella marknadens prisläge genom att styra utbudet (till exempel nötkreatursexport från Irland).
- Aktiva kreaturshandlare som förmedlar djur och minskar uppfödarnas sökkostnader.
- Säsongsvariationer av utbud och efterfrågan på vissa djurslag.
- Traditionella/kulturella skäl.

### **Extern import**

- Otillräcklig självförsörjningsgrad av vissa djurkategorier och därmed olika pris. Här kan till exempel nämnas häst- och kalvimport från Polen till Italien.
- Aktiva kreaturshandlare som förmedlar djur och minskar livsmedelsproducenternas eller uppfödarnas (av livdjur) sökkostnader.
- Säsongsvariationer av utbud och efterfrågan på vissa djurslag, till exempel lamm från Östeuropa runt påsk.

Utredningen har undersökt i vilken utsträckning köttproduktionen inom EU svarar mot inhemsk (EU-15) efterfrågan. Kommissionen har i jordbruksstatistik sammanställt varje medlemsstats nivå av

självförsörjning för vissa produkter, däribland kött. Med självförsörjning avses den produktion (av kött) som ett land har i förhållande till sin konsumtion. De uppgifter som redovisas av EU ger därför inte information om en medlemsstats nettoexport – extern och intern – av kött eller levande djur vare sig totalt eller relativt, eftersom den inhemska konsumtionen endast ställs i relation till andel av den egna produktionen. Vidare varierar köttkonsumtion per person och år mellan medlemsstaterna. Således har till exempel Frankrike, som är EU:s största uppfödarland av nötkreatur, ett relativt lågt överskott i förhållande till inhemsk efterfrågan, men ”överskottet” – det vill säga de djur som säljs vidare till annat land – består av en stor mängd djur. Det framgår dock tydligt att de medlemsstater som har ett underskott i sin produktion i förhållande till inhemsk konsumtion av kött också har en betydande import – såväl intern som extern – av levande djur. Underskott i självförsörjning medför med andra ord stor import av levande djur. Här märks i synnerhet Italien.<sup>34</sup> Den totala köttproduktionen inom EU visar däremot på ett överskott för alla djurkategorier inom hela EU, med undantag för hästkött, för vilket konsumtion och självförsörjningsgrad inte redovisas.

I Holland måste uppfödarna av smågrisar, på grund av att aktuell miljölagstiftning inte medger att smågrisar föds upp till slaktstorlek, sälja dessa vidare för uppfödning.<sup>35</sup> Av detta skäl transporteras flera holländska smågrisar som livdjur till andra länder. Enligt utredningens bedömning är det inte den inhemska slaktkapaciteten som i första hand avgör hur pass stor handeln med levande djur är. Tvärtom visar utredningens kartläggning att extern import av slaktdjur till EU är begränsad till ett visst antal länder (som har underskott i sin egen produktion) och att det djurslag där det råder störst underskott i fråga om uppfödning av slaktdjur är hästar.<sup>36</sup> Andra länder, som har en stor uppfödning av djur, har också en relativt likvärdig slakterikapacitet. Irland slaktar till exempel 97 procent av sin uppfödning själva, trots att landet har en självförsörjningsgrad<sup>37</sup> av nötkött på över 1 000 procent. Landet är en stor försäljare av nötkött. I de flesta fall fungerar handel med levande

<sup>34</sup> Källa: Kommissionen, Jordbruksstatistisk årsbok för år 2001.

<sup>35</sup> Miljölagstiftningen reglerar bland annat produktion och omhändertagande av gödsel.

<sup>36</sup> Se kapitel 5.

<sup>37</sup> Uppgiften är hämtad från kommissionens jordbruksstatistiska årsbok för år 2001. Självförsörjningsgraden bestäms utifrån nettoproduktionens storlek i förhållande till den totala köttkonsumtionen i landet. Detta innebär således att Irland också exporterar en stor mängd kött (här bortses från lagring).

djur som en prisstabilisator på slakteri i det egna landet. Försäljning sker när det är möjligt att få ett bättre pris på andra håll, men andelen levande djur, som transporteras ut ur respektive land är mycket litet, även om antalet djur som transporteras är mycket stort. Som exempel kan nämnas att av totalt antal slaktade nötkreatur år 2000 transporterades endast 2 procent till annat land för slakt. Antalet livdjur, som transporterades, var cirka 4,5 gånger större än antal slaktdjur. Gränsöverskridande handel med slaktdjur handlar således om att uppnå ökad marginalnytta på lokal (nationell) marknad.

EU har enhetliga interventionspriser för vissa köttkategorier. För de köttkategorier som inte omfattas av interventionssystemen kan priserna skilja sig mycket åt mellan medlemsstaterna beroende på efterfrågan i förhållande till egen uppfödning. Kilopris för häst (levandevikt) uppgår till exempel i Sverige till cirka 5 kr/kg, medan det uppgår till cirka 10 kr/kg i Danmark, cirka 20 kr/kg i Belgien och cirka 30–40 kr/kg levandevikt i Italien. För häst är denna pris-skillnad den helt dominerande anledningen till transport av häst för slakt. En medelstor häst väger minst 500 kg och betingar ett värde som levande slakthäst på cirka 10 000 kronor i Belgien, men endast 2 500 kronor i Sverige.

Här kan också noteras att det saknas handelsrestriktioner i form av tullar för handel med levande hästar, varför efterfrågan i de länder där man traditionellt sett konsumerar hästkött är hög och importen från tredje land är relativt stor, men minskande på grund av minskande hästpopulationer.

Att uppfödare och slakterier anlitar kreaturshandlare hänger delvis samman med tradition. Detta är en väl inskolad metod för uppfödare och producenter att förmedla sina djur och alternativa metoder kan ha svårt att konkurrera med de traditionella. Många menar till exempel att djurmarknader inte bara har en ekonomisk utan även en social funktion. Kreaturmarknader i Frankrike och Belgien, fårmarknader i Storbritannien är stora mötesplatser för uppfödare och köttproducenter. Utredningens bedömning är dock att djurhandlare i mycket hög utsträckning påverkar den gränsöverskridande handelns omfattning.

Det kan också nämnas att tillgången på djur varierar olika över året och att det således finns en säsongsstyrd efterfrågan och gränsöverskridande handel med levande djur. Här kan till exempel nämnas handel med får och lamm.



Utvecklingen av uppfödning- och produktionsstrukturerna har medfört ökade investeringskostnader i fast kapital för näringen, vilket antagligen medför att möjligheten till att anpassa sin produktion (till exempel i fråga om avsättnings- respektive försörjningsmöjligheter) är förhållandevis låg. Med höga kapitalkostnader är det fortfarande lättare att flytta djur än att flytta produktions- och uppfödningplatser.<sup>38</sup> Utredningens bedömning är därför att det krävs stora ingrepp i marknadsmekanismerna för att påverka handeln. För att uppnå en styrande effekt måste transportkostnaden relativt avstånd öka avsevärt.

Slutligen uppmuntras uppfödare genom den gemensamma jordbrukspolitikens exportbidrag att transportera levande djur till tredje land. Dessa transporter överstiger alltid åtta timmar. Även om andelen exporterade djur av den totala uppfödningen är ganska liten<sup>39</sup> menar uppfödarna att exporten har betydelse för deras möjlighet att upprätthålla högre avräkningspriser på hemmamarknaden genom minskat utbud.

### 7.6.2 Varför transporteras inte kött istället för levande djur?

Ovan har diskuterats betydelsen av den nationella självförsörjningsgraden av kött i förhållande till den egna produktionen för långväga djurtransporter. Långväga och onödiga transporter av levande djur skulle kunna undvikas om man istället transporterade kött. I kapitel 5 redovisas en översyn av den nationella slakterinäringens totala produktionskapacitet. Av denna översyn att döma, skulle flera länder kunna sälja mer kött istället för levande djur. Det finns emellertid flera skäl till att man hellre transporterar djur än kött. Utredningen tar här upp ett urval av de skäl som bedömts ha störst inverkan till varför det finns en marknadsefterfrågan på levande djur istället för kött.

- a) *Tradition.* I ett land har vissa speciella produktionsmetoder som gör att man själv vill slakta djuren och inte vill hantera fryst kött. Detta gäller till exempel Italien.
- b) *Kultur.* I Mellanöstern och Afrika förekommer olika religiösa regler om hur slakt ska gå till och därför importerar man hellre djur.

<sup>38</sup> I bedömningen har dock tagits hänsyn till att miljömässiga förutsättningarna för uppfödning av vissa djurslag (framför allt nötkreatur) inte råder i alla länder.

<sup>39</sup> Se kapitel 5.

- c) *Ekonomiska skäl.* Det finns inte resurser att klara köttantering ur hygiensynpunkt (det saknas till exempel kylbilar). Det är dessutom helt olika företag som arbetar med levande djur respektive kött. Det finns således starka intressen att upprätthålla marknaden för levande djur. Investeringskostnader och rörliga kostnader (till exempel vad gäller personalkostnader) kan dessutom vara så pass höga i förhållande till existerande konkurrenter att det av konkurrensskäl inte är intressant att etablera nya slakterier när befintliga slakterier (i andra länder) kan erbjuda uppfödarna ett bättre pris.
- d) *Sociala skäl.* Stora investeringar, ibland med hjälp av offentlig finansiering, har gjorts i slakterianläggningar. Slakterinäringen sysselsätter många personer.<sup>40</sup> En ökad försäljning av kött skulle kunna ge upphov till fler arbetstillfällen i ett land – men detta skulle ske på bekostnad av arbetstillfällen i ett annat land.

### 7.6.3 Transportkostnaderna

En viktig förutsättning för dagens marknadsstruktur är att transportkostnaderna utgör en så pass låg andel av totalkostnaden.<sup>41</sup> I Sverige uppgår transportkostnadens andel till cirka 8–12 procent av slaktkostnaden.<sup>42</sup> Antagligen är kostnaden för transporttjänster något lägre i södra och östra Europa, med hänsyn till kapital- och personalkostnader. Transportkostnaden motsvarar knappt två procent av värdet för en slaktkropp av nötkreatur och cirka tre procent av värdet för en slaktkropp av gris.<sup>43</sup>

Här kan också noteras att det förstås finns andra kostnader som också inverkar på lönsamheten och en jämförelse av kostnadsstrukturen för små- och storskaliga slakterier i olika medlemsstater skulle tillföra mer information.<sup>44</sup>

Transport av levande djur som ”gods” utmärks också av att djuren är känsliga för transporter. Skador på djuren och dödsfall till

<sup>40</sup> Det bör dock noteras att själva slakt av djuret kräver mindre än 30 procent av den totala arbetsåtgången för att åstadkomma den färdiga produkten.

<sup>41</sup> Påståendet utgår ifrån vad som allmänt gäller för kostnader för godstransporter på väg, till sjöss och på järnväg i förhållande till godsets värde.

<sup>42</sup> Uppskattningen utgår ifrån uppgifter som lämnats till utredningen om transportkostnadens andel av den totala slaktkostnaden för nötkreatur och gris.

<sup>43</sup> Uppskattningen utgår ifrån svenska förhållanden, beräknat på ett snitt av producentpriset för de senaste åren (avräkningspriset – transportkostnad kr/kg). Beräknat på EU:s interventionspris för nötkött så motsvarar transportkostnaden cirka 1 procent av köttpriset.

<sup>44</sup> En närmare studie faller dock utanför denna utrednings uppdrag.

följd av transport är en indirekt transportkostnad och studier från USA har visat att det bästa sättet att hålla nere skade- och dödlighetsfrekvenserna är att ändra förutsättningarna för betalning av djuren från betalning baserat på levandevikt till betalning baserat på slaktvikt. En övergång till betalning för slaktvikt minskade skade- och dödlighetsfrekvensen avsevärt eftersom kostnaden för illa genomförda transporter blev tydligare och kunde fördelas mellan säljare och köpare.<sup>45</sup> Detta betalningssystem praktiseras i hela EU.<sup>46</sup>

Studier har också visat att om djur transporteras direkt till slakteri och inte säljs vidare på en djurmarknad, så sjunker dödlighet och skadefrekvens ytterligare.<sup>47</sup> Sedan sjuttioalet har dödlighet under transport enligt redovisade studier sjunkit betydligt i förhållande till dagens situation.<sup>48</sup> Dödligheten för grisar har sänkts från flera procent till enstaka – eller till och med delar av – promille. Arbetet med att sänka dödlighet och skadefrekvens har givit ekonomisk utdelning. Utredningen konstaterar därför att de stora ekonomiska vinsterna, som skulle kunna motivera näringen till att själva investera mer i djurskydd i samband med transport till stor del redan har hämtats hem i de flesta länderna.

Även om en viss kostnadsbesparing långsiktigt möjligen skulle kunna göras med ytterligare investeringar från näringsidkarna själva, så är det svårt för producenterna att med dagens marknadsituation tillgodogöra sig ett mervärde till följd av större etiska hänsyn om inte dessa är mycket påtagliga. Det saknas till exempel ett märkningssystem för att upplysa konsumenter om vilken djursorg som denne skall värdera (och betala ”extra” för). Det som finns i dag, och där ett merpris tas ut med framgång, är för den ekologiska produktionens varor. I den produktionsformen finns speciella regler för djurhållningen, även innefattande en begränsning av livdjurstransporter.

En viktig slutsats som utredningen drar är att alla direkta kostnader som samhället har för djurtransporter fullt ut skall bäras av näringen och möjligen indirekt av konsumenterna. Ökade produktionskostnader kan påverka konsumentpriset på olika sätt, beroende på vilka förutsättningar som i övrigt gäller för marknaden.

---

<sup>45</sup> Grandin, T. (2000) Management and Economic Factors of Handling and Transport, CABI Publishing, Wallingford.

<sup>46</sup> Inom EU används den gemensam EUROP-skalan för att klassificera slaktkroppar och de europeiska producenterna betalas värdet av slaktkroppen.

<sup>47</sup> Grandin (2000).

<sup>48</sup> Se bilaga 10 Ekesho.

I dag får samhället ingen direkt ersättning från brukarna för kostnader i samband med transport, utöver de kostnader som läggs på transporter som sådana, som punktskatter på bränsle och fordonsskatter.

De kostnader som i dag inte bärs fullt ut av näringen och framtida kostnader som blir aktuella i och med utredningens förslag är:

- 1) utvecklingskostnader för bättre elektroniska kontroll- och övervakningssystem: bland annat Animo-systemet och ett online-baserat bevakningssystem av färdplaner,
- 2) driftskostnader för elektroniska kontroll- och övervakningssystem (se ovan),
- 3) kostnad för (ökat antal) inspektioner av djurtransporter (här avses dels kommissionens kostnader för inspektion av medlemsstaternas prioritering av djurtransportdirektivets bestämmelser, dels medlemsstaternas kostnader för inspektioner inom sitt territorium),
- 4) kostnad för att föra statistik över dödlighets- och skadefrekvens i samband med transport,
- 5) kostnad för fler inspektioner av djur vid framkomst till destination i tredje land,
- 6) kostnad för utveckling och drift av ett avgiftssystem för finansiering av kostnader i samband med djurtransport,
- 7) kostnad för administration av avgiftssystem,
- 8) kostnad för forskning och utveckling för att få mer kunskap om hur lidande under transport kan undvikas och transporterna kan göras bättre för djuren.

Emedan djurens lidande är svårt att kvantifiera i pengar, så bör det ändå räknas med som en kostnad eftersom effekten helt klart föreligger och bedöms som negativ av samhället. Med detta avses dock inte att ett närmare försök att precisera kostnadens storlek görs utan nyttan diskuteras i relation till kostnader för erforderliga investeringar i djurskyddsbefrämjande syfte (som förhindrar lidande).

Utredningen bedömer att samtliga faktiska kostnader som i dag föreligger och som uppstår till följd av att djurtransporterna förbättras direkt bör belasta transportköparna. Utredningen förordar därför att de kostnader som i dag finansieras med offentliga medel (myndighetsutövning) åläggs den som köper en transporttjänst för transport av levande djur.

Här bör klargöras att det bristfälliga underlaget som är möjligt att få fram inte ger möjlighet att göra en konkret uppskattning av olika åtgärders effektivitet, eftersom totalkostnaderna inte har beräknats. Ekonomiska konsekvenser, i den utsträckning utredningen har haft möjlighet att bedöma dem, redovisas i kapitel 8.

### *Alternativ 1*

Avgiften kan lämpligen tas ut av en myndighet i den medlemsstat där transporten påbörjas. Om djuren lastas av för vidareförsäljning på marknad, skall, i enlighet med vad som föreslås angående begränsning av transporttiden och ökade viloperioder mellan transporttillfällen, ny avgift tas ut för vidare transport. Hur avgiftssystemet skall utformas bör utredas närmare. För närvarande finns det inget lagligt stöd för en myndighet att kompensera sig eller samhället för de kostnader som nämns ovan. Avgifter kan endast tas ut för mycket begränsad myndighetsutövning.<sup>49</sup> Det är således viktigt att det finns juridiska möjligheter för detta. Detta bör därför lämpligen regleras i gemenskapslagstiftning att myndigheterna skall kompenseras fullt ut för sina kostnader, eftersom undantag från detta ger upphov till snedvriden konkurrens mellan medlemsstaterna.

Denna åtgärd bedöms ha en viktig betydelse för efterfrågan på transport av levande djur, eftersom det leder till att transportkostnaden för transporter av levande djur höjs. Motsvarande kostnader föreslås inte för transporter av kött. Utredningen är väl medveten om kända argument om att avgiftssystem kan vara kontraproduktiva genom att de medför stora administrativa kostnader. Livsmedelsverket uppger att de administrativa kostnaderna för avgiftssystemet för besiktning av djur och kött uppgår till cirka 10 procent av totalkostnaden. Utredningen kan dock inte finna några sakskaäl till varför samhället skall bära de direkta och indirekta kostnader av djurtransporter. De administrativa kostnaderna bör därför också bäras av transportköparna.<sup>50</sup>

En avgift har två syften: dels har den en styrande effekt genom att priset på transporten blir högre och aktörerna får ett incitament till att minska transporter, dels finansierar den samhällets kost-

<sup>49</sup> Möjligheten för den centrala veterinära myndigheten eller annan behörig myndighet att kompensera sig för kostnader i samband med djurhantering diskuteras i kapitel 4.

<sup>50</sup> På sikt är det dock eftersträvansvärt att minska de administrativa kostnaderna till lägre nivåer.

nader för den verksamhet som bedöms nödvändig i samband med djurtransport (framför allt kontroller).

### *Alternativ 2*

Det har på annat ställe i utredningen redovisats att konsumenterna är mycket måna om god djuromsorg när det gäller preferenser.<sup>51</sup> Djuretik är en dold vara som efterfrågas i samhället men som konsumenterna inte har tillgång till. Därför skulle en skatt på djurtransporter kunna vara ett sätt att motverka att marknaden inte tillhandahåller denna ”vara” till konsumenterna. Samhället styr med en skatt bort från verksamhet som av samhällsmedborgarna uppfattas som negativ. Med en skatt angriper man grundkällan till de påtalade problemen. Djurtransporter borde mot bakgrund av detta beläggas med en kilometerbaserad punktskatt. Punktskatten bör, av konkurrensskäl, vara gemensam för EU. För närvarande medger EG-rätten endast att kilometerbaserade skatter och avgifter tas ut på Europavägar och endast för att finansiera vissa kostnader i samband med användning av infrastruktur.<sup>52</sup> För gemensamma skatter inom EU gäller dessutom att beslut om dessa måste fattas enhälligt av ministerrådet.<sup>53</sup> De gemensamma punktskatter som EU beslutat om regleras i rådets direktiv av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor.<sup>54</sup> En gemensam skatt på djurtransporter skulle ha som syfte att fördyra transporter och därmed styra över mot en förändring av marknaden och produktionsformerna. Enligt vad utredningen erfarit, finns det tekniska möjligheter att införa kilometerbaserade skatter. Liksom för ett avgiftssystem kräver en kilometerbaserad punktskatt för djurtransporter en viss administration, men med tanke på de stora fördelar som skulle kunna uppnås med en effektiv mekanism för att styra över till kortare transporter, bör detta inte avskräcka från vidare undersökning. Om andra åtgärder inte genomförs för att minska långa respektive onödiga djurtransporter, till exempel att man ändrar regelverken så att transporttiden begränsas ytterligare, kan en skatt – som ett

---

<sup>51</sup> Se kapitel 4.

<sup>52</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

<sup>53</sup> Se EG-fördraget, artikel 99.

<sup>54</sup> EGT L 76, 23.3.1992, s.1. Direktivet har ändrats ett flertal gånger.

kraftfullt ekonomiskt styrande åtgärd – införs för att styra bort från långa respektive onödiga djurtransporter.

#### 7.6.4 Marknadsregleringarnas inverkan på transportmönster för transport av levande djur

När det gäller extern import, det vill säga import från tredje land, påverkas handeln av de importtullar som finns inom EU. Sveriges linje, och den princip som WTO-samarbetet föreskriver, är att handelshinder på sikt skall avskaffas mellan stater.

I den halvtidsöversyn av EU:s jordbrukspolitik, som presenterades i juli 2002, föreslår kommissionen att exportbidrag för levande nötkreatur skall finnas kvar, men endast om det finns berättigad begäran för sådana och om transporten av djur sker i enlighet med regleringar. Redan i dag föreskrivs dock i djurtransportdirektivet att export till tredje land skall ske i enlighet med dess bestämmelser om djurskydd.

Av de bidrag som i dag betalas ut inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken är det endast de så starkt kritiserade exportbidraget för export av nötkreatur som har en direkt inverkan på transportmönstret. Den övervägande majoriteten av exporten av nötkreatur sker med exportbidrag, emellertid har även konstaterats en export av nötkreatur utan bidrag. För år 2000/01 redovisas en export av nötkreatur utan exportbidrag på 57 100 ton,<sup>55</sup> vilket motsvarar cirka 180 000 djur.<sup>56</sup> I Eurostat för år 2000 redovisas en extern export av 306 982 nötkreatur. Drygt hälften av EU:s totala externa export av nötkreatur skedde utan bidrag, vilket förklaras av att sänkta interventionspriser närmast prisläget inom EU till världsmarknadspriset. Utredningen kan dock konstatera att exportbidragen utgör ett väsentligt incitament för export av levande djur till tredje land. Regleringen är, såvitt utredningen kan bedöma, endast införd av ekonomiska skäl som stöd för den enskilde uppfödaren. En granskning av de handlingar som legat till grund för reformarbetet inom den gemensamma jordbrukspolitiken i detta avseende inte präglats av några djurskyddshänsyn. Utredningen föreslår således att exportbidrag för levande djur

<sup>55</sup> Källa: Jordbruksverket (2001) Marknadsöversikt – animalier, Rapport 2001:21.

<sup>56</sup> Källa: Kommissionen, genomsnittsvikt för slaktkropp inom EU uppgick år 2000 till 314,6 kg.

avskaffas helt eftersom långväga transporter av levande nötkreatur, mellan åtta och tio dagars sjöresa, medför lidande för djuren ifråga.

Kommissionen har också i sin halvtidsöversyn föreslagit att direktstöden fasas ut till förmån för enhetliga bidrag som är knutna till gården och inte till produktionen, för att minska produktionsöverskott. Detta förslag skulle innebära att uppfödarna kan minska sin uppfödningens volym utan att förlora bidrag, men samtidigt att produktionsbegränsningar i form av bidragsrätter försvinner, vilket tillåter uppfödaren att öka uppfödningens volym.

### **Vissa strukturfrågor angående den svenska djurhandeln**

I Sverige finns en gräns på åtta timmar för transport av alla slaktdjur. Men det är möjligt att transportera livdjur i Sverige betydligt längre, i enlighet med de svenska föreskrifterna och djurtransportdirektivets bestämmelser. Två faktorer talar för att djurtransporter i Sverige i dag inte sker i "fulla" transportperioder i återkommande intervall. För det första saknas i dag godkända mellanstationer i Sverige. Detta innebär att inga djur borde transporteras så länge att de måste lastas av för att vila. Dock finns för hästar privata anläggningar där transporterade hästar vilar, till exempel på väg från Skåne till Norrland.<sup>57</sup> För det andra har Jordbruksverket i sin översyn av tillsynen av djurtransporter kommit fram till att djurtransporterna i Sverige bedrivs i relativt hög överensstämmelse med gällande reglering och att de grova bristerna eller överträdelserna är sällsynta. För långa transporter utan erforderlig vila för djuren torde därför vara relativt ovanliga. Det är emellertid viktigt att i ett avlångt land som Sverige där uppfödningen av vissa djurslag sker mycket koncentrerat (till exempel grisuppfödning, som knappt bedrivs i norra Sverige) skapa förutsättningar för att hålla nere transporttiden i så hög utsträckning som möjligt för djur som föds upp i mer avlägsna områden. Större delen av slakterierna i Sverige ligger i mellersta och södra Sverige.

Inom rennäringen har man delvis löst transportproblemet genom att införa så kallad mobil slakt.

Utredningen konstaterar att det nya förslag till avgiftssystem som Livsmedelsverket redovisat i november 2002 om hur avgifter

---

<sup>57</sup> Dessa anläggningar räknas dock inte som mellanstationer och har inte heller godkänts som detta.



för kontroll i slakterier skall tas ut kommer att påverka småskaliga slakterier positivt.

### 7.6.5 Utredningens bedömning

Utredningen bedömer att det krävs ingrepp från samhällets sida för att inom överskådlig framtid styra över till en produktionsstruktur av köttproduktionen som förhindrar långa transporter av levande djur. Alternativet, att inte ingripa, skulle sannolikt medföra att det blir svårt att förhindra långa respektive onödiga djurtransporter eftersom det i dag finns en fungerande marknad som förutsätter dessa transporter.

Att fördyra transportererna skulle vara ett mycket effektivt sätt att styra bort från dessa eftersom transportkostnaden då skulle få en större inverkan i ekonomiska beslut än tidigare. Om samhället önskar komma tillrätta med de långa respektive onödiga djurtransporter krävs resurser för olika insatser. Samhället kan antingen välja att kompensera sig för dessa direkt genom avgifter eller skatt eller att finansiera insatserna via offentliga medel. Ett avgiftssystem är attraktivt eftersom köparna av transporttjänsterna ser att det relaterar till de kostnader som de genom sin handel (transporter) ger upphov till. Detta är också ett syfte med en avgift, vilket innebär att en avgift inte kan bestämmas till hur pass effektiv den skall vara i förhållande till det andra syftet som vill uppnås (det vill säga minska långa respektive onödiga transporter). En avgift kan därför bäras av näringen utan att ge önskad effekt därför att alternativkostnaden (till exempel investeringar i slakterier med mera eller kostnader för att avveckla slakterier) fortfarande, jämförelsevis, är för hög. En skatt är således attraktiv på så sätt att den kan fastställas enbart med syftet att bli så effektivt styrmedel som möjligt. Å andra sidan kan en skatt vara problematisk på så sätt att det generellt har uppmärksammats att det är ganska svårt att få "rätt" effekt av punktskatter eftersom en skatt ger upphov till uppfinningsriktighet för att undvika kostnaden. Vidare innebär en skatt inte att resurser särskilt "öronmärks" för att destineras till kontroll och tillsyn av djurtransporter, vilket innebär att de kompletterande åtgärderna, förutom ekonomiska styrmedel, som är nödvändiga för att minska de långa respektive onödiga djurtransporterna kan bli lidande. Om detta inträffar kan hela systemet äventyras eftersom ekonomiska styrmedel och skärpta bestämmelser i fallet med

gränsöverskridande eller långa djurtransporter kräver ökad tillsyn och kontroll för att bli effektiva.

Det är teoretiskt möjligt att kombinera både en skatt och en avgift, men det kan bli svårt att förankra ett sådant beslut hos medborgarna. En sådan skatt som diskuteras ovan förutsätter därför med stor sannolikhet att ökad tillsyn finansieras med offentliga medel.

Det är i dag mycket svårt att bedöma om en avgift skulle kunna ha tillräckligt stark styrande effekt eftersom det saknas underlag för att beräkna detta.<sup>58</sup> Utredningen föreslår därför att frågan om eventuella avgifter eller en skatt på långväga djurtransporter utreds närmare.

Utredningen bedömer att kommissionens förslag om vissa förändringar av den gemensamma jordbrukspolitiken (se ovan) vid en översiktlig betraktelse skulle kunna ha positiv betydelse för att minska de långa djurtransporterna om förslagen leder till att produktionen begränsas eftersom det då skulle leda till att ett nationellt överskott inte behöver avsättas genom gränsöverskridande handel. Om EU:s marknad för animaliska produkter i större utsträckning öppnas (för import av varor från tredje land) föreligger dock risken för att långa respektive onödiga transporter av djur kan öka, om importen består av slaktdjursimport i stället för köttimport.

Med hänvisning till vad som ovan anförts om betydelsen av att skapa bättre förutsättningar för djur i samband med transport menar utredningen att djurskyddsfrågorna bör prioriteras så högt att djurens välfärd prioriteras lika högt som miljö- och landsbygdsutveckling inom ramen för de stöd som är möjliga att bevilja i dag. Detta innebär också att djuromsorg i form av minskade transporttider ges hög prioritet rent finansiellt. Miljö- och landsbygdsprogrammen har i dag vissa djuromsorgsmål för vissa stödåtgärder (investeringsstöd), men det är endast en mycket begränsad del av programmets resurser som går till djurskyddsbefrämjande åtgärder. Utredningen bedömer dock att det finns ett behov av stöd från samhället till uppfödarna för att utveckla bättre förutsättningar för transport av djur och ytterligare medel bör därför frigöras för särskilt djurskyddsbefrämjande åtgärder inom ramen för dessa program.

---

<sup>58</sup> Se bland annat kapitel 2 där det redogörs för svårigheterna att kartlägga transporttidens längd.

I detta avseende är det särskilt intressant med stöd till uppfödare för att förbättra förutsättningarna för lastning på gårdarna.

De stöd som särskilt skulle kunna komma ifråga för det stödbehov som utredningen bedömer föreligger för att förbättra djurtransporterna (och minska dem) är:

- Investeringstöd till uppfödare för att genomföra nödvändiga förbättringar på gårdar för att förbättra på- och avlastning. Utredningen bedömer att en viktig aspekt i fråga om djurens välfärd i samband med transport är att det finns bra förutsättningar för på- och avlastning på gårdarna.
- Förädlingsstöd till livsmedelsföretag som vill utveckla en produkt vars mervärde består i att särskilda djurhänsyn – och här då särskilt med avseende på kort transporttid – (till exempel nära uppfödningens platsen) tagits.
- Marknadsföringsstöd till organisationer som inför märkningsystem för köttprodukter från djur som inte transporterats långt.

Här kan också särskilt nämnas att stöd till mobila- och semimobila slakterier är bra på så sätt att det minskar transporttiden radikalt för de djur som slaktas i dessa, jämfört med varje alternativ utöver gårdsslakt. Som utvecklas i kapitel 6 ser utredningen inga skäl till att inte tillåta mobila slakterier för andra djur än hägnat vilt och ren. Det avgörande måste vara att slakteriet håller godkänd hygienisk och djurskyddsmässig standard – inte om det står på fast grund eller hjul. Ett mobilt slakteri blir dock mest ekonomiskt att nyttja om ett stort antal djur kan slaktas vid samma tillfälle. Alternativ till detta kan vara den modell med mindre slakterier knutna till ett större slakteri där stycklokal och avfallshanteringsanläggning är gemensam. För mobila och semimobila slakterier behövs investeringstöd. I dag kan investeringstöd endast ges till investeringar i ”fasta anläggningar” och utredningen menar att detta bör ändras så att även kan erhålla stöd investeringar i mobila och semimobila anläggningar liksom till små slaktbodar med mobil personal.

## 8 Konsekvenser av utredningens förslag

### 8.1 Ekonomiska konsekvenser av utredningens förslag

Enligt kommittéförordningen<sup>1</sup> skall ekonomiska konsekvenser av utredningens förslag redovisas. Utredningen har i sin analys av befintliga regelverk i sina slutsatser föreslagit förändringar respektive tillägg i dessa. Sammanlagt har utredningen presenterat ett fyrtiotal olika förslag för att minska långa respektive onödiga djurtransporter. Det är dock mycket svårt och kräver genomgripande undersökningar i varje medlemsland för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag vad gäller strukturförändrande åtgärder.

Utredningens övergripande bedömning är att utredningens förslag, tillsammans och inte var för sig, kommer att leda till att långa respektive onödiga djurtransporter minskas kraftigt och att de transporter som genomförs i högre utsträckning än vad som gäller i dag tar hänsyn till djurens behov och minskar lidande i samband med transport. Därmed förändras också marknadsförutsättningarna kraftigt för såväl uppfödare som kött- och charkindustrin och därmed även konsumenterna, även om de långsiktiga effekterna för konsumenterna i fråga om pris bedöms bli mindre än vad de blir för marknads aktörer i producentleden. Det som kan betraktas som komparativa fördelar för vissa länder på den europeiska animaliemarknaden, kan med hänsyn till de negativa externa effekter som miljöpåverkan och eftersatt djurskydd som en omfattande handel (och transport) ger upphov till, också beskrivas som strukturfel. Genom att dessa effekter i och med minskade djurtransporter undviks, besparas samhället också en kostnad. Vidare tillförs konsumenterna med minskade djurtransporter ett mervärde som efterfrågats men som inte tillhandahållits av marknaden – ett minskat djurlidande.

---

<sup>1</sup> Se 14 §.

### 8.1.1 Ekonomiska konsekvenser av analysen av befintliga regelverk – förslag till ändringar och tillägg

#### **Frågor om transporttidens längd, vilotider och andra transportbegränsningar**

Utredningens förslag om att icke-kommersiella transporter inte skall undantas från djurtransportdirektivets bestämmelser medför ökade omkostnader för den som tidigare transporterat djur utan att ta särskilda hänsyn. Skälet till att undantaget finns i dag motiveras dock med att det som regel finns starka intressen hos ägaren av sådana djur för att ombesörja att transporten av djuren sker så skonsamt som möjligt. Ett undantag kommer således bara att drabba den person som transporterar sina djur på ett ur djurskyddssynpunkt olämpligt sätt. Att det generella undantaget slopas bedöms därför inte medföra några nämnvärda kostnader för enskilda i förhållande till dagens situation.

Att det i djurtransportdirektivet bör regleras att transporten skall anses vara påbörjad när det första djuret lastas på och avslutad först när det sista djuret lastats av är att betrakta som ett förtydligande av gällande lagstiftning för att undvika tolkningsmöjligheter som gör det möjligt för oseriösa transportörer att förlänga transporttiden på ett olämpligt sätt. Förslaget bedöms dock inte ge någon generellt begränsande effekt på transporttiden och antas inte heller medföra ökade kostnader för seriösa transportörer.

Utredningen föreslår en skärpning av djurtransportdirektivets bestämmelser i fråga om när dräktiga respektive nyförlösta djur kan anses vara möjliga att transportera. Utredningens förslag överensstämmer med gällande svenska bestämmelser, för vilka utredningen bedömt att det finns vetenskaplig grund och innebär att dräktiga nötkreatur, hästdjur, får, getter, renar, hjortdjur och grisar får inte transporteras inom tre veckor före beräknad förlossning och vidare att moderdjur av nötkreatur får transporteras tidigast tre veckor efter förlossning och övriga ovan nämnda djurslag tidigast en vecka efter förlossning. Förslaget innebär att risken för komplikationer och dödlighet i samband med transport minskas för dräktiga och nyförlösta djur. Minskade komplikationer och dödlighet innebär en besparing för uppfödare. Däremot påverkas uppfödare som håller (köper) dräktigt djur negativt på så sätt att hållandetiden för djuren ökar i förhållande till dagens bestämmelser. Kostnaden bedöms för detta vara låg och stå i proportion till den riskminimering som

detta innebär för köparen av dräktiga och nyförlösta djur i fråga om ekonomisk förlust till följd av komplikationer eller dödlighet i samband med transporter under den tid då moderdjuren är extra känsliga för transportens påfrestningar och risker.

Utredningen har, som framgår i kapitel 2 inte funnit några belägg för att förhållandena skiljer sig åt i avsevärd bemärkelse mellan liv- och slaktdjur. Utredningens förslag om att ingen åtskillnad bör göras mellan de båda kategorierna i fråga om djurtransportdirektivets bestämmelser angående transport- och vilotidens längd påverkar med stor sannolikhet livdjursmarknaden i EU stor utsträckning.

Förslaget om att begränsa den totala transporttiden till åtta timmar varefter 3 veckors vila krävs innan ny transport får ske, för både liv- och slaktdjur, är det förslag som enskilt bedöms ha störst inverkan på transportmönstret och djurmarknaden på europeisk nivå. Som tidigare framkommit, har utredningen på flera väsentliga punkter inte haft tillgång till det underlag som varit erforderligt för att göra kvantitativa uppskattningar av djurtransporternas (exakta) längd och omfattning. Den kartläggning av djurtransporter (år 2000) som redovisas i kapitel 2 ger dock en viss möjlighet att göra vissa antaganden om vilka konsekvenser en begränsning av transporttiden, i enlighet med vad utredningen föreslår till maximalt åtta timmar, skulle ge för uppfödare, slakterier och konsumenter på övergripande nivå. De ekonomiska konsekvenserna diskuteras därför nedan i förhållande till hur varje enskild produktionsgren förväntas påverkas (på övergripande nivå).

Inledningsvis kan sägas att en begränsning av transporttiden till åtta timmar enligt utredningens bedömning skulle minska dödlighet och skadefrekvens avsevärt för djur som transporteras. Detta måste betraktas som en minskad förlust för djurägare och slakterier, men det är okänt hur stor denna vinst skulle bli i förhållande till ökade kostnader till följd av samma förslag. Klart står dock att minskad dödlighet och skadefrekvens också måste räknas som en stor nytta för konsumenterna som efterfrågar köttprodukter från djur som erhållit god djuromsorg vid transport.

En begränsning av transporttiden till åtta timmar drabbar i första hand livdjurtransporterna. I dag finns ingen möjlighet för medlemsstaterna att införa en begränsning för nationella livdjurstransporter i likhet med vad som regleras för nationella slaktdjurstransporter i djurtransportdirektivet. De riktigt långa transporterna av livdjur sker dock mellan länder och är i flera fall av strukturell

natur, det vill säga att uppfödning av livdjur för försäljning är en viktig komponent i landets jordbruksstruktur. Det gäller främst Frankrike, Holland och Danmark. En del länder som Italien och Spanien har en stor livdjursimport, även den beroende på strukturella förutsättningar. Vilka effekterna blir och hur lantbruket förändras i de länder som i dag är beroende av långväga livdjurstransporter är mycket svårt att förutse. Det står emellertid ganska klart att även en avsevärd andel av de gränsöverskridande transporterna inom EU av slaktdjur kommer att upphöra som en följd av en begränsning av transporttiden.

Här bör dock sägas att animaliemarknaden i EU – såväl för levande djur som för kött – omsätter stora värden. Några exempel på sektorns ekonomiska omfattning kan ges. I kapitel 2 har tidigare redogjorts för att EU:s handel med tredje land vad gäller levande djur är begränsad. Det totala produktionsvärdet för EU:s handel med levande djur med tredje land (alla kategorier livsmedelsproducerande djur) uppgick år 2000 till 8 miljarder kronor för import av levande djur, och till 9 miljarder kronor för export av levande djur.<sup>2</sup> Som exempel kan också nämnas att utredningen uppskattar att produktionsvärdet beräknat i värdet av slaktvikt (även för livdjur) för intern import av nötkreatur kan beräknas till (cirka) 17 miljarder kronor. Produktionsvärdet beräknat i värdet slaktvikt (även för livdjur) för intern import av grisar uppskattar utredningen uppgår till cirka 10 miljarder kronor. Det bör här påminnas om att de nötkreatur som transporterats över gräns inom eller till/från EU endast motsvarar 14 procent av det totala antalet slaktade nötkreatur i EU samma år (2000). För grisar gäller att antalet transporterade grisar inom, till/från EU år 2000 motsvarar cirka 4,5 procent av det totala antalet slaktade grisar i EU samma period. Produktionsvärdet för transporterade djur understiger således kraftigt sektorernas totala produktionsvärde.

### **Effekter av begränsning av transporttiden för uppfödare**

För uppfödare i första led av djur till slakt minskar avsättningsmöjligheterna, vilket leder till ökat utbud på lokal/nationell marknad. Priserna kan därför sjunka för uppfödaren vilket på sikt kan leda till att utbudet minskar om inte stora produktivitetsförbättringar kan uppnås. Förslaget innebär också att uppfödarna får ökade sök-

---

<sup>2</sup> Källa: Kommissionen.

kostnader om djurmarknader och djurhandlare inte är ett lönsamt alternativ. Å andra sidan torde efterfrågan av kött öka från de länder som i dag köper levande djur och en försäljning av hela och halva djurkroppar transporterade i kylbilar kan stabilisera priset.

Den största uppfödningen av nötkreatur i första led till slakt sker i Frankrike, Irland och Tyskland. Jordbruksverket har i en analys av kommissionens meddelande om halvtidsöversyn av den gemensamma jordbrukspolitiken bedömt att produktionen av nötkött inom EU inte är konkurrenskraftig på världsmarknaden. Frankrike exporterar för närvarande uppskattningsvis 20 procent av den egna uppfödningen av nötkreatur. En analys av vilka effekter en minskad transporttid skulle ha för de franska nötkreatursuppfödarna har inte gjorts av utredningen. En omvandling av djurbidrag till producentstöd kan dock komma att påskynda utvecklingen mot minskad uppfödning av nötkreatur.

För uppfödare i andra led av djur till slakt gäller att de uppfödare som är beroende av import av smågrisar, lamm och kalvar för vidare uppfödning kommer att drabbas av högre priser för de livdjur som finns tillgängliga inom "åttatimmarsområdet". Ökade sökkostnader kan också uppstå om djurmarknader och djurhandlare inte är ett lönsamt alternativ. Nya former för handel med djur kan leda till omstrukturering av marknaden.

Det är främst Holland, Italien och Spanien som importerar kalvar för vidare uppfödning. För Holland och Spanien är importen intern medan Italiens import är extern.

För uppfödare i första led av djur till vidare uppfödning bedöms avsättningsmöjligheterna minska, vilket innebär att priserna lokalt/nationellt kan komma att sjunka till följd av att utbudet ökar. Produktionen kan därmed minska i olika omfattning beroende på alternativa möjligheter. I de fall alternativa avsättningsmöjligheter inom tidsgränsens område saknas måste uppfödningen upphöra eller struktureras om. Detta kan exempelvis gälla om det inte finns miljömässiga förutsättningar för att driva vidare uppfödning inom ett område som nås på åtta timmar. De långsiktiga effekterna på animaliemarknaden, som till exempel omstrukturering av produktionen från intern och extern export av levande djur till köttexport, har inte analyserats av utredningen. Ökade sökkostnader kan även uppstå för dessa köpare för att nå köpare inom en radie inom vilket det är möjligt att transportera djur uppstår om djurmarknader och djurhandlare inte är möjliga att använda



som tidigare. Nära 82 procent av den gränsöverskridande transporterna med nötkreatur utgörs av livdjurstransporter.

Hälften av de gränsöverskridande transporterna med gris inom EU utgörs av transporter av djur med vikt under 50 kg. Dessa är till största delen transporter av smågrisar för vidare gödning.

I Holland sker nästan all uppfödning av smågris för vidare försäljning till slaktgrisuppfödare i andra ledet.

### **Effekt av begränsning av transporttiden för slakterier**

Utredningen bedömer att för nötkreatursslakterier i områden där det finns gott om nötkreatur, kan priserna kortsiktigt sjunka i och med att uppfödarna inte längre kan transportera sina slaktdjur till mer avlägsna slakterier som betalar ett högre pris. För de slakterier som befinner sig (för) långt ifrån uppfödningplatserna kan priset däremot stiga. På sikt kan slakteristrukturen komma att förändras så att slakterikapaciteten växer närmare uppfödningplatserna; antingen genom att flera mindre slakterier uppstår eller att de medelstora och stora slakterierna utökar sin kapacitet ytterligare. Uppfödning av nötkreatur kräver vissa miljömässiga förutsättningar. Det är därför mer troligt att slakteristrukturen förändras än att uppfödningen flyttas till annan plats närmare de befintliga slakterierna. En begränsning av transporttiden kan därför, bedömer utredningen, gynna småskaliga slakterier som befinner sig nära uppfödningplatserna. Jordbruksverket har i ett yttrande till regeringen menat att nötköttspriserna inom EU inte är konkurrenskraftiga i förhållande till världsmarknadspriset. En begränsning av transporttiden, med de strukturförändringar som här diskuteras, kan därför, i kombination med andra regelförändringar, leda till ökad köttimport.

Eftersom grisar är transportkänsliga kan en begränsning av transporttiden leda till avsevärt minskad dödlighet och skadefrekvens, vilket innebär en direkt besparing för slakterierna. De storskaliga grisslakterierna som uppnår lönsamhet genom skalfördelar och som inte befinner sig i närheten av grisuppfödningarna kan komma att drabbas negativt av transporttidens begränsning. Slakterinäringen i närheten av grisbesättningar kan därför förväntas växa. Till skillnad mot vad som gäller för nötkreatursuppfödning ställer grisuppfödningen mindre krav på vissa specifika miljöförut-

sättningar, varför det också finns större möjligheter att den geografiska strukturen av grisuppfödning kan förändras på sikt.

För vissa länder med stor slakt av lamm baserad på import, såväl extern som intern, kan tidsgränsen få stora konsekvenser och slakterinäringen riskerar att drabbas kraftigt negativt i dessa länder. I vissa fall, som i Grekland och Italien, bedöms en inhemsk uppfödning som motsvarar den inhemska konsumtionen inte vara möjlig att uppnå.

Uppfödning och slakt av kyckling är oftast samordnade geografiskt och effekterna torde bli begränsade. Däremot kan vissa problem uppstå för de äggproducenter och kycklinguppfödare som befinner sig på långt avstånd från kläckerier och uppfödare av avelskycklingar.

### **Effekter av begränsning av transporttiden för djurmarknader och djurhandlare**

Effekten av en begränsning av transporttiden kan bli särskilt stark för djurmarknadernas fortsatta verksamhet och utveckling. Det är möjligt att djurmarknaderna kommer att behöva bygga anläggningar för att ta emot djuren för tre veckors vila eftersom djuren inte får transporteras mer än åtta timmar totalt, utan möjlighet till upprepning utan denna vila. Den mest betydelsefulla konsekvensen bedöms dock bli att antalet djur som kan transporteras under lång tid minskar och därmed minskar också djurlidandet.

En önskvärd effekt av att transporttiden begränsas är att djurmarknader på sikt försvinner.

Djurhandlare kan få mindre handelsmöjligheter eftersom det inte längre är möjligt att transportera djur över stora avstånd. Lönsamheten för denna grupp kan därmed komma att påverkas starkt.

Utredningens förslag om att höja åldrarna för när vissa djur kan anses vara möjliga att transportera inverkar på uppfödare i första och andra ledet. Viss uppfödning kan därmed bli direkt olönsam eller omöjlig att utföra.<sup>3</sup>

Utredningens förslag om att sjö- och järnvägstransporter begränsas till maximalt 48 timmar innebär att de längsta interkontinentala djurtransporter med dessa färdmedel i princip blir omöjliga, som exempel kan här nämnas att Irlands möjlighet att exportera djur sjövägen till Mellanöstern försvinner. Detta ger samma

<sup>3</sup> Se holländska exemplet som tidigare diskuterats i kapitel 2, 7 och detta kapitel.

effekt för enskilda uppfödare och slakterier som en begränsning av transporttiden generellt för vägtransporter.

Om utredningens förslag om begränsad transporttid vinner gehör kommer mellanstationerna att bli överflödiga. I dag finns det 81 mellanstationer i EU. Det finns inga uppgifter om hur pass stor omsättning de har eller hur många personer mellanstationerna sysselsätter. Det har konstaterats att mellanstationer innebär en risk ur smittskyddssynpunkt, vilket bekräftas genom det tillfälliga förbud att använda mellanstationer som infördes i samband med utbrottet av mul- och klövsjuka 2001 och som förlängts att gälla till och med den 31 december 2002. Samhällsekonomiskt bedöms förslaget vara positivt.

### **Utbildnings- och utrustningsfrågor**

I fråga om material och utrustning som används för djurtransporter har utredningen pekat på behovet av att förbättra djurens förhållanden ombord på fordonet och förhållandena vid på- och avlastning. Utredningens förslag om möjlighet att reglera temperatur, ventilation och luftfuktighet i fordonet samt videobevakning av djur (utom fjäderfän) från förarhytten under transport ställer krav på att fordonen är utrustade med sådan apparatur. För de åkeri-, järnvägs- och sjöfraktsföretag vars transportmedel inte kan leva upp till dessa krav i dag, leder dessa förslag dels till ökade kapitalkostnader genom att nya investeringar måste göras, dels till ökade driftskostnader för att hålla systemen igång. Utredningen har sökt, men inte funnit uppgifter om vilken standard som i dag är vanlig på europeisk nivå. I Sverige saknar en majoritet av de transportfordon som används för vägtransporter av djur ovan nämnd utrustning, även om fordonen bedöms hålla en relativt god standard (vilket bland annat visas i relativt låg dödlighet och skadefrekvens). Utredningen understryker dock att det är både möjligt och önskvärt att genomföra fler åtgärder i syfte att minska dödlighetstal och skadefrekvens hos djur i samband med transport, i enlighet med vad som tidigare föreslagits.

En majoritet av åkeriföretagen i Sverige som utför djurtransporter består av små- och medelstora företag. Uppskattningar som utredningen tagit del av ger vid handen att en "stor" transportör har omkring fem fordon. Enbilsföretag är dock inte ovanliga. För dessa företag kan investeringarna medföra förhållandevis stora

kapitalkostnader för att uppgradera befintliga fordon. Kostnaderna utgörs av engångskostnader för investering och installation, underhållskostnader och driftskostnader. Kommissionen har beräknat att tilläggskostnaderna för installation av ett kombinerat övervaknings- och ventilationssystem, som också reglerar temperatur och luftfuktighet, som kan fungera fristående från motorerna för fordon<sup>4</sup> uppgår till ca 3,21–4,8 procent av den totala fordonskostnaden, vilket enligt kommissionens beräkningar motsvarar 6 100–7 930 euro.<sup>5</sup> Kostnaden torde vara marginellt högre för installation i befintligt fordon. Utredningen har i denna fråga inhämtat synpunkter från Svenska åkeriförbundet som menar att en stor del av de transportfordon i Sverige i dag saknar sådana system och att kommissionens beräkningar ligger i underkant, men utredningen har i övrigt inte funnit några synpunkter att kommissionens beräkningar i avsevärd mening skulle vara felaktiga. Kommissionen menar vidare att det finns ekonomiska fördelar för transportörerna att installera dessa system eftersom djuren kan transporteras säkrare, vilket medför lägre kostnader i form av lägre dödlighet och mindre skador för transportörerna. Kommissionen menar vidare att installation av sådana system skulle ha positiva effekter för djurskyddet. Detta har också ett ekonomiskt värde, men är svårare att beräkna i kvantitativa termer. Utredningen gör ingen annan bedömning än kommissionen i denna fråga när det gäller europeiska förhållanden i stort, men konstaterar att tilläggskostnaden för övervaknings- och ventilationssystemet, i den storleksordning som uppges av kommissionen, svårligen kan motsvaras av besparingar för den enskilde transportören (eller i förekommande fall: slakteriet) i Sverige. Det är därför troligt att ökade kostnader kommer att belasta köpare av transporttjänsten. Det saknas uppgifter om driftskostnader för ovan nämnda system, men enligt vad utredningen erfarit då uppgifterna efterfrågats av transportörer och tillverkare, är underhålls- och driftskostnaderna inte särskilt höga och förändrar inte kostnadsbilden i avsevärd utsträckning. Däremot har det framhållits att även små kostnadsökningar kan vara betungande eftersom man menar att man arbetar med ”små marginaler”.

Utredningen har föreslagit att även sjötransporter och järnvägsfordon skall vara utrustade med ett ventilationssystem med samma

<sup>4</sup> Beräkningen är baserad på att en lastbil med 20 ton nyttolast skall ha ett minimiutflöde med en nominell kapacitet på 12 000 kubikmeter per timme.

<sup>5</sup> KOM 2001/197 slutlig, 1 euro november 2002 = 9,17 SEK

funktioner som nämns ovan. Utredningen har inte uppgifter om hur pass stor investeringskostnaden är för installation av dessa system.

Kostnader för videobevakning uppgår, enligt vad utredningen erfarit, till 6 000–30 000 kr, beroende på fordonets storlek och vilket system som väljs. Ett trådlöst videobevakningssystem med 2–4 kameror som klarar olika ljusförhållanden kostar ca 10 000 kr. Uppgifter som utredningen tagit del av pekar dock på att priset vid större upphandlingar (omkring 200 system) skulle kunna gå ner till omkring 2 000 kr. För den enskilde transportören är denna åtgärd enskilt inte särskilt betungande och utredningen vill här framhålla vikten av att – om inte alla standardhöjningar kan genomföras omedelbart – branschen konsekvent ges drivkrafter för att införa stegvisa förbättringar. Här kan också framhållas att det kvantitativt går att uppskatta de förluster som slakterinäringen varje år gör till följd av dödlighet och skador under transport. Det är svårt att bedöma i vilken utsträckning enskilda åtgärder i fråga om uppgradering av fordonsstandarden för vägfordon som används för djurtransporter minskar förluster och det kan därför inte sägas om investeringskostnaden (som av transportören övervältras till köpare av transporttjänst: slakteriet) för en viss enskild åtgärd, såsom exempelvis installation av videobevakningssystem, verkligen uppvägs av minskade förluster (skadade och döda djur) för slakteriet. Däremot gör utredningen bedömningen att denna enskilda åtgärd i sig inte kan avvisas med hänvisning till att kostnaden är så pass hög att den i väsentlig utsträckning skulle påverka transportörens (eller köparen av transporttjänstens) lönsamhet på lång sikt.

Utredningens förslag om att införa skiljeväggar vid transport av hovbärande tamdjur, att begränsa lastrampernas lutning till maximalt 20°, förbud att transportera nötkreatur och kalvar i mer än ett plan samt förbud att transportera grisar i mer än två plan och minskade beläggningsgrader medför att transportkostnaden per transporterat djur ökar i förhållande till dagens kostnader eftersom färre djur kan transporteras i samma fordon. För genomförande av dessa åtgärder, undantaget minskade beläggningsgrader, kommer såväl uppfödare som transportörer att få höjda kostnader. Utredningen har dock inte undersökt kostnaderna närmare utan konstaterar att skiljeväggar innebär relativt låga investeringskostnader. För transport av hästar innebär förslaget om skiljeväggar inte att det körs färre djur per körning (med samma fordon). Ett förbud av att transportera nötkreatur och kalvar i två plan drabbar i största

utsträckning icke-svenska transportörer eftersom tvåplansfordon för dessa djurslag är mycket ovanliga i Sverige. Samma bedömning görs angående förbud att transportera grisar i mer än två plan. För övriga transportörer kan det dock handla om relativt avsevärda kapitalförluster om tidigare använd utrustning inte längre är tillåten. Till kapitalförluster kan även eventuella investeringskostnader läggas till för ommontering av lastutrymmen, med mera. Förbättringar på gårdar för att underlätta pålastning kan innebära ökade kostnader för uppfödaren om lastningsförhållandena är olämpliga. I den mån mindre förändringar behöver göras, som till exempel att planera transporten i god tid så att eventuella hinder med mera undanröjes, bedöms kostnaden vara mycket låg. Utredningen har avstått ifrån att närmare analysera kostnaderna för dessa förslag.

Som framgår av tabellen nedan, där några exempel ges för hur stor ökningen av yta per djur beräknas bli i förhållande till dagens bestämmelser för transport i vägfordon, ökar ytan per djur i angiven viktklass med mellan 38 och 65 procent. Beroende på djurens ålder och vikt kan ökningen variera. För fjäderfän i viktklassen 1,6–3 kg föreslås till exempel ingen ökning i förhållande till dagens bestämmelser. I kombination med förslag om att inte tillåta transport av vissa djurslag i mer än ett plan ökar kostnaderna per transporterat djur ytterligare.

**Tabell 8.1.** Exempel på relativ ökning av yta per djur i förhållande till dagens bestämmelser för transport i vägfordon

<i>Djurslag</i>	<i>Ökning av yta i förhållande till dagens bestämmelser</i>
Vuxna nötkreatur > 500 kg	38 procent
Grisar (100 kg)	43 procent
Klippta får > 55 kg	50 procent
Oklippta får > 55 kg	65 procent
Fjäderfän 1,6–3 kg	0 procent

Utredningen konstaterar att transport av djur i flera plan förekommer, liksom att redan i dag olagliga beläggningsgrader tillämpas vid vissa transporter. Omfattningen är dock mycket svår att bestämma dels på grund av att det saknas uppgifter om aktuell fordonsstandard i EU:s medlemsstater, dels på grund av att kontrollen av djurtransporter inte är tillräckligt omfattande. Det är

därför inte möjligt att uppskatta hur ändrade bestämmelser påverkar transportkostnaderna generellt på europeisk nivå. Klart är dock att det medför ökade kostnader både för de transportörer som inte längre kan använda sig av sina fordon eller måste bygga om dessa om de vill fortsätta transportera nötkreatur, som för köpare av transporttjänster. Utredningens förslag skulle på denna punkt medföra väsentligt ökade kostnader för transportköparen. Allt annat lika, skulle kostnaden för transportköparen öka med ca 25–40 procent per transporterat djur. För en gris på 100 kg skulle transportkostnaden för hel slaktkropp öka från ca 20 kr till 28 kr. Här bör också nämnas att kostnaden för gristransporter i Sverige kommer att öka mer för svenska transportköpare än för andra, eftersom svenska bestämmelser i dag tillåter en högre beläggningsgrad än vad djurtransportdirektivet medger. I förhållande till vad som regleras i svenska bestämmelser ökar ytan enligt utredningens förslag med 50 procent per 100 kg gris.

Utredningens förslag om att införa bestämmelser om krav på genomgången utbildning vilken verifieras med prov, medför en ökad kostnad för dem som i dag är verksamma transportörer och förare men som saknar begärd utbildning. Andelen utbildade förare varierar dock starkt mellan olika medlemsländer. I Sverige är andelen förare som genomgått en djurtransportörsutbildning relativt hög, jämfört med andra länder, ungefär hälften av de verksamma förarna av djurtransporter genomgått utbildningen. Utbildningskrav medför också ökade inträdeskostnader för den som vill starta verksamhet. I Sverige finansieras utbildningen av branschen för de förare som är anslutna till Svenska transportarbetareförbundet. Utbildningskostnad per deltagare beräknas dock uppgå till ca 3 600 kr (exklusive moms) plus kostnader för arbetstid och förlorad intäkt genom avbrott i verksamheten.<sup>6</sup> För närvarande måste alla djurtransportörer finnas registrerade hos den centrala behöriga myndigheten. Det finns således redan en organisation för registrering av transportörer. I Sverige administreras registerverksamheten av Jordbruksverket. För närvarande tar registrering av transportörer av levande djur ca 0,2 årsarbetskrafter i anspråk. Registret består av ca 400 transportörer och registreringsavgiften är 100 kr. Efter två år måste registreringen förnyas. Så långt utredningen kan bedöma, är registreringen delvis avgiftsfinansierad, delvis finansierad med myndighetens budgetmedel. Utredningens

---

<sup>6</sup> Priset avser ett beräknat självkostnadspris, eventuell vinst är inte medräknad.

krav om att alla transportörer och personal som denne anlitar skall vara licensierade skulle medföra ökade kostnader för myndigheterna. För svenska förhållanden beräknas tidsåtgången för utfärdande av licens, arbete med att godkänna utbildningsinstitut och fastställa former och nivå för prov uppgå till 1 årsarbetskraft. Inberäknat övriga kostnader, beräknas kostnaden för utfärdande av licens och hållande av register inledningsvis uppgå till ca 500 000 kr/år de första två åren, inberäknat övriga kostnader utöver lönekostnad. I enlighet med utredningens förslag om att samhällets kostnader för djurtransporter helt skall bäras av näringen bör myndighetens kostnader för licensieringsverksamheten på sikt vara avgiftsfinansierade. Dels är omsättningen av yrkesverksamma inte särskilt hög och dels beräknas antalet ärenden om indragning av licens bli relativt få, varför arbetsåtgången beräknas uppgå till 0,5 årsarbetskrafter, vilket skulle medföra myndighetens kostnader på ca 250 000 kr, inberäknat övriga kostnader utöver lönekostnad. De exakta formerna för förnyande av licens och kostnader bör utredas av den myndighet som utses att sköta uppgiften.

Utredningen föreslår också att krav om besiktning av transportfordon, gärna i enlighet med den modell som tillämpas i Sverige, görs obligatorisk i EG-lagstiftningen. I Sverige är verksamheten avgiftsfinansierad. Hur pass stor avgiften skulle vara i övriga av EU:s medlemsstater kan utredningen, av praktiska skäl, inte uppskatta. För svensk del skulle detta förslag, uppenbarligen, inte orsaka några merkostnader i förhållande till dagens situation. Däremot skulle de transportörer, som de svenska, som redan underkastar sig en förprovning och därmed tvingas investera i en viss standard och nivå, inte längre ha en konkurrensnackdel av detta. Samma bedömning som för förslaget om besiktning av transportfordon görs för förslaget om förprovning av stallar enligt svensk modell.

Redan i dag är transportbranschen segmenterad på så sätt att transportörerna specialiserar sig på transport av vissa gods. För djurtransporter krävs dessutom redan i dag att fordonen är utrustade på visst sätt och att de rengörs i enlighet med föreskrifter om hygien. Köpare av transporttjänst för transport av levande djur; slakterier, djurhandlare och uppfödare, har därför mycket begränsade möjligheter att tillgripa andra alternativ utöver att minska transportererna för att minska kostnaderna. Utredningen bedömer det därför som troligt att transportörerna kan kompensera sig för sina merkostnader i form av ökade kapitalkostnader och ökade



driftskostnader genom att ta ut ett högre pris för transporttjänsten, vilket också är ett önskvärt syfte då detta är ett incitament för att minska transporterens längd och omfattning. På sikt bedöms därför djurtransporternas antal och längd således att minska vilket kan komma att påverka transportsektorn negativt då efterfrågan av transporttjänster kan minska, vilket kan leda till att antalet aktörer också kan minska. Arbetstillfällen kan då gå förlorade. Vad som talar emot denna utveckling är om transportsektorn lyckas anpassa sig till strukturförändringar och exempelvis kan övergå till att transportera kött i stället för djur.

Om köpare av transporttjänst får högre omkostnader är det, allt annat lika, troligt att denne kommer att betala uppfödaren ett lägre pris. I kombination med andra produktionsbegränsande åtgärder eller för att uppfödarna förlorar incitament till att upprätthålla produktionsvolymerna, kan det ändå antas att priserna kan hålla sig på en stabil nivå eftersom priset också styrs av uppfödarnas utbud. Det är dock sannolikt att eventuella merkostnader i kombination med minskat utbud kommer att leda till högre konsumentpriser.

### **Tillsyns- och kontrollfrågor**

Utredningen har i flera avseenden föreslagit olika åtgärder för att öka kontroll av- och förbättra möjlighet till tillsyn av djurtransporter. Förslag om förbättring av Animo-systemet och färdplanen i enlighet med vad som tidigare beskrivits, utveckling och implementering av ett standardiserat rapporteringssystem för insamling och sammanställning av data om dödlighet och skador med djurskyddsparametrar, utveckling av ett online-baserat kontrollsystem för att kunna följa djurtransporter,<sup>7</sup> utveckling av ett system som möjliggör beräkning av transporttidens längd och utförande med koder för avståndsbedömningar är förslag som medför såväl utvecklingskostnader som kostnader för implementering. Utredningen har diskuterat dessa förslag såsom åtgärder att genomföra på europeisk nivå. Dessa förslag skulle därför inte särskilt belasta respektive medlemsstats myndigheter i nämnvärd utsträckning. Utredningen har inte haft möjlighet, eller funnit

---

<sup>7</sup> Det vill säga att möjligheten skall föreligga men inte att alla transporter med nödvändighet skall kontrolleras.

anledning till att sätta sig in i EU:s budget närmare för att föreslå omfördelningar inom denna.<sup>8</sup>

På nationell nivå skulle ökad tillsyn medföra kostnader för myndigheterna. Utredningen har inte närmare diskuterat hur ett avgiftssystem för finansiering av tillsyn skall ske. Ovanstående diskussion kan därför endast tjäna som ett bakgrundsresonemang till en konsekvensanalys, men redovisas ändå här för att ge en uppfattning om storleksordningen för tänkbara kostnader. År 2001 genomförde de kommunala djurskyddsinspektörerna, omräknat i årsarbetskrafter 131 personer, inspektion av 15 999 tillsynsobjekt totalt. Det ger drygt 122 inspektioner per årsarbetskraft. Av de genomförda inspektionerna avsåg 543 inspektioner inspektion av sammanlagt 722 transportfordon.<sup>9</sup> En tiodubbling av antal inspektioner av vägfordon skulle således kräva sammanlagt 44 årsarbetskrafter, en ökning med 35 procent i förhållande till dagens tillsynsresurser. Kostnaderna för 5 430 inspektioner av vägfordon beräknas uppgå till 10 miljoner kr. Utredningen menar att denna kostnad ska belasta transportköparna. Det finns i dag inga uppgifter om hur många djurtransporter som utförs årligen i Sverige. Men om man räknar antalet slaktade djur (år 2000 slaktades nära fyra miljoner nötkreatur, grisar, får och vissa övriga djur, förutom fjäderfän i Sverige) och utgår ifrån att dessa djur till största majoritet transporterats till slakteriet, så blir inspektionskostnaden per djur 2,50 kr. Kostnaden torde dock bli väsentligt lägre eftersom livdjurtransporter inte inberäknats här eller fjäderfätransporter (cirka 76 miljoner fjäderfän slaktades i Sverige år 2000). Utredningen uppskattar att kostnaden per djur vid en avgiftsfinansiering av inspektionerna kommer att uppgå till ca 1,40 kr per transporterat daggdjur. Om åtgärden inte genomförs lika i alla EU:s medlemsstater innebär avgiften en konkurrensnackdel för de producenter som drabbas av den. I det system som föreslagits för svenska förhållanden kan dock tillsyn vid lastning kombineras med övrig tillsyn över lantbrukets djur på den aktuella gården, vilket kan minska kostnaderna.

---

<sup>8</sup> Detta skulle på ett extraordinärt sätt gå utöver utredningens uppdrag.

<sup>9</sup> Källa: Jordbruksverket.

## Övriga frågor

Utredningens förslag om att det bör vara förbjudet att använda elpåfösare i samband med transport bedöms inte orsaka ökade kostnader. Utredningen vill framhålla att det redan i dag är förbjudet att använda elpåfösare systematiskt. Utredningen ser dessutom inget framtida behov av att ha elpåfösare eftersom på- och avlastningsproblem kommer att motverkas genom att förhållanden vid på- och avlastning förbättras och problem därmed förebyggs.

Utredningens förslag om att allt kött skall vara ursprungsmärkt medför kostnader för myndigheter som därmed måste upprätta register för varje djurslag i enlighet med vad som gjorts för nötkreatur (CDB) och för enskilda uppfödare som drabbas av vissa administrativa kostnader. Kostnader för ökad ursprungsmärkning har (på grund av tidsbrist) inte undersökts.

### 8.1.2 Samhällsekonomisk analys

En djupare ansats i fråga om samhällsekonomisk analys har inte kunnat göras av utredningen, men nedan redovisas utredningens bedömning som skulle kunna ligga till grund för en sådan analys. Utredningen har diskuterat två olika tänkbara alternativ för att styra bort från långa respektive onödiga djurtransporter. Alternativet att avgiftsbelägga djurtransporter beräknas minska djurtransporterna ytterligare i förhållande till utredningens förslag om att begränsa transporttiden. Alternativet med att skattebelägga djurtransporter beräknas ha samma effekt, men löser inte finansieringsfrågor angående utredningens övriga förslag.

På en fungerande marknad avspeglar priset konsumentens värdering av varan eller tjänsten, det vill säga vad konsumenten är beredd att betala. Om det är så att det finns "kostnader" eller "värden" i produktionen som av olika skäl inte avspeglas i priset på varan eller tjänsten, så blir inte den producerade mängden av varan eller tjänsten optimal eller "rätt" ur samhällets synpunkt. En huvudsaklig slutsats som redovisas i denna utredning är att kostnaderna för ökat djurskydd inte avspeglas i priset och att konsumenterna därmed inte kan tillgodogöra sig det värde som god djuromsorg innebär.

Utredningen kan se flera positiva effekter av minskade långa respektive onödiga djurtransporter. Bland dessa är den i särklass

viktigaste effekten en bättre djuromsorg. En god djuromsorg har flera fördelar. Till exempel bedöms konsumentförtroendet för producenterna att öka. Det är också möjligt att konsumenterna väljer att köpa varor som producerats under de standarder och normer som tillgodoser en god djurhållning. Därmed kan en konkurrensfördel gentemot importerade varor uppnås, om konsumenterna tror att dessa varor inte lever upp till samma krav. Möjligheten för konsumenten att välja ökar om allt kött ursprungsmärks. Till detta kommer också ökad livsmedelssäkerhet beträffande livsmedelsburna infektioner som salmonella och campylobacter. Minskade transporter av levande djur till förmån för ökade kötttransporter medför också att mindre volymer transporteras, varför miljöbelastningen kan antas minska. Den andra stora nyttan som uppnås med färre djurtransporter är ett bättre smittskydd genom att risken för spridning av epizootier minskar. Samhällets kostnader för att skydda sig mot utbrott av epizootier kan därför långsiktigt minska. Utredningens bedömning är att utfallet av fördyrade transporter, ökad tillsyn och tydligare och skarpare regler som helhet är positivt för samhället. Fördelarna bedöms därför uppväga nackdelar såsom eventuellt höjda konsumentpriser av köttvaror, förlorade arbetstillfällen inom vissa sektorer på regional nivå samt utrangeringskostnader för fast kapital (till exempel lastbilar med fyra plan eller storskaliga slakterier i områden med låg djuruppfödning). Utredningen har dock inte undersökt på vilket sätt en utveckling med eventuell minskning av uppfödning av betesdjur skulle kunna påverka miljön. Det finns en risk för att tidigare använda betesmarker kommer att lämnas oanvända om uppfödningen regionalt minskar.

### 8.1.3 Konsekvenser av utredningens förslag för småföretagen i Sverige

Utredningen har i denna utredning redogjort för att långa respektive onödiga djurtransporter medför lidande och ibland död för djuren. Utredningen har också bedömt att det är ett starkt samhällsintresse att dessa transporter förhindras. Detta bedöms dock inte inträffa utan ingrepp från samhällets sida, vilket diskuterats och redogjorts för i kapitel 7. Förslagen bedöms i hög utsträckning påverka småföretag eftersom en övervägande majoritet av de jordbruksföretag i Sverige som föder upp djur är att betrakta som

småföretag. Av de personer som 2001 var sysselsatta inom jordbrukssektorn var 87 procent sysselsatta i företag som drivs av en fysisk person, det vill säga enmansföretag. Av dessa var 32 procent familjemedlemmar till jordbruksföretagaren. Även bland de företag som drivs av en juridisk person är antalet anställda få.<sup>10</sup> De flesta privatägda slakterierna är att betrakta som små eller medelstora företag (<50 anställda). Bland transportföretagen är den vanligaste företagsformen, enligt de uppgifter som utredningen tagit del av,<sup>11</sup> småföretag. Utredningen har inga uppgifter om företagsstrukturen ifråga om djurhandlare och djurmarknader.

Utredningen bedömer att det ”paket” av åtgärder som föreslås, sammanlagt drygt trettio olika åtgärder, kommer att ha en god inverkan på djurtransporternas längd, omfattning och utförande ur djurskyddssynpunkt. Det är dock inte möjligt för utredningen att göra en fullständig konsekvensanalys av samtliga förslag; istället diskuteras konsekvenserna översiktligt.

Ändrade och skärpta bestämmelser i fråga om hur djur skall få transporteras<sup>12</sup> bedöms medföra vissa ökade kostnader för transportörer. Kostnaderna består dels av ökade administrativa kostnader för utbildning och licensiering samt vissa investeringskostnader för att förbättra inredning och standard för fordonen. Tidsåtgången har inte beräknats för dessa åtgärder. Nuvarande utbildning är tre dagar lång, vidare tillkommer tid för förberedelser och genomförande av prov. En grov uppskattning ger vid handen att tidsåtgången uppgår till cirka 40 timmar vid ett engångstillfälle. För jordbruksföretagare bedöms förslagen inte medföra några direkta kostnader, med undantag för eventuella investeringskostnader för åtgärder på gården för att minska risk för skador och stress i samband med på- och avlastning av djuren. Utredningens förslag innebär att djurtransporterna fördyras avsevärt i förhållande till nuvarande situation. Denna kostnad skall direkt drabba transportköparen, som vanligtvis utgörs av slakteriföretag vid transport av djur till slakt eller av jordbruksföretag vid transport av livdjur. Transportören bedöms därför få vissa kostnader för att omräkna sina priser så att denne kan kompensera sig för vissa ökade kostnader som uppstår om utredningens förslag genomförs och jordbruksföretagaren bedöms direkt drabbas av detta genom

<sup>10</sup> Källa: Jordbruksverket, Jordbruksstatistisk årsbok 2002.

<sup>11</sup> För uppgifter om företagsstrukturen i transportsektorn – område djurtransporter – har experter på området tillfrågats angående bedömning. Ingen statistik finns tillgänglig på området.

<sup>12</sup> Se kapitel 4.

dyrare livdjurs transporter. Kostnaderna för enskilda företagare vid omstrukturering av marknaden till följd av en begränsning av transporttiden har inte utretts närmare.

Det bedöms inte att vare sig jordbruksföretag eller transportörer måste anlita särskild expertis för att genomföra vissa åtgärder för att förbättra förhållande före, under och efter transport.

Utredningen har särskilt beaktat konkurrensaspekterna och de förslag som lämnas är avsedda att påverka alla transportörer lika. Det bör här understrykas att djurskyddet generellt sett regleras olika strikt i olika medlemsstater och det föreligger således redan nu vissa konkurrensnackdelar för de jordbruksföretag som är belägna i de länder som har hårdare djurskyddslagstiftning men vänder sig till hela EU:s marknad. Utredningen har dock funnit motstridiga uppgifter om huruvida detta har medfört negativa konsekvenser eller ej.<sup>13</sup> Klart står dock att svenska jordbruksföretagare i mindre utsträckning än jordbruksföretagare i andra medlemsstater, där djurskyddet för närvarande prioriteras lågt, drabbas av skärpningar i gemenskapslagstiftning. Om utredningens förslag genomförs bedöms detta snarare leda till att svenska producenters konkurrensförutsättningar stärks.

Utredningens förslag om obligatorisk utbildning och licensiering av transportörer innebär att kostnaden för att etablera företag eller ta arbete i sektorn ökar.

Utredningen har inte lämnat förslag till hur överträdelser skall bestraffas. Däremot bedöms utredningens förslag om ökad tillsyn och löpande kontroll medföra att en högre efterlevnad av djurskyddsbestämmelser i samband med transport av levande djur uppnås, jämfört med dagens situation. Det har tidigare redogjorts för att kostnad för tillsyn och kontroll skall, enligt vad utredningen föreslår, belasta transportköparen direkt, vilket i första hand beräknas drabba slakterier, men även jordbruksföretagare som får en dyrare transporttjänst till följd av eventuell tillsynsavgift. För små företag kan avgiften påverka lönsamheten mer än vad den påverkar större företag.

---

<sup>13</sup> Landsutvalget har i en rapport (Rasmussen, J. (2002) Omkostnader i international svineproduktion – 2000 Rapport nr. 22, Landsutvalget for svin, Danmark) menat att den svenska grisuppfödningen kan ha svårigheter att klara sig eftersom bland annat djurskyddslagstiftningen är för resurskrävande i förhållande till övriga konkurrenter i fråga om höga byggkostnader eftersom utrymmeskraven är högre i Sverige än i de länder som ingår i studien som återges i rapporten. Samtidigt kan dock noteras att den danska grisuppfödningen kan bedömas vara konkurrenskraftig trots att relativt stora insatser gjorts för att stärka djurskyddet i grisuppfödningen.

Utredningens förslag har med tanke på förutsättningarna för det regelverk som diskuterats inte preciserat sina förslag i närmare utsträckning, därför har förslag om övergångsbestämmelser eller tid för ikraftträdande inte behandlats.

I samband med att de nya reglerna införs krävs särskilda informationsinsatser riktade gentemot i första hand transportörerna och – i Sverige – djurskyddsinspektörerna. Utredningen har inte lämnat förslag till hur denna information bäst skall spridas.

Bland utredningens experter har näringsidkarnas intressen funnits representerade. Utredaren har i samråd med experter och sakkunniga efterfrågat synpunkter ur företagarperspektiv. De har inte invänt mot utredarens förslag om ändringar i regelverken, trots att dessa kan komma att försvåra för småföretagarna i vissa avseenden. Däremot har man framhållit att reglerna måste vara lika i bemärkelsen av konkurrensneutrala för att inte svenska företagare skall missgynnas i förhållande till övriga företagare i EU.

#### **8.1.4 Konsekvenser för den personliga integriteten**

Utredningens förslag om licensiering av transportörer och förare medelst genomfört prov och ansökan hos myndighet innebär att personuppgifter behandlas. Utredningens förslag bedöms dock inte inverka på den personliga integriteten mer menligt för denna yrkesgrupp än vad licensiering innebär för övriga yrkesgrupper i samhället för vilka licensiering är obligatoriskt. Utredningen förutsätter att personuppgifter behandlas sedvanligt av myndigheter och att gällande bestämmelser som rör den personliga integriteten följs.

#### **8.1.5 Konsekvenser för brottsligheten**

Utredningen har i kapitel 4 redogjort för kommissionens slutsats om att medlemsstaterna generellt prioriterar djurskydd i samband med transporter lågt. Vidare har i bilaga 13 och på andra ställen i utredningen redogjorts för frivilligorganisationernas erfarenheter som tyder på att efterlevnaden av gällande reglering på området är mycket låg. Utredningens förslag om skärpt tillsyn av såväl marknadsaktörer som av medlemsstater bedöms därför bidra till minskad brottslighet i fråga om brott mot djurskyddsbestämmelser i samband med transport.

### 8.1.6 Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män

Utredningens förslag bedöms vara neutrala för jämställdheten mellan kvinnor och män.



# Särskilt yttrande

## Särskilt yttrande av Birgitta Carlsson

Ett sätt att komma till rätta med de långa djurtransporterna med efterföljande slakt, som inte berörs av utredningen, är alternativet att avstå från att äta kött. Från etisk synvinkel är detta det mest tilltalande, eftersom det innebär att djuren inte berövas livet i för-tid. Dessutom är dödandet av djuren intimt kopplat till uppfödning och transporter, det vill säga djuret definieras utifrån sitt värde som objekt för människan, inte som subjekt. Lantbruksdjurens villkor bestäms av produktionsintressen. Verkligheten har klart och tydligt visat att hänsyn till djurens behov och intressen i stor utsträckning lyser med sin frånvaro, även om de materiella förutsättningarna för vissa djurslag, eller för djur i vissa länder, är sådana att de helt eller delvis kan få utlopp för sina naturliga beteenden. Men de flesta lantbruksdjuren har karga villkor, som helt strider mot djurens biologiska behov. Många djur utsätts dessutom för systematisk misshandel, vilket dokumenterats gång på gång på, och särskilt i samband med transporter och efterföljande slakt.

Om köttkonsumtionen minskade skulle detta medföra minskad uppfödning, färre transporter och framför allt färre slaktade djur. Allt fler människor ser i dag detta alternativ som det enda rimliga, både av etiska och miljömässiga skäl. Många ungdomar visar sin solidaritet med djuren genom att avstå från alla produkter som kommer från djur. Människan behöver inte längre kött för att överleva och därför ställs frågan på sin spets: Är det moraliskt försvarbart att döda för föda?

Köttindustrin bör – precis som andra industrigrenar tvingats göra – ställa om produktionen till vegetabiliska alternativ.

# Statens offentliga utredningar 2003

---

## *Kronologisk förteckning*

1. Att samla och sprida kunskap om skadlig inverkan och framgångsrik rehabilitering. S.
2. Fördelningseffekter av miljöpolitik. Bilaga 11 till Långtidsutredningen 2003. Fi.
3. Egendomsskatter. Dämpningsregel för fastighetsskatten och sänkt arvsskatt. Fi.
4. Behandling av personuppgifter inom färdtjänsten och riksfärdtjänsten. N.
5. Förändringar i tingsrättsorganisationen. En utvärdering av sammanläggningar av tingsrätter 1999–2001. Ju.
6. Kännande varor eller okänsliga varor? + Bilagedel. Jo.

# Statens offentliga utredningar 2003

---

## *Systematisk förteckning*

### **Justitiedepartementet**

---

Förändringar i tingsrättsorganisationen. En utvärdering av sammanläggningar av tingsrätter 1999–2001. [5]

### **Socialdepartementet**

---

Att samla och sprida kunskap om skadlig inverkan och framgångsrik rehabilitering. [1]

### **Finansdepartementet**

---

Fördelningseffekter av miljöpolitik.  
Bilaga 11 till Långtidsutredningen 2003. [2]

Egendomsskatter. Dämpningsregel för fastighetsskatten och sänkt arvsskatt. [3]

### **Näringsdepartementet**

---

Behandling av personuppgifter inom färdtjänsten och riksfärdtjänsten. [4]

### **Jordbruksdepartementet**

---

Kännande varelser eller okänsliga varor?  
+ Bilagedel. [6]