



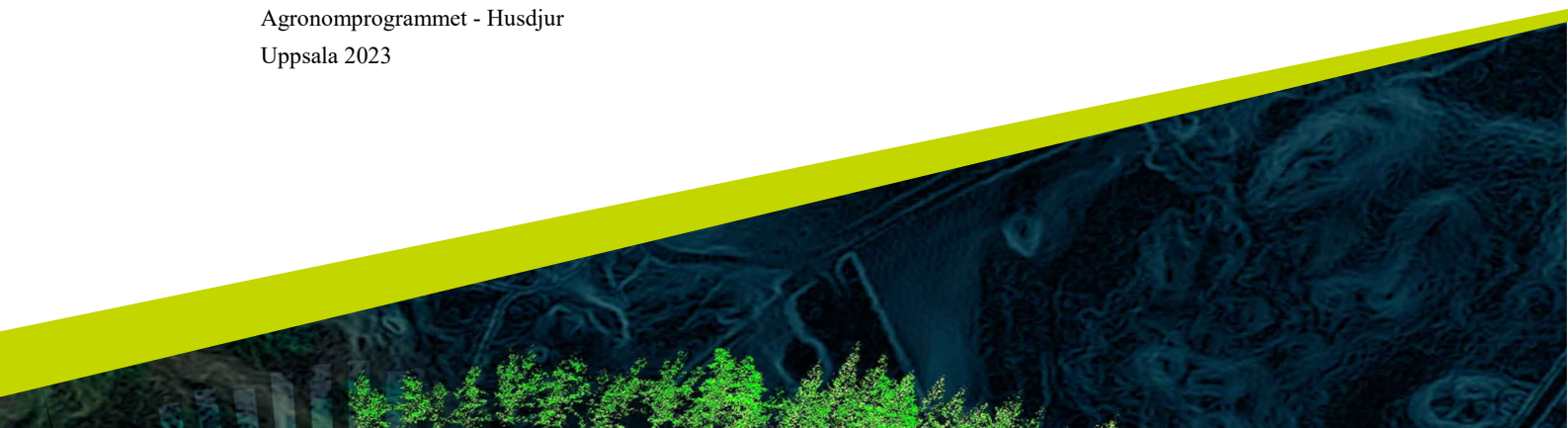
# **Utveckling av djurskyddslagstiftning för transport av djur - Skillnader mellan länder och år i 13 medlemsstater i EU mellan 1991 och 2020**

Development of the animal welfare legislation for transport of animals – Differences between countries and years in 13 member states in EU from 1991 to 2020

---

Nora Morell

Självständigt arbete • 15 hp  
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU  
Institutionen för husdjurens utfodring och vård  
Agronomprogrammet - Husdjur  
Uppsala 2023





# Utvecklingen av djurskyddslagstiftning för transport av djur – skillnader mellan länder och år i 13 medlemsstater i EU mellan 1991 och 2020

*Development of the animal welfare legislation for transportation of animals – differences between countries and years in 13 member states in EU from 1991 to 2020*

Nora Morell

**Handledare:** Anna Wallenbeck, SLU, Institutionen för husdjurens miljö och hälsa

**Biträdande handledare:** Shon Ferguson, SLU, Institutionen för ekonomi

**Examinator:** Sofia Wilhelmsson, SLU, Institutionen för husdjurens miljö och hälsa

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** Grundnivå, G2E

**Kurstitel:** Självständigt arbete i husdjursvetenskap, G2E

**Kurskod:** EX0865

**Program/utbildning:** Agronomprogrammet - Husdjur

**Kursansvarig inst.:** Institutionen för husdjurens utfodring och vård

**Utgivningsort:** Uppsala

**Utgivningsår:** 2023

**Upphovsrätt:** Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

**Nyckelord:** djurskyddslagstiftning, lagstiftning, förändring, djurvälstånd, produktionsdjur

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Veterinärmedicinskt och husdjursvetenskapligt centrum

Institutionen för husdjurens utfodring och vård

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

## Sammanfattning

Varje år transporteras ungefär 4 miljoner kor, 28 miljoner grisar, 4 miljoner får, 243 miljoner fjäderfä och 150 tusen hästar i över 8 timmar inom EU. Lagstiftningen som reglerar transporten av dessa djur har stor betydelse för dessa djurs välfärd. Diskussion om djurvälstånd fick fart under 1960-talet som en effekt av allmänhetens ökade intresse och den första gemensamma lagstiftning rörande transport av djur i EU trädde i kraft 1991. EU-lagstiftning utgör minimumkrav för hantering av djur vid transport inom EU men individuella medlemsstater kan ha högre standarder. I kandidatarbetet kartläggs utvecklingen av EU:s lagstiftning för transport av djur under perioden 1991–2020 samt tillägg utöver EU:s krav i ett antal medlemsstater (Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike). Metoder som använts i arbetet var en litteraturstudie och en enkätstudie. Studien fokuserar på lagstiftning för transport av djur inom tre huvudområden: drivning av djur, krav på djurvälstånd vid transport och transporttid. Resultaten visar att Sverige, Belgien, Danmark, Italien och Österrike har krav i sin nationella lagstiftning som är högre än EU:s lagstiftning. Det har inte skett några stora förändringar i EU:s eller dessa medlemsstaters transportlagstiftning sedan 2007. De största förändringarna i denna lagstiftning inom EU-medlemsstater under perioden 1991–2020 är relaterade till transporttid. Majoriteten av EU:s medlemsstater arbetar inte aktivt mot, men strävar efter en strängare transportlagstiftning.

*Nyckelord:* Djurskydd, Djurvälstånd, Lagstiftning, Produktionsdjur, Transport.

## Abstract

Every year around 4 million cattle, 28 million pigs, 4 million sheep, 243 million poultry and 150 thousand horses are transported more than 8 hours in EU. The legislation which regulates the animal transportation are of high importance for the welfare of these animals. The discussion of animal welfare started in the 1960: s as an effect of the public's growing interest and the first common legislation for animal transport within EU came into force 1991. The EU-legislation lays down minimum requirements for handling of animals during transport within EU, but individual member states can have more stringent standards. This bachelor thesis maps the development of legislations on transport of animals during the period 1991-2020 and the additions above the EU requirements in several the member states (Sweden, Belgium, Denmark, Finland, France, Ireland, Italy, The Netherlands, Poland, Spain, UK, German and Austria). Methods used in this work was a literature study and survey study. The study focuses on 3 main areas within animal transport legislation: animal transport, animal welfare requirements and transport time. The results of this study shows that Sweden, Belgium, Denmark, Italy, and Austria have requirements above the EU-level. In general, there has not been a huge change in the animal transport legislation since 2007. The largest changes in the legislation within the studied EU-member states during the period 1991-2020 are

related to transport time. Most of EU: s member states do not work actively towards, but stives towards a more stringent animal welfare legislation.

*Keywords:* Animal protection, Animal welfare, Legislation, Production animals, Transport.

# Innehållsförteckning

<b>1. Introduktion .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte och frågeställning.....	2
<b>2. Material och metod.....</b>	<b>3</b>
2.1 Litteraturstudie .....	3
2.2 Enkätstudie .....	3
2.3 Begränsningar.....	4
<b>3. Litteraturgenomgång .....</b>	<b>5</b>
3.1 Djurskyddslagstiftning - Europeiska unionen, EU.....	6
3.2 Tillägg i den nationella lagstiftningen utöver EU:s lagstiftning i enskilda EU-medlemsstater.....	7
<b>4. Resultat .....</b>	<b>9</b>
4.1 Drivning av djur .....	9
EU lagstiftning .....	9
Tillägg utöver EU-lagstiftning .....	9
4.2 Djurvälståndskrav .....	10
EU-lagstiftning.....	10
Tillägg utöver EU-lagstiftning .....	10
4.3 Transporttid .....	10
EU-lagstiftning.....	10
Tillägg utöver EU-lagstiftning .....	11
<b>5. Diskussion .....</b>	<b>15</b>
5.1 Metoddiskussion .....	15
5.2 Utveckling av lagstiftningen över tid.....	15
5.3 Orsak till förändring .....	16
5.4 Hållbarhet.....	17
5.5 Stärkt lagstiftning.....	18
<b>6. Slutsats .....</b>	<b>19</b>
<b>Referenser.....</b>	<b>20</b>
<b>Bilaga 1.....</b>	<b>28</b>
<b>Bilaga 2.....</b>	<b>29</b>
<b>Bilaga 3.....</b>	<b>30</b>
<b>Bilaga 4.....</b>	<b>31</b>
<b>Bilaga 5.....</b>	<b>32</b>

<b>Bilaga 6.....</b>	<b>33</b>
<b>Bilaga 7.....</b>	<b>34</b>



# 1. Introduktion

## 1.1 Bakgrund

Varje år transporteras ungefär 4 miljoner kor, 28 miljoner grisar, 4 miljoner får, 243 miljoner fjäderfä och 150 tusen hästar, i över 8 timmar i EU (European Commission u.å). Lagstiftningen som reglerar transporten av dessa djur har stor betydelse för djurens välfärd. EU:s bildande 1949 medförde att lagstiftningen i medlemsstaterna började harmoniseras (Veissier et al. 2008). 1960 började diskussionen om djurvälstånd ta fart bland allmänheten och politiker inom EU och EU kommissionen tog därför fram en överenskommelse för djurskydd vid internationell djurtransport år 1968. Överenskommelsen, som var lagstadgad, inkluderade minimumkrav för lastning, avlastning, djurhälsa, veterinärkontroller och hantering hos djuren. Lagstiftning och överenskommelser som tas fram av EU-kommissionen är endast minimumkrav som medlemsstaterna måste följa (Veissier et al. 2008). Däremot kan medlemsstaterna ha striktare lagstiftning genom tillägg i den nationella lagstiftningen. Lagstiftning för att förbättra djurvälstånd under transport implementerades 1977 och genomgick en stor revision 2005 (European Commission u.å). Mer specifika rekommendationer för transport av häst togs fram av europeiska kommittén 1987 (No. R (87) 17), följt av rekommendationer för transport av grisar 1988 (No. R (88) 15), kor 1990 (No. R (90) 1), får och getter 1990 (No. R (90) 5) och fjäderfä 1990 (No. R (90) 6).

Välståndet vid transport av djur har även efter den senaste revisionen av EU:s lagstiftning 2005 fortsatt vara en viktig prioritering inom EU (European Commission u.å). EU:s djurskyddslagstiftning baseras på de 5 friheterna (frihet från hunger och törst, frihet från obehag, frihet från smärta, skada och sjukdom, frihet att uttrycka naturligt beteende samt frihet från rädsla och stress), som traditionellt är ett av de vanligaste ramverken för att beskriva komplexitet i djurvälstånd (Europeiska konventionen för skydd av djur som hålls i ändamål för jordbruk. 1976). Införandet av djurskyddslagstiftning inom EU har minskat förekomsten av dålig djurvälstånd inom EU, påverkat utvecklingen av animalieproduktionen, inklusive transport av djur, men också lett till att handeln av animalieprodukter och levande djur inom och utanför EU blivit mer komplex (Appelby 2008; Veissier et.al 2008). Handel kan bli mer komplex då export och import påverkar ekonomiska förutsättningar nationellt och inom EU. För de individuella medlemsstaterna med nationell lagstiftning striktare än EU:s lagstiftning kan det förutsättas att

djurskyddet, ekonomiska förutsättningar för animalieproduktion och djurhållning i länderna är bättre.

## 1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med den här studien är att undersöka hur djurskyddslagstiftningen rörande transport av produktionsdjur ser ut i olika medlemsstater i EU, hur dessa skiljer sig från EU:s minimumkrav och hur denna lagstiftning förändrats över tid under perioden 1991–2020.

De frågeställningar arbetet ska besvara är:

- Hur skiljer sig djurskyddslagstiftning relaterad till transport av produktionsdjur mellan Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike under åren 1991–2020?
- Hur skiljer sig djurskyddslagstiftning relaterad till transport av produktionsdjur mellan medlemsstaterna och EU:s lagstiftning?
- När inom perioden 1991–2020 infördes eventuella förändringarna i lagstiftningen relaterad till transport av produktionsdjur i de 13 medlemsstaterna och i EU:s lagstiftning?

## 2. Material och metod

Den här studien inkluderar en enkät- och en litteraturstudie. Studien är en del av projektet ”Effekter av djurvälståndslagstiftning på jordbrukets ekonomi i EU”, finansierad av Formas.

### 2.1 Litteraturstudie

De databaser som utnyttjats i litteraturstudien är Google Scholar, Pubmed, Web of Science och Google. Annan litteratur som har inkluderats i studien är djurvälståndslagstiftning, då information samlats från djurskyddslagar och föreskrifter på EU- och nationell nivå. Sökord som har använts var djurskydd, djurvälstånd, lagstiftning, produktionsdjur och transport. Totalt inkluderades information från 7 vetenskapliga artiklar, 8 rapporter, 28 lagstiftningar, 1 populärvetenskaplig artikel, 2 hemsidor och 2 böcker.

### 2.2 Enkätstudie

I studien har befintliga och tidigare djurskyddslagstiftningar i EU och i de inkluderade medlemsstaterna studerats. Som ett komplement till lagstiftningen har en enkätstudie genomförts (bilaga 1–7). Enkäter skickades ut till experter i de 13 medlemsstaterna som inkluderats i studien. För respektive stat skickades det ut enkäter till 3 typer av experter anställda på; djurskyddsansvariga på ansvariga myndigheter, djurskyddsorganisationer och forskare på lärosäten och institut med djurskyddsforskning. Enkäten fungerade som kvalitetskontroll relaterat övrig insamlad information från litteratur och lagstiftning i min litteraturstudie. Enkäten inkluderade frågor om djurskyddslagstiftning-, och förändringen av denna i landet generellt och inkluderade en specifik fråga rörande transport: ”Är det för tillfället några större tillägg i den nationella djurvälståndslagstiftningen utöver EU-lagstiftningen? Med ”större tillägg” syftas det på tillägg som kan ha en betydelse för djurvälståndet och/ eller produktionskostnader”. Enkäten genererade 7 expertsvar och dessa kommer här efter refereras till som ”ENKÄT”.

## 2.3 Begränsningar

Kartläggningen av djurskyddslagstiftning relaterat till transport av djur och ändringar i dessa begränsas till perioden mellan år 1991 och 2020. Detta då Europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC för skydd av djur under transport togs fram 1991. Analysen sträcker sig ända fram till år 2020 då ett spann på flera decennier är nödvändigt för att identifiera relevant förändring i djurtransportlagstiftningen över tid. Studien begränsas till EU:s djurskyddslagstiftningar och eventuell nationell lagstiftning i de 13 medlemsstaterna, inklusive Sverige. Studien har en utgångspunkt i svensk djurhållning och medlemsstaterna valdes ut baserat på storlek i handel (import och export) av nöt- och griskött mellan Sverige och övriga medlemsstater. De länder Sverige har störst handel av nöt- och griskött är Belgien, Danmark, Frankrike, Irland, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike. Storbritannien inkluderades då de var en medlemsstat i EU under den studerade perioden. Även Finland inkluderades i studien då det finns stora likheter och samarbeten inom nöt- och grisköttsproduktion mellan Finland och Sverige.

Lagstiftningsområden relaterat till djurtransport som studien särskilt fokuserar på är; drivning av djur, krav på djurvälstånd vid transport, samt transporttid. Dessa fokusområden valdes då dessa faktorer har direkt effekt på djurvälståndet innan, under och efter transporten. Djurhantering vid lastning och de välfärdskrav som gäller för djuren som transporteras är avgörande för produktionsdjurens välmående under transporten. En begränsad transporttid och god hantering är avgörande för en god djurvälstånd, låg stress. Utrymmeskrav, miljö och utfodring är också bidragande faktorer för allmäntillståndet hos produktionsdjuren som transporteras (EFSA 2022a; EFSA 2022b).

### 3. Litteraturgenomgång

År 1977 infördes den första djurtransportslagstiftningen inom EU och år 2005 uppdaterades lagstiftningen för djurtransport av EU-kommittén (European Commission u.å). Det har skett en stor utveckling av lagstiftningen inom EU, vilket innebär att det också skett förändring i medlemsstaternas lagstiftning. Lagstiftning är viktig för att ha en god djurhållning och ekonomisk tillväxt som producent (Lundmark Hedman 2020; Grandin 2021a; Grandin 2021b). Då EU har minimikrav för djurhållning kan det medfölja i att olika länder har olika strikta lagstiftningar beroende på om de har tillägg utöver EU-lagstiftningen eller ej. Denna litteraturstudie syftar till att gå igenom förändringarna inom nationell lagstiftning och beskriva hur de skiljer sig eller efterliknar EU-lagstiftningen.

*Tabell 1: Översikt över de 13 medlemsstaternas djurskyddslagstiftning relaterad till djurtransport och eventuella tillägg i den nationella lagstiftningen utöver Europaparlamentet och rådets förordning (EG) 1/2005.*

<b>Land</b>	<b>Lagstiftning</b>	<b>Tillägg</b>
Sverige	Djurskyddsmyndighetens föreskrifter och allmänna råd 2004:10 omtryckt 2006:9; Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd 2010:2; Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd 2019:7.	Har tillägg utöver EG 1/2005.
Belgien	Förordningen om den vallonska djurskyddslagen (Belgiens officiella tidning 31.12.2018).	Har tillägg utöver EG 1/2005.
Danmark	Lag nr. 145 av 2006-12-21. Vägledning om rådets förordning (EG) Nr. 1/2005 om skydd av djur under transport (ENKÄT).	Har tillägg utöver EG 1/2005.
Finland	Djurtransportslagstiftningen 1429/2006.	Saknar tillägg utöver EG 1/2005.
Frankrike	JORF, Förordning nr 2015/616 om ändring av lagen om landsbygdsfiske och havsfiske; JORF, Lag nr 2018/938 för balansen mellan handelsförbindelser inom jordbruks- och livsmedelssektorn och hälsosam, hållbar och tillgänglig mat för alla.	Saknar tillägg utöver EG 1/2005.
Irland	Föreskrifter för djurvälstånd hos djur vid transport 2006/538.	Saknar tillägg utöver EG 1/2005 (ENKÄT).

Italien	Lagstiftningsdirektiv 1998/388 om skydd av djur under transport; Lagstiftningsdirektiv 2007/151 för bestämmelser om påföljder för överträdelser av EG 1/2005.	Har tillägg utöver EG 1/2005.
Nederländerna	Policyregler som implementerar EG 1/2005 i djurtransportlagstiftning (ENKÄT).	Saknar tillägg utöver EG 1/2005 (ENKÄT).
Polen	Polska djurskyddslagen 1997/729, Förordning angående närmare villkor och djurtransport 2003/185; Polska djurskyddslagen 2017 (World Animal Protection 2020a)	Saknar tillägg utöver EG 1/2005 (ENKÄT).
Spanien	Lagstiftning 32/2007 för djurhållning, exploatering, transport, experiment och offer; Kungliga direktivet 542/2016 om hälso- och djurskyddsregler under transport.	Saknar tillägg utöver EG 1/2005
Storbritannien	Föreskrifter för djurvälstånd hos djur vid transport 2006/3260.	Saknar tillägg utöver EG 1/2005 (ENKÄT).
Tyskland	Transportföreskriften för djurskydd, TierSchTrV 2009.	Saknar tillägg utöver EG 1/2005 (ENKÄT).
Österrike	Djurtransportlagstiftningen 2007/54 (ENKÄT; World Animal Protection 2020b).	Har tillägg utöver EG 1/2005 (ENKÄT).

### 3.1 Djurskyddslagstiftning - Europeiska unionen, EU

Förändringen av djurskyddslagstiftning i EU över perioden 1991 till 2020 är summerad i *figur 1*. År 1991 togs europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC fram för skydd av djur under transport. Direktivet från 1991 ställde nya krav på att det vid på- och avlastning ska användas lämplig utrustning som en bro, ramp eller landgångar och att dessa inte ska utgöra en halkrisk. Elektrisk pådrivare ska undvikas i de mån det är möjligt, men får användas vid behov. Vidare står det i direktivet att inga sjuka eller skadade djur får transporteras. Ett djur som skadas eller insjuknar under transport ska ges omedelbar vård eller avlivas. Transport kan pågå under 24 timmar och om transporten tar längre tid ska djuren utfodras och kunna vila.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1255/97 antogs 1997. Förordningen berör lastkaj och ändring av transportens struktur, färdplan, i rådsdirektiven från 1991. Förordningen trädde först i kraft 1 januari 1999. Tillägg som tillkom med förordningen handlade om krav på utrustning vid lastning av djur vid transport. Det infördes krav på att alla lastkajer ska vara utrustade med permanent eller rörlig ramp med maximalt 20 graders lutning under på- eller avlastning, samt att det inte får finnas glipor mellan ramp eller steg och golvytan i transporten. Elektriska pådrivare ska undvikas i den mån det är möjligt och får endast användas på vuxna nötkreatur och grisar då de vägrar förflytta sig. Det ställs krav på att elstöten varar maximalt 2 sekunder och får bara appliceras på djurens bakdel. Det tillkom också krav på förbud att medvetet skada djur. Allmäntillståndet hos djur som ska transporteras ska bedömas av personal på lastkaj vid ankomst och åtminstone var 12:e timme under vistelsen på stationen. Den nya förordningen inkluderade ingen förändring i maximal transporttid, som fortfarande sattes till 24 timmar.

Europaparlamentet och rådets förordning 1/2005 började gälla 5 januari 2007 och infördes för att ytterligare skydda djur under transport. Nyheter i förordningen var att lastkajer som lyfter djur infördes vid lastning. Relaterat till elektriska pådrivare infördes krav på att de inte får användas upprepade gånger om djur ej ger en reaktion på stöten. År 2007 utökades kraven på vilka djur som får transporteras. De som inte tillåts förflyttas är djur som a) inte kan gå utan smärta eller på egen hand, b) har allvarliga öppna sår, b) är dräktiga eller fött avkomma senaste veckan, d) är nyfödda med oläkt navelsträng, e) följande djur får inte transporteras över 100 km: grisar under 3 veckors ålder; lamm under en veckas ålder; kalvar under 10 dagars ålder. Lakterande djur som inte åtföljs med deras avkommor måste mjölkas inom intervall på 12 timmar. 12 timmars transporttid var tillåten för produktionsdjur 2007. Vid slakt gäller maximalt 8 timmars transporttid.

### 3.2 Tillägg i den nationella lagstiftningen utöver EU:s lagstiftning i enskilda EU-medlemsstater

I *tabell 1* presenteras de 13 EU medlemsstater djurskyddslagstiftning som relaterar till djurtransport och eventuella tillägg i den nationella lagstiftningen utöver EU:s lagstiftning.

Den svenska djurskyddsmyndighetens föreskrifter och allmänna råd (DSF 2004:10, omtryckt i DFS 2006:9) om transport av levande djur infördes 2004 och blev omskriven 2006. Föreskriften är harmoniserad med europaparlamentet och rådets förordning (EG) 1/2005. De tillägg som framkommer är att stora djur om möjligt

ska ledas vid i- och urlastning samt att endast 1 sekund av elektriska impulser tillåtna. Transporttiden begränsas till 8 timmar för tama nötkreatur, får, getter, grisar, men kan förlängas med maximalt 2 timmar.

År 2010 infördes Jordbruksverkets föreskrifter om allmänna råd om transport av levande djur (SJFVS 2010:2) i Sverige. Tillägg i lagstiftningen är att elektriska pådrivare bara får endast användas som sista lösning på vuxna nötkreatur och grisar som då befinner sig längst fram i djurgruppen vid i- och urlastning och inte förflyttar sig. Enstaka impulser med högst 1 sekunds varaktighet får användas.

Jordbruksverkets föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2019:7) om transport av levande djur infördes i Sverige år 2019. Tillägg att drivning av djur till transport ska ske i lugnt tempo, anpassat efter djuret. Samma krav som i europaparlamentet och rådets förordning (EG) 1/2005 gäller angående viloperiod. Under transport måste djurskyddet och hälsan säkerställas minst varannan timme.

I Belgien trädde år 2019 förordningen om den vallonska djurskyddslagen (M.B. 31.12.2018) i kraft. Belgiens lagstiftning är harmoniserad med EU:s och de extra krav som ställs är att transport som överstiger 8 timmar måste uppfylla ett antal kriterier relaterad till djurmiljö och hantering.

I Danmark infördes tillägg angående djurtransport år 2006 (ENKÄT) i ”vägledning om rådets förordning (EG) Nr. 1/2005 om skydd av djur under transport” som inkluderar utökade krav på utrymme vid långa transporter som överstiger 8 timmar.

I Italien trädde lagstiftningsdirektiv 1998/388 i kraft år 1998. Italiens direktiv har som extra krav att transport maximalt får vara 8 timmar. Nya lagstiftningsdirektiv 2007/151 infördes för att möta dem krav som ställdes i EU-förordningen 1/2005.

I Österrike trädde djurtransportlagstiftningen 2007/54 i kraft år 2008 (ENKÄT). Tilläggen utöver EU:s lagstiftning innebär att tiden för djurtransport inom Österrike maximalt får vara 4.5 timmar, av geografiska skäl kan tiden förlängas till 8 timmar (World Animal Protection 2020b). Maximal transporttid får dock var 8.5 timmar om pauser är nödvändiga för fordonet (World Animal Protection 2020b).



## 4. Resultat

Jämförelse kommer göras mellan år 1991–2020 och mellan de 13 medlemsstaterna som studien inkluderar. Alla de inkluderade länderna har implementerat Europaparlamentet och rådets förordning 1/2005 i sin transportlagstiftning. Medlemsstaterna med tillägg i lagstiftningen presenteras i *tabell 2*. I *figur 1* presenteras EU-lagstiftningens utveckling mellan år 1991–2020. I *figur 2a-c* illustreras införandet och varaktigheten för nationella regler som är striktare än EU-lagstiftningen.

### 4.1 Drivning av djur

#### EU lagstiftning

Europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC ställde krav på lämplig utrustning, som ramp, bro eller landgångar. Elektriska pådrivare får användas men bör undvikas så mycket som möjligt. Europaparlamentets och rådets förordning 1255/97 ställde extra krav på utrustning vid lastning och användningen av elektriska pådrivare under denna. Vid alla lastkajer ska det finnas en permanent eller rörlig ramp med lutning och det ska inte finnas glipor mellan ramp och golvytan i transporten. Elektriska pådrivare får endast användas på vuxet nötkreatur eller gris då de vägrar förflytta sig. Elstöten får maximalt vara i 2 sekunder och får enbart utsättas på djurens bakdel. Europaparlamentet och rådets förordning 1/2005 infördes extra krav på användningen av elektriska pådrivare, dem får inte användas upprepade gånger om de inte lett till en reaktion hos djuret.

De länder som följer EU:s lagstiftningar utan tillägg är Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike.

#### Tillägg utöver EU-lagstiftning

I DSF 2004:10, omtryckt i DFS 2006:9, har Sverige utökade krav att leda djur vid behov samt att stötar från elpåfösare endast är tillåtet i 1 sekund. Enligt SJFVS 2010:2 förtydligas det att elektriska impulser är en sista lösning på vuxna nötkreatur och gris, då djuren inte rör på sig. SJFVS 2019:7 förtydligar att djur ska drivas i lugnt tempo.

I vägledning om rådets förordning (EG) Nr. 1/2005 om skydd av djur under transport, har Danmark utökade krav på utrymme vid långa transporter, som överstiger 8 timmar.

## 4.2 Djurvälståndskrav

### EU-lagstiftning

Europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC ställer krav på att inga sjuka eller skadade djur får transporteras. Omedelbar vård eller avlivning är nödvändigt om djur skadas eller insjuknar under transporten. Europaparlamentets och rådets förordning 1255/97 ställer krav på att allmäntillståndet ska bedömas på lastkaj vid ankomst. Veterinär ska då bedöma djurhälsan. Djurmisshandel definieras också som olaglig i denna förordning. Europaparlamentet och rådets förordning 1/2005 infördes tydligare riktlinjer på vilka djur som får transporteras.

De länder som följer EU:s lagstiftningar utan tillägg är Belgien, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike

### Tillägg utöver EU-lagstiftning

Sverige har tillägg i SJFVS 2019:7 i form av att det ska finnas tillsyn över djur varannan timme för att säkerställa hälsan och djurskyddet.

## 4.3 Transporttid

### EU-lagstiftning

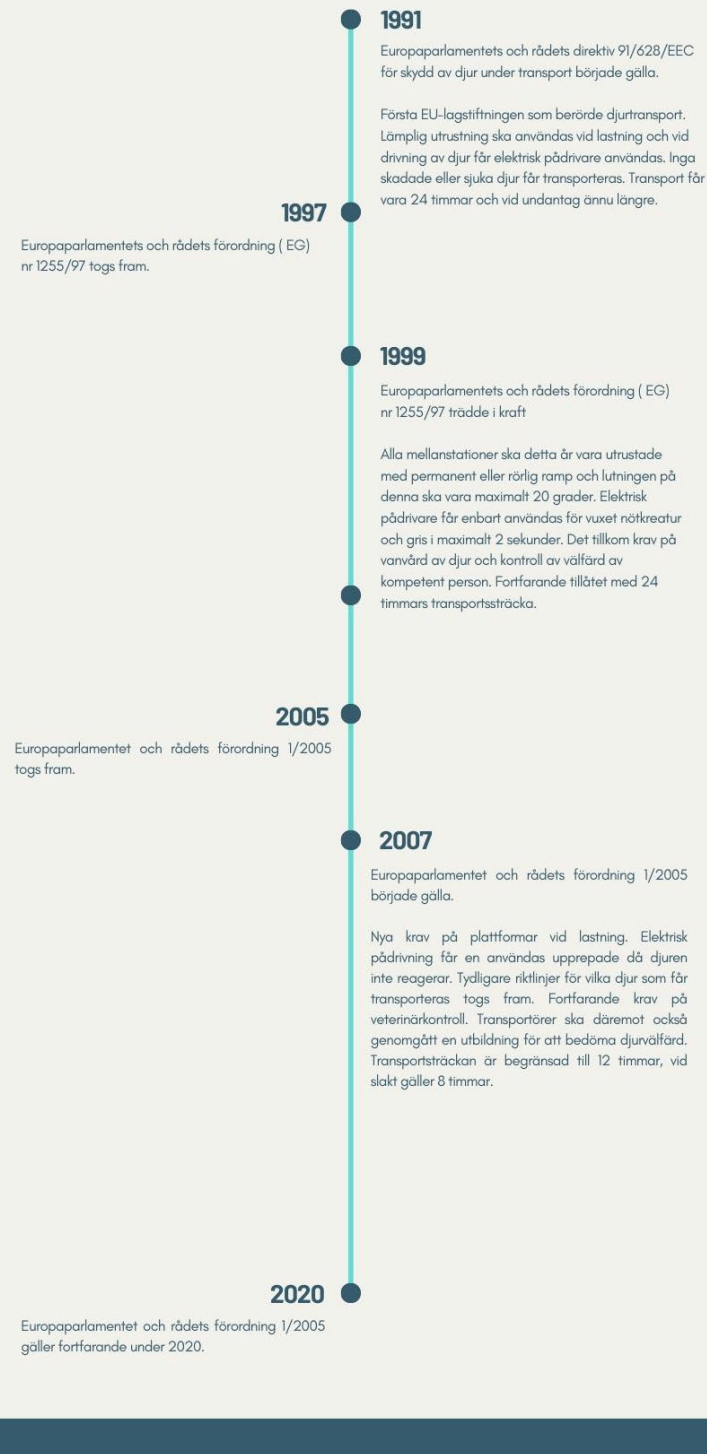
Europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC tillåter att transport pågår i 24 timmar, det ställs då krav på utfodring och vila om denna period passeras. Europaparlamentets och rådets förordning 1255/97 tillåter 24 timmars transporttid, innan vila, för alla produktionsdjur. Europaparlamentet och rådets förordning 1/2005 tillåter 12 timmars transporttid för produktionsdjur, transport för gris är däremot tillåtet upp till 24 timmar och vid slakt gäller maximalt 8 timmars transporttid.

De länder som följer EU:s lagstiftningar utan tillägg är Danmark, Finland, Frankrike, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien och Tyskland.

### Tillägg utöver EU-lagstiftning

I Sveriges lagstiftning DSF 2004:10, omtryckt i DSF 2006:9, gäller det att transporttiden maximalt får vara 8 timmar för tama nötkreatur, får, getter, grisar mm., men sträckan kan förlängas med 2 timmar. I vallonska djurskyddslagen i Belgien har dem utökade krav för djurtransport över 8 timmar år 2018. Italiens lagstiftningsdirektiv 1998/388 har maximalt 8 timmars transporttid, detsamma gäller i deras nya direktiv 2007/151. Österrikes djurtransportlagstiftning 2007/54 har en maximal transporttid på 4.5 timmar, denna kan förlängas till 8–8.5 timmar av geografiska skäl och till följd av pauser med fordon.

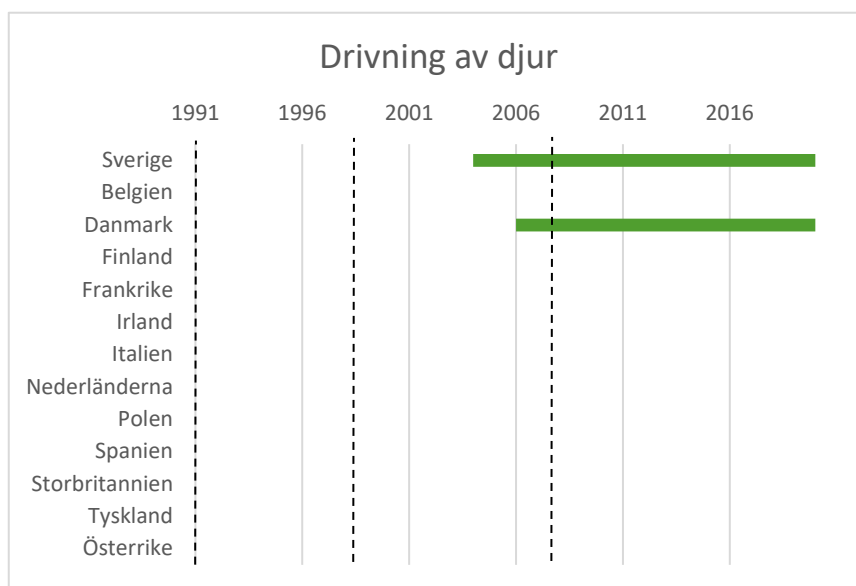
## FÖRÄNDRINGEN AV TRANSPORTLAGSTIFTNINGEN

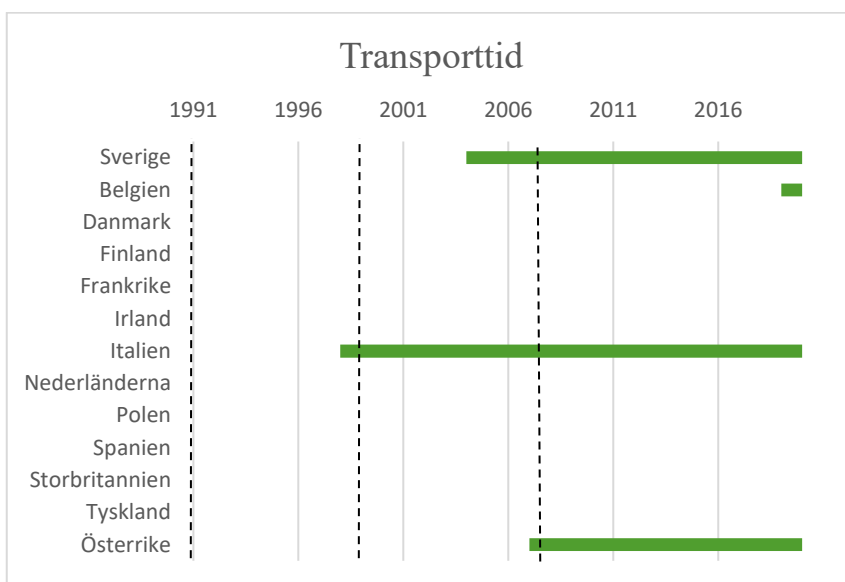
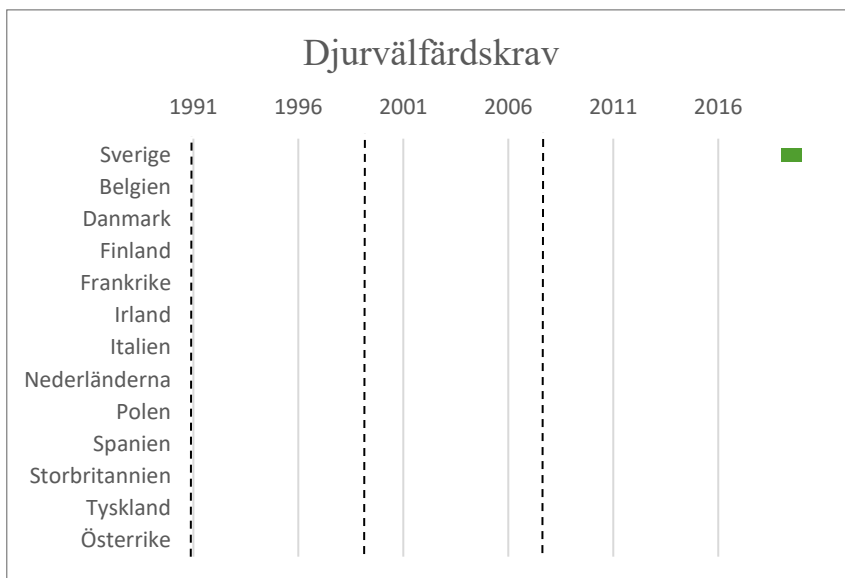


Figur 1: Översikt för transportlagstiftningens förändring i EU mellan 1991 och 2020 (91/628/EEC; EG 1255/97; EG 1/2005).

Tabell 2: Sammanfattning av länder med tillägg utöver EU-lagstiftningen under perioden 1991 till 2020, efter fokusområden.

Länder	Drivning av djur	Djurvälfärdskrav	Transporttid	Summa
Sverige	X	X	x	3
Belgien			x	1
Danmark	X			1
Finland				0
Frankrike				0
Irland				0
Italien			x	1
Nederländerna				0
Polen				0
Spanien				0
Storbritannien				0
Tyskland				0
Österrike			x	1





Figur 2a, b, c: År för införande och varaktigheten av nationella krav utöver kraven som finns i EU-lagstiftningen gällande hantering av djur vid transport, utefter fokusområden (drivning av djur, djurvälfärdskrav, transporttid). Grå streckade linjer indikerar år när EU-lagstiftningen införlivades.

## 5. Diskussion

### 5.1 Metoddiskussion

Målet med den här studien var att undersöka hur djurskyddslagstiftningen relaterat transport av djur har utvecklats under åren 1991 och 2020. Metoderna som används för att ta fram denna information är expertutlåtanden via enkäter och litteraturgenomgång. Fördelen med enkäterna är att det fungerar som extra underlag som stödjer lagstiftning och en kvalitetskontroll av insamlad information. Detta är viktigt då svagheter i metoden är att litteratur kan bli feltolkad och/eller felöversatt vid översättning från originalspråket. En ytterligare fråga som hade kunnat bidra med ytterligare intressant information i mitt arbete hade varit ”Arbetar landet aktivt med att genomföra kommande lagförändringar som överstiger EU:s lagstiftning, och i så fall gällande vad?”

### 5.2 Utveckling av lagstiftningen över tid

Lundmark Hedman (2020; 2021) har analyserat hur den svenska djurskyddslagstiftningen har förändrats under perioden 1988–2020 (exklusive djurtransport). Forskarens resultat visar på att det skett en stor förändring i djurskyddslagstiftningen, vissa krav har stärkts medan andra har minskat. Min studie påvisar att det generellt sätt inte skett stora förändringar i djurskyddslagstiftningen relaterad till transport av produktionsdjur, på varken EU eller nationell nivå. Av de 13 medlemsstater som inkluderades i studien följer 8 europaparlamentet och rådets förordning (EG) 1/2005 utan extra tillägg medan 5 medlemsstater har tillägg i lagstiftningen. År 2007 trädde den första transportlagstiftningen i EU i kraft och denna har inte uppdaterats sedan dess. Den största utvecklingen i lagstiftningen har varit förändring i maximal transporttid. På EU-nivå har denna sänkts från 24 timmar (91/628/EEC) till 12 timmar (EG 1/2005) och utöver detta har vissa länder nationell lagstiftning som kräver kortare transporttid. Sverige, Belgien, Italien och Österrike är dem EU-medlemsstater som har extra tillägg utöver EU:s lagstiftning. I Sverige tillåter DSF 2004:10, omtryckt i DSF 2006:9 att en maximal sträcka på 8 timmar gäller vid vägtransport och vid behov kan denna förlängas upp till 2 timmar. Belgiska vallonska förordningen tillåter sedan 2018 transport på 8 timmar, detsamma gäller i Italien i deras direktiv 1998/28 och 2007/151. Österrike är det land som har de strängaste lagarna gällande

transporttid, där gäller 4.5 timmars transport men kan vid behov förlängas till 8.5 timmar.

### 5.3 Orsak till förändring

De 5 friheterna, vilka togs fram 1976, implementerar och styr EU:s lagstiftning och detta infördes först i direktivet 1997. Friheterna har som syfte att skydda produktionsdjur. De 5 friheterna är; frihet från hunger och törst, frihet från obehag, frihet från smärta, skada och sjukdom, frihet att uttrycka naturligt beteende samt frihet från rädsla och stress (McCulloch 2013; Appleby 2008; Veissier et al. 2008). Friheterna innebär riktlinjer i bedömning av djurvälståndet och de kan implementeras i lagstiftning för att bidra till ett starkare djurskydd samt en förbättrad djurvälstånd (McCulloch 2013). Om de 5 friheterna upprätthålls bidrar dem med en förbättrad social hållbarhet för produktionsdjuren vid transport. En kortare transporttid kan medföra i frihet från hunger och törst och krav som finns i lagstiftningen vid avlastning säger att anläggningar vid lastning samt avlastning ska vara anpassade för att utfodra djur. Det är viktigt med frihet från hunger och törst för frihet från obehag, rädsla och stress. Friheten möjliggör även att djuren kan utöva naturligt beteende vid utfodring, under transporten finns i dessa möjligheter till samma grad då det är en onaturlig miljö och mycket djur. En djurtransport anpassad för djurslag medför både i frihet från obehag, smärta, skada, rädsla och stress då det bör finnas tillräckligt med utrymme och vara en säker konstruktion som minimerar skaderisk för de djur som transporteras. Sjukdom är svårare att bemöta under transport, utan det som kan åtgärdas är i form av omedelbar behandling eller avlivning. Ett skadat djur som transporteras i en smutsig transport kan potentiellt insjukna vid en längre transporttid. En annan anledning att ett insjuknat djur transporteras kan vara om transportören eller djurhållaren är oerfaren med tecken på sjukdom och därmed skulle gynnas av bättre kompetens.

Utvecklingen av transportlagstiftningen är beroende av faktorer som allmänheten, medborgarnas och konsumentens åsikter och preferenser samt etik, hållbarhet, och ekonomi (Lundmark et al. 2014). I och med ett ökat intresse hos allmänheten sedan 1970-talet har diskussion kring djurvälståndet uppstått, vilket lett till etiska perspektiv på djurvälståndet (Lundmark et al. 2014). Etiska resonemang har lett till forskning, som sedan kan implementeras i EU-förordningar och lagstiftningar. Det ledde till införande av transportrekommendationer för häst, gris, kor, får och getter samt fjäderfä, vilket sedan utvecklades till Europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC för skydd av djur under transport år 1991 och reviderades i och med allmänhetens ökade intresse 1997 och 2005 (Lundmark et al. 2014).



Även om samhällsdebatten är en pådrivande faktor för utvecklingen av lagstiftningen har det inte skett en stor förändring i transportlagstiftningen i hänsyn till drivning av djur, djurvälståndskrav och transporttid enligt min studie. En begränsande faktor för detta kan vara en allt intensivare produktion i och med den ökande efterfrågan. Idag blir besättningsstorlekarna allt större och gårdarna samt slakterierna allt färre, detta är en global trend som sker i stora delar av världen (FAO 2003). Denna trend har haft en fortsatt utveckling på grund av den vinstdrivna verksamheten djurproduktionen har blivit (FAO 2003). Trenden medför problematik då det krävs en längre transportsträcka till storskaliga slakterier och transportören måste hantera allt fler djur.

## 5.4 Hållbarhet

År 2015 satte FN upp ett antal mål för att sträva efter att uppnå en framtid inom 15 år utan fattigdom, hunger, bevarande av biodiversitet mm. (Keeling et al. 2019). Produktionsdjur har stor betydelse för hållbarhetsmålen och djurtransporten relaterar till mål 2: ingen hunger; mål 3: god hälsa och välbefinnande; mål 8: anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt; mål 10: minskad ojämlikhet; mål 12: hållbar konsumtion och produktion; mål 17: genomförande och globalt partnerskap (FN u.å; Keeling et al. 2019). Djurtransport berör dessa mål då transporten, jobbmöjligheter och livsmedel är en inkomstkälla samt bidrar också till en minskad ojämlikhet då många kvinnor jobbar med djurhållning (Keeling et al. 2019).

De djur som ska transporteras måste vara friska enligt EU:s lagstiftning sedan 1991 (Grandin 2021a). Vid dålig välfärd finns en förhöjd risk att djur blir stressade, skadar sig eller till och med dör under transporten. I ett hållbarhetsperspektiv innebär både sjuka och avlidna djur en minskad ekonomisk tillväxt samt hållbarhet och försämrad social hållbarhet i hänsyn till djurvälstånd (Grandin 2021b; Johansson 2010). Stress kan leda till en försämrad köttkvalitet och djur som måste omhändertas kostar mer ekonomiskt samt minskar slaktvinsten (Johansson 2010). För att kunna vidta en god djurvälstånd är ekonomin betydande då den styr val av personal, antal personal, utrustning och fordon under transporten (Kaspersson och Gullstrand 2004; Speer, Slack och Troyer 2001). Djurtransport har också en effekt på den ekologiska hållbarheten då fossila bränslen bidrar till växthusgaser (Condurat, Nicuță och Andrei 2017). I samband med en ökad befolkningsmängd krävs ökad produktion av livsmedel, däribland kött, vilket ökar djurtransporten nationellt men även internationellt i form av export. En effektiv och hållbar transport av djur kan innebära en ökad ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

## 5.5 Stärkt lagstiftning

Enligt ”Eurobarometern 2006” anser en majoritet av alla européer som svarade att det är viktigt med djurvälstånd och 77% tycker även att det krävs ytterligare förbättring (Lundmark et al. 2014). ”Eurobarometern 2015” visar att en fortsatt majoritet av européer tycker att djurvälstånd är viktigt (European Commission 2016). 82% av respondenterna önskar en stärkt lagstiftning för djurvälstånd.

Faktorer som är relevanta för djurvälstånden vid transport är stress vid hantering, värmestress, skador, rörelsestress, sensorisk överstimulering, platsbrist, möjlighet till vila, hunger, törst (EFSA 2022a; EFSA 2022b). Dessa faktorer kan orsakas till följd av oerfarna/ otränade transportörer, dålig förare eller vägar, opassande hantering, strukturella brister i transporten. Smärta och obehag genom hälsotillstånd eller skador kan vara allvarliga och bli allt värre under transporten, vilket orsakar lidande. Otillräcklig vila och förlängd transporttid kan orsaka utmattning (EFSA 2022a; EFSA 2022b). För att minska påföljderna på djurvälstånd vid transport bör det finnas gott utrymme, lägre temperaturer och minskad transporttid än nuvarande regler och praxis (EFSA 2022a; EFSA 2022b). Dessutom bör det finnas en tydlig vetenskaplig definition för tillåtet hälsotillstånd vid transport, baserad på djurslagsnivå. Det ska också vara en god hantering av djur och transporttid bör hållas till minimum. Man bör också se över den maximala transporttiden då det kan ha en inverkan på stress och rädsla (EFSA 2022a; EFSA 2022b). De ovannämnda faktorerna bör tas i hänsyn till i framtida forskning och lagstiftning för att bidra till en förbättrad djurvälstånd vid transport.

Enligt EG 1/2005 är det tillåtet med 12 timmars transport och vid slakt 8 timmar i Europa medan Sveriges nationella lagstiftning tillåter upp till 10 timmars transport, Belgien samt Italiens nationella lagstiftning tillåter 8 timmars transport och Österrikes lagstiftning upp mot 8.5 timmars transport. Inga medlemsstater inom EU som undersökts i denna studie har en maximal transporttid under 8 timmar. De krav på djurvälstånd som krävs i hänsyn till smärta är att individen ”inte kan gå utan smärta eller på egen hand”. Naturligt beteende för djur är att dölja smärta för att skydda sig och då kan det vara svårt för även erfaren transportör, djurskötare eller veterinären att avgöra. Vid okunskap eller brist på erfarenhet hos dessa blir det ännu svårare att avgöra. Därmed kan kompetenskrav i form av utbildning för exempelvis etologi och djurvälstånd vara ett bra sätt att säkerställa att kunskapen finns på plats.

## 6. Slutsats

Slutsatser som kan dras från denna studie är att det generellt inte skett en stor förändring inom djurskyddslagstiftningen relaterat till transport av djur. Alla länder har inte en nationell djurskyddslagstiftning specifikt för transport av djur och Belgien, Frankrike och Nederländerna är exempel på länder där detta saknas. Av de medlemsländer som inkluderas i den här studien var det 5 av 13 medlemsstater som har tillägg utöver EU:s lagstiftning (EG 1/2005), dessa är Sverige, Belgien, Danmark, Italien och Österrike. Den största utvecklingen i lagstiftningen har skett gällande transporttid.

# Referenser

- Appleby, M. (2008). Long distance transport and welfare of farm animals. London: *World Society for the Protection of Animals*.  
<https://doi.org/10.1079/9781845934033.0001>
- Condurat, M., Nicuță, A.M., Andrei, R. (2017). Environmental Impact of Road Transport Traffic. A Case Study for County of Iași Road Network. *Procedia Engineering*. 181, 123-130. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.02.379>
- EFSA (2022a). Welfare of cattle during transport.  
[https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7442&file=efs27442-sup-0001-Annex\\_A.pdf](https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7442&file=efs27442-sup-0001-Annex_A.pdf) [2023-04-18]
- EFSA (2022b). Welfare of pigs during transport.  
[https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7445&file=efs27445-sup-0001-Annex\\_A.pdf](https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7445&file=efs27445-sup-0001-Annex_A.pdf) [2023-04-18]
- European Commission. (2016). Attitudes of Europeans towards animal welfare.  
<https://data.europa.eu/doi/10.2875/884639>
- European Commission. (u.å). Main achievements.  
[https://food.ec.europa.eu/animals/animal-welfare/main-achievements\\_en#major-improvements-in-animal-transport](https://food.ec.europa.eu/animals/animal-welfare/main-achievements_en#major-improvements-in-animal-transport) [2023-03-30].
- FAO (2003). World Agriculture: Towards 2015/2030. An FAO perspective.  
<https://www.fao.org/3/y4252e/y4252e.pdf>
- FN (u.å). Globala målen för hållbar utveckling. <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/> [2023-04-24]
- Grandin, T. (2021a). An Introduction to Implementing an Effective Animal Welfare Program. I: Grandin, T (red.). *Improving animal welfare: a practical approach*. Wallingford, Oxfordshire, 3 uppl., Boston: CABI. 1-19.  
<http://dx.doi.org/10.1079/9781789245219.0000>
- Grandin, T. (2021b). Welfare During Transport of Livestock and Poultry. I: Grandin, T (red.). *Improving animal welfare: a practical approach*. 3 uppl., Wallingford, Oxfordshire, Boston: CABI. 241-268.  
<http://dx.doi.org/10.1079/9781789245219.0000>
- Johansson (2014). *Förändrad djurhantering på gården för att uppnå minskad stress för nötkreatur på slakteriet* (Nr. 2014:68). SLU. Institutionen för biomedicin och veterinär folkhälsovetenskap.  
[https://stud.epsilon.slu.se/7305/1/Johansson\\_L\\_140916.pdf](https://stud.epsilon.slu.se/7305/1/Johansson_L_140916.pdf)
- Kaspersson och Gullstrand (2004). *Ekonomiska drivkrafter för djurtransporter* (2004:7). Lund: Rahms. [https://www.agrifood.se/files/sli\\_rapport\\_20047.pdf](https://www.agrifood.se/files/sli_rapport_20047.pdf)
- Keeling L, Tunón H, Olmos Antillón G, Berg C, Jones M, Stuardo L, Swanson J, Wallenbeck A, Winckler C and Blokhuis H (2019) Animal Welfare and the United Nations Sustainable Development Goals. *Front. Vet. Sci.* 6:336.  
<https://doi.org/10.3389/fvets.2019.00336>

- Lundmark, F., Berg, C., Schmid, O., Behdadi, D., Röcklingsberg, H. (2014). Intensions and Values in Animal Welfare Legislation and Standards. *J Agric Environ Ethics*. 27, 991-1017. <https://doi.org/10.1007/s10806-014-9512-0>
- Lundmark Hedman, F. (2020). En analys av regleringen av djurskyddsområdet från 1988 och fram till idag: förändringar och konsekvenser för djurens välfärd [An analysis of animal welfare regulation from 1988 to the present: changes and implications for animal welfare]. Swedish Center for Animal Welfare (SCAW) report.
- Lundmark Hedman, F., Berg, C., Stéen, M. (2021). Thirty Years of Changes and the Current State of Swedish Animal Welfare Legislation. *Animals*. 11(10), 2901. <https://doi.org/10.3390/ani11102901>
- McCulloch, S.P. (2013). A Critique of FAWC's Five Freedoms as a Framework for the Analysis of Animal Welfare. *J Agric Environ Ethics*. 26, 959–975. <https://doi.org/10.1007/s10806-012-9434-7>
- Speer, N.C., Slack, G., Troyer, E. (2001). Economic factors associated with livestock transportation. *Journal of Animal Science*. 79, 166–170. <https://doi.org/10.2527/jas2001.79E-SupplE166x>
- Veissier, I., Butterworth, A., Bock, B., & Roe, E. (2008). European approaches to ensure good animal welfare. *Applied Animal Behaviour Science*. 113(4), 279–297. <https://doi.org/10.1016/j.applanim.2008.01.008>
- World Animal Protection (2020a). Animal protection index (API). Republic of Poland: ranking C. [https://api.worldanimalprotection.org/sites/default/files/api\\_2020\\_-\\_poland\\_0.pdf](https://api.worldanimalprotection.org/sites/default/files/api_2020_-_poland_0.pdf) [2023-04-18]
- World Animal Protection (2020b). Animal protection index (API). Republic of Austria: ranking B. [https://api.worldanimalprotection.org/sites/default/files/api\\_2020\\_-\\_austria\\_0.pdf](https://api.worldanimalprotection.org/sites/default/files/api_2020_-_austria_0.pdf) [2023-04-18]

## LAGSTIFTNING

### EU:

- Council Directive of 19 November 1991 on the protection of animals during transport and amending Directives 90/425/EEC and 91/496/EEC (OJ L 340, 11.12.1991, p. 17–27). [Europaparlamentets och rådets direktiv 91/628/EEC av den 19 november 1991 om skydd av djur under transport och om ändring av direktiven 90/425/EEC och 91/496/EEC (OJ L 340 , 11/12/1991 s. 0017 – 0027)]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.1991.340.01.0017.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A1991%3A340%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.1991.340.01.0017.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A1991%3A340%3ATOC)
- Council Regulation (EC) No 1255/97 of 25 June 1997 concerning Community criteria for staging points and amending the route plan referred to in the Annex to Directive 91/628/EEC (OJ L 174, 2.7.1997, p. 1–6). [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1255/97 av den 25 juni 1997 om gemenskapskriterier för lastkaj och ändring av den färdplan som avses i bilagan till direktiv 91/628/EEG

- (OJ L 174, 02/07/1997 s. 0001 – 0006)]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31997R1255>
- Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97. (OJ L 003 5.1.2005, p. 1). [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande verksamhet och om ändring av direktiv 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) (OJ L 003 5.1.2005, p. 1)]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02005R0001-20191214>
- European Convention for the Protection of Animals kept for Farming Purposes (ETS No. 087). [Europeiska konventionen för skydd av djur som hålls i ändamål för jordbruk. 1976, Strasbourg. ETS nr. 087] <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatyid=087>
- Europarådets ministerkommitté. Recommendations No. R (87) 17 of the committee of ministers to member states on the transport of horses. [Rekommendation Nr R (87) 17 av ministerkommittén i medlemsstaterna på transporten av häst]. [https://www.coe.int/t/e/legal\\_affairs/legal\\_cooperation/biological\\_safety\\_and\\_use\\_of\\_animals/transport/Rec%20R%20\(87\)17%20transport%20Horses.asp](https://www.coe.int/t/e/legal_affairs/legal_cooperation/biological_safety_and_use_of_animals/transport/Rec%20R%20(87)17%20transport%20Horses.asp)
- Europarådets ministerkommitté. Recommendations No. R (88) 15 of the committee of ministers to member states on the transport of pigs. [Rekommendation Nr R (88) 15 av ministerkommittén i medlemsstaterna på transporten av gris]. [https://www.coe.int/t/e/legal\\_affairs/legal\\_cooperation/biological\\_safety\\_and\\_use\\_of\\_animals/transport/Rec%20R%20\(88\)15%20transport%20Pigs.asp](https://www.coe.int/t/e/legal_affairs/legal_cooperation/biological_safety_and_use_of_animals/transport/Rec%20R%20(88)15%20transport%20Pigs.asp)
- Europarådets ministerkommitté. Recommendation No. R (90) 1 of the committee of ministers to member states on the transport of cattle. [Rekommendation Nr R (90) 1 av ministerkommittén i medlemsstaterna på transporten av kor]. [https://www.coe.int/t/e/legal\\_affairs/legal\\_cooperation/biological\\_safety\\_and\\_use\\_of\\_animals/transport/Rec%20R%20\(90\)1%20transport%20Cattle.asp](https://www.coe.int/t/e/legal_affairs/legal_cooperation/biological_safety_and_use_of_animals/transport/Rec%20R%20(90)1%20transport%20Cattle.asp)
- Europarådets ministerkommitté. Recommendation No. R (90) 5 of the committee of ministers to member states on the transport of sheep and goats. [Rekommendation Nr R (90) 5 av ministerkommittén i medlemsstaterna på transporten av får och getter]. [https://www.coe.int/t/e/legal\\_affairs/legal\\_cooperation/biological\\_safety\\_and\\_use\\_of\\_animals/transport/Rec%20R%20\(90\)5%20transport%20SheepsGoats.asp](https://www.coe.int/t/e/legal_affairs/legal_cooperation/biological_safety_and_use_of_animals/transport/Rec%20R%20(90)5%20transport%20SheepsGoats.asp)
- Europarådets ministerkommitté. Recommendation No. R (90) 6 of the committee of ministers to member states on the transport of poultry. [Rekommendation Nr R (90) 6 av ministerkommittén i medlemsstaterna på transporten av fjäderfä]. [https://www.coe.int/t/e/legal\\_affairs/legal\\_cooperation/biological\\_safety\\_and\\_use\\_of\\_animals/transport/Rec%20R%20\(90\)6%20transport%20Poultry.asp](https://www.coe.int/t/e/legal_affairs/legal_cooperation/biological_safety_and_use_of_animals/transport/Rec%20R%20(90)6%20transport%20Poultry.asp)

[operation/biological\\_safety\\_and\\_use\\_of\\_animals/transport/Rec%20R%20\(90\)6%20transport%20Poultry.asp](http://operation/biological_safety_and_use_of_animals/transport/Rec%20R%20(90)6%20transport%20Poultry.asp)

#### **Sverige:**

Djurskyddsmyndighetens föreskrifter och allmänna råd (DFS 2004:10, omtryckt i DFS 2006:9) om transport av levande djur (Saknr L5:3). Skara: Djurskyddsmyndigheten.

<https://www.yumpu.com/sv/document/read/19701453/djurskyddsmyndighetens-forfattningssamling-foreskrifter-om->

SFS 2018:1192. *Djurskyddslagen*. Stockholm: Näringsdepartementet.

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/djurskyddslag-20181192\\_sfs-2018-1192](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/djurskyddslag-20181192_sfs-2018-1192)

SJVFS 2010:2. Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd om transport av levande djur (Saknr L5:1). Jönköping: Jordbruksverket.

[https://jvdoc.sharepoint.com/sites/sjvfs/Shared%20Documents/2010\\_2/2010-084.pdf?ga=1](https://jvdoc.sharepoint.com/sites/sjvfs/Shared%20Documents/2010_2/2010-084.pdf?ga=1)

SJVFS 2019:7. Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd om transport av levande djur (Saknr L5). Jönköping: Jordbruksverket.

<https://lagen.nu/sjvfs/2019:7>

#### **Belgien:**

Belgiens officiella tidning 31.12.2018. 4 octobre 2018 - Décret relatif au Code wallon du Bien-être des animaux (1) (M.B. 31.12.2018 - entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019). [Förordningen om den vallonska djurskyddslagen].

<http://bienetreanimal.wallonie.be/home/legislation/legislationlist/liste-de-legislations-bea/bienetre067-W.html>

#### **Danmark:**

Ministeriet for livsmedel, jordbrug og fiske. Vej nr 145 af 21/12/2006

Vejledning om rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter m.v. [Lag nr. 145 av 2006-12-21. Vägledning om rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande verksamhet m.m.]. <https://www.retsinformation.dk/eli/mt/2006/145>

#### **Finland:**

Jord- och skogsbruksministeriet. Animal Transport Act (1429/2006). [Djurtransportlagstiftningen (1429/2006)].

<https://finlex.fi/en/laki/kaannokset/2006/en20061429.pdf>

#### **Frankrike:**

JORF. LOI n°0128 du 5 juin 2015. Ordonnance n° 2015-616 du 4 juin 2015 modifiant le code rural et de la pêche maritime en vue d'assurer la conformité de ses dispositions avec le droit de l'Union européenne et modifiant les dispositions relatives à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions de son livre II. [Förordning nr 2015–616 av den 4 juni 2015 om ändring av lagen om landsbygdsfiske och havsfiske för att säkerställa att dess bestämmelser överensstämmer med unionsrätten och om ändring av bestämmelserna om utredning och upptäckt av överträdelse av bestämmelserna i dess bok II].

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000030676174/2015-06-06/>

JORF. LOI n° 2018-938 du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous (1). [LAG nr 2018–938 av den 30 oktober 2018 för balansen mellan handelsförbindelser inom jordbruks- och livsmedelssektorn och hälsosam, hållbar och tillgänglig mat för alla].

[https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037547946?init=true&page=1&query=2018%E2%80%93938&searchField=ALL&tab\\_selection=all](https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037547946?init=true&page=1&query=2018%E2%80%93938&searchField=ALL&tab_selection=all)

#### **Irland:**

Institutionen för jordbruk, mat och fiske. The Welfare of Animals (Transport) Regulations (Northern Ireland) 2006/538. [Föreskrifter för djurvälstånd vid transport (Norra Irland) 2006/538].

<https://www.legislation.gov.uk/nisr/2006/538/contents/made>

#### **Italien:**

Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 388. Attuazione della direttiva 95/29/CE in materia di protezione degli animali durante il trasporto. [Lagstiftningsdirektiv 20 oktober 1998/388 för genomförande av direktiv 95/29/EG om skydd av djur under transport].

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1998-10-20;388!vig=>

Decreto Legislativo 25 luglio 2007, n. 151. Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate. [Lagstiftningsdirektiv 25 juli 2007/151 för bestämmelser om påföljder för överträdelse av bestämmelserna i Förordning (EG) nr 1/2005 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande verksamhet].

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2007-07-25;151!vig=>

#### **Polen:**

Institutionen för jordbruks- och landsbygdsutveckling. Polish Animal Protection Act 1997/724 (OJ 111). [Polska djurskyddslagen 1997/724 (OJ 111)].

<https://www.animallaw.info/statute/poland-cruelty-polish-animal-protection-act>

Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 6 października 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu transportu zwierząt.

[Infrastrukturministerns förordning 6 oktober 2003 nr185 om de detaljerade



förhållandena och metoderna för djurtransport].

<https://faolex.fao.org/docs/pdf/pol60127.pdf>

**Spanien:**

Ministeriet för jordbruk och fiske, livsmedel och miljö. Law 32/2007, of 7 November, for The Care Of Animals, Exploitation, Transport, Experimentation And Sacrifice.

[Lagstiftning 32/2007 av den 7 november för djurhållning, exploatering, transport, experiment och offer]. <https://www.global-regulation.com/translation/spain/1445102/law-32-2007%252c-of-7-november%252c-for-the-care-of-animals%252c-exploitation%252c-transport%252c-experimentation-and-sacrifice.html>

Ministeriet för jordbruk och fiske, livsmedel och miljö. Real Decreto 542/2016, de 25 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte.

[Kungliga direktivet 542/2016 av den 25 november om hälso- och djurskyddsregler under transport]. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2016-11708>

**Storbritannien:**

Institutionen för jordbruk, mat och fiske. The Welfare of Animals (Transport) (England) Order 2006/3260. [Föreskrifter för djurvälstånd vid transport (Storbritannien) 2006/3260].

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2006/3260/contents/made>

**Tyskland:**

Tierschutztransportverordnung – TierSchTrV. [Transportförordningen för djurskydd – TierSchTrV].

[http://www.gesetze-im-internet.de/tierschtrv\\_2009/BJNR037500009.html](http://www.gesetze-im-internet.de/tierschtrv_2009/BJNR037500009.html)

**Österrike:**

Bundesgesetzblatt für die republik Österreich. Ausgegeben am 31. Juli 2007.

Tiertransportgesetz und Änderung des Tierschutzgesetzes und des Tierseuchengesetzes

[Federala tidningen för republiken Österrike 2007/54 av den 31 juli om djurtransportlagen och ändring av djurskyddslagen och djursjukdomslagen].

<https://faolex.fao.org/docs/pdf/aut73108.pdf>



# Tack

Jag vill tacka mina handledare Anna Wallenbeck och Shon Ferguson samt min examinator Sofia Wilhelmsson för att ni möjliggjort mitt spännande kandidatarbete och stöttat mig under vägen. Stort tack till er, ni är fantastiska!

# Bilaga 1

## Danmarks enkätsvar

Q1 For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?
Denmark
Q3 Transport of animals (Regulations on transport).
EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):
Q4 EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):
2006

# Bilaga 2

## Irlands enkätsvar

Q1	For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?
	Ireland
Q3	Transport of animals (Regulations on transport).
	EU level
Q4	EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):

# Bilaga 3

## Nederländernas enkätsvar

Q1 For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?
Netherlands
Q3 Transport of animals (Regulations on transport).
EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):
Q4 EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):
a few policy rules for implementing standards from the EU transport regulation (for enforcement)

# Bilaga 4

## Polens enkätsvar

Q1 For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?

Poland

Q3 Transport of animals (Regulations on transport).

EU level

Q4 EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):

# Bilaga 5

## Storbritanniens enkätsvar

Q1 For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?

UK

Q3 Transport of animals (Regulations on transport).

EU level

Q4 EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):



# Bilaga 6

## Tysklands enkätsvar

Q1	For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?
	Germany
Q2	Additional comment about the country/region:
	Northern Germany
Q3	Transport of animals (Regulations on transport).
	EU level
Q4	EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):

# Bilaga 7

## Österrikes enkätsvar

Q1 For what country, and if relevant which region within the country, are you providing answers for?

Austria

Q3 Transport of animals (Regulations on transport).

EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):

Q4 EU level + addition (please write the approximate year that the national addition entered into force, if several additions please specify in textbox at bottom of page):

2007, 2008