

Ekonomiska
drivkrafter för
djurtransporter

Livsmedelsekonomiska institutet
Box 730
220 07 Lund
<http://www.sli.lu.se>
Eva Kaspersson och Joakim Gullstrand
Rapport 2004:7
ISSN 1650-0105
Tryckt av Rahms i Lund, 2004

FÖRORD

Missförhållanden i samband med transport av djur, liksom djurplågeri och andra rena lagbrott, har lett till att ordet "djurtransporter" har blivit mycket negativt laddat. Men är djurtransporter i sig något negativt? Om människan håller djur för rekreations- och tävlingsändamål är det naturligt att vi ibland behöver förflytta dem längre sträckor. Och, om vi accepterar att djur föds upp för produktion av kött och andra livsmedel är det självklart att djur måste utstå åtminstone en transport – till slakt.

Men, det kanske finns andra skäl till att djur transporteras – andra skäl än de normala och självklara? Kanske det finns stöd och politiska åtgärder som indirekt och oavsiktligt stimulerar att djur transporteras i onödan, eller onödigt långt. Det kanske är en sidoeffekt som är acceptabel för att nå andra angelägna mål. Men det kan också vara en effekt som inte vägdes in när åtgärden beslutades, som kanske gör att åtgärden – i sitt ursprungliga syfte – inte var värd sitt pris, på grund av ökade djurtransporter.

Om vissa transporter av djur måste accepteras, som en del av modern djurhållning – finns det överdrivna ekonomiska incitament som ger onödiga transporter? Är incitamenten en effekt av normala marknadskrafter?

Huvudfrågan för denna rapport är vad som driver fram djurtransporter.

Uppmärksamheten på djurs villkor har ökat generellt i Sverige, men särskilt för just transporter av djur. Vi analyserar i studien om utvecklingen av transporter av djur är anmärkningsvärd och om den ökade uppmärksamheten går hand i hand med en ökad omfattning på transporter. Den andra centrala frågan i rapporten är alltså hur djurtransporterna har utvecklats i Sverige - utvecklingen under den senaste tioårsperioden analyseras.

Lund, december 2004

Lena Johansson
Generaldirektör

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	3
	<i>Rapportens uppläggning</i>	5
2	DJURHÅLLNING OCH TRANSPORTER	7
2.1	Modern djuruppfödning	7
2.2	Transportörer och transportfordon	9
2.3	Dåliga transporter kostar	10
2.4	Transporten innebär en konflikt	13
3	DJURENS VÄLFÄRD OCH STATENS ROLL	15
3.1	Etik, moral och djurens välfärd	15
3.2	När skall staten gripa in?	17
	<i>Externa effekter</i>	18
	<i>Externa effekter kan värderas</i>	19
	<i>Kollektiva varor</i>	20
	<i>Statens roll</i>	21
4	LAGSTIFTNING OM TRANSPORTER	23
4.1	EG:s lagstiftning angående djurskydd under transport	23
4.2	Europarådets konventioner angående transport	26
4.3	Kontroll av djurskydd i samband med transport	27
5	HANDEL MED LEVANDE DJUR I EUROPA	29
5.1	Vilka är de stora handelsströmmarna?	29
6	MARKNADSBETINGADE DRIVKRAFTER FÖR DJURTRANSPORTER	35
6.1	Förklaringsgrunder inom handelsteorin	35
	<i>Handelskostnader</i>	37
	<i>Implikationer för djurtransporter</i>	37
	<i>Effekter av den inre marknaden</i>	39
6.2	Komparativa fördelar styr djuruppfödningen geografiskt	40
	<i>Exempel på djurtransporter som följd av komparativa fördelar och specialisering</i>	43
6.3	Tydliga stordriftsfördelar i slakteriledet	44
	<i>Transportkostnader och lokalisering av slakterier</i>	47
	<i>Vissa transporter kan bli långa</i>	48
6.4	Konsumenternas efterfrågan är en viktig drivkraft	49
	<i>Konsumenter efterfrågar olika varor</i>	49
7	PÅVERKAN FRÅN JORDBRUKSPOLITIKEN OCH ANDRA POLITIKOMRÅDEN	51
7.1	Jordbrukspolitikens påverkan	51
	<i>Inga transportstöd, men exportbidrag</i>	52

<i>Effekter av prisstöd, direktstöd och kvoter</i>	53
<i>Effekter av landsbygdsförordningen</i>	56
<i>Effekter av MTR- reformen</i>	57
7.2 Lagstiftning inom närliggande områden	58
<i>Livsmedelslagstiftning</i>	58
<i>Miljölagstiftning</i>	59
8 DJURTRANSPORTER I SVERIGE	61
8.1 Situationen inför EU- inträdet	61
8.2 Antalet djur och företag har minskat	62
8.3 Slakterierna har storleksrationaliserat	63
<i>Fortsatt strukturutveckling?</i>	66
8.4 Djurtransporter till slakt år 2001	67
<i>Hur lång är en transport?</i>	68
<i>Inte bara längden har betydelse</i>	70
8.5 Utvecklingen av transporter till slakt, 1990-1999	70
<i>Djurhållningen koncentreras geografiskt</i>	71
<i>Djuren koncentreras till kommuner med stor slaktkapacitet (eller omvänt)</i>	72
<i>Avståndet till slakteri har minskat</i>	73
8.6 Stora leveranser till närmaste slakteri	77
8.7 Alla djur levereras inte till närmaste slakteri	79
9 DISKUSSION OCH SLUTSATSER	83
LITTERATURFÖRTECKNING	87

1

Inledning

Djurens välfärd är en fråga som engagerar många människor och brister i djurhållningen får generellt stor uppmärksamhet. Djurtransporter är ett av de områden som uppmärksammas allra mest. Detta kan bero på att det är extra svårt att upprätthålla och kontrollera djurskyddet under transport samt att det framstår som ett enkelt alternativ att transportera kött istället för djur. För vissa transporter är detta givetvis sant, men en stor del av transporterna är en självklar följd av djurhållning.

De flesta accepterar att människan håller djur för sitt behov av till exempel kött, fläsk och ägg, och det förutsätts ske på ett respektfullt sätt. Djurhållning innebär med nödvändighet att djur behöver transporteras åtminstone en gång, nämligen till ett slakteri. Djurtransporter måste alltså accepteras som del av djurhållningen, under förutsättning att djuren inte plågas av transporten. Det är dock uppenbart att det förekommer missförhållanden i samband med djurtransporter samt att många transporter framstår som ovärdiga från samhällets utgångspunkt, eller som onödiga eller onödigt långa. Trots politiska insatser och en omfattande debatt fortgår denna typ av transporter.

Uppenbarligen finns starka drivkrafter för transporter av levande djur, som ett komplement till handeln med kött. Det är möjligt att bristande hänsyn till externa effekter, till exempel i form av dåliga förhållanden för djuren under transporterna och den miljöbelastning som transporterna innebär, medför att transporterna, i ett samhällsekonomiskt perspektiv, är alltför omfattande.

Huvudsyftet med denna rapport är att identifiera och diskutera vilka incitament som driver fram transporter av levande djur och statens roll i sammanhanget, samt att analysera utvecklingen i Sverige under 1990-talet. För att eventuellt kunna påverka djurtransporternas längd och omfattning är det nödvändigt att förstå vilka de ekonomiska drivkrafterna bakom transporter är. Detta exemplifieras med en kvantitativ analys av svenska djurtransporter till slakt.

Transport till slakt, under vilken problemen bedöms vara som störst, särskiljs inte från transport av livdjur, det vill säga djur till vidareuppfödning. Incitamenten för transporter skiljer sig åt, men de biologiska förutsättningarna är desamma och transport av livdjur är ett moment inom uppfödningen som i allt större utsträckning påverkar omfattningen av de totala transporter. Tre olika, men delvis sammanfallande, infallsvinklar på djurens välfärd kan väljas, en etisk, en naturvetenskaplig (biologisk/teknisk) och en ekonomisk. Den etiska handlar om människans förhållningssätt till djuren, den vetenskapliga om mätbara fysiologiska och beteendemässiga aspekter och därmed sammanhängande tekniska lösningar. Den ekonomiska följer av både den tekniska och den etiska. Om utgångspunkten är att människan har rätt att utnyttja djur för sina syften – med hänsyn tagen till djuren som kännande varelser – handlar frågan ytterst om en vägning av djurs och människors intressen. Den tekniska ansatsen berörs inte närmare i denna rapport.¹

EU har en harmoniserad lagstiftning om djurtransporter, det så kallade transportdirektivet. EU-kommissionen lämnade hösten 2003 ett förslag om en förordning om transporter. Sverige menade i förhandlingen om förordningen att den i alltför liten utsträckning tog hänsyn till djurens välbefinnande, medan andra medlemsländer hade en motsatt uppfattning. Inget beslut kunde fattas och frågan sköts på framtiden. Detta illustrerar dels att det finns starka intressen i djurtransporter, dels den stora skillnaden i bedömningen av hur djurens villkor skall värderas i förhållande till andra intressen. Den historiska nord – sydkonflikten (Atkinson, 2000) är tydlig, där de nordliga länderna driver på för att skärpa djurskyddet.

Inom EU är fri rörlighet av varor och tjänster en grundläggande princip. Den gemensamma marknaden och den fria rörligheten omfattar även jordbruksprodukter, varmed menas jordens, djuruppfödningens och fiskets produkter, inklusive levande djur. Skapandet av den inre marknaden, år 1992, förändrade smittskyddsregleringen så att det blev lättare att transportera djur över landgränser inom unionen. Den inre markna-

¹ Mycket har gjorts för att bättre anpassa transportfordonen, och forskning pågår, se vidare bilaga 11 till SOU 2003:6

den har även gjort det enklare att dra nytta av de vinster som geografisk delning av produktionen innebär och därmed nå en effektivare produktion. Även detta borde öka incitamenten för transport. Kommissionen uppger att skapandet av den inre marknaden har bidragit till att antalet djurtransporter ökat.

Rapportens uppläggning

Studien avgränsas till att omfatta vägtransporter av lantbrukets större djur inom EU.

Rapporten inleds med en kort orientering om djurhållning och transporter. Därefter följer en diskussion om etiska aspekter på djurens välfärd och om statens roll. Efter diskussionen om djurvälfärd och etik följer en kortfattad genomgång av aktuell lagstiftning och förslaget till transportförordning. Därefter identifieras och diskuteras drivkrafter för transporter av levande djur. Drivkrafterna indelas i två kategorier.

- Den första hänför sig till marknadens funktionssätt och har att göra med produktionsteknologi vid tillverkning och transport samt konsumenternas preferenser, det vill säga vilket slags kött och vilken kvalitet konsumenterna vill ha. Marknadsbetingade drivkrafter diskuteras i kapitel 6.
- Den andra kategorin har att göra med ingrepp i marknaden som direkt eller indirekt påverkar djurtransporternas omfattning. Den direkta påverkan utgörs av regelverket för djurtransporter, som behandlas i kapitel 4. Den indirekta påverkan omfattar följdverkningar av åtgärder inom områden, till exempel inom jordbrukspolitiken, som inte i första hand syftar till att styra djurtransporterna. Dessa drivkrafter diskuteras i kapitel 7.

Kapitel 8 innehåller en kvantitativ analys av utvecklingen av djurtransporterna i Sverige, nämligen av hur strukturutvecklingen inom djuruppfödningen och slakterinäringen under 1990-talet i Sverige har påverkat djurtransporter till slakt samt av hur djurtransporterna såg ut år 2001. Rapporten avslutas med diskussion och slutsatser i kapitel 9.

2

Djurhållning och transporter

Djur hålls av många olika skäl, för produktion av jordbruksprodukter, för sällskap eller rekreation, för tävlingsändamål och så vidare. För alla dessa ändamål hålls djur även i avelssyfte. Diskussionen i denna rapport inskränker sig till att behandla transporter av lantbrukets djur, som hålls för produktion av kött eller produkter som djuren producerar, till exempel mjölk, samt avelsdjur för lantbruket. Nedan följer en kortfattad beskrivning av hur djuruppfödning går till och var transportmoment dyker upp. Beskrivningen gör inte några anspråk på att vara heltäckande, både uppfödningssformer och transporternas utförande skiljer sig åt mellan olika länder. Principerna är dock desamma.

2.1 Modern djuruppfödning

Produktion av nötkött sker antingen som specialiserad köttproduktion eller integrerat med mjölkproduktion. Vid specialiserad produktion köps vanligtvis kalvar in och transporteras till gården, men moderdjur finns ofta på gården. När produktionen är integrerad med mjölkproduktion behålls tjurkalvarna på gården för uppfödning. När mjölkproduktion inte kombineras med köttuppfödning säljs tjurkalvarna relativt tidigt efter födseln och transporteras till en köttdjursuppfödare på en annan gård.

Uppfödning av ungnöt till slakt sker under varierande former och med olika slutålder på djuren. Stut hålls i 23 månader, gödtjur i cirka 14 månader och mellankalv i 7 månader. Strukturen i nötköttsproduktionen kännetecknas av småskalighet och olika uppfödningssformer. Val av uppfödningssform styrs av den enskilda gårdens förutsättningar, till exempel tillgång till betesmark, betesmarkens avkastning, vallodling med mera. Dessa faktorer påverkar val av uppfödningssintensitet och djurens genetiska förutsättningar utnyttjas därför olika på olika gårdar. På samma gård finns ofta djur i olika åldersstadier. Slutgödning, den sista månadens utfodring med spannmål och kraftfoder, för att få rätt slaktvikt, sker ofta på gården men kan också ske i anslutning till ett slakteri. När djuren uppnått eftersträvd vikt och slaktmognad säljs de till slakt. I detta moment kommer transporten in, och för de djur som tidigare sålts till

specialiserad uppfödning rör det sig om den andra, i vissa fall den tredje, transporten.

Mjölkkor hålls i genomsnitt i cirka tre år, varefter de slaktas. Nyrekryteringen per år är cirka 30-40 procent, och därför uppstår ett överskott av kalvar som går till uppfödning i olika former (se diskussionen ovan). Slakt av spädkalvar förekommer knappast alls i Sverige, men är mer vanlig i övriga Europa.

Griskött produceras vanligtvis i två steg, smågrisar och slaktsvin, men även integrerad produktion förekommer. Smågrisproduktion innebär att suggor hålls, vanligtvis i cirka 2-3 år. I genomsnitt får en sugga i Sverige 2,3 kullar, vilket innebär 20 - 25 smågrisar per år. Dessa behålls tills de kan avvänjas från suggan, de väger då cirka 25 kilo, och säljs vidare till en slaktsvinsproducent. Vid specialiserad svinuppfödning uppkommer alltså ett transportmoment tidigt i djurens liv. Vid integrerad produktion sker de olika produktionsstegen i skilda stallar men på samma gård. Grisarna förflyttas och grupperas om, men vanligtvis utan biltransport.

Ofta tillhandahåller slakteriföreningar eller slakterier en förmedlingsverksamhet, det vill säga hämtar och kör ett överenskommet antal smågrisar till slaktsvinsuppfödaren. På senare år har en mer storskalig smågrisuppfödning bidragit till att kontrakt upprättas direkt mellan smågrisuppfödare och slaktsvinsproducent, där antalet djur är anpassat till slaktsvinsproducentens anläggning. Förutom en fördel ur smittskyddssynpunkt blir transportererna i dessa fall snabbare. Bilen behöver inte hämta upp smågrisar på många olika håll.

Slaktsvinsproduktion handlar om att föda upp smågrisarna från det att de lämnar suggan till slaktvikt, vid ungefär sex månaders ålder. Därefter levereras de till slakt, dock inte hela besättningen samtidigt. Tillväxttakten hos djuren varierar och betalningen utgår för slaktad vikt. Därför kan leverans av en omgång slaktsvin dra ut på en tre- till fyraveckors period för att maximera intäkterna. Under denna period omgrupperas och flyttas djuren på gården.

I de produktionsformer som redovisats ovan styr företagsekonomiska överväganden omfattningen av transportererna, men naturligtvis kan ock-

så tradition till viss del påverka marknadsens inflytande. Strukturen inom å den ena sidan uppfödningen och mjölkproduktionen och å den andra sidan slakteriindustrin har stor betydelse för omfattningen på och vilka djur som involveras i transportererna. Ju mer småskalig struktur på uppfödningen, desto fler gårdar blir inblandade i en och samma transport till slakt och desto längre tid kan transporten ta. Transportören strävar efter så effektiv körning som möjligt, det vill säga full bil.

2.2 Transportörer och transportfordon²

Inom EU anger det så kallade transportdirektivet³ ramarna för djurtransporter. Direktivet innehåller, förutom om transportens längd, bestämmelser om bland annat utbildning av förare, ytkrav för olika djurslag och typ av inredning.

Så fort en transport överstiger 50 kilometer och utförs i kommersiellt syfte skall bilen vara besiktigad och föraren registrerad. Varje transportör måste ansöka om att bli registrerad, i transportregistret, och tilldelas då ett transportörsnummer. Ansvarig myndighet för transportregistret i Sverige är Jordbruksverket. Tillståndet gäller i två år, och det krävs också att samtliga fordon skall besiktigas av en djurskyddsinspektör. Samma transportörer som kör till slakt utför ofta också livdjurstransporter, men då med andra krav på bilar och utrymme. I Sverige köper slakterierna vanligtvis in transporttjänsten från åkerier, men ibland också direkt från enskilda transportörer.

Storleken på fordonen och hur dessa är utrustade, om de är specialiserade på olika djurslag eller inte, beror på strukturen på uppfödningen, men kan också påverkas av andra faktorer. Nederländerna, som drabbades hårt av svinpest under 1990-talet, har till exempel infört restriktioner som innebär att det bara får vara ett fåtal smågrisleverantörer per slaktsvinuppfödare, vilket påverkat storleken på förmedlingsbilarna. I Tyskland transporteras grisar i trevåningsbilar, delvis av historiska skäl, men också på grund av krav på större yta per gris, ett nationellt krav som är lite hårdare än EU:s norm. Danmark, Sverige och Finland är ex-

² Detta avsnitt bygger på personlig intervju med Roland Andréson, Swedish Meats, Kävlinge.

³ Rådets direktiv 91/628/EEG ändrat genom direktiv 95/29/EG

empel på länder som fått krav på sig att införliva EU:s ytkrav i sina nationella regler från och med 1 januari 2005, vilket troligen kommer att påverka transportfordonens utformning.

En stor nötkreaturstransport i Sverige består av bil och släp och kan lasta upp till 20-25 djur, beroende på vikten på dessa, eftersom transportfordonen har en totalvikt som inte får överskridas. I takt med att allt fler djur är i lösdrift ute på gårdarna, det vill säga inte står uppbundna, transporteras de i fack på bilarna, med ungefär fyra djur per fack. Djur med horn får aldrig blandas med djur utan horn och djur som varit bundna på gården binds upp också under transporten. Småskalighet i uppfödningen leder till att ett relativt litet antal djur skall hämtas. Genomsnittet kan beräknas till cirka fyra leverantörsstopp för att få full bil, men ibland behövs ända upp till tio stopp.

En slaktsvinstransport i Sverige kan bestå av antingen en bil eller bil och släp, i två våningar. Bil och släp innebär cirka 200 grisar per transport, antalet är viktberoende. Även här finns ytkrav per djur och regler för antal djur per fack. Ett fack får innehålla maximalt 20 svin. Jämfört med boskapstransporterna består en svintransport av relativt stora leveranser per gård.

Livdjurstransporter av stora nötkreatur sker ofta i samma bilar som kör till slakterier, dock blandas aldrig slakt- och livdjur. Kalvförmedling sker med speciella bilar, och kalv blandas aldrig med andra djur. Smågrisar förmedlas i speciella smågrisbilar, indelade i fack med maximalt 20 grisar per fack.

I Sverige anordnas viss utbildning av transportörer genom Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, TYA. Genomgången utbildning är dock inget krav för att få arbeta som djurtransportör.

2.3 Dåliga transporter kostar

Det är företagsekonomiska överväganden som styr inom den moderna djurhållningen och företagaren har all anledning att inte äventyra sin intäkt vid försäljning av djuren.

Det som kännetecknar åsidosatt djurskydd under transport enligt både forskare och privata intresseorganisationer, så kallade NGO:s⁴, kan kortfattat sammanfattas i att transporten pågår under lång tid, i undermåliga fordon, och/eller innebär på- och avlastning under resans gång. Djuren kan också vara för unga eller i för dålig kondition för att klara transporten utan att fara illa. I vissa fall är det rena lagbrott som leder till en respektlös hantering, ibland okunskap. Det finns en mängd exempel på att djur behandlas illa under transport, det vill säga att någon form av djurplågeri förekommer.⁵

Gebresenbet, 2003, pekar på fem olika slags problem som uppstår i samband med djurtransporter. Dessa är:

1. Generering av stress hos djuren, vilket medför dålig välfärd och högre mortalitet
2. En möjlig negativ effekt på köttets kvalitet
3. Risk för spridning av infektionssjukdomar bland djuren på ett transportfordon
4. Risk för överföring av infektionssjukdomar över stora avstånd
5. Negativ inverkan på miljön genom utsläpp av skadliga ämnen från fordonsmotorerna

(Avseende risk för smittspridning och miljöpåverkan se vidare diskussionen i avsnitt 3.2).

Transportrelaterad stress kan mätas med hjälp av olika fysiologiska, beteendemässiga och patologiska parametrar. Mätningar visar att det är momenten på- och avlastning som innebär det största stressmomentet för djuren⁶, samt att transporttidens längd har en signifikant stresseffekt

⁴ Non-Governmental Organizations

⁵Se bland annat bilaga 12 till SOU 2003:6, "Djurtransporter i ett historiskt perspektiv" av Birgitta Carlsson, samt A.J Maat's (MEP) rapport "Live Animal Transport" samt Federations of Veterinarians of Europe, FVE/01/043. Internet: www.fve.org

⁶ För en genomgång av aktuell forskning på området se bland annat Atkinson, 2000 eller Gebresenbet, 2003 (Bilaga 11 till SOU 2003:6)

(Gebresenbet et al., 2002). På- och avlastning på mellanstationer eller uppsamlingsplatser på djurmarknader är särskilt stressande om de resulterar i omgrupperingar där djuren blandas med för dem okända djur.

Problemet med transporternas påverkan på köttkvaliteten uppmärksammades framförallt under 1980- talet, och en omfattande forskning ledde fram till att stressbenägna individer avelsmässigt sorterades bort (Atkinson, 2000). Kvaliteten på köttet från stressbenägna individer var påtagligt sämre och kunde endast säljas till låga priser. Likaså bedrevs ett aktivt arbete att sänka dödligheten och frekvensen fysiska skador (blåmärken, sår) under transport. De ekonomiska incitamenten för köttbranschen var i dessa fall tydliga, och förbättringarna gav direkt ekonomisk utdelning. Denna typ av åtgärder är därför enkla att genomföra, något som också skett. Det är svårare när sambandet mellan en åtgärd som kostar, till exempel en generell förbättring av standarden på transportbilarna och priset på det sålda köttet, inte är tydligt.

Skador på djuret till följd av transport är en indirekt transportkostnad. Genom att betalningen för djuret baseras på slaktvikt, ett system som tillämpas inom hela EU, och skadat kött kasseras i samband med slakten, blir den betalningsgrundade slaktvikten lägre för skadade djur. Kostnaden för illa genomförda transporter blir på så sätt synlig, och kan fördelas mellan säljare och löpare. Hela det ekonomiska värdet går förlorat om djuret är dött vid framkomst.

Vidare har djurets ålder och allmänna kondition betydelse för hur det påverkas av en transport. Vidareuppfödning innebär att unga djur (smågrisar och kalvar) transporteras till specialiserade uppfödare. Unga djur är extra känsliga, både för stress och för infektioner (Schaw- rapporten⁷, 2002), och kräver extra hänsyn.

Det finns ett samband mellan transportens längd och hur väl djurskyddet kan upprätthållas. Forskning visar att djurens tillstånd riskerar att försämrans ju längre transporten är (Schaw- rapporten, 2002, Gebresen-

⁷ The Scientific Veterinary Committee on Animal Health and Animal Welfare (Vetenskapliga veterinärkommittén för djurhälsa och djurskydd), *The Welfare of Animals during Transport (details for horses, pigs, sheep and cattle)*. mars 2002

bet, 2003). En lång transport under goda förhållanden behöver dock inte vara mer stressande än en kortare. Forskning visar också att den biologiska gränsen varierar mellan olika djurslag, till exempel är får bättre utrustade att klara av långa transporter än andra djur (Knolwes et al., 1995).

2.4 Transporten innebär en konflikt

Djurtransporter kan, som framgår ovan, delas in i två olika typer; transporter mellan gårdar och transporter mellan gård och slakteri. Specialiseringen inom djuruppfödningen har lett till att många djur, på ett eller annat sätt, transporteras mer än en gång. Vissa av de senare kan också gå via en uppsamlingsplats eller en djurmarknad, det vill säga ytterligare ett transportmoment för vissa djur. Djurmarknader förekommer av olika skäl på flera håll i Europa, bland annat i Storbritannien och Belgien (SOU 2003:6), se vidare kapitel 6.

Det finns en tydlig konflikt mellan djurskyddet och ekonomiska intressen när det gäller transporter av och handel med levande djur. Hänsynen till djurens välfärd kan komma i konflikt med olika företagsekonomiska eller andra mänskliga intressen. Transporter av djur blir mer tids- och utrymmeskrävande och därför dyrare när de skall ske på djurens villkor. Ökat utrymme per djur gör att transporten blir dyrare genom färre djur per bil. Transporten (framförallt till slakt) är det moment inom djurhållningen i vilket det är svårast att upprätthålla och kontrollera djurskyddet. Detta har visats i en rad exempel genom åren.⁸ Det gäller fortfarande, trots det omfattande och stegvis skärpta regelverk kring transporter som byggts upp inom ramen för EG-lagstiftningen (se vidare kapitel 4).

⁸ Se bland annat Eurogroup for Animal Welfare, 1999 och Bilaga 12 till SOU 2003:6.

3

Djurens välfärd och statens roll

”Djurens välfärd” används fortsättningsvis som ett samlande begrepp för djurhälsa och skydd mot lidande⁹. Även smittskyddet har en djurväl-färdsaspekt, men är i grunden ett ekonomiskt skydd för uppfödarna. Etiska aspekter på djurhållning i allmänhet ligger till grund för det etiska perspektivet också på djurtransporter, eftersom djur transporteras som ett led i djuruppfödningen.

3.1 Etik, moral och djurens välfärd

De etiska resonemangen kan ge vägledning för hur olika intressen kan vägas mot varandra. ”Ordet etik härstammar från grekiskan och ordet moral från latinet. Båda betyder vana, sedvänja, sed och bruk... En persons moral visar sig i hans eller hennes handlingar eller underlåtenhet att handla medan etiken är ett försök att på ett sammanhängande och systematiskt sätt utveckla principer för vad som är rätt och orätt, kriterier på att handlingar är rätta och att motivera sådana principer och kriterier ” (Herméren, 1996).

Det finns fyra grundläggande etiska läror, som alla mer eller mindre figurerar i debatten om ”djuretik” (Munthe, 1997). Den första är *traditionell pliktetik*, där reglerna läggs fram och förklaras vara en högre makts vilja, och något mer skäl anses inte behövas. *Kontraktsetiken* har en annan infallsvinkel. Här ses ömsesidiga överenskommelser mellan människor som den enda grunden för moraliska krav. Moralens innehåll bestäms av de begränsningar alla kan gå med på att lägga på sitt i grunden egoistiska handlande. *Rättighetsetiken* ger enskilda individer ett garanterat moraliskt skydd. Den moraliska rättigheten gäller alltid, oavsett juridiska rättigheter. En person som inte kränker någon annans rättighet handlar moraliskt acceptabelt, och det enda försvaret för en kränkning är att undvika att en annan, starkare, rättighet kränks. Den fjärde etiska grundhållningen är *nyttoetiken*. Även den har utgångspunkten att motstridiga intressen finns, men nyttoetiken tar inte bara en enskild individs

⁹ Enligt portalparagrafen i svensk djurskyddslag (1988:534), §2, första stycket: ”Djur skall skyddas mot onödigt lidande och sjukdom”

rättigheter som utgångspunkt, utan väger också in antalet enskilda intressen som står på spel i en viss situation. Det är inte bara starkare intressen som skall tillgodoseas, utan också fler. Den totala intressesumman bör göras så stor som möjligt.

I filosofin används ofta begreppet "moralisk status" för att ange vem som skall omfattas av de moraliska regler som etiken strukturerar. Att den moraliska cirkeln¹⁰ bör omfatta åtminstone vissa djur är en rätt vanlig åsikt idag, en individ kan ha moralisk status utan att vara moralisk aktör¹¹ (Singer, 1990). Det traditionella försvaret för djuruppfödning (jordbruk) har varit att djur inte tillhör den biologiska arten Homo sapiens (människa) och att djur normalt sett inte kan betraktas som ansvariga för sina beteenden. Om djur tillerkänns ett moraliskt värde kan en konsekvens bli att vissa metoder för hur djur hanteras måste omprövas. Anser man att den moraliska cirkeln inte skall utvidgas till att omfatta också jordbrukets djur kan jordbrukets påverkan på djur istället värderas etiskt utifrån hur detta i sin tur påverkar människor (McInerney, 1993). Bara om någon människa påverkas av hur djuren behandlas har moralen då något att säga om saken.

Djurförsöksetiska utredningen (2002:86) anser att det är ologiskt att hävda att samtidigt som djur är så lika människor (biologiskt) att resultat från djurförsök är tillämpliga på människor, så är de så olika att det från moralisk synpunkt inte spelar någon roll hur de behandlas. Under det senaste decenniet har också ett mer mångsidigt angreppssätt fått fäste, där den viktigaste frågan om djurens välfärd kommit att handla om i vilken utsträckning olika djurslag kan känna smärta och välbehag (Sandoe, 1996). Detta överensstämmer med nyttoetikens angreppssätt, och går igen såväl i svensk djurskyddslag som i EG-lagstiftningen¹².

Även dagens djurrättsaktivism tar sin utgångspunkt i människors och djurs upplevelse av bland annat smärta. Slutsatsen av detta skulle inne-

¹⁰ Definierar individer med moralisk status, det vill säga individer som har okränkbara rättigheter.

¹¹ Som exempel anges ofta spädbarn och dementa personer.

¹² I samband med Maastrichfördraget 1993 har benämningen "Europeiska ekonomiska gemenskapen" ersatts "Europeiska gemenskapen". EEG blev EG, och rättsakter efter 1993 benämns således med EG. Tidigare rättsakter behåller sin titel EEG.

bära en jämlik etisk värdering, enligt Singer¹³, eller en kompromisslös rättighetsfilosofi som framhåller djurs integritet och rätt till bland annat liv, enligt Regan¹⁴ (Gålmark, 1997). Enligt djurrättsaktivismen har djur rättigheter på samma sätt som människor, det vill säga människan har ingen rätt att kränka djurens rättigheter. Sådan kränkning utgör speciesism¹⁵, en sorts motsvarighet till rasism.

Enligt svensk djurskyddslag¹⁶ tillmäts djur moralisk ställning, vilket innebär att människan har en skyldighet att ta hänsyn till djurens behov och behandla dem väl. Samma synsätt finns i protokollet om djurskydd och djurens välfärd som fogats till Amsterdamfördraget (1997). Enligt protokollet skall gemenskapen och medlemsstaterna fullt ut ta hänsyn till djurens välfärd vid utformning och genomförande av politiken om jordbruk och transport. Djur har tillerkänts status som kännande varelser, "sentient beings". Att djur skall behandlas väl och skyddas från lidande gäller också under transport. För transporter över åtta timmar finns därför särskilda regler.¹⁷

3.2 När skall staten gripa in?

På en fungerande marknad visar konsumenterna sin värdering av en vara eller tjänst genom det pris de är beredda att betala. Om det finns *kostnader* som av olika skäl inte avspeglas i priset, blir priset på varan för lågt, och den producerade mängden av varan eller tjänsten för stor från samhällets synpunkt. Detta gäller i fallet med djurtransporter om det finns för samhället negativa effekter på djurskyddet förknippade med transporterna. Det motsatta gäller om priset inte återspeglar alla *positiva värden* i produktionen. Detta leder till en för låg produktion av varan i fråga. I båda fallen blir den totala välfärden i samhället för liten, eftersom marknaden har misslyckats med att ta hänsyn till alla aspekter som bör beaktas, från samhällets perspektiv.

¹³ Singer, P. 1979, (En av de mest kända djurrättsfilosoferna)

¹⁴ Regan, T. 1984, (En av de mest kända djurrättsfilosoferna)

¹⁵ Se till exempel Ryder, R. D., 2000, eller Svensson, P., 2001, för en vidare diskussion om speciesism.

¹⁶ Djurskyddslagen (SFS 1988: 534), djurskyddsförordningen (SFS 1988: 539)

¹⁷ Rådets direktiv 91/628/EEG ändrat genom direktiv 95/29/EG

I en samhällsekonomisk bedömning skall *alla* effekter beaktas, inklusive effekter på djurens välfärd. Hänsynen till djurens välfärd kan komma i konflikt med olika företagsekonomiska eller andra mänskliga intressen. Människors värdering av djurs välbefinnande gör dock att även detta är ett mänskligt intresse. I den samhällsekonomiska bedömningen skall olika intressen värderas (ibland vägas mot varandra) och summeras. I en ekonomisk analys är människans värdering den självklara utgångspunkten.

Förekomsten av marknadsmisslyckanden är en förutsättning för att staten behöver agera för att säkerställa att samhällets knappa resurser används på ett effektivt sätt. I annat fall nås en effektiv resursanvändning genom samspelet mellan konsumenter och producenter på en oreglerad marknad. I samband med djurtransporter kan åtminstone två situationer med risk för marknadsmisslyckanden identifieras, den ena handlar om *externa effekter*, den andra om *kollektiva varor*.

Externa effekter

Externa effekter innebär påverkan på tredje part, det vill säga på andra intressenter än de som producerat respektive köpt varan, med andra ord det övriga samhället. Dessa tredjepartseffekter återspeglas inte i varans pris. Djuruppfödning bidrar till exempel med *positiva* externa effekter, bland annat öppet landskap och biologisk mångfald. I detta fall kan ett eventuellt marknadsmisslyckande korrigeras med hjälp av subventioner till den vara, till exempel betesmarker, som samhället vill öka produktionen av. Dålig djurhantering kan skapa negativa externa effekter (se bland annat McInerney, 1993 och Bennett, 1995). Eftersom människor är känsliga för djurens välfärd kan människor lida av att djur lider. Då bör i en samhällsekonomisk bedömning djurs välbefinnande ges ett värde, alternativt djurs lidande betraktas som en kostnad. Annars blir den totala välfärden i samhället lägre än den kunde vara.

Ett djurs lidande under transport utgör enligt synsättet ovan en extern effekt. I detta fall handlar det om en *negativ* extern effekt som inte avspeglas i kostnaden för transporter och därmed i priset på kött. Därmed riskerar produktionen, i detta fall transport av djur, att bli för omfattande. Om det exempelvis handlar om att undvika långa transporter, skulle

kostnaden alltså behöva korrigeras med ett påslag, till exempel en skatt. En sådan skatt skulle leda till att företag tvingades beakta effekterna på andra, som genom skatten förvandlas till en kostnad för det företag som köper levande djur långväga ifrån. Skatten bör motsvara värdet av den negativa externa effekt som en långväga transport åstadkommer, det vill säga det indirekta obehaget som djurtransporter innebär för människor. Detta skulle naturligtvis fördyra slutprodukten och leda till att kött från djur som inte transporterats "för långt" gynnades.

Förekomsten av negativa externaliteter brukar leda till beskattning. Vissa forskare hävdar att obeskattade negativa externa effekter kan ses som en (indirekt) subvention, eftersom verksamheten ifråga inte bär alla sina kostnader (se diskussionen i Pearce, 2002). Djurtransporter medför externa effekter genom att människor mår dåligt av att djur transporteras och i form av risk för spridning av infektionssjukdomar till stora områden. Det samhällsekonomiska värdet av smittfriheten framgår inte för enskilda uppfödare eller transportörer¹⁸, samtidigt som transporten är en av de få smittvägar som skulle gå att avgiftsbelägga.

Ytterligare en extern effekt uppstår i form av utsläpp av koldioxid, och dagens landsvägstransporter står inte för kostnaderna för de negativa miljöeffekterna (OECD, 2003). Det är dock mycket vanskligt att dra några slutsatser överhuvudtaget av vad dyrare transporter överlag skulle få för effekt på transporterna av levande djur. Snabbt ökande kostnader för transporter skulle påverka i stort sett hela samhällsekonomin. Effekten inom ett enskilt område går därför inte att förutse.

Externa effekter kan värderas

Ett sätt att värdera externa effekter är att genom betalningsvillighetsstudier¹⁹ mäta om och i så fall hur mycket konsumenter är beredda att betala för en förbättring. Studierna kan ge vägledning om hur den totala välfärden i samhället kan öka genom att resurserna läggs där konsumenterna anser nyttan vara störst. De flesta sådana studier som rör djurhåll-

¹⁸ Ett tydligt exempel på att transporter har bidragit till att sprida smitta inom och mellan länder är utbrottet av mul- och klövsjuka år 2000, då smitta spreds från Storbritannien till Nederländerna och Frankrike.

¹⁹ Willingness-to-pay studies (WTP)

ning handlar om äggproduktion, (se bland annat Andersson och Frykholm, 1999, Bennett, 1997 eller Rolfe, 1999). De visar alla en signifikant högre betalningsvilja för ägg från det system som anses vara mest anpassat till djurens behov, det vill säga lösgående höns i förhållande till burhöns.

I en aktuell studie har betalningsviljan för slakt med mobila slakterier, det vill säga slakteriet åker till djuren i stället för tvärtom, jämförts med traditionell slakt som innefattar djurtransporter (Carlsson, Frykblom & Lagerkvist, 2004). Med den metod som använts, Choice Experiment, kan egenskaper som inte finns idag (hypotetiska attribut) hos produkterna värderas, till exempel gårdsslakt i stället för djurtransport. Till de olika valmöjligheterna kopplas ett merpris, med hjälp av vilket betalningsviljan kan speglas. Den aktuella studien visar att betalningsviljan för gårdsslakt är högre för nötkreatur än för gris. Det anses alltså viktigare att nötkreatur slipper transporteras, än att grisar slipper det.

Studien visar också att betalningsviljan för gårdsslakt är *låg* i förhållande till betalningsviljan för GMO- fritt foder till djuren och ursprungsmärkning av kött, det vill säga attribut som är kopplade till den egna personens situation snarare än till djurens. Därefter rankas som viktigt att djur kan vistas ute, och på sista plats kommer gårdsslakt. När det gäller gårdsslakt av kyckling visade resultaten att konsumenterna är beredda att betala för att gårdsslakt inte skall komma till stånd. En slutsats i rapporten är att konsumenternas betalningsvilja skiljer sig åt en hel del mellan olika djurslag och för olika attribut kopplade till de olika djurslagen.

Kollektiva varor

Ett annat marknadsmisslyckande i samband med djuruppfödning är förekomsten av *kollektiva varor*. En kollektiv vara är en vara eller tjänst där en individs konsumtion inte påverkar den mängd som finns tillgänglig för konsumtion av en annan individ, det vill säga en vara kan utnyttjas av alla. Ingen kan heller uteslutas från konsumtionen eller nyttan av de kollektiva varorna, vilket gör det möjligt att åka snålskjuts, det vill säga

ta del av dem utan att betala.²⁰ Detta leder också till svårigheter att ta betalt för kollektiva varor, och det kan därför vara befogat att staten betalar för dessa. Ett vanligt exempel på jordbruksområdet är ett vackert odlingslandskap som var och en kan njuta av utan att det inkräktar på andras möjligheter att göra detsamma.

Det är svårare att hitta något relevant exempel på kollektiva varor i samband med djurskydd, men ett näraliggande exempel med anknytning till djuruppfödning och djurtransporter är *frihet från smittsamma djursjukdomar* (Ds 2002: 31). Själva friheten från exempelvis mul- och klövsjuka utgör en kollektiv vara eftersom alla producenter drar nytta av att smittan inte finns. Eftersom bekämpningen förutsätter tvångsåtgärder för att fungera effektivt, till exempel avspärning av och utslaktning på enskilda gårdar, kommer marknaden inte att tillhandahålla den. Utan ersättning till uppfödarna för den förlust utslaktning och destruering av köttet från smittade djur innebär, finns en stor risk för att smittan inte skulle anmälas och därmed heller inte kunna hållas i schack. Djurtransporter och djurmarknader är exempel på aktiviteter som innebär påtagliga risker för spridning av smitta.

Statens roll

Ovanstående exempel på externa effekter och kollektiva varor visar på marknadsmisslyckanden i samband med djurtransporter och betyder att det finns utrymme att förbättra marknadsfunktionssätt, det vill säga staten har en roll. Utan statlig inblandning i bekämpningen av smittsamma djursjukdomar skulle sjukdomarna kanske inte rapporteras, utan bli allmänt förekommande: Detta skulle innebära stora förluster för producenter och konsumenterna och ett lidande för drabbade djur.

Marknaden kan heller inte förväntas tillhandahålla ett tillfredsställande djurskydd under transport, eftersom möjligheterna för den enskilde konsumenten att via sitt köpbeteende påverka situationen är väldigt små. Det framgår inte av köttet hur det har hanterats innan det finns i butik.

²⁰ Vanliga exempel på kollektiva varor är olika samhällsfunktioner, till exempel försvar och rättsväsende.

Marknadsmislyckanden som innebär att produktionen riskerar att bli för hög utan statlig inblandning, kan korrigeras med avgifter och skatter, förbud, påbud, åläggande av skadeståndsansvar, information och rådgivning. Så sker också, främst genom en omfattande och detaljerad lagstiftning på EU-nivå. Genom lagstiftning och regleringar läggs restriktioner på hur människan får hantera djur i samband med transport. Dessa restriktioner innebär kostnader. Sedan införandet av den inre marknaden har en omfattande lagstiftning om djurtransporter vuxit fram på EU-nivå (se bland annat Wilkins, 1997). Lagstiftningen diskuteras närmare i kapitel 4.

4

Lagstiftning om transporter

Transportbestämmelserna för levande djur harmoniserades 1991 som ett led i arbetet med att förhindra konkurrensstörningar mellan medlemsstaterna i samband med bildandet av den inre marknaden, som trädde i kraft år 1992.

1995 uppmärksammade bland annat djurrättsorganisationer allvarliga djurskyddsproblem under transport.²¹ En konsekvens av detta blev att maximala transporttider med krav på vattning, utfodring och vila infördes. Ett system med mellanstationer, där djuren skulle kunna lastas av och få vila, infördes också. Regelverket har därefter byggts på i olika omgångar och Kommissionen presenterade hösten 2003 ett förslag till en transportförordning att ersätta nuvarande direktiv. Rådet lyckades dock under våren 2004 inte nå en uppgörelse och förhandlingarna om transportförordningen har skjutits på framtiden. EU:s jordbruksministrar enades dock i november 2004 om skärpta regler för tillsyn, kontroller och utbildningskrav vid djurtransporter, något som skall ses som ett första steg mot ett förbättrat djurskydd²². En kontroll av efterlevnaden av direktivet som utfördes år 2000 visade på stora brister och direktivet har heller inte införlivats i lagstiftningen i alla medlemsländer.

4.1 EG:s lagstiftning angående djurskydd under transport

EG:s lagstiftning utgår från målen i Romfördraget från 1957. Vid revideringen 1997 (Amsterdamfördraget) beslutades om ett särskilt protokoll om djurskydd, med samma rättsliga status som om det vore infört i EGFördraget²³. Protokollet slår fast att djur är kännande varelser, och skall hanteras som sådana. Av protokollet framgår också att "gemenskapen och medlemsstaterna skall respektera medlemsstaternas lagar och andra författningar samt sedvänjor särskilt i fråga om religiösa riter, kulturella traditioner och regionalt arv". Det är således möjligt för medlemsstater att hävda hänsyn till nationella särdrag i fråga om djurhantering.

²¹ Se bland annat den brittiska djurrättsorganisationen RSCPA eller Europaparlamentet, Yttrande från utskottet för miljö, hälsa och konsumentfrågor, 13 september, 2001, föredragande Patricia McKenna

²² Pressmeddelande 22 november, 2004, Jordbruksdepartementet

²³ EGT C340, 10.11.1997, s.110

Grundbulten i EG:s regelverk om transport av levande djur är rådets direktiv 91/628/EEG²⁴, ändrat genom direktiv 95/29/EG. Djurtransportdirektivet tillämpas på kommersiella transporter av jordbrukets djur. Det gäller inte sällskapsdjur eller transporter under 50 kilometer. Djurtransporter är ett så kallat harmoniserat område, och för de transporter som faller inom djurtransportdirektivet gäller att medlemsstaterna varken får ställa strängare eller mindre stränga krav än de krav som ställs i direktivet. Ett undantag gäller för transporter av slaktdjur som uteslutande äger rum inom det egna landets gränser. Avseende slakttransporterna kan länderna besluta att de inte får överskrida åtta timmar.

Enligt direktivet får transporttiden normalt sett inte vara längre än åtta timmar men denna tid får överskridas om vissa tilläggskrav är uppfyllda. För transporter under åtta timmar gäller grundläggande bestämmelser enligt respektive lands djurskyddslag. Tilläggskraven för transporter som överstiger åtta timmar anger bland annat minimistandard för de fordon som används och bestämmelser om mellanstationer för att djuren skall få vila.²⁵ Direktivet innehåller en rad bestämmelser angående transportörer, transportmedel, transporttider, vattning och utfodring²⁶ samt regler för att hindra transport av skadade eller sjuka djur²⁷. Ett särskilt förslag om att förbättra ventilationen i fordon som används för långväga transporter²⁸ finns.

För transport mellan medlemsstater eller för export till tredje land, skall transportören upprätta en färdplan, om transporten överstiger åtta timmar.²⁹ I färdplanen skall bland annat anges eventuella mellanstationer och omlastningsstationer. Färdplanen skall lämnas till officiell veterinär i avsändarlandet, som skall godkänna planen och utfärda hälsocertifikat (veterinärintyg). Genom hälsocertifikatet intygar veterinären att djuret är

²⁴ Av den 19 november 1991 om skydd av djur vid transport. Ändrat genom rådets direktiv 95/29/EG av den 29 juni 1995.

²⁵ Övrig EG-lagstiftning av betydelse för djurtransporter är direktiv 90/425/EEG²⁵ som reglerar veterinära kontroller av animaliska produkter och djur, rådets direktiv 92/102/EEG om märkning och registrering av djur, samt (EEG) 3820/85 om mobila arbetstagare.

²⁶ Bilaga till direktiv 91/628/EEG och i rådets förordning (EG) 411/98

²⁷ Kommissionens beslut 2001/298/EG av den 13 mars 2001

²⁸ Förslag KOM (2001)197, 9.2 2001.

²⁹ Förordning (EG) nr 1257/97.

friskt och i skick att transporteras. Veterinären skall rapportera färdplan och hälsocertifikat till Animo- systemet³⁰. Syftet med Animo- systemet är att upprätthålla smittskyddet genom att underlätta informationsutbytet mellan de veterinära myndigheterna i medlemsländerna.

Förutsatt att bestämmelserna enligt ovan uppfylls får en transport överstiga åtta timmar. Direktivet ger idag transportörer rätt att transportera nötkreatur och får i 28 timmar. Om djuren därefter utfodras, får vatten och får vila i 28 timmar, kan de sedan transporteras i ytterligare 28 timmar. Svin och häst kan transporteras i 24 timmar och därefter ytterligare 24 timmar, om de blivit utfodrade, fått vatten och vilat i 24 timmar. Dessa perioder kan upprepas flera gånger.

Sverige har utnyttjat den möjlighet som ges i djurtransportdirektivet att föreskriva att transporttiden för slaktdjur inom landet inte får vara längre än åtta timmar. I enskilda fall kan dispens ges för ett tillägg på tre timmar. I övrigt överrensstämmer de svenska reglerna med EG:s lagstiftning.³¹

Kommissionen presenterade hösten 2003 ett förslag till förordning om skydd av djur under transport, (KOM (2003) 425 slutlig). Kommissionens förslag innehåller bland annat en omdefiniering av lång transport, som föreslås definieras som transport som överskrider nio timmar räknat från den tidpunkt då första djuret lastas (nuvarande åtta timmar). Efter nio timmar skall en viloperiod på tolv timmar följa, på bilen, då djuren skall ha tillgång till foder och vatten. Detta förlopp kan sedan upprepas flera gånger. Mellanstationerna föreslås upphöra, de negativa konsekvenserna på djurskyddet vid av- och pålastning (stress) samt på smittskyddet anförs som motiv. Förslaget innehåller också skärpningar angående bland annat hur unga djur som får transporteras. Reglerna för kontrollen av efterlevnaden föreslås bli skärpta, liksom kraven på utbildning av transportörerna. Rådet lyckades under våren inte nå en

³⁰ Animo står för "animal movement"

³¹ I Sverige har näringen dessutom en frivillig överenskommelse angående dräktiga nötkreatur, som innebär att de inte får transporteras när det är mindre än tre veckor kvar till kalvning.

uppgörelse och förhandlingarna om transportförordningen har skjutits på framtiden.

Frågan om djurs välfärd uppmärksammas också i en rad andra sammanhang. Exempel på pågående initiativ är bland annat EFSA³², EU:s nybildade livsmedelsmyndighet med uppgift att göra riskanalyser på livsmedelsområdet (vilket inkluderar foder, djurhälsa, smittskydd och djurskydd), som valt djurtransporter som ett av sina första granskningsområden. Dessutom driver EU i WTO att djurskyddskrav inte skall betraktas som ett handelshinder. I smittskyddsfrågor utgår WTO från en internationell standard som OIE³³ har formulerat. Under år 2002 vidgades OIE:s mandat från smittskyddsfrågor till att också omfatta djurskyddsaspekter. En kommitté har tillsatts och fått i uppdrag att undersöka möjligheten att etablera en internationell standard avseende djurskydd. Som första prioriterade område har en standard för djurtransporter angetts.

4.2 Europarådets konventioner angående transport

Även Europarådets³⁴ konventioner och rekommendationer har betydelse när det gäller att utveckla den europeiska lagstiftningen. Redan 1961 väcktes frågan om internationella djurtransporter i Europarådet och en konvention trädde i kraft 1971. Till dags dato har Europarådet antagit fem olika konventioner med minimiregler för djurskyddet. En av dessa är konventionen för skydd av djur under internationell transport.³⁵ Konventionen innehåller de normer som skall vara uppfyllda vid internationella transporter av djur, det vill säga då en nationsgräns passeras.

Europarådet har en ständig kommitté som utarbetar rekommendationer för varje djurslag, och inom EU skall dessa rekommendationer ligga till grund för rättsakter för olika djurslag (SOU 2003:6). Konventionerna är bindande för de stater som ratificerar dem medan rekommendationerna

³² European Food Safety Authority, från januari 2005 lokaliserad i Parma i Italien.

³³ Office Internationale des Epizooties. OIE bildades redan 1924, och organiserar idag ungefär 158 länder.

³⁴ Europarådet bildades 1949 och har idag 44 medlemsstater som medlemmar. Se www.coe.int för mer information.

³⁵ ETS 65 av den 13 dec. 1968. De övriga är skydd av djuruppfödningens djur, skydd av djur vid slakt, skydd av ryggradsdjur som används för försök eller andra vetenskapliga ändamål, skydd av sällskapsdjur.

enbart är att betrakta som riktlinjer för den stat de riktas till. För de länder som ratificerat konventionen gäller att lika stränga krav skall ställas i respektive nationell lagstiftning som i konventionen.

Konventionen om skydd av djur under internationell transport har ratificerats av 23 av Europarådets stater, i vilket alla unionens tidigare 15 medlemsstater ingår. Genom ett tilläggsprotokoll³⁶ har även EG, det vill säga unionen i sin helhet, getts möjlighet att ratificera konventionen, men så har ännu inte skett.

4.3 Kontroll av djurskydd i samband med transport

Tillsynen över gällande EG- lagstiftning ifråga om djurtransporter sköts av en EU- myndighet, Food and Veterinary Office, FVO.³⁷ Tillsynen omfattar livsmedelssäkerhet, djurhälsa, djurskydd och växtskydd. FVO har rätt att genomföra inspektioner i de olika medlemsländerna.

Medlemsländerna har krav på sig att genomföra inspektioner av transportfordon och djur under transport. Inspektionerna skall genomföras på ett icke-diskriminerande sätt efter ett lämpligt urval. Inspektionsrapporter skall sammanställas årligen och rapporteras till Kommissionen. FVO utför kontroller av hur medlemsstaterna sköter detta.

Kommissionen i sin tur skall rapportera till rådet hur medlemsstaterna har genomfört införlivandet av transportdirektivet på nationell nivå³⁸. I januari 2001 presenterades en rapport (KOM (2000) 809 slutlig) som sammanställdes bland annat med hjälp av FVO:s inspektionsrapporter. Rapporten visade på stora brister och skillnader mellan medlemsländerna när det gäller efterlevnad och kontroll. Länderna har i stor utsträckning givit genomförandet av djurtransportdirektivet låg prioritet (undantag finns), och otillfredsställande uppföljning vid överträdelser har bidragit till att lagstiftningen underminerats, vilket i sin tur bidragit till att snedvrída konkurrensen.

³⁶ Av den 7 november 1989

³⁷ Kontoret för livsmedels- och veterinärfrågor, inrättades 1997, har huvudkontor i Dublin, Irland.

³⁸ Djurtransportdirektivet Artikel 13.3

5

Handel med levande djur i Europa

Kommissionen har uppskattat att det totalt sett transporteras cirka 365 miljoner djur per år inom EU, det vill säga 1 miljon djur per dag.³⁹ Alla djur transporteras minst en gång, nämligen till slakt, och många dessutom som livdjur till specialiserad uppfödning eller till slutfödning.

Enligt Djurtransportutredningens betänkande⁴⁰ kan antalet större lantbruksdjur som passerar nationsgränser inom unionen eller till/från tredje land beräknas uppgå till i storleksordningen 20 miljoner djur per år⁴¹. I storleksordningen fem procent av djurtransporterna kan därmed beräknas vara gränsöverskridande i dagsläget, medan den absoluta merparten av transporterna sker inom respektive medlemsland.

5.1 Vilka är de stora handelsströmmarna?

I Kommissionens förslag till ny transportförordning (KOM (2003) 425 slutlig) redovisas uppgifter avseende handeln med levande djur och slakten inom EU för år 2000. Uppgifterna om handeln med djur kommer från Animo-systemet⁴², och ger en indikation på hur omfattande den mellanstatliga handeln *minst* är för olika djurslag. I tabellen nedan redovisas dessa uppgifter samt antal slaktade djur inom EU. Av uppgifterna framgår att merparten av djuren slaktas i det land de är uppfödda i.

³⁹ <http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten>

⁴⁰ Kännande varelser eller okänsliga varor? SOU 2003:6

⁴¹ Fjäderfä ingår ej.

⁴² Statistiken sammanställs i dagsläget inte systematiskt på EU-nivå och uppvisar också stora brister.

Tabell 1. Handel med levande djur och slakt inom EU, antal djur i tusental, år 2000.

	Total handel (a)	Inom EU	Import	Export	Slakt inom EU	Handel i för- hållande till slakt (a/b), %
Nöt	3 767	2 966	501	300	26 847	15,3
Svin	11 957	11 869	57	31	203 021	5,89
Får	4 194	2 577	1 565	61	77 585	5,4
Häst	213	65	138	10	359	59,3

Källa: Eurostat och (KOM(2003) 425 slutlig (Förslag till Rådets förordning om skydd av djur vid transport)

De djurslag som antalsmässigt dominerar de gränsöverskridande transportererna är svin och får. Handeln omfattade i storleksordningen tolv miljoner grisar och fyra miljoner får år 2000. De djurslag där handeln är störst i förhållande till slakten (a/b i tabellen ovan), är häst och nötkreatur, där det handlas med 60 respektive 15 procent av de slaktade djuren. Det är också för slakthästar och nötkreatur som problemet med djurskyddet under transport bedöms vara som störst. (Europaparlamentet, 2001).

Merparten av djurtransporterna inom EU sker inom respektive medlemsland. Kommissionen uppger (för år 2000) att merparten av de nötkreatur som transporterades *mellan* medlemsländer var djur för gödning, det vill säga livdjur.⁴³ Av svinen beräknas cirka 35 procent vara smågrisar avsedda för vidareuppfödning till slaktsvin på annan ort. Kommissionen redovisar också de huvudsakliga handelsflödena inom EU för år 2000. Frankrike, Tyskland, Belgien och Irland står för merparten av den inre gränsöverskridande handeln med nötkreatur, med transport till Italien, Spanien och Nederländerna. Dessa handelsströmmar redovisas nedan för perioden 1990-1999, se tabell 2.

⁴³ I vissa fall är gödningsperioden enbart slutgödning under en kortare period, något som ibland sker i anslutning till slakterierna.

Tabellen visar att Frankrike dominerar stort när det gäller export inom EU av nötkreatur och har gjort så under hela perioden. Exporten går till Italien. På senare år har Irlands betydelse som exportör av nötkreatur ökat kraftigt (CiWF, 2000).

Tabell 2. Handel inom EU med levande nötkreatur, 1990-1999, miljoner kilo.

Från - till	-90	-91	-92	-93	-94	-95	-96	-97	-98-	-99
Fr till It	301	334	347	329	322	325	325	340	350	366
De till NI	55	82	88	44	95	79	42	62	84	42
Fr till Es	17	36	45	53	74	80	96	106	89	71
Be till NI				22	21	27	46	45	40	44
Ir till Es	0,3	0,6	0,2	3,5	5,6	3,1	2,2	2,1	9,0	

Källa: OECD, *ITCS, International Trade by Commodities Statistics, Revision 3, 1990-1999*

Handeln med svin går till övervägande del från Nederländerna, Danmark och Spanien med destination Tyskland, Italien och Portugal. Nederländerna dominerar handeln med svin. 1996 drabbades Nederländerna av svinpest, och i storleksordningen tio miljoner grisar avlivades och destruerades. Danmark har tagit över en del av exporten från Nederländerna till Tyskland, då svinproduktionen i Nederländerna har minskat något under senare år, även som en konsekvens av miljörestriktioner (SJV, 2000:21).

Tabell 3. Handel inom EU med levande svin, 1990-1999, miljoner kilo.

Från - till	-90	-91	-92	-93	-94	-95	-96	-97	-98-	-99
Nl till De	81	95	170	126	173	177	2	0,4	0,7	
Dk till De	1,5	5	17	14	19	24	37	5,7	77	83
Nl till Es	21	13	21	24	22	31	1,4	0,2	0,5	
Es till P	0,6	0,2	0,1	3,3	22	39	62	50	47	
Nl till It	87	79	66	88	62	62	0,8	0,1	0,4	
De till Fr	11	16	7	6	6	4	2	5,5	5	2

Källa: OECD, ITCS, *International Trade by Commodities Statistics, Revision 3, 1990-1999*

Häst är det enda djurslag där huvuddelen av konsumtionen utgörs av importerade djur. Polen och Rumänien är stora exportörer och handeln går till Italien och Frankrike.

Tabell 4. Handel inom EU med levande häst, 1990-1999, miljoner kilo.

Från - till	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
Po till It					42	32	38	38	38	
Fr till It	5,8	5,6	5,0	4,4	3,5	3,9	4,5	4,5	4,6	4,9

Källa: OECD, ITCS, *International Trade by Commodities Statistics, Revision 3, 1990-1999*

När det gäller handeln med får och lamm finns många relativt jämnstora aktörer. Handeln utmärks av säsongsvariationer både i utbud och i efterfrågan. Exempelvis blir lammen slaktmogna vid olika tidpunkter i olika regioner inom EU beroende på om det handlar om kött- eller mjölkfår. Under påsken ökar efterfrågan markant. Dessa förhållanden gör att det förekommer att länder där konsumtionen av lammkött är stor har både import och export i ungefär samma storleksordning.

Tabell 5. Handel inom EU med levande får och lamm, 1990-1999, miljoner kilo.

Från - Till	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
Fr till Es	16	18	20	11,6	11,4	10,1	11,4	7,7	5,5	7,6
Nl till Fr	16,7	18,2	13,9	10,5	11,6	8,5	10,7	7,8	6,2	7,7
UK till Fr	18	27	43	24	23	13	12	6	8,5	

Källa: OECD, *ITCS, International Trade by Commodities Statistics, Revision 3, 1990-1999*

EU:s externa export går till Mellanöstern och norra Afrika. Frankrike, Tyskland och Irland exporterar nötkreatur till Libanon och Egypten. Egypten och Libanon importerar också fryst kött, men delvis saknas där en fungerande kylkedja i distributionen. Att det är just levande djur som efterfrågas framgår av att den export från EU som bortföll i samband med utbrottet av mul- och klövsjuka år 2001, inte ersattes med fryst eller kylt kött, utan av import av motsvarande kvantiteter levande djur från till exempel Australien (Laporte, 2002).

En liknande bild angående viktiga transportströmmar som den ovan redovisade ges i Djurtransportkommitténs betänkande⁴⁴ samt av Compassion in World Farming, CiWF, och Eurogroup for Animal Welfare. Uppgifterna varierar något mellan olika källor, men de ger samma bild av vilka de stora handelsströmmarna är. Frankrike, Nederländerna, Danmark och Storbritannien är stora uppfödare och handeln går främst till länder i Sydeuropa, som Italien, Spanien och Grekland. På senare tid har Irland tillkommit som en betydelsefull exportör av framför allt nötkreatur.

⁴⁴ SOU 2003: 6 Betänkande från Djurtransportkommittén

6

Marknadsbetingade drivkrafter för djurtransporter

Som framgått tidigare i denna rapport är det tillåtet att transportera djur, långa sträckor, om vissa grundläggande krav är uppfyllda. De marknadsbetingade aspekterna handlar i grund och botten om att det av olika skäl är företagsekonomiskt lönsamt att dela upp de olika momenten inom djurhållningen (uppfödning, slutgödning och slakt) på platser som är geografiskt skilda åt. Att djurtransporter förekommer innebär att dessa fördelar är så pass stora att de överväger de kostnader som transporterna medför.

I detta kapitel diskuteras de drivkrafter för transport av djur som beror på marknadens funktionssätt, såsom produktionsteknologi och konsumentpreferenser.

6.1 Förklaringsgrunder inom handelsteorin

För att renodla de underliggande förklaringsfaktorerna till varför djur transporteras går det att använda sig av teorin för internationell handel. *Neoklassisk handelsteori* förklarar skillnader i produktionsstruktur mellan länder och förekomsten av internationell handel med skillnader i naturtillgångar, teknologi och produktionsfaktorer. Med produktionsfaktorer menas arbetskraft, mark och kapital. Skillnaderna gör att länder har olika förutsättningar för produktion. Om inte ett internationellt utbyte av varor vore möjligt skulle varje land tvingas vara självförsörjande. Priset på en och samma vara skulle då skilja sig åt beroende på nationella förutsättningar. Är det däremot möjligt att handla över gränserna, så kan olika länder specialisera sig i enlighet med sina *komparativa fördelar*. Det innebär att ett land producerar de varor som det är *relativt sett* bäst på, och importerar varor som andra länder är *relativt sett* bättre på. Vinsten av internationell handel blir att den samlade produktionen blir större, trots att samma mängd produktionsfaktorer och samma teknologier används.

David Ricardo visade att komparativa fördelar kan baseras på skillnader i teknik och olika tekniska förutsättningarna mellan länder. Komparativa fördelar kan också baseras på skillnader i faktortillgång, som exempelvis tillgången till mark eller arbetskraft.⁴⁵ Relativt sett specialiserar sig därför folkrika länder på produktion av arbetsintensiva produkter. Glest befolkade länder kan ha bättre förutsättningar än tätbefolkade att ägna sig åt verksamheter som kräver stor tillgång på mark. Detta resonemang går att applicera på djurtransporter mellan länder.

Den neoklassiska handelsteorin förklarar alltså varför länder med *olika* förutsättningar byter *olika* produkter med varandra, så kallad mellanbranschhandel. Den internationella handeln av idag domineras dock av handel mellan *likadana* (och rika) länder med *samma* produkter, exempelvis bilar, något som benämns inombranschhandel eller intra-industriell handel. Den *nya handelsteorin* förklarar detta fenomen med förekomsten av stordriftsfördelar. Stordriftsfördelar uppstår när kostnaden per producerad enhet sjunker i takt med att volymen på produktionen ökar. Detta kan bero antingen på höga initiala investeringar eller på att en stor volym möjliggör ett mer rationellt produktions sätt. Eftersom stordriftsfördelar innebär att det blir billigare att ha få stora enheter än många små sker en koncentration av produktionen till ett fåtal anläggningar – något som i förlängningen kan ge upphov till ökade transporter.

En ytterligare förklaring till inombranschhandel, det vill säga handel med samma slags varor, är att konsumenter efterfrågar variation. Det är dyrt att producera många olika varianter i liten skala och vara självförsörjande, det blir billigare att istället producera mycket av några få varianter och handla med länder som gör på motsvarande sätt. Konsumenternas preferens för variation leder till produktdifferentiering, det vill säga många olika varianter inom en produktgrupp, till exempel av frukostflingor eller charkprodukter.

⁴⁵ Visas i Heckscher-Ohlin modellen

Handelskostnader

Med handelskostnader avses till exempel avgifter, tullar eller transport- och transaktionskostnader (sökknostnader). Är handelskostnaderna mellan länder och regioner höga begränsas handeln. Den totala välfärden blir lägre eftersom företagen i mindre utsträckning kan utnyttja stordriftsfördelar, samtidigt som antalet varianter av en vara som konsumenterna har att välja på minskar. Handelns omfattning, liksom graden av specialiserad produktion, kan därför förväntas vara större i branscher med låga transportkostnader än med transportkänsliga varor, och större mellan grannländer än mellan mer avlägsna länder, allt annat lika. Samverkan mellan stordriftsfördelar och transportkostnader kan leda till en ojämn fördelning av produktion mellan regioner.

Den generella tendensen är att transportkostnaderna faller över tiden, bland annat till följd av teknisk utveckling. Exempelvis så minskar transportkostnaderna av utbyggnad av infrastruktur inom och mellan regioner. Betydelsen av transportkostnader varierar också mellan olika varuområden (Lundberg, 1993). Transportkostnaderna betyder mest för varor med lågt värde per viktenhet. Transportkostnaderna kan också vara viktiga för ömtåliga varor, som till exempel levande djur, där långa och tröttande transporter under dåliga villkor riskerar att försämra köttkvaliteten eller till och med kan innebära att djuret är dött vid framkomst.

Är transportkostnaderna mycket låga så blir vinsten av att vara lokaliserad nära råvaru- eller konsumentmarknaden liten, och istället blir faktorer som tillgång till kvalificerad arbetskraft, service eller kapital mer avgörande för var företagen lokaliseras.

Implikationer för djurtransporter

Från diskussionen ovan kan olika skäl identifieras till att djur transporteras. Den främsta förklaringen är att regioners, och därmed ibland länders, komparativa fördelar skiljer sig åt avseende olika delmoment inom djuruppfödning inklusive slakt. Det kan röra sig om tekniska skillnader eller tillgång till produktionsfaktorer. Detta kan ge incitament till att exempelvis avla fram djuren i en region och föda upp eller slutgöda dem i en annan. Tillgången på den grundläggande produktionsfaktorn mark

förklarar att glest befolkade regioner har bättre förutsättningar än tätbefolkade att ägna sig åt verksamheter som kräver mycket mark. I den mån olika led i djurhållningen ställer olika krav i detta hänseende, kan också transporter av levande djur bli följden. Det är också möjligt att en region har en komparativ fördel i uppfödning men att själva slakten är billigare någon annanstans. Om komparativa fördelar i uppfödningen inte samvarierar med komparativa fördelar i slakteriindustrin, skapas ett utrymme för transporter av levande djur.

Stordriftsfördelar inom slakt och styckning innebär att det ofta lönar sig att ha få stora anläggningar istället för många små, trots att djurtransporterna kan bli mer omfattande om det bara finns ett fåtal slakterier. Förutsatt att det finns stordriftsfördelar i slakt och styckning blir lokaliseringen av anläggningarna en avvägning mellan var de mest gynnsamma produktionsområdena för djuruppfödning finns och transportkostnaderna. Detta leder till allt större upptagningsområden, om inte djurskyddsregler sätter en gräns för transporternas längd eller att transportkostnaderna blir för höga. Om en region erbjuder en större marknad för producenterna än övriga regioner och de fasta kostnaderna är höga i förhållande till transportkostnaderna så kommer den mest befolkade delen av regionen att dra till sig produktion, i detta fall slakt och styckning, trots att själva uppfödningen är beroende av mark. Att utnyttja stordriftsfördelar medför också bättre möjligheter att avsätta resurser för produktutveckling och marknadsföring, något som på längre sikt är avgörande för konkurrenskraften (Nilsson, J & Björklund, T., 2003). Det uppstår dessutom ständigt nya möjligheter att ta tillvara stordriftsfördelar, till exempel när informationsteknologin utvecklas, när ny produktionsteknik införs, när transportteknologin avancerar eller när marknader internationaliseras.

Själva djuruppfödningen är mer eller mindre starkt knuten till mark och därför geografiskt utspridd. Utvecklingen kännetecknas av en utslagning av små enheter och istället allt färre men stora enheter, vilket illustrerar att det även inom djuruppfödningen finns vissa stordriftsfördelar, se vidare avsnitt 6.2. Större enheter innebär en fördel ur djurtransportsynpunkt, då det går fortare att lasta en bil full och transporttiden till slakteri därmed minskar. Det verkar således inte finnas något mot-

satsförhållande mellan stordrift i själva uppfödningen och djurtransporter.

Alla transaktioner är förenade med kostnader, och både köpare (slakteriet) och säljare (uppfödaren) tjänar på att hitta varandra till en så låg kostnad som möjligt. Att hålla nere sökkostnader (transaktionskostnader) är en viktig förklaring till att vissa djur transporteras till slakterier via marknadsplatser där djurmäklare handlar med och grupperar om djur efter olika slakteriers eller enskilda köpares behov.⁴⁶ För både slakteri och uppfödare fyller djurmäklare och djurmarknader en funktion, genom att sökkostnaderna (transaktionskostnaderna) för den enskilde minskar. Om den fysiska formen, att djuren faktiskt samlas på platsen, är ändamålsenlig i dagens samhälle råder det delade meningar om. Vissa bedömare inom köttbranschen tror att Internet förr eller senare tar över som marknadsplats.

Också konsumenternas olika preferenser skapar incitament för transport av levande djur. Konsumenterna kan ha preferens för färskt och lokalt slaktat kött. Vidare kan brister i kapacitet och logistik för att lagra färska (kylda) eller frysta kött detaljer leda till transporter av levande djur i stället för av kött.

Effekter av den inre marknaden

Den inre marknaden bildades 1992 och innebär att varor och tjänster kan handlas fritt mellan unionens medlemmar. Konkurrensbegränsningar i form av handelshinder togs bort bland annat genom att gränskontrollerna avvecklades. Därmed upphörde dröjsmål vid gränspasseringar, vilket innebar att handelskostnaderna minskade. Genom den inre marknaden harmoniserades smittskyddet och gränskontrollen av djur slopades, vilket innebar att det har blivit lättare att transportera djur inom unionen. Detta har, enligt Kommissionen, lett till ökade transporter.

⁴⁶ Lantbrukskooperativa företag kännetecknas av att lantbrukarna äger det första förädlingsledet, i detta fall slakten, och slakteriet har därmed försäkrat sig om insatsvara (slaktdjur) från sina medlemmar. Lantbrukskooperativa företag har höga marknadsandelar för flertalet råvarutyper, som till exempel kött och mjölk, inom EU (Nilsson, J & Björklund, T. 2003). De slakterier som inte är lantbrukskooperativa har vid tillförseln av djur en fördel av djurmäklare och djurmarknader

Konkurrenstrycket på livsmedelsföretag i förädlingskedjans alla led ökade i samband med den inre marknaden, och företagen tvingades pressa kostnaderna. Ett viktigt incitament för transporter av levande djur är den *priskonkurrens* inom slakt och styckning som är en effekt av en större marknad med fri handel. Det företag som har störst upptagningsområde får en konkurrensfördel, eftersom stordriftsfördelar innebär lägre kostnader per enhet.

Skapandet av den inre marknaden har bidragit till att omfattningen på de gränsöverskridande djurtransporterna har ökat, genom att utnyttjandet av komparativa fördelar och stordriftsfördelar gynnats inom såväl jordbruket som slakterinäringen. Komparativa fördelar är en viktig förklaringsfaktor när det gäller lokalisering av djuruppfödning, men ger ingen heltäckande förklaring när det gäller regionala specialiseringsmönster för förädlingsföretagen. Möjligheten till stordriftsfördelar är i det sammanhanget central.

Minskade handelshinder och en ökad internationell konkurrens har bidragit till strukturomvandlingen inom både djurhållning och slakteriverksamhet. Färre och större företag idag står för en allt större andel av livsmedelsproduktionen. Tekniska framsteg inom IT, logistik och transport bidrar också till denna utveckling.

6.2 Komparativa fördelar styr djuruppfödningen geografiskt

Strukturutvecklingen inom uppfödningen går mot specialisering, storskalighet och koncentration. Förekomsten av komparativa fördelar leder till att uppfödningen styrs till regioner med gynnsamma produktionsförutsättningar. En konsekvens av detta kan bli en koncentration av olika stadier inom uppfödningen till olika platser, till exempel nötköttsproduktion där det finns betesmarker. Den djuruppfödning eller de stadier som inte är utpräglat arealberoende, som till exempel svinuppfödning i allmänhet och slutgödning av nötkreatur lokaliseras i förhållande till fodret, en skrymmande bulkvara som annars skulle innebära omfattande transporter (OECD, 2003).

Geografiska och regionala skillnader styr var olika delar av produktionen koncentreras. De största nötköttsproducerande länderna inom EU är

Frankrike och Tyskland, därefter Italien, Storbritannien och Irland. De stora svinproducerande länderna är Tyskland, Spanien, Frankrike, Nederländerna och Danmark. Av dessa visar Nederländerna en minskning i produktionen mellan 1995 och 2002, medan de övriga var relativt stabila. De största producenterna av får- och lammkött inom EU är Storbritannien, Spanien, Frankrike och Grekland.

Djurtätheten, mätt i antal djurenheter⁴⁷ per hektar åkermark, varierar mycket inom EU 15 (SJV 2000: 21). Nederländerna, Belgien, Danmark och Irland är de djurtätaste länderna, medan det i Italien, Frankrike, Portugal och Finland är betydligt glesare mellan djuren. En regional analys visar på stora skillnader mellan regioner⁴⁸ inom EU. De djurtätaste regionerna är Södra Nederländerna, Bretagne, Danmark, Flandern, Östra Nederländerna, Auvergne och Sydsverige. Ett helt annat mått på djurtäthet är medelantalet djurenheter per företag, det vill säga ett uttryck för företagsstorlek. Även företagsstorleken har ökat kraftigt i dessa regioner, procentuellt sett är ökningen allra störst i Danmark och Bretagne, där antalet stora företag har ökat med 50 procent eller mer under perioden 1990-1997 (SJV 2000: 21).

Historisk och teknologisk utveckling inom olika delar av EU har, tillsammans med geografiska förhållanden, lett till en ojämn fördelning av produktion och konsumtion, mellan tillgång och efterfrågan, på animaliska produkter. Underskottsområden från konsumtionssynpunkt finns främst i Sydeuropa. Italiens självförsörjningsgrad på nötkött är cirka 65 procent, Portugals cirka 60 procent och Greklands cirka 20 procent (SJV 2003:24). Till den övervägande delen handlas med kött mellan över- och underskottsområden, men också med levande djur. Koncentrationen av djuruppfödningen inom EU har ökat under 1990-talet, och de regionala skillnaderna har förstärkts, samtidigt som de stora underskottsområdena ur konsumtionssynpunkt, företrädesvis i södra Europa, kvarstår.

⁴⁷ Ett administrativt begrepp som gör att olika djurslag kan jämföras och summeras. 1 mjölkko är en djurenhet, ett ungdjur är 0,7 djurenhet, ett slaktsvin motsvarar 0,3 djurenhet osv.

⁴⁸ Länderna inom EU är uppdelade på så kallade Nuts- nivåer, ca 200 stycken, motsvarar ungefär den svenska länsindelningen.

De specialiserade företagen har ökat både i antal och i storlek, medan antalet jordbruksföretag utan specialisering har halverats (SJV 2000:21). Det finns stordriftsfördelar inom uppfödningen som bidrar till framväxten av stora företag (se till exempel Lund, Jacobsen och Hansen, 1992), samtidigt som också ändrade relativpriser på arbete och kapital har betydelse för utvecklingen (Kislev, Y.&Peterson,W., 1996). Från att ha varit en arbetsintensiv sektor har jordbruket generellt sett övergått till att bli en kapitalintensiv sådan. Större och effektivare maskinpark gör det lättare för företaget att växa. Möjligheten till anställd personal, större inköpsvolymer och bättre utnyttjande av till exempel företagsledning är exempel på andra faktorer som bidrar till stordrift inom uppfödningen.

Under perioden 1990-1997 minskade antalet jordbruksföretag i samtliga EU-länder, större arealer och fler djur koncentrerades till färre företag. Kraftigast var minskningen i Frankrike, Belgien och Danmark, där antalet företag totalt sett minskade med över 20 procent under perioden. Sett över en längre period har antalet småföretag (mindre än 20 hektar) minskat kraftigt medan företag med mer än 50 hektar stadigt har ökat. Ökningen av antalet stora företag är särskilt tydlig i Tyskland, Nederländerna och Belgien (SJV 2000:21).

Inom animaliesektorn är det främst inom svin-, ägg- och fågelköttproduktionen som stora specialiserade företag har uppstått, och produktionen är främst lokaliserad till eller i anslutning till de spannmålsproducerande regionerna, det vill säga till områden som har komparativa fördelar i produktion av spannmål. Spannmål är det viktigaste fodermedlet vid uppfödning av dessa djur. Utvecklingen har gått långsammare på mjölk- och köttområdet, där den kan sägas gå mot såväl ökad specialisering inom mjölkproduktionen som ökad diversifiering inom am- och dikoproduktionen (Ds 2004:9). Mjölk- och nötköttproduktionen sker främst inom de områden där vallen är konkurrenskraftig.

Orsakerna till olika länders specialisering varierar och beror i viss mån på naturliga förutsättningar (komparativa fördelar som betingas av skillnader i faktoruppsättningen) men även på ett sedan lång tid inarbetat produktionsmönster (teknologidrivna komparativa fördelar). Specialiseringen hålls delvis tillbaka av smittskyddsskäl, det finns uppenbara

risker för sjukdomsspridning i samband med att djur transporteras, vilket leder till en avvägning mellan specialiserade och integrerade (slutna) system (Hennessy et. al, 2004).

Nötköttproduktionen på Irland gynnas av ett förhållandevis mildt klimat och god tillgång på betesmarker. Nederländerna däremot har en begränsad areal och har av tradition en inriktning mot en mer intensiv produktion. Danmark har under en längre tid producerat griskött för exportmarknaden och har en hög kunskapsnivå och ett väl utbyggt nät av affärskanaler. I Sverige har mjölkproduktion i familj jordbruk varit den dominerande driftsinriktningen beroende på naturliga förutsättningar men också på grund av tidigare åtgärder för att nå självförsörjning och regional balans.

Exempel på djurtransporter som följd av komparativa fördelar och specialisering

Handeln med nötkreatur mellan Frankrike och Italien (se tabell 3) har varit den största och mest frekventa mellan EU:s medlemsländer under mer än trettio års tid (Laporte, 2002), och har sin förklaring i att dessa länder har komparativa fördelar i olika delar av uppfödningsskedjan.

Italien har brist på nötkött i förhållande till folkmängden i landet, och bristen kompenseras till lika delar med import av nötkött och import av djur för slaktgödning. Dessa djur kommer från Frankrike, som har det största antalet am- och dikor inom EU. Merparten av dessa kor finns i den sydöstra delen av landet, i Centralmassivet, som kännetecknas av stor andel naturligt bete, men som saknar förutsättningar för slaktgödning av all kreatur. Slaktgödning innebär att djuren hålls i stallar under några månader och ges mer spannmålsbaserat foder, för att få rätt kött- och fettansättning och nå effektiv slaktvikt. Upprepade ansträngningar från fransk sida att stimulera till slaktgödning och slakt i Frankrike, för att därigenom behålla förädlingsvärdet i landet, och sedan exportera slaktkroppar till Italien, har inte lyckats (Laporte, 2002).

Förklaringen till det ovan beskrivna handelsmönstret är att Italien saknar komparativa fördelar i uppfödningen, men har utvecklat teknologi och kunskap kring slaktgödning, slakt och förädling (charkuterier) det

vill säga uppvisar komparativa fördelar i vidareförädling av nötköttet⁴⁹. Genom slutgödningen i Italien kan slaktkropparna förberedas för den italienska handelskedjan och de italienska konsumenternas preferenser. Detta ger ett mervärde som gör att ett konkurrenskraftigt pris kan betalas för ungdjur från Frankrike. Att sälja djur till italienska kreaturshandlare blir därmed ett intressant alternativ för de franska uppfödarna, och konkurrensen leder till att de får bättre priser.

Ett annat exempel på specialisering inom djuruppfödning som leder till ökade transporter kan ges från Danmark, som historiskt sett är ledande när det gäller teknologi och kunskap inom såväl smågris- som svinuppfödning och dessutom är en ledande exportör av svinkött (Laursen et.al.,1999). Danmark står för 45 procent av EU:s totala export av griskött till tredje land.

På senare år har, förutom export av kött, en export av smågrisar etablerats från Danmark till Tyskland som i dagsläget uppgår till cirka 1,5 -2 miljoner grisar per år (Pedersen et al., 2003). Handeln har uppkommit som en konsekvens av reglerna i EG:s nitratdirektiv⁵⁰, som innebär att spridningen av gödsel måste minska i Danmark. Exporten ger en möjlighet för de danska uppfödarna att fortsätta utnyttja det kunskapsövertag produktion av smågrisar har i Danmark (teknologidriven komparativ fördel), och därmed möjliggöra en fortsatt tillväxt inom grissektorn, en tillväxt som annars skulle ha stoppats av miljölagstiftningen (se vidare avsnitt 7.2). Nederländerna uppvisar motsvarande mönster, med export av hundratusentals smågrisar årligen till Spanien (CiWF, 2000).

6.3 Tydliga stordriftsfördelar i slakteriledet

Stordriftsfördelar innebär att styckkostnaden sjunker då produktionen ökar. Stordriftsfördelarna inom livsmedelsproduktionens första förädlingsled, det vill säga mejeri-, kvarn- och slaktverksamheterna, är överlag stora, och inom slakteriverksamheten är de markanta (Nilsson, J & Björklund, T., 2003). Även i relationen mellan slakteriet och styckningsverksamheten finns betydande samordningsfördelar, det vill säga i den

⁴⁹ Det vill säga är relativt sett bättre på slakt och chark än på uppfödning.

⁵⁰ Se vidare avsnitt 7.3 Miljölagstiftning

mån dessa båda verksamheter kan samordnas förbättras kostnadsläget (Nilsson, J & Björklund, T., 2003; Lindberg, 1994).

Hanteringen av kött delas vanligen in i tre förädlingsled; slakt, styckning och charkuteri. Det första förädlingsledet, slakten, är en relativt enkel hantering som syftar till att få fram en homogen lagrings- och transportduglig handelsvara. Slaktkostnaden påverkas av storleken på slakteriet, sammansättningen på slakten och av leverantörsstrukturen.

Om det finns stordriftsfördelar inom det intervall där ett slakteri producerar finns det kostnadsbesparingar att hämta genom att företaget växer. Kapacitetsutnyttjandet påverkar slaktkostnaden i hög grad, på grund av höga fasta kostnader i anläggningarna (Hermansson, 1996). Även specialisering pressar kostnaderna. En stor andel nötkreatur vid ett kombinerat nöt- och svinslakteri ger en högre slaktkostnad per ton än vid ett specialiserat svinslakteri. Specialiseringen i slaktledet drivs på av handelskedjornas utveckling (Traill, 1997), där stora och kvalitetsmässigt jämna leveranser efterfrågas.

Hermansson (1996) visar att stordriftsfördelarna är betydande i svensk slakteriindustri och att det finns utrymme för ytterligare rationalisering.⁵¹ Hermanssons studie är unik så till vida att den bygger på verkligt kostnadsunderlag och visar att stordriftsfördelarna inom slakten är betydande. Samtliga beräkningar av slaktkostnader⁵² i studien visar på betydande stordriftsfördelar inom det intervall på 1 000 - 100 000 ton per år där de svenska slakterierna befinner sig. Enligt studien uppkommer de största kostnadsbesparingarna vid en ökning av slaktvolymen upp till 50 000 ton, se tabell 6. Avtagande styckkostnader finns dock i hela det studerade intervallet upp till 100 000 ton per år, men slutsatserna blir osäkrare, eftersom antalet observationer i det intervallet är få. Det fanns vid tillfället för studien endast tre slakterier som slaktade mer än 40 000 ton per år 1995. År 2002 finns fyra slakterier som slaktar mer än 40 000 ton per år och tre av dessa slaktade dessutom över 60 000 ton, vilket bekräftar resultatet från Hermanssons studie.

⁵¹ Det samma gäller inom mejeribranschen (Hedberg, 2002).

⁵² I slaktkostnaden ingår inga transportkostnader och inte heller inköpskostnaden för slaktdjuret.

Tabell 6. Slaktkostnad kr/kg vid olika slaktvolymen år 1989 och 1995.

Slaktvolym (ton/år)	Slaktkostnad 1989 (Kr/kg)	Slaktkostnad 1995 (Kr/kg)
5 000	4,73	3,74
10 000	4,21	3,32
20 000	3,74	2,95
30 000	3,49	2,76
40 000	3,32	2,63
50 000	3,20	2,53

Källa: Stordriftsfördelar i svensk lantbrukskooperativ slaktindustri – en empirisk studie, Rapport 104 (1996), SLU

Som en illustration till stordriftsfördelarnas betydelse kan en aktuell jämförelse mellan svinslakt i Sverige och Danmark göras. Det största specialiserade svinslakteriet i Sverige (Swedish Meats, Kristianstad) slaktade år 2003 cirka 820 000 svin eller 15 700 svin per vecka.⁵³ Av Danish Crown: s 15 anläggningar med svinslakt, är endast ett mindre än slakteriet i Kristianstad, och det största slaktar över 55 000 svin per vecka.⁵⁴ Danish Crown investerar dessutom i ett nytt svinslakteri som beräknas bli Europas största och modernaste, i Horsens på Jylland, med en kapacitet på 75 000 svin per vecka.⁵⁵ I Horsens installeras nyaste teknik, för att ytterligare öka produktiviteten och lönsamheten. 150 djurtransportfordon med 15 000 grisar beräknas anlända till slakteriet varje dygn, där cirka 1 000 slakteriarbetare går i skift. Transporterna uppges bli korta, högst en timme, eftersom de flesta grisuppfödare finns i närheten.

Strukturutvecklingen inom slakteriverksamheten kan till stor del förklaras med stordriftsfördelar. För att kunna ta till vara dessa ökar behovet av slaktdjur, vilket innebär att slakteriet behöver ett större upptagningsområde. Transportsträckan för levande djur, slakteriets enda insatsvara, kan som en konsekvens av detta öka, om det inte samtidigt sker en motsvarande koncentration av djuren (se vidare kapitel 8, som analyserar detta förhållande för Sverige).

⁵³ www.swedishmeats.com

⁵⁴ www.danishcrown.dk

⁵⁵ Sydsvenska Dagbladet, Göran A Nilsson, december 2003

Transportkostnader och lokalisering av slakterier

Det finns slakteriverksamhet i alla länder där det finns djur, och slakterier konkurrerar inte med varandra om kött, utan om levande djur. Strukturutvecklingen inom såväl djuruppfödningen som slakteribranschen påverkar hur de totala transportererna av levande djur utvecklas. Transportkostnadernas storlek har naturligtvis också betydelse, och det är i dagsläget inte dyrt att transportera djur. Förhållandevis låga transportkostnader tillsammans med stordriftsfördelar ger ett starkt incitament till långväga djurtransporter.

På grund av höga investeringskostnader, eller att man kan använda en mer rationell produktionsteknik när volymerna ökar, sjunker slaktkostnaden när produktionen ökar, och därmed lönar det sig att koncentrera produktionen till få enheter. Frågan är då var industrin kommer att lokaliseras. Beroende på vilken typ av insatsvara en industri med stordriftsfördelar är beroende av, kan den välja att lokalisera sig nära insatsvaran eller konsumenterna för att minska transportkostnaderna. Detta gäller för slakterier, som är beroende av att ha ett upptagningsområde i närheten. Intransportkostnaderna ökar ju längre bort djuren måste hämtas. Av ett slakteris kostnader utgör inköpskostnaden av själva djuren (djurvärdet) den absolut största kostnadsposten, därefter kommer löner och sedan transportkostnader.⁵⁶

Att transportera djur från uppfödare till slakteri är uppenbart billigare ju flera leverantörer det finns inom ett område och om antalet djur per leverantör är så stort att bilen fylls vid ett eller två stopp. Transportkostnader är överlag relativt låga och när djuren väl är lastade på bilen är inte kostnaden för att köra några extra mil särskilt hög. Transportkostnaden (i bra bilar som uppfyller EU:s standard) kan beräknas uppgå till i storleksordningen tre-fyra procent av djurvärdet.⁵⁷ Transportkostnaden för levande djur är således låg i förhållande till råvaruvärdet.

Värdet ökar genom förädlingsleden slakt, styckning och chark, och per kilo kött blir transportkostnaden för kött relativt sett lägre än transport-

⁵⁶ Personligt meddelande, Thomas Gustafsson, KLS, 2004

⁵⁷ Helgesson, A. och Pettersson, O., 2000; Gustafsson, 2004

kostnaden per kilo för levande djur. Ju högre upp i förädlingskedjan, desto mindre betyder som regel transportkostnaderna. Det är relativt sett billigare att transportera kött än att transportera levande djur, men för slakteriet är givetvis inte kött något alternativ.

Intransportkostnader för djuren skulle teoretiskt sett kunna bromsa storlekstillväxten i slakteribranschen. I takt med att antalet slakterier blir färre skulle transportkostnaderna öka, eftersom djuruppfödning är arealberoende. Förr eller senare skulle transportkostnaden utgöra en begränsande faktor om inte djurskyddsregler dessförinnan har satt en gräns.

Vissa transporter kan bli långa

Drivkraften för riktigt *långväga transporter*, det vill säga att djur hämtas utanför det normala upptagningsområdet, kan vara att upprätthålla kapaciteten i slakteriet och därmed lönsamheten. Vid inköp av djur konkurrerar slakterierna med varandra med summan av kostnaden i slakteriet *och* transportkostnaden. En något högre transportkostnad som uppvägs av stordriftsfördelar i slakteriet gör det lönsamt att utnyttja kapaciteten med hjälp av långväga transporterade djur. För slakteriets del är det avvägningen mellan stordriftsfördelarna i slakten och den ökade transportkostnaden som blir avgörande.

Säsongvariation inom uppfödningen på grund av olika biologiska och klimatiska förutsättningar kan också vara ett skäl för tillförsel som medför långväga transporterade djur. Detta gäller speciellt för lamm, som uppnår slaktvikt vid bestämda tidpunkter på året beroende på var de är producerade och om de härrör från kött- eller mjölkfår. Till exempel, i Frankrike förses den franska marknaden under årets första månader med lamm från mjölkproducerande får i regioner inom landet, därefter importeras lamm som fötts senare under året för att utnyttja kapaciteten i de franska slakterierna (CiWF, 2000).

Också konsumenternas ändrade preferenser kan leda till långa transporter. Tendensen mot kontrakt eller avtal mellan uppfödare eller uppfödare och handel (via slakteri) kan innebära fler och längre transporter, eftersom andra överväganden än avstånd, som till exempel en särskild

uppfödningssform och djurras, kan överväga transportlängden eller kostnaden i dessa fall (Carlsson, Frykblom & Lagerkvist, 2004).

6.4 Konsumenternas efterfrågan är en viktig drivkraft

Ytterst är det konsumenternas efterfrågan som är drivkraften för all handel, och en förklaring till de handelsmönster som uppstår också för levande djur. Handel kan alltså uppkomma utan att det finns några skillnader i fråga om produktionskostnader mellan de deltagande länderna. Drivkraften är då istället det faktum att konsumenternas efterfrågan är differentierad, antingen genom att de värdesätter att ha mycket att välja emellan eller har en produkt som de tycker är bäst alla kategorier.

En stor del av den ökade handeln i samband med den inre marknaden utgörs av inombranschhandel, det vill säga samtidig export och import av likartade varor inom samma bransch. Förklaringen till detta är att konsumenter värdesätter valmöjligheter. Konsumtionsmönstret i länderna inom EU skiljer sig åt när det gäller kött, vilket ger upphov till efterfrågan på olika köttslag eller kött detaljer. Detta kan i sin tur ge upphov till transporter av levande djur såväl som av styckningsdetaljer. Eftersom konsumenter aldrig konfronteras med köttet utom i slaktat skick, är det dock tveksamt om konsumentpreferenser kan anses vara ett incitament för långväga handel med *levande djur*, kan köttet transporteras färskt märker troligtvis konsumenten inte någon skillnad.

På grund av ett lands folkmängd och på grund av preferens för ett särskilt livsmedel kan efterfrågan på vissa köttslag bli stor. Om efterfrågan tillgodoses via den egna slakteri- och charkindustrin, kan omfattande transporter av levande djur bli följden. Från tid till annan påverkar olika larm om livsmedel, liksom religion och tradition, efterfrågan och därmed omfattningen av transporter av levande djur.

Konsumenter efterfrågar olika varor

Exempel på nationella preferenser är hästkött i Italien och kalvkött i Belgien. Konsumenterna i Italien äter av tradition hästkött mer än i många andra EU-länder. Fördelar av stordrift och specialisering i slakt och styckning finns i Italien, det land där konsumtionen sker, och leder till

en efterfrågan på slakthäst. Uppfödning av slakthästar förekommer främst i Frankrike.

Vissa regioner inom EU (i Frankrike, Italien och Nederländerna) har specialiserat sig på uppfödning av kalv, eftersom det av tradition finns en efterfrågan på kalv i dessa länder. Kalvar, huvudsakligen tjurkalvar, säljs till slakt eller till specialiserade uppfödare vid ungefär 15 dagars ålder. Denna handel blir ganska omfattande, eftersom endast cirka en tredjedel av antalet kalvar går till nyrekrytering inom mjölkproduktionen.

Också religion och tradition samt olika larm påverkar konsumenternas preferenser, och bidrar till handel med både kött och levande djur. Exempel på religiösa motiv är offerlamm, till södra Frankrike och Spanien från Storbritannien, samt att religiösa regler säkrast tillgodoses om slakten sker på plats, vilket gäller till exempel export till Egypten och Libanon. Exempel på tradition är att kött skall säljas färskt (Italien) och förekomsten av djurmarknader och djurmäklare i vissa länder, där traditionen att använda dessa mellanhänder är stark (Laporte, 2002, Atkinsson, 2000).

Exempel på larm är BSE- krisen⁵⁸, som lett till att efterfrågan på till exempel hästkött och lamm ökat kraftigt. I de fall den ökade efterfrågan inte kunde tillgodoses lokalt, har slakterierna utökat sitt upptagningsområde (Laporte, 2002), eftersom kostnadsstrukturen (höga fasta kostnader i anläggningarna) gör det lönsamt att upprätthålla beläggningen i slakteriet, i detta fall med andra djurslag än de man tidigare slaktade.

⁵⁸ BSE, Bovin spongiform encefalopati, ofta kallad "galna ko-sjukan". BSE misstänks kunna spridas från djur till människa och ge upphov till den mänskliga varianten av sjukdomen, Creutzfeldt-Jacobs sjukdom. Sjukdomen dök först upp i Storbritannien.

7

Påverkan från jordbrukspolitiken och andra politikområden

De ekonomiska faktorernas betydelse för de handelsströmmar som uppstår kan motverkas eller förstärkas av politiska ingrepp som påverkar utvecklingen. Hur transporterna av levande djur utvecklas beror således på det samlade utfallet av olika inverkanande faktorer.

I detta kapitel diskuteras hur olika politiska ingrepp i marknaden kan påverka omfattningen av djurtransporterna. Den politik som bedrivits inom EU påverkar strukturutvecklingen inom jordbruket, som i sin tur påverkar djurtransporterna. Resonemangen i det följande tar sin utgångspunkt i hur de ekonomiska incitamenten för djurtransporter - specialisering, komparativa fördelar och stordriftsfördelar - i sin tur kan påverkas av åtgärder inom jordbrukspolitiken, livsmedelslagstiftningen och miljöpolitiken. Påverkan kan antingen förstärka eller försvaga de ekonomiska incitamenten.

7.1 Jordbrukspolitikens påverkan

Jordbrukspolitiken, CAP⁵⁹, har länge utövat en kraftig påverkan på förhållandena inom djurhållningen. CAP påverkar marknaderna för olika produkter och därmed indirekt genomslaget för de ekonomiska drivkrafterna för djurtransporter. Frågor som behandlas i det följande är hur jordbrukspolitiken har påverkat utvecklingen av transporter av levande djur och hur den beslutade MTR- reformen kan tänkas påverka utvecklingen.

Fram till början av 1990-talet bestod jordbrukspolitiken, CAP, nästan enbart av en marknadsreglering med prisstöd på olika jordbruksprodukter och därpå följande gränsåtgärder i form av tullar och exportstöd till överskottsproduktionen. Detta är naturliga ingredienser i en tullunion med en gemensam marknad. 1984 infördes mjölkkvoter inom dåvarande

⁵⁹ Common Agricultural Policy

EG, som innebar att ett tak sattes för mjölkproduktionen i varje enskilt medlemsland.

Med 1992 års reform av CAP (MacSharry-reformen), togs steg i riktningen från att ge prisstöd till att införa direktstöd i form av arealbidrag och djurbidrag. Det därpå följande jordbrukspolitiska beslutet inom EU var Agenda 2000, för perioden 2000-2006, med en fortsatt inriktning på prisstöd och direktstöd, som finns i den så kallade "första pelaren". En Landsbygdsförordning⁶⁰ infördes också, där miljöåtgärder och regionalpolitiska åtgärder samlades. Landsbygdsförordningen benämns den "andra pelaren".

Under 2004 fattades i samband med översynen av Agenda 2000 ett beslut, MTR- reformen⁶¹, som innebär att stödet inte längre skall vara kopplat till produktionen, utan djur- och arealbidrag skall avvecklas och ett "gårdsstöd" istället införas. Jordbruket, eller gården, får därmed ett frikopplat stöd oavsett vad som produceras. Motkravet för det frikopplade stödet är att marken ska hållas i god kondition och att miljö-, djurskydds- och hälsoregler skall följas. Landsbygdsförordningens budget utökas. Reformen träder i kraft den 1 januari 2005, men kan få skjutas upp till år 2007.

Inga transportstöd, men exportbidrag

Inledningsvis är det viktigt att slå fast att det *inte finns* några transportbidrag för djur inom EU. Transporterna sker på marknadsmässiga villkor och på långa transporter ställs särskilda villkor. EU:s regelverk om statsstöd innebär att utbetalning av företagsstöd, till exempel till slakterier, inte heller är möjligt.

En förklaring till långa transporter som ofta anförs, men som inte är be-lagd, är att stora slakterier byggts i Sydeuropa med hjälp av EU- bidrag. Arbetsmarknads- och regionalpolitiskt stöd och EU:s stöd till vidareför-ädling inom jordbrukspolitikens område skulle på så sätt indirekt ha bi-

⁶⁰ Rådets förordning (EG) nr 1257/1999, rådets förordning (EG) 1750/1999 och rådets förordning (EG) 2603/1999.

⁶¹ Ds 2004:9. MTR, står för Midterm review, det vill säga halvtidsöversyn. Tiden för Agenda 2000 löper ut först år 2006, och reformförslaget kom till som en konsekvens av den halvtidsöversyn som gjordes.

dragit till långa transporter av levande djur. Uppenbarligen finns en överkapacitet i slakt i Grekland och Italien (CiWF, 2000), men på vilka premisser den uppstått är oklart.

Jordbrukspolitiken innehåller stöd till djurhållning, vilket har bidragit till att produktionen är större än konsumtionen inom EU. Överskottet exporteras med hjälp av exportbidrag. Exporten utgörs till den absoluta merparten av kött, inte av levande djur. Vid export lämnas exportbidrag för kött och levande djur. För levande djur är det enbart för nötkreatur som exportbidrag utgår.

Bidrag för export av kött och levande djur ingår som en del i marknadsregleringen för nötkött⁶², och skall i båda fallen kompensera för skillnaden i köttpris mellan EU och världsmarknaden, det vill säga innebära ingen fördel eller incitament till att exportera levande djur i förhållande till att exportera kött. Exportbidraget för levande djur utgår per kilo levande vikt vid ankomsten till tredje land, och är samma per kilo kött som för slaktad vara. För utbetalning krävs att EU:s regler i transportdirektivet har uppfyllts. Djuren skall inspekteras av veterinär vid ankomst till slutdestinationen, och exportbidrag ges inte för djur som dött under transporten. I de fall djuret är dött vid ankomst går exportören, förutom av exportbidraget, också miste om djurvärdet.

Effekter av prisstöd, direktstöd och kvoter

Basen för CAP har länge varit prisreglering av flertalet jordbruksprodukter. Prisstödet dominanterande roll har avtagit med de senaste årens reformer där direktstöd, det vill säga djur- och arealbidrag, delvis har kommit att ersätta prisstödet. Prisstödet och direktstödet har varit olika högt för olika produkter.

Stödet till djurhållningen har genomgående varit högt med undantag för gris. För nötkreatur, får och mjölkkor svarar stödet för merparten av uppfödarnas intäkter. Stödets andel av de totala intäkterna (så kallade PSE-tal⁶³) uppgick år 2002 till mer än 50 procent för dessa produkter

⁶² De grundläggande bestämmelserna om detta finns i rådets förordning (EG) nr 1254/99⁶².

⁶³ Producer Support Estimate

med högsta stödandelen, 76 procent, för nötkött. För griskött var andelen betydligt lägre, 24 procent (Ds 2002:31). Huvuddelen av stödet till griskött utgjordes av prisstöd. För nötkreatur och får var dock djurbidrag en betydande del av stödet.

Förutom prisstöd och djurbidrag finns det kvantitativa begränsningar av köttdjursuppfödning och mjölkproduktion inom EU. Mjölproduktionen är begränsad i nationella produktionskvoter, en bestämd kvantitet mjölk per land som i sin tur är fördelad i kvoter för enskilda producenter. Bidragen till di- och amkor (köttdjursuppfödning) är på samma sätt begränsade till ett visst antal djur inom respektive land i form av bidragsrätter. I den mån bidrag har utgått till icke konkurrenskraftiga uppfödare har jordbrukspolitiken motverkat komparativa fördelar inom uppfödningen. I de flesta EU-länder kan bidragsrätter säljas och köpas, däremot kan de inte köpas och säljas mellan länder, vilket troligen har bidragit till att hämma strukturomvandlingen.

Stödet till djurhållningen inom EU har medfört att produktionen omfattning blivit större än den annars skulle ha blivit. Särskilt prisstödet har haft denna effekt. Eftersom stödnivån och förekomsten av produktionskvoter och andra kvantitativa begränsningar varierar mellan produkterna, är dock jordbrukspolitikens påverkan olika för olika produkter. Svinproduktionen har påverkats förhållandevis litet, medan produktionen av nötkött och fårkött är klart högre än den skulle vara utan politiken. Hur mjölkproduktionen påverkas är mer osäkert, på grund av en samtidig förekomst av kvoter som begränsar produktionen *och* en hög stödnivå.

Ett exempel från Sverige kan användas för att illustrera hur jordbrukspolitiken bidragit till att påverka djurhållningen; antalet kor för köttproduktion nästan tredubblades mellan 1985 och 2002, från cirka 60 000 till 170 000 kor (se kapitel 8, tabell 8). Framför allt skedde ökningen under första hälften av 1990-talet som en konsekvens av den då pågående omställningen av jordbruket i Sverige, som innebar stöd för omställning av spannmålsareal till bland annat extensivt bete, vilket krävde betande djur. Efter EU-inträdet 1995 har den höga stödnivån, i praktiken djurbi-

dragen, bidragit till att vidmakthålla den svenska köttproduktionen på en hög nivå.

På EU-nivå har antal djur per hektar jordbruksareal ökat under 1990-talet trots att införandet av direktstöd i form av djurbidrag, införandet av miljöstöd och regleringar av djurtäthet syftade till att minska intensiteten i jordbruket (Ds 2002:31).

Koncentration innebär att olika aktiviteter drivs mot varandra och kan uppkomma som en konsekvens av att komparativa fördelar utnyttjas. En beräkning av koncentrationen av djur visar att svinproduktionen inom EU har koncentrerats under perioden 1990 till 1997, däremot visar inte nötkreatur ett sådant (signifikant) mönster. Ett högre indexvärde innebär att djurhållningen koncentrerar sig alltmer på en given yta. En sådan utveckling är statistiskt belagd för svin, se tabell 7 nedan, medan ett sådant mönster inte finns för nötkreatur.

Tabell 7. Utveckling av koncentrationen av svin och nötkreatur inom EU, på areal jordbruksmark.

År	Svin	Nöt
1990	0, 380	0, 154
1993	0, 391	0, 156
1995	0, 399	0, 154
1997	0, 402	0, 149

Källa: Egen beräkning. Topografiskt koncentrationsmått på landsnivå. För en beskrivning av måttet se avsnitt 8.4.

Jordbrukspolitiken har påverkat de ekonomiska drivkrafterna olika för svinuppfödning och nötkötts- och mjölkproduktion. Svinproduktionen, som inte reglerats kvantitativt eller geografiskt, uppvisar tecken på koncentration till områden där den produktionsgrenen är konkurrenskraftig. Nötkötts- och mjölkproduktionen däremot har med hjälp av regleringar i form av mjölkkvoter och djurbidrag upprätthållits på historiska grunder i länder och i vissa fall särskilda regioner inom dessa länder. Framför allt nötköttsproduktionen har genom jordbrukspolitiken kommit att styras mer av fysiska regleringar än av genuina konkurrensfördelar, vilket också har lett till ett överskott av nötkött.

Samtidigt som jordbrukspolitiken påverkar kött- och mjölkproduktionen inom EU påverkas slakteriverksamheten av generella ekonomiska förhållanden och vidhängande utveckling. Enligt ekonomisk teori verkar stordriftsfördelarna inom slaktverksamheten mot allt färre och större anläggningar. I den mån kvoter och djurbidrag motverkar en koncentration av uppfödningen, kan dessa inslag i politiken bidra till långa djurtransporter. Sannolikt påverkar dock inte jordbrukspolitiken djurtransporterna i någon större utsträckning.

Effekter av landsbygdsförordningen

CAP består som nämnts numera av två pelare, där den andra pelaren är landsbygdsförordningen. Åtgärderna är i stor utsträckning att hänföra till miljö- och regionalpolitik och inte till jordbrukspolitik i traditionell bemärkelse, och det är först på senare år de ökat i betydelse och tenderar att öka än mer, i samband med MTR- reformen. Beroende på hur åtgärderna utformas kan de indirekt påverka djurhållningen och därmed både behovet av och längden på djurtransporterna.

EU:s landsbygdsförordning innehåller bland annat stöd till eftersatta regioner vilka möjligen har medfört en ökad utspridning av gårdarna jämfört med om stödåtgärden inte funnits. I Sverige har stödet till eftersatta regioner⁶⁴ dessutom kopplats till djurhållning på gårdarna.

Landsbygdsförordningens mål om en levande landsbygd, regional balans och bevarade miljövärden i form av ängs- och betesmarker innebär till viss del krav på betande djur. Detta kan komma i konflikt med djurskyddets mål att begränsa djurtransporterna. Stöden i landsbygdsförordningen stimulerar en utspridning av djur som kan leda till längre transporter. Eftersom stordriftsfördelarna i slaktledet är påtagliga, som framgick i kapitel 7, kommer slakterierna (enligt ekonomisk teori) att fortsätta storleksrationalisera, det vill säga bli färre och större.

⁶⁴ Kompensationsbidrag, också benämnt LFA-stöd, "Less Favoured Area".

Effekter av MTR- reformen

En konsekvens av MTR- reformen är att utrymmet för nationellt olika tillämpning av den gemensamma jordbrukspolitiken ökar. Grundprincipen är, som tidigare nämnts, att ett enhetligt gårdsstöd utan motkrav på produktion införs. Medlemsländerna kan dock till viss del välja att även fortsättningsvis "länka" eller "koppla" en del av stödet till en viss typ av produktion. Politiken, som hittills har varit konkurrensneutral till sin utformning, kan därmed komma att tillämpas olika i olika länder. När det gäller stöd till djuruppfödning finns tre olika kombinationer, som är varandra uteslutande. Länder kan välja mellan att produktionskoppla

1. Upp till 100 procent av bidraget till am- och diko och upp till 40 procent av slaktbidraget för stora nötkreatur (ej kalv)
2. 100 procent av slaktbidraget för stora nötkreatur (ej kalv)
3. 75 procent av handjursbidraget

Förutom ett av dessa alternativ kan länder välja att koppla kalvslaktbidraget, halva tackbidraget och 25 procent av arealbidraget till produktionen. Att koppla ett stöd innebär att sannolikheten för att just den produktionen upprätthålls ökar jämfört med om stödet enbart utgår i form av ett gårdsstöd. Att koppla stöd innebär en styrning mot viss produktion, i exempel 1-3 ovan mot nötköttsproduktion.

En sannolik effekt av reformen är att antalet nötkreatur minskar och att produktionen blir mer extensiv (SLI Skrift 2003:1). För länder som väljer att *inte* produktionskoppla några bidrag till nötköttsproduktion försvinner kvoterna, vilket kan öppna för ökad produktion i de regioner/länder där de komparativa fördelarna för uppfödning är stora. Uppfödningen av nötkreatur och mjölkproduktionen kan på sikt komma att styras geografiskt mer utifrån komparativa fördelar än vad som hittills varit fallet. De regioner eller gårdar som är mest konkurrenskraftiga idag är de som också sannolikt har störst förutsättningar att vara konkurrenskraftiga i framtiden

Möjlighet att även fortsättningsvis koppla en del av stödet till viss uppfödning kan således både förstärka och försvaga de komparativa förde-

larna för vissa uppfödningsformer, och påverkan på djurtransporterna är därför osäker. Möjligheten att produktionskoppla slaktbidragen kan däremot innebära mer djurtransporter. Olika tillämpning i olika medlemsländer kan innebära nya incitament för djurtransporter, då bidrag för uppfödning kan utgå i ett land och bidrag för slakt i ett annat.

Det är för tidigt att uttala sig om den sammantagna effekten av MTR på djurtransporterna inom EU, men troligen kommer MTR att påverka både var djur föds upp och var de slaktas. Till exempel kan incitament uppstå för att frakta kalvar till länder där kalvslaktbidrag utgår, och att frakta tjurkalvar till länder där handjursbidraget är kopplat till uppfödningen. (Se SJV 2004:16 för en genomgång av hur olika länder valt att produktionskoppla stöd.)

7.2 Lagstiftning inom närliggande områden

Ytterligare minst två politikområden där lagstiftningen indirekt kan påverka djurtransporterna kan urskiljas. Dessa är livsmedelslagstiftningen och miljölagstiftningen, som båda innehåller moment som påverkar de ekonomiska drivkrafterna för djurtransporter.

Livsmedelslagstiftning

Livsmedelslagstiftningen inom EU är i princip totalharmoniserad, vilket innebär att samma regler gäller i alla medlemsländer. Sedan ett antal år tillbaka pågår en omfattande översyn av regelverket, där numera en helhetssyn på livsmedelsfrågorna betonas. Detta tar sig bland annat uttryck i att i den föreslagna nya definitionen av "livsmedel" betraktas jordbruksprodukter som livsmedel redan direkt efter skörd och slakt.

Hygienbestämmelserna för animaliska livsmedel består av ett antal direktiv som är tvingande att uppfylla för att handel med produkterna skall få ske⁶⁵. Slakterier som inte är godkända får inte exportera till ett annat EU-land, och också slakterier i tredje land måste vara godkända för export till EU. Dessutom finns tvingande kontroller i samband med slakt som alla slakterier inom EU måste utföra, och det är framförallt vid

⁶⁵ 64/433, ändrad genom direktiv 95/23/EG

köttbesiktningen och vid hanteringen av riskavfall som skalfördelar slår igenom till fördel för de storskaliga slakterierna. BSE-krisen ledde till att visst slaktavfall måste hanteras som riskavfall, något som ställer extra krav på slakteriernas hantering.

I den mån storskalig slakteriverksamhet leder till ökade transporter, kan vissa regler inom livsmedelslagstiftningen och hygiendirektiven bidra till att förstärka skalfördelarna och därmed transporterna av levande djur. Livsmedelslagstiftningen har dock sitt ursprung i folkhälsoaspekten, och eventuella effekter på djurtransporterna är indirekta i detta sammanhang. I EU:s förslag till hygienförordning⁶⁶ föreslås att småskaliga eller geografiskt besvärligt belägna slakterier skall kunna få undantag från vissa hygienregler, något som skulle kunna bidra till att förbättra de små slakteriernas konkurrenssituation i förhållande till de stora.

Miljölagstiftning

De EU-regleringar på miljöområdet som direkt berör djuruppfödningen gäller främst utsläpp av växtnäringsämnen till vatten och luft. Djuruppfödningen bidrar till utsläpp genom kväveläckage från stallgödseln till vattendrag och genom ammoniakavgång till atmosfären. I nitratdirektivet⁶⁷ anges ett antal obligatoriska åtgärder som skall genomföras inom nationellt utpekade känsliga områden. Åtgärderna rör bland annat lagringskapacitet för stallgödsel och spridningsrestriktioner samt förbud och begränsningar rörande främst stallgödsel.

Nitratdirektivet innebär begränsningar på hur mycket gödsel som får spridas på en bestämd areal. Vid stora besättningar är det fråga om betydande arealer som måste kunna tas i anspråk. En ökad stordrift kombinerat med specialisering och koncentration av företagen medför begränsade ytor för utökad produktion samt höga kostnader för ökad spridning av det geografiska utnyttjandet av mark. Höga kostnader kan göra att det inte längre blir lönsamt att utöka produktionen, vilket medför en begränsning av stordriftsfördelarna i uppfödningen, vilket skulle

⁶⁶ Avses gälla från den 1 januari 2006

⁶⁷ Rådets direktiv 91/676/EEG av den 12 december 1991 om skydd mot att vatten förorenas av nitrater i jordbruket

kunna påverka transportsträckan för djuren. Hur transportsträckan påverkas är dock beroende på strukturen inom slakterinäringen.

En indirekt effekt, som i hög grad påverkar djurtransporterna, har uppkommit som en konsekvens av nitratdirektivet. En ökad smågrisuppfödning har uppstått på bekostnad av en utökad slaktsvinsuppfödning i de länder där kväveutsläppen inte får öka mer. Exempel på sådana länder är Danmark och Nederländerna. Grissektorn kan fortsätta växa, smågrisarna exporteras och gödseln från uppfödningen från smågris till slaktsvin hamnar i länder utan lika stora miljöproblem i samband med gödselspridning. Konsekvenserna för djuren, ett långt transportmoment, är en indirekt effekt, och illustrerar delvis en målkonflikt mellan djurskydd och miljöhänsyn.

8

Djurtransporter i Sverige

Utvecklingen inom jordbruket i Sverige går, liksom inom övriga EU, mot en ökad stordrift och specialisering. Nötköttsproduktionen uppvisar också vissa tendenser till diversifiering när det gäller olika uppfödningssformer. Inom slakteriindustrin går utvecklingen mot att allt färre slakterier tar hand om merparten av slakten. I detta kapitel analyseras hur transporter till slakt för lantbrukets större djur, nötkreatur och svin, ser ut, då kopplingen mellan leden uppfödning och slakt beaktas. Tillgång till data på kommunnivå över hur djurhållningen har utvecklats och hur slakteristrukturen har förändrats under 1990-talet gör det möjligt att analysera hur transportavståndet utvecklats över tiden.

De olika leden inom animalieproduktionen är sammankopplade och beroende av varandra, och därför undersöks i vilken mån utvecklingen inom leden har samverkat och hur detta har påverkat djurtransporterna.

8.1 Situationen inför EU- inträdet

Före 1991 var jordbruket i Sverige hårt reglerat med ett rörligt gränsskydd och exportbidrag för de produkter, också griskött, som inte kunde avsättas på den svenska marknaden. Prissignaler från EU eller tredje land tilläts inte slå igenom och politiken resulterade i överskottsproduktion, höga konsumentpriser och höga exportkostnader. Fram till 1991 var det möjligt att producera för export med hjälp av exportbidrag, därefter genomfördes en reform av jordbrukspolitiken i Sverige.

En effekt av reformen blev att produktionen genomgick en anpassning till den inhemska konsumtionen och överskottet, som till exempel inom svinproduktionen varierat mellan 10 till 30 procent, försvann. Både producent- och konsumentpriser, på både kött och fläsk, sjönk (Andersson, 1996). Samtidigt ansökte Sverige om medlemskap i EU, och den svenska reformen kom av sig, men strukturutvecklingen inom slakteriverksamheten fortsatte som ett led i anpassningen till EU. En strukturomvandling inom slakterinäringen framstod som helt nödvändig (Hanf, 1992). De svenska slakterierna drogs med överkapacitet och ett betydligt högre

kostnadsläge än slakterierna inom EU. Orsaken var små anläggningar och låg arbetsproduktivitet (Hanf, 1992).

8.2 Antalet djur och företag har minskat

På samma sätt som inom EU totalt är tendenserna mot specialisering och stordrift inom köttuppfödning och mjölkproduktion tydliga. Antalet nötkreatur minskade mellan 1985 och 2002 med närmare 200 000 djur. Minskningen skedde främst under 1980-talet. Under första hälften av 1990-talet var antalet djur någorlunda stabilt, men fortsatte därefter återigen att minska. Antalet företag med nötkreatur har minskat fortlöpande sedan 1980.

Köttproduktionen kännetecknas av många och små uppfödare; bara den lantbrukskooperativa slakten, Swedish Meats, med drygt 60 procent av den svenska nötkreatursslakten, har cirka 17 000 leverantörer. Cirka 9 000 av dessa levererar under 10 nötkreatur per år, och endast 2 000 av uppfödarna levererar mer än 50 djur per år (Johansson, 2003). Ungefär 25 procent av det producerade nötköttet i Sverige kommer från mjölkkor, i form av ungnöt som fötts upp för slakt eller mjölkkor som slaktas.

Tabell 8. Antal nötkreatur och svin, 1985 och 2002.

Djurslag	1985	1995	2002
Kor för mjölkproduktion	645 706	482 118	417 082
Kor för köttproduktion	59 227	157 128	168 593
Kalvar och övriga nöt	1 132 268	1 137 849	1 051 790
Summa nötkreatur	1 837 201	1 777 094	1 637 465
Summa svin	2 500 073	2 313 137	1 881 743

Källa: Jordbruksstatistisk årsbok 2003

Inom mjölkproduktionen fortgår en trend mot färre men större gårdar, år 2002 uppgick antalet mjölkproducenter till cirka 11 000 från att ha uppgått till cirka 35 000 år 1985. Den genomsnittliga besättningsstorleken har under samma period stigit från 18 till 37 kor. Flest nötkreatur finns i Västra Götalands län och Skåne, med sammanlagt 30 procent av landets nötkreatur.

Antalet svin, som 1985 uppgick till 2,5 miljoner djur, har minskat med en fjärdedel fram till år 2002. Antal företag med svin har sedan 1980 minskat med drygt 85 procent. Den genomsnittliga besättningen av suggor och galtar år 2002 bestod av 77 djur. Motsvarande siffra för slaktsvin var 336 djur. År 1980 var genomsnittet 15 respektive 81 djur. Två tredjedelar av djuren finns hos företag som har minst 100 suggor och galtar.

Under första hälften av 1990-talet byggdes ett leasingssystem för suggor upp i Sverige. Leasingssystemet fungerar så att suggorna under sinperioderna befinner sig i suggpools, där de också betäcks. I samband med grisningen flyttas suggorna till leasingföretagen, de så kallade satellitbesättningarna. 1985 fanns 19 937 företag med svin, år 2002 uppgår motsvarande siffra till 3 988, vilket till stor del beror på leasingsystemets införande. Nästan en tredjedel av svinen finns idag i Skåne.

Systemet med suggpools gör att suggorna transporteras, dock en begränsad sträcka, minst två gånger per år, förutom så småningom till slakt.

Tabell 9. Antal företag med kor och svin samt medelbesättning.

	1985	1995	2002
Antal företag			
Nötkreatur	58 872	41 990	39 038
Svin	19 937	10 753	3 998
Genomsnittlig besättningsstorlek			
Kor för mjölkproduktion	18,4	27,2	37,0
Kor för uppfödning av kalvar	5,7	9,2	12,9
Suggor och galtar	17,7	30,8	77,4
Slaktsvin	95,0	157,0	336,0

Källa: Jordbruksstatistisk årsbok 2003

8.3 Slakterierna har storleksrationaliserat

Också utvecklingen inom slakteriverksamheten visar tydliga tecken på specialisering och stordrift.

1985 fanns det i Sverige 48 slakterier för slakt av nötkreatur och svin. Endast *ett* av dessa var specialiserat, på svinslakt, resten var kombinerade nötkreatur- och svinslakterier. Totalt slaktades vid dessa slakterier 4 789 419 djur, varav den absoluta merparten, 88 procent, var svin. 2002 finns det

56 slakterier i Sverige för slakt av nötkreatur och svin. Sex av dessa är specialiserade, ett för nötkreatur och fem för svinslakt. Totalt slaktades 3 756 010 djur vid dessa slakterier, 87 procent utgjordes av svin. Antalet slaktade djur har under perioden minskat, medan antalet slakterier är ungefär detsamma. *Inom* slakteriindustrin har dock en omfattande storleksrationalisering ägt rum.

Tabellerna 10 och 11 nedan visar utvecklingen av antal slakterier, som delas upp i nöt- respektive svinslakt. Allt färre slakterier står för merparten av slakten. År 1985 svarade 26 slakterier för 90 procent av all nötkreatursslakt, år 2002 är det drygt hälften så många, 14 stycken. Alla slakterier som slaktade nötkreatur slaktade även svin, det vill säga de är kombinerade nöt- och svinslakterier.

Tabell 10. Slakterier in Sverige, 1985 och 2002 som står för 90 % av slakten, antal slaktade nötkreatur.

	1985	Slakt	Anmärkn.	2002	Slakt	Anmärkn.
1	Kävlinge	56 044		Linköping	72 646	
2	Skara	46 059		Skara	65 664	
3	Kristianstad	34 712		Kävlinge	58 787	
4	Sävsjö	31 532		Kalmar	45 462	
5	Kalmar	28 863		Uppsala	36 763	
6	Linköping	25 217		Helsingborg	31 475	
7	Västerås	23 857		Skövde	28 698	
8	Uddevalla	23 765		Dalsjöfors	24 219	
9	Visby	22 059		Visby	19 214	
10	Alvesta	20 584		Skellefteå	14 320	
11	Uppsala	19 936		Brålanda	11 423	
12	Varberg	18 868		Östersund	7 079	
13	Vimmerby	17 443		Lammhult	6 929	
14	Kil	16 240		Hörby	6 844	
15	Aneby	14 539		Summa	429 523	90 %
16	Borlänge	14 176		Total slakt	473 178	
17	Ljungby	14 133				
18	Skövde	12 581				
19	Helsingborg	12 393				
20	Östersund	11 009				
21	Hultsfred	9 558				
22	Umeå	9 543				
23	Skellefteå	8 685				
24	Stockholm	8 558				
25	Håkantorps	7 997				
	Summa	514 983	90 %			
	Total slakt	572 204				

Källa: SJV, Kontrollenheten

Utvecklingen inom svinslakten är densamma som inom nötkreatursslakten avseende storleksutvecklingen. År 1985 svarade 19 slakterier för 90 procent av all svinslakt, år 2002 uppgick antalet till 10 stycken. Svinslakten uppvisar dessutom specialiseringstendenser; 1985 var endast ett slakteri specialiserat på gris, år 2002 fanns det fem specialiserade svinslakterier, varav tre finns bland de 10 företag som står för 90 procent av all svinslakt.

Tabell 11. Slakterier in Sverige, 1985 och 2002 som står för 90 % av slakten, antal slaktade svin.

	1985	Slakt	Anmärkn.	2002	Slakt	Anmärkn.
1	Kristianstad	654 909		Kristianstad	794 638	Bara svin
2	Kävlinge	458 754		Skara	480 723	
3	Halmstad	411 696		Linköping	453 785	
4	Tomelilla	383 721		Helsingborg	285 848	
5	Skara	266 150		Uppsala	224 540	
6	Varberg	258 960		Kalmar	224 205	
7	Örebro	216 693		Skövde	213 108	
8	Helsingborg	182 471		Trelleborg	154 448	Bara svin
9	Kalmar	164 707		Ystad	93 105	Bara svin
10	Linköping	105 997		Visby	90 058	
11	Aneby	104 586		Summa	3 014 458	90 %
12	Kil	97 887		Total slakt	3 282 918	
13	Visby	95 172				
14	Uppsala	94 957				
15	Skövde	91 435				
16	Lovene	81 657				
17	Ljungby	79 630				
18	Hörby	61 442				
19	Trelleborg	53 625	Bara svin			
20	Summa	3 864 449	90 %			
21	Total slakt	4 306 675				

Källa: SJV, Kontrollenheten

Fortsatt strukturutveckling?

Det totala antalet slakterier i Sverige har inte minskat under perioden 1985-2002, istället är det en liten ökning vilket indikerar att, vid sidan om den storleksrationalisering som äger rum inom slakten, det också satsas på lokal produktion, så kallad nischproduktion. Denna utveckling kan också ses på EU- nivå (Nilsson, J. & Björklund, T., 2003).

Tabell 12. Utvecklingen av antal slakterier för svin och nötkreatur i Sverige, sammanslaget nöt- och svinslakterier.

År	1985	1991	1995	1999	2002
Antal slakterier	48	50	64	66	56

Källa: SJV, Kontrollenheten (Fjäderfä och renslakt ingår ej i siffrorna)

Utvecklingen inom slakterinäringen har diskuterats ingående under de senaste åren. Swedish Meats har beslutat att lägga ner svinslakten i Linköping och det kombinerade slakteriet i Östersund samt slakten av nötkreatur i Kävlinge. Ännu fler nedläggningar eller sammanslagningar diskuteras, och det är framförallt i södra Sverige som slaktkapaciteten bedöms vara för stor.

8.4 Djurtransporter till slakt år 2001

Jordbruksverket upprätthåller ett antal djurregister vars primära syfte är att vid utbrott av smitta kunna spåra berörda djur och sätta in motåtgärder. Registren ligger också till grund för utbetalning av vissa djurbidrag. Detta innebär att alla djur är märkta på ett eller annat sätt, samt att förflyttningarna av djuren registreras. Uppfödaren är skyldig att föra en så kallad stalljournal över sina djur. Nötkreatur är, förutom med födelseanläggningens produktionsnummer, också individmärkta. För grisar finns inget krav på individmärkning.

I *anläggningsregistret* finns samtliga anläggningar där olika djurslag hålls registrerade. Till *centrala nötkreatursregistret* rapporteras alla nötkreatur. Både köpande och säljande part är skyldig att rapportera till registret, och därmed finns data för nötkreatur på individnivå över var djuren befinner sig före slakt och till vilket slakteri de levereras. Sedan februari 2002 finns också ett *grisregister*. Registret innehåller information om de produktionsplatser som håller grisar och om förflyttningar av grisar. Till grisregistret rapporterar mottagande produktionsplats vid köp av grisar. Till *slaktregistret* rapporterar slakterierna de gångna veckornas slakt. Av slaktregistret framgår bland annat vilket slakteri som har slaktat, leverantörens produktionsplatsnummer och djuridentitet. Om det slaktade djuret inte är korrekt rapporterat till slaktregistret kan inte slakt-, han-

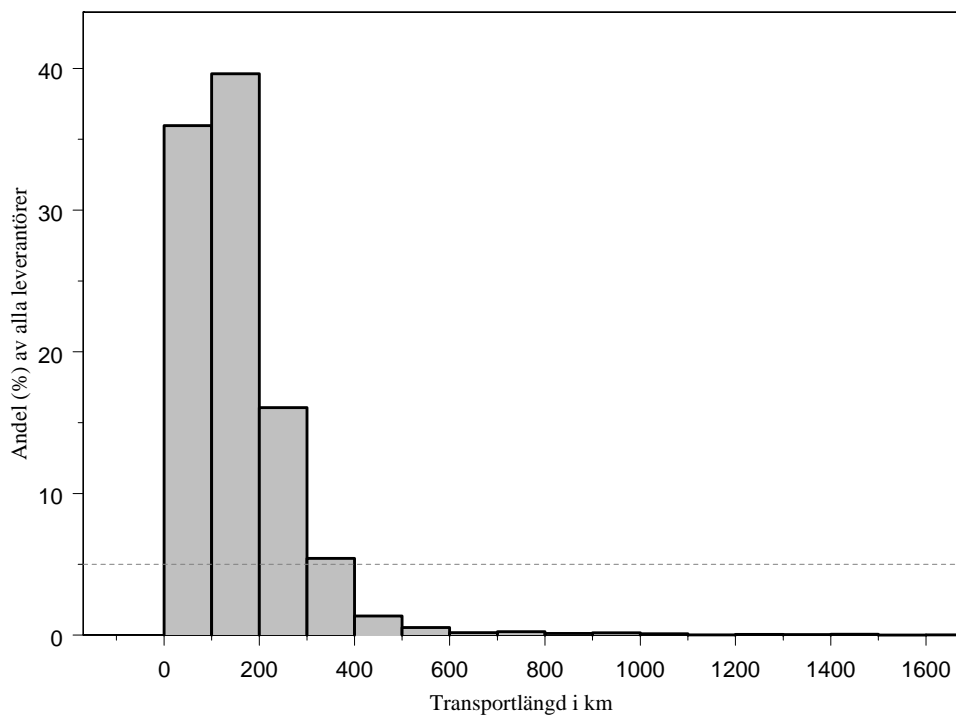
djurs- och extensifieringsbidrag betalas ut till lantbrukaren. Tillförlitligheten till uppgifterna i slaktregistret kan därför antas vara hög.

Hur lång är en transport?

Med hjälp av uppgifter ur djur- och slaktregistren är det möjligt att beräkna hur långa de faktiska transportavstånden till slakt var år 2001.

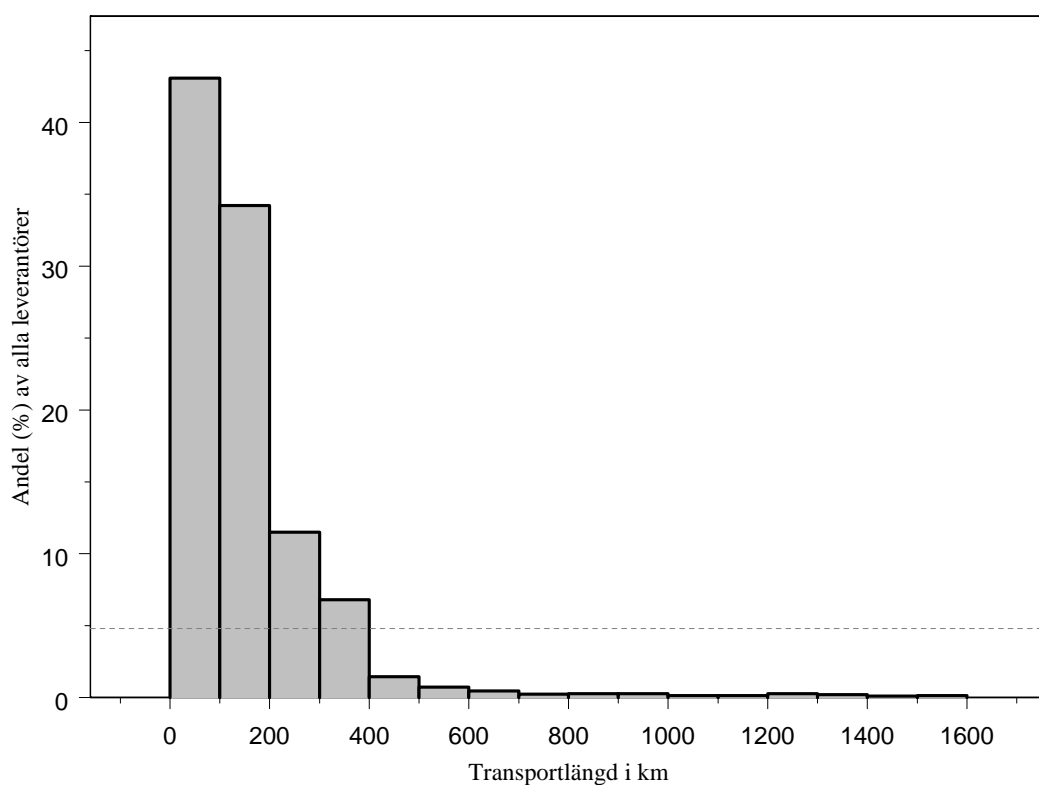
Figur 1 visar att 90 procent av nötkreaturen transporterades en sträcka på 30 mil eller kortare till slakteri år 2001. Cirka en procent av djuren hade så långt som 60 mil till slakteri och några även upp mot 100 mil.

Figur 1. Andel leveranser för olika transportsträckor till slakt, nötkreatur.



Figur 2 innehåller samma beräkning, men för svin. Av figuren framgår att också i detta fall transporterades 90 procent av djuren 30 mil eller kortare sträcka till slakteri. Även här framgår att vissa djur har en lång transportsträcka, det finns i underlaget exempel på transportsträckor som överstiger 100 mil för svin till slakt. Svinen är mer koncentrerade till korta sträckor än nötkreaturen, men samtidigt förefaller det även finnas riktigt långa transportsträckor till slakt.

Figur 2. Andel leveranser för olika transportsträckor till slakt, svin.



I regelverket definieras en lång transport som en transport som sträcker sig över åtta timmar. Sverige har antagit regeln om att en slakttransport inte får överskrida åtta timmar, dispens kan ges för ytterligare tre timmar. Resultatet indikerar att det finns transporter som ligger på gränsen när det gäller transporttid, både för nötkreatur och för svin. Vissa transporter och förhållanden kan därför behöva uppmärksammas särskilt.

Inte bara längden har betydelse

Från djurskyddssynpunkt är inte enbart transportsträckans längd av betydelse. Viktig är också, som diskuterades i kapitel 6, leverantörsstrukturen. Den påverkar både hur snabbt en bil lastas full och eventuellt också huruvida djuren blandas med främmande individer eller inte. Eftersom alla djur inte går tillsammans på gården, och också omgrupperas på gården i olika omgångar, är möjligen betydelsen av den senare aspekten överdriven.

Om strukturen är småskalig, vilket den är inom köttdjursuppfödningen i Sverige, är det kanske inte avståndet till slakteriet som orsakar det största problemet ur djurskyddssynpunkt. Även om mjölkproduktionen blir alltmer storskalig, verkar det faktum att en viss del av kalvarna används till rekrytering och att kor kalvar in vid olika tidpunkter på året hämmande på strukturutvecklingen inom köttproduktionen. Köttproduktionen kommer också framöver att innehålla inslag av småskalighet. Att nötkreatur i olika uppfödningssformer inte blir slaktmogna samtidigt innebär att möjligheten till stora leveranser är mindre än inom svinproduktionen.

8.5 Utvecklingen av transporterna till slakt, 1990-1999

Den ögonblicksbild av transportsträckan till slakt som redovisats ovan säger ingenting om hur utvecklingen över tiden ser ut. Som tidigare konstaterats påverkar specialiseringen inom djuruppfödningen det totala antalet djurtransporter, då djur i olika tillväxtstadier handlas mellan specialiserade uppfödare. Kvaliteten på själva djurtransporten till slakt kan påverkas av specialiseringen, och då troligen i positiv riktning, eftersom storskalig uppfödning leder till att det går snabbare att få full bil, vilket minskar den tid djuret tillbringar på bilen och vägen. Hur storskalig uppfödning påverkar djurtransporterna tidsmässigt har inte analyse-

rats inom ramen för denna studie. Däremot är det möjligt att mäta om transportsträckan mellan var djuren befinner sig och slakterierna har förändrats över tiden.

Beräkningarna i det följande avser djurens avstånd till närmaste slakteri, som inte behöver överensstämja med verklig transportsträcka (se vidare 8.7). Ansatsen är användbar för att spegla utvecklingen under en period, det vill säga jämföra situationen vid två olika tidpunkter, beräknad på samma sätt. Därmed går det att dra slutsatser om i vilken riktning utvecklingen har gått.

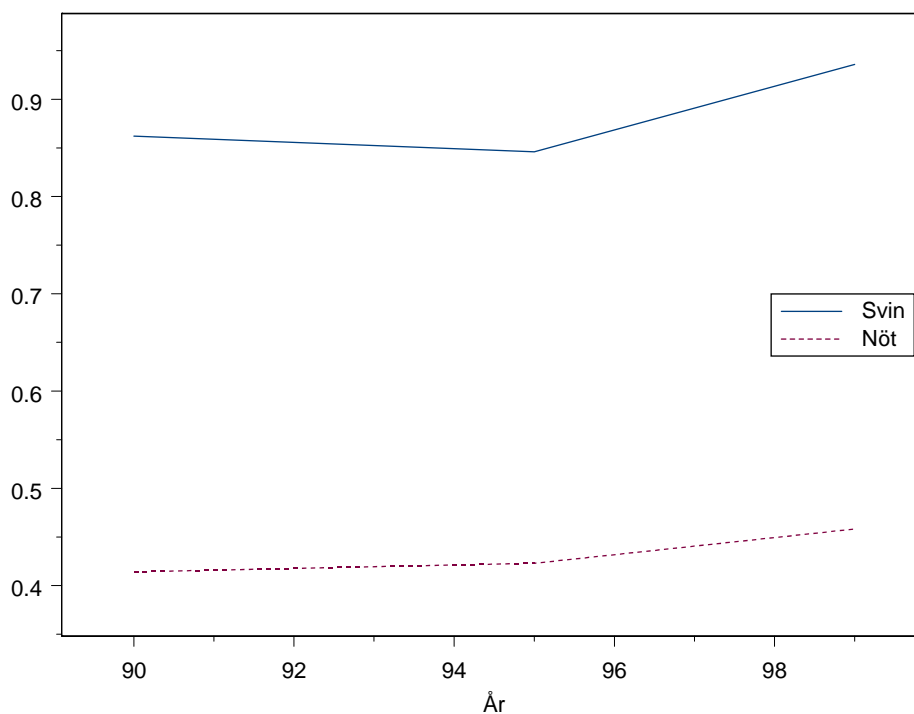
Som redovisats tidigare i detta kapitel har *antalet* djur till slakt minskat betydligt i Sverige under 1990- talet, samtidigt som färre slakterier står för merparten av slakten. Detta indikerar att det totala transportarbetet, uttryckt som antal djur multiplicerat med antal kilometer till slakteri, har minskat under perioden. Från djurskyddssynpunkt är det dock mer relevant att bedöma hur avståndet per djur har förändrats, och ett sätt att göra detta är att analysera var djuren och slakterierna befinner sig i förhållande till varandra vid olika tidpunkter

Beräkningarna nedan tar sin utgångspunkt i hur djur och slakterier förhåller sig till varandra avståndsmässigt vid två olika tidpunkter för att illustrera utvecklingen av transporter till slakt under perioden 1990-1999.

Djurhållningen koncentreras geografiskt

Djurhållningen i Sverige blir allt mer koncentrerad under perioden 1990–1999, vilket framgår av figur 3 nedan. Ju högre indexvärdet är, desto mer koncentreras djurhållningen per ytenhet. Beräkningen är gjord för tre år, 1990, 1995 och 1999 och tendensen är den samma för nötkreatur och svin. Utvecklingen från 1995 och framåt indikerar den struktur- omvandling inom uppfödningen som tog fart i samband med EU- inträdet, det vill säga ett minskat antal företag men med ökade besättningsstorlekar, bidrog till en ökad geografisk koncentration av uppfödningen.

Figur 3. Antal djur per arealenhet (kommunstorlek utgör basen).



Om antalet djur utvecklas olika i kommuner som befinner sig nära eller långt ifrån kommuner med slaktkapacitet, det vill säga om djuren koncentreras i förhållande till slaktkapaciteten, kommer avståndet till slakteri att påverkas. Detta undersöks nedan.

Djuren koncentreras till kommuner med stor slaktkapacitet (eller omvänt)

Djurhållningen i Sverige har alltså koncentrerats geografiskt under den granskade perioden. Från djurtransportsynpunkt är det intressant att undersöka hur denna koncentration förhåller sig till den strukturutveckling som under samma period ägt rum inom slakterinäringen. Tabell 13 visar på ett positivt samband (positiva korrelationsvärden) mellan anta-

let djur (djurhållningen) i en kommun och antalet djur som slaktas där. Koncentrationen av djurhållningen sker i kommuner som har stor slaktkapacitet, och detta samband gäller idag likaväl som år 1990.

Tabell 13. Positivt samband mellan antal djur/kommun och antal slaktade djur i kommunen.

	Antal slaktade svin	Antal slaktade nöt
1990 Antalet svin	0,46 (0,00)	n.a
1990 Antalet nöt	n.a	0,30 (0,00)
1999 Antalet svin	0,11 (0,07)	n.a
1999 Antalet nöt	n.a	0,21 (0,00)

Det går naturligtvis också att vända på resonemanget ovan. Lika väl som resultatet visar att djuren koncentreras i kommuner med stor slakterikapacitet kan det uttryckas som att slakterier lokaliseras till kommuner där djuruppfödningen är omfattande. Resultaten tyder på att det finns fördelar i samlokalisering.

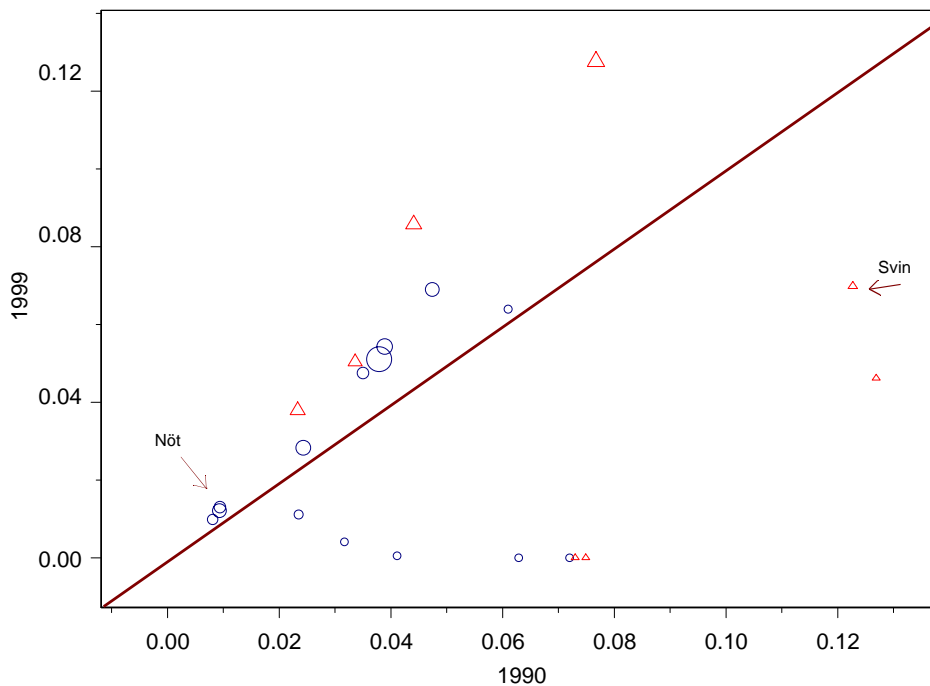
Notera att minskningen av korrelationsvärdet mellan 1990 till 1999 beror på en ökad variation i dataunderlaget (ett antal stora slakterier har lagts ner, andra har blivit ännu större) mellan dessa två tidpunkter, som mycket väl kan innebära en ökad koncentration av djur i gränskommuner till den kommun slakteriet befinner sig i istället för inom kommunen. Detta perspektiv studeras nedan.

Avståndet till slakteri har minskat

För att bedöma hur situationen för djuren har påverkats undersöks om *en större andel* av det totala antalet djur (nötkreatur och svin) befinner sig närmare de kommuner som har störst slaktkapacitet år 1999 än vad de gjorde år 1990. De viktiga kommunerna mätt efter slaktkapacitet definieras i detta fall som de kommuner där de 22 slakterier som tillsammans stod för 90 procent av den totala slakten fanns år 1999. Två olika mått används för beräkningen.

Det första måttet beräknar hur stor andel av Sveriges totala antal djur (nötkreatur och svin) som befinner sig inom 5 mil från ett slakteri. Avståndet mellan kommunerna beräknas som den snabbaste vägen mellan kommunernas huvudorter. Resultatet för åren 1990 och 1999 visas gemensamt i figur 4 nedan. De olika observationernas storlek indikerar slaktkapaciteten inom kommunen år 1999.

Figur 4. Andel djur som befinner sig inom 5 mil från de viktigaste slaktkommunerna (de 22 slakterier som 1999 stod för cirka 90 procent av all slakt).



Av figuren framgår att andelen djur i de med hänsyn till slaktkapacitet viktiga kommunerna är större 1999 än 1990. Detta åskådliggörs av att fler och större observationspunkter befinner sig ovanför diagonalen. Beräkningen stödjer det tidigare resultatet, det vill säga att strukturutvecklingen inom djuruppfödning och slakt har samverkat under perioden. I

vissa kommuner har andelen djur minskat under perioden. Dessa är de observationer som finns under diagonalen. Dessa observationer indikerar att kommuner som är små ur slaktkapacitet har en mindre andel djur i sin direkta närhet.

Denna utveckling kan också granskas från djurens utgångspunkt. Med hjälp av ett djurkoncentrationssindex, (D), kan en beräkning göras av *hur nära* djuren befinner sig de ur slaktkapacitet viktiga kommunerna. Djuruppfödningen i respektive kommun utgörs av andelen av det totala djurantalet, och varje kommuns djurandel viktas med avståndet till närmaste kommun med tillgänglig slaktkapacitet. Om det finns ett slakteri i samma kommun som den djuren befinner sig i, antas inte något transportavstånd finnas.

Indexet uttrycks på följande sätt:

$$D_i = \sum_k \frac{A_k}{d_{ik}},$$

A_k är andelen av det totala djurantalet som befinner sig i kommun k medan d_{ik} är avståndet mellan kommunen med slaktkapacitet i och kommun k . Resultatet visas i figur 5 nedan och stödjer slutsatsen att djuren inte fått det längre till närmaste slakteri. Fler och större observationer ovanför den diagonala linjen visar att en större andel djur befinner sig *närmare* ett slakteri år 1999 än vad de gjorde 1990. Ju högre värde, desto närmare slakteriet, och detta gäller för ett större antal djur 1999 än 1990.

8.6 Stora leveranser till närmaste slakteri

Med hjälp av data från Jordbruksverkets slakt- och djurregister har en analys gjorts av vad som kännetecknar slaktleveranserna i Sverige år 2001.

Antalet observationer avseende nötkreatur, 7 541 observationer, motsvarar antalet leveranser från samma postnummer, inte från enskilda leverantörer, till samma slakteri. Beteckningen "slakttransport" eller "leverantör" skall således inte tolkas bokstavligt i nedanstående resonemang. Antalet observationer för svintransporter till slakt uppgår för samma år till 2 801 stycken, då dessa rapporteras på gruppnivå, det vill säga de kommer från samma produktionsplats (besättning). Beräkningarna redovisas per djurslag.

Nötkreatur

En analys av sannolikheten för att transporter skall ske mellan län visar att ju större leverans, desto mindre sannolikt är det att djuren transporteras till annat län. Vidare är det framförallt stora slakterier som drar till sig djur från andra län. Även i de fall transporter sker mellan län *trots* att det finns ett slakteri i leverantörens kommun är det de stora slakterierna som drar till sig länsöverskridande transporter, som utgörs av små leveranser.

Tabell 14. Analys av sannolikheten för att slakttransporter går över länsgränser, för nötkreatur till slakt, år 2001.

	Regression 1	Regression 2
Regressionsanalys av:	- sannolikheten att transporten sker mellan län	- sannolikheten att en transport sker mellan län trots att det finns ett slakteri i leverantörens kommun
Beroendevariabel	Y=1 om transporten sker mellan län, annars 0	Y=1 om transporten sker mellan län och om det finns ett slakteri i leverantörens kommun, annars 0
Förklarande variabler:		
- Antal levererande djur	- 0,003 (0,00)	-0,001 (0,00)
Elasticitetskoefficient	-0,11	-0,09
- Slakteriets andel av totalt slaktade djur	0,045 (0,00)	0,012 (0,00)
Elasticitetskoefficient	0,17	0,14
Antal observationer	7 541	7 541

Hänsyn har tagits till regionala fixa effekter (regionala dummies). Siffror inom parentes är p-värden. Elasticitetskoefficienterna är indirekt skattade ur koefficienterna och visar hur mycket (i %) sannolikheten för att transporten skall vara mellan län ökar då variabeln ökar med 1 %.

Svin

Analysen avseende svintransporter till slakt visar samma mönster som för nötkreaturen. Ju större leverans (eller svingrupp) desto mindre sannolikt är det att djuren transporteras till slakt i annat län, och ju större ett slakteri är desto större är sannolikheten att slakteriet drar till sig svin från andra län, se tabell 15 nedan. I likhet med för nötkreaturen är det de stora slakterierna som drar till sig djur också då det finns ett slakteri i leverantörens kommun. Resultatet indikerar även i detta fall att det är de små leveranserna som går utanför länet. Om kapaciteten i ett svinslakteri ökar med en procent ökar sannolikheten för att djuren skall transporteras över en länsgräns med 0,84 procent, vilket indikerar att stordriftsfördelarna i svinslakten har stor betydelse för vart svinen skickas, särskilt som leverantören i detta fall har ett slakteri inom den egna kommunen.

Tabell 15. Analys av sannolikheten för att slakttransporter går över länsgränser, för svin till slakt, år 2001.

	Regression 1	Regression 2
Regressionsanalys av:	- sannolikheten att transporten sker mellan län	- sannolikheten att en transport sker mellan län trots att det finns ett slakteri i leverantörens kommun
Beroendevariabel	Y=1 om transporten sker mellan län, annars 0	Y=1 om transporten sker mellan län och om det finns ett slakteri i leverantörens kommun, annars 0
Förklarande variabler:		
- Antal levererande djur	- 0, 00004 (0,00)	-0, 00003 (0,08)
Elasticitetskoefficient	-0, 03	-0, 05
- Slakteriets andel av totalt slaktade djur	0, 028 (0,00)	0, 011 (0,02)
Elasticitetskoefficient	0, 21	0, 84
Antal observationer	2 801	2801

Hänsyn har tagits till regionala fixa effekter (regionala dummies). Siffror inom parentes är p-värden. Elasticitetskoefficienterna är indirekt skattade ur koefficienterna och visar hur mycket (i %) sannolikheten för att transporten skall vara mellan län ökar då variabeln ökar med 1 %.

8.7 Alla djur levereras inte till närmaste slakteri

Data ur djur- och slaktregistren kan också användas för att beräkna i vilken utsträckning djur levereras till närmaste slakteri, och vad som kännetecknar de fall där djur inte levereras till närmaste slakteri.

Nötkreatur

Av totalt 7 541 slakttransporter med nötkreatur gick 2 014, det vill säga 27 procent, till ett annat län, trots att det fanns ett slakteri i leverantörens kommun.

I tabell 16 analyseras transportavståndet⁶⁸ mellan leverantör och slakteri. Transportavståndet minskar med antalet djur som levereras, och det är stora slakterier som tar emot djur som befinner sig långt från slakteriet. I de fall då nötkreatur skickas till slakt i annat län trots att det finns ett slakteri i leverantörens kommun, är det små leveranser som går till stora slakterier. Det är de små slakterierna som blir förbiåkta.

⁶⁸ Avståndet beräknas med hjälp av en avståndstabell från Vägverket

Tabell 16. Analys av transportavståndet för nötkreatur till slakt, år 2001.

	Regression 1	Regression 2
Analys av:	- transportavståndet mellan slakteri och leverantör	- transportavståndet mellan slakteri och leverantör för transporter mellan län då det finns ett slakteri i leverantörens kommun
Beroende variabel:	Y= avståndet i km mellan leverantör och slakteri	Y= avståndet i km mellan leverantör och slakteri
Förklarande variabler		
- Antal levererade djur	-0,181 (0,00)	-0,164 (0,00)
Elasticitetskoefficient	-0,07	-0,08
Slakteriets andel av totalt slaktade djur	2,713 (0,00)	3,832 (0,00)
Elasticitetskoefficient	0,11	0,14
Närmaste slakteris andel av totalt slaktade djur	n.a.	-2,988 (0,00)
Elasticitetskoefficient	n.a.	-0,04
Antal observationer	7 541	2 014

Hänsyn har tagits till regionala fixa effekter (regionala dummies). Siffror inom parentes är p-värden. Elasticitetskoefficienterna är indirekt skattade ur koefficienterna och visar hur mycket (i %) sannolikheten för att transporten skall vara mellan län ökar då variabeln ökar med 1 %.

Svin

Av totalt 2 801 djurgrupper av svin till slakt gick 785, det vill säga 28 procent, till ett annat län, trots att det fanns ett slakteri i leverantörens kommun. I likhet med nötkreaturen är det alltså drygt en fjärdedel av djuren som inte levereras till närmaste slakteri.

Analysen av hur leveransstorlek och slaktkapacitet förhåller sig till transportsträckan till slakt för svin visar att ju större leverans, desto kortare transportsträcka, och att det är de större slakterierna som drar till sig djur långväga ifrån. Detta gäller också då det finns ett slakteri i leverantörens hemkommun, det är små leveranser som skickas utanför länet, och det är stora slakterier som drar till sig dessa långa transporter. Däremot går det avseende svinen inte att dra några slutsatser om de slakterier som i detta fall blir förbiåkta.

Tabell 17. Analys av transportavståndet för svin till slakt, år 2001.

	Regression 1	Regression 2
Analys av:	- transportavståndet mellan slakteri och leverantör	- transportavståndet mellan slakteri och leverantör för transporter mellan län då det finns ett slakteri i leverantörens kommun
Beroende variabel:	Y= avståndet i km mellan leverantör och slakteri	Y= avståndet i km mellan leverantör och slakteri
Förklarande variabler		
- Antal levererade djur	-0,006 (0,00)	-0,007 (0,00)
Elasticitetskoefficient	-0,04	-0,06
Slakteriets andel av totalt slaktade djur	2,667 (0,00)	3,081 (0,00)
Elasticitetskoefficient	0,16	0,19
Närmaste slakteris andel av totalt slaktade djur	n.a.	-0,414 (0,75)
Elasticitetskoefficient	n.a.	-0,005
Antal observationer	2 801	785

Hänsyn har tagits till regionala fixa effekter (regionala dummies). Siffror inom parentes är p-värden. Elasticitetskoefficienterna är indirekt skattade ur koefficienterna och visar hur mycket (i %) sannolikheten för att transporten skall vara mellan län ökar då variabeln ökar med 1 %.

Sammantaget förklaras (långa) transporter till slakt i Sverige av att det är till stora slakterier djuren skickas, omvänt att stora slakterier drar till sig djur också långt ifrån. Resultatet stödjer resonemanget i kapitel 6, att stordriftsfördelar i slakterier är en viktig drivkraft för långväga djurtransporter. Att de stora leveranserna oftare än små går till närmaste slakteri kan bero på att de till viss del är beroende av stabila relationer till ett slakteri. Mindre leveranser, kanske från deltidjordbrukare, kan ur denna aspekt vara mer flexibla. Stabila och långsiktiga relationer håller också nere sökkostnaderna, kostnader som uppstår i samband med att nya affärsrelationer skall etableras.

9

Diskussion och slutsatser

I dagens samhälle är djurtransporter ofrånkomliga. Alla djur måste transporteras minst en gång, till slakteriet. Ansträngningar görs för att begränsa transporttiderna och se till att förhållanden för djuren är tillfredsställande. Detta sker genom en omfattande och detaljerad lagstiftning, det vill säga genom att direkt påverka djurtransporterna.

Det är dock viktigt att debatten om djurtransporter också kopplas till vad det är som driver fram transporterna. Ekonomiska incitament är drivkraften för all företagsamhet, så också för djurtransporter. För att kunna påverka transporterna är det viktigt att känna till vilka de ekonomiska drivkrafterna är, och om det också finns förhållanden inom andra områden i samhället som indirekt kan påverka djurtransporternas omfattning.

Det finns två uppenbara drivkrafter till varför handel uppkommer - komparativa fördelar och stordriftsfördelar - och dessa är också användbara för att identifiera och förklara drivkrafterna för djurtransporter, också långa djurtransporter.

I Sverige transporteras 90 procent av nötkreaturen och svinen 30 mil eller kortare sträcka till slakt. Med tanke på att Sverige är ett stort och avlångt land framstår det som relativt bra. Vissa av transporterna befinner sig dock i farozonen för att klara en 8-timmarsgräns. En närmare analys av transportmönstret visar att cirka en fjärdedel av djuren inte levereras till närmaste slakteri. Vidare framgår att det är stora slakterier som drar till sig långväga transporter, och att dessa utgörs av små leveranser.

Resultaten från dessa beräkningar illustrerar en av de viktigaste drivkrafterna för djurtransporter – stordriftsfördelar. Stordriftsfördelarna är markanta inom slakteriindustrin, kostnaden per enhet sjunker då slaktvolymen ökar. Detta är förklaringen till den pågående strukturrationaliseringen inom slakteriindustrin, med allt färre och större slakterier. För att kunna utnyttja stordriftsfördelarna måste antalet djur öka och då behöver slakteriet ett större upptagningsområde. Detta leder till längre

djurtransporter, om inte motsvarande koncentration sker inom djuruppfödningen.

Djuruppfödningen i Sverige, liksom på EU-nivå, är föremål för en pågående strukturomvandling. Antalet gårdar minskar, och de kvarvarande gårdarna blir allt större och mer specialiserade. Antalet nötkreatur har minskat med 10 procent och antalet grisar med 25 procent i Sverige under den senaste tjugoårsperioden och antalet slakterier som står för 90 procent av all slakt har halverats. För att kunna säga något om hur djurtransporterna utvecklats måste dessa båda förhållanden analyseras samtidigt. När såväl djuren som de ur slaktkapacitet viktiga slakterierna blir färre, kan utvecklingen innebära att transportsträckan till slakteriet ökar.

En analys av utvecklingen under perioden 1990-1999 visar dock att strukturomvandlingen har inneburit att uppfödning och slaktkapacitet har lokaliserats till varandra. Djuren befinner sig närmare de ur slaktkapacitet viktiga kommunerna 1999 än 1990, och fler djur finns i kommuner med stor slaktkapacitet. Trots koncentrationen av såväl uppfödning som slakt har alltså avståndet mellan uppfödning och slakteri minskat under perioden.

Under den studerade perioden har de svenska slakterierna blivit större och större. Detta förefaller ännu inte ha påverkat det genomsnittliga transportavståndet till slakt. Även gårdarna har blivit större och också mer specialiserade. Även detta faktum kan påverka djurtransporterna, och då i positiv riktning. Ju snabbare en bil lastas full, desto kortare transporttid för djuren.

Den andra viktiga förklaringen till djurtransporter går att härleda från teorin om komparativa fördelar, som kan förklara varför olika steg i en produktionskedja delas upp geografiskt. För nötköttsproduktion är tillgång till betesmark en naturgiven fördel, medan svinproduktionen lokaliseras i förhållande till de omfattande bulkleveranser av foder som svinuppfödningen är beroende av. Kunskaps- och teknologidrivna komparativa fördelar kan också leda till stordrift och specialisering inom uppfödningen, vilket kan illustreras med utvecklingen inom svinproduktionen i Danmark. Erfarenhet och kunskap kring smågrisproduktion

har, tillsammans med en indirekt påverkan i form av miljörestriktioner angående gödselspridning, bidragit till att en export av smågrisar till framför allt Tyskland byggts upp under senare år. När det gäller livdjurstransporter mellan specialiserade uppfödningsteg verkar dock smittskyddsaspekter till viss del återhållande på utvecklingen.

Jordbrukspolitiken är exempel på ett annat politikområde som påverkar de ekonomiska incitamenten för djurtransporter. Dock förefaller inte åtgärderna inom Pelare I, det vill säga prisstöd och direktstöd, ha någon avgörande påverkan på djurtransporterna. Stöden inom Pelare II, däremot, i form av miljö- och regionalstöd stimulerar i Sverige en geografisk spridning av djuruppfödningen (främst betesdjur). Det finns alltså en målkonflikt mellan dels att ha djuruppfödning i hela landet, dels att ha korta djurtransporter. Lite tillspetsat är det inte möjligt att samtidigt ha djur över hela landet, dra fördel av stordriftsfördelar i slakteriindustrin och ha korta djurtransporter. Vissa stöd inom Pelare II tenderar alltså att motverka de krafter som verkar för samlokalisering av uppfödning och slakt. Detta illustrerar att det kan finnas en målkonflikt mellan djurskyddet och bevarandet av vissa miljövärden. Denna konflikt skall dock inte överdrivas, eftersom transportmomentet endast är en liten del av djurets liv och övriga förhållanden kan påverka djurskyddet i en positiv riktning.

Som framgår av debatten i media känner många människor obehag om djur far illa, bland annat under transporter. Mänskliga värderingar är utgångspunkten i alla samhällsekonomiska resonemang. I den mån marknaden inte i tillräcklig grad beaktar djurens välfärd, har staten en roll att spela. Resultaten från den svenska studien visar att marknadskrafterna till viss del verkar åt rätt håll, genom att aktiviteterna uppfödning och slakt lokaliseras till varandra. Samtidigt tyder analysen på att marknaden inte i tillräcklig utsträckning beaktar djurskyddet under transport. Eftersom konsumenterna inte kan påverka djurtransporterna via sitt köpbeteende, är det samhällsekonomiskt motiverat att reglera marknaden i enlighet med medborgarnas önskemål.

Litteraturförteckning

Andersson, H. (1996), Consumption and Industry Structure in the Swedish Beef and Pork sector – some historical and current observations. Working Paper series 1996:5, Swedish University of Agricultural Sciences (SLU), Uppsala

Andersson, J., Frykblom, P. (1999), Exploring Non Market values for the Social Impact of Farm Animal Welfare legislation, Swedish University of Agricultural Sciences, Department of Economics, Working Paper Series 1999:2, Uppsala

Appleby, M.C. and Hughes, B.O. (1997), *Animal Welfare*, CABI Publishing, Oxon, UK

Atkinson, S. (2000), Farm Animal Transport, Welfare and Meat Quality. Report 4: 2000, Swedish University of Agricultural Sciences, Skara

Benefalk, C., Edström, M., Geng, Q., Gunnarsson, F., Lindgren, K. och Nordberg, Å. (2002), Mobila slakterier för nötkreatur och svin. Rapport nummer 300, Jordbrukstekniska institutet, Uppsala

Bennett, R.M. (1995), The value of Farm Animal Welfare. *Journal of Agricultural Economics* 47, pp. 224-235

Bennett, R.M. (1997), Economics, page 235-248., *Animal Welfare*, eds. Appleby, M.C. and Hughes, B.O. CABI Publishing, Oxon, UK

Bennett, R.M. (1997), Farm Animal Welfare and Food policy. *Food Policy* 22, pp. 281-288

Bennett, R.M., Henson, S., Harper, G. Blaney, R. and Preibisch, K. (2000), Economic Evaluation of Farm Animal Welfare Policy: Baseline study and framework Development – Final Report to The Ministry of Agriculture, Fisheries and Food. The department of Agricultural and Food Economics, The University of Reading, United Kingdom

Bennett, R.M., Andersson, J., Blaney, R.J.P., (2002), Moral Intensity and Willingness to Pay Concerning Farm Animal Welfare Issues and the Implications for Agricultural Policy. *Journal of Agricultural and Environmental Ethics* 15, pp. 187-202, 2002

Carlsen, H. (2003) Samhällsekonomisk analys av ekologisk livsmedelsproduktion, SLI Rapport 2003:2 Lund

Carlsson, B. (2003), Djurtransporter i ett historiskt perspektiv, Bilaga 12 till SOU 2003:6, Fritzes, Stockholm

Carlsson, F., Frykblom, P. & Lagerkvist, C-J., (2004), Consumer willingness to pay for farm animal welfare – transportation of farm animals to slaughter versus the use of mobile abattoirs, Swedish University of Agricultural Sciences, Department of Economics, Uppsala, or Department of Economics, Gothenburg University

CiWF, 2000, The Economics of the Transport of Live Animals over Long Distances, Compassion in World Farming, PS/MJ/BR8046, August 2000. www.ciwf.co.uk

Ds 2002:31 Att bekämpa mul- och klövsjuka – en ESO-rapport om ett brännbart ämne, Fritzes, Stockholm

Ds 2004:9 Genomförandet av EU:s jordbruksreform i Sverige, Fritzes, Stockholm

Europaparlamentet, 2001, "Protection of animals during transport", A5-0347/2001, European Parliament resolution on the Commission report on the experiences acquired by member states since the implementation of Council Directive 95/29/EC amending Directive 91/628/EEC concerning the protection of animals during transport

Gålmark, L. (1997), Red. Djur och människor. En antologi i djuretik. Nya Doxa, 1997.

Gebresenbet, G. (2003), Aktuellt forskningsläge kring djurtransporter: utvärdering och rekommendation, Bilaga 11 till SOU 2003:6, Fritzes, Stockholm

Hanf, C-H. (1992) Marknadsförutsättningar och konkurrenssituation i livsmedelsindustrin, 89-122. Mat till EG-pris? Redaktörer Olof Bohlin och Birgitta Swedenborg, SNS Förlag, 1992

Hedberg, A. (2002), Essays on Farmer Behaviour. Co-operative Performance and Farm Risk Exposure. Dissertation 320, Swedish University of Agricultural Sciences, Department of Economics, Uppsala

Helgesson, A., Pettersson, O., 2000, Mobil slakt eller mobila djur? FAKTA Jordbruk nr 18/2000, SLU, Uppsala

Helpman, E och Krugman, P.R. (1985), Market Structure and Foreign Trade, MIT Press; Cambridge

Hennessy, D.A., Roosen, J. and Jensen, H.H. (2004), Infectious Disease, Productivity and Scale in Open and Closed Animal Production Systems. Working Paper 04-WP-367, Center for Agricultural and Rural Development, Iowa State University, Ames, Iowa

Hermansson, A. (1996), Stordriftsfördelar i svensk lantbrukskooperativ slaktindustri – en empirisk studie. Rapport 104: 1996, Institutionen för ekonomi, SLU, Uppsala

Herméren, G. (1996), Kunskapens pris, 2 uppl. Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet 1996, s 23-24.

Johansson, G. (2003), Hur lever djuren? Rapport MAT 21 nr 2/2003

Kislev, Y., Peterson, W., 1996, Economies of scale in agriculture: A re-examination of the evidence. *The Economics of Agriculture*, V: 2, p. 156-170, Chicago, University of Chicago Press

Knowles, T.G; Brown, S.N; Warris, P.D; Phillips, A.J, Dolan, S.K; Hunt, P; Ford, J.E; Edwards, E.J; and Watkins, P.E. (1995), Effects on sheep of transport by road for up to 24 hours. *Veterinary Record* 136; 431-438.

Lagnevik, M & Kola, J. (1998), Are Porter Diamonds forever? Competitiveness in the Food Industry, (eds. Bruce Traill, Eamon Pitts), 86-297. Blackie Academic & Professional, London Press

Laporte, R. (2002), *Animal Welfare and Transport*. Union Européenne du Commerce du Bœuf et de la Viande, Brussels

Laursen, C.M., Hundahl, L.S. and Strandkov, J (1999), Vertical coordination in the Danish hog/pork industry. Working paper no 61, Center for markedsovervågning, Århus

Lindberg, M. (1994), Lönsamheten vid småskaliga slakterier – En fallstudie. Examensarbete 119, Institutionen för ekonomi, SLU, Uppsala

Linton, M. (2000), *Veganerna*. En bok om dom som stör. Atlas 2000

Lund, M., Jacobsen, B.H. och Hansen, C.E (1993), Reducing non-allocative costs on Danish dairy farms: Application of non-parametric methods", *European Review of Agricultural Economics*

Lundberg, L. (1993), *Internationell handel och industristruktur*, Liber-Hermods, Malmö

Maat's, A.J. (MEP) "Live Animal Transport", Förslag till betänkande, 2001/2085(COS), Europaparlamentet, 2001

McInerney, J.P.(1993), *Animal welfare: An economic perspective*. Paper presented at the Agricultural Economics society Conference, Oxford, United Kingdom

Munthe, C. (1996), *Etiska aspekter på jordbruk*. Rapport 1997:14, Jordbruksverket :Jönköping

Nilsson, J & Björklund, T. (2003), Kan Kooperationen klara konkurrensen? – en marknadsorientering i livsmedelssektorn. Rapport 149:2003, Institutionen för ekonomi, SLU, Uppsala

OECD, 2003, Working Party on National Environmental Policy – Working Group on Transport (Analysis of the links between transport and economic growth), ENV/EPOC/WPNEP/T(2003)4/Final

Pearce, D. (2002), Environmentally Harmful Subsidies: Barriers to Sustainable Development. OECD Workshop on Environmentally Harmful Subsidies, Paris, 7-8 November 2002

Pedersen, S.M., Christensen, J. (2003), Vækst med vilje – vækstskabende initiativer inden for svineholdet, Fodevareøkonomisk Institut, Afdeling for Jordbrugets Driftsøkonomi, København, Danmark

Regan, T. 1984, The Case for Animal Rights, Routledge, London

Rolfe, J. (1999), Ethical Rules and the Demand for Free Range Eggs, *Economic Analysis and Policy* 2, pp. 187-206

Ryder, R. D., 2000, Animal Revolution: Changing Attitudes towards Speciesism, Berg Publishers, Oxford

Sandoe, P. (1996), Animal and Human Welfare – Are They the Same Kind of Thing? *Acta Agriculture Scandinavia section A, Animal Science Supplementum* 27 (1996), 11-15

Schaw- rapporten, (2002), The Welfare of Animals during Transport (details for horses, pigs, sheep and cattle), Report from the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, European Commission, 2002

Singer, P. (1979, 1993), Praktisk etik, Bokförlaget Thales, Stockholm

SJV 2000:21 Miljöeffekter av EU:s jordbrukspolitik, Rapport från projektet CAP:s miljöeffekter år 2000, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet

SJV 2003:24 Marknadsöversikt för animalier, Jordbruksverket, Jönköping

SJV 2003:15 Stordrift, specialisering och djurtäthet - animalieproduktionens strukturutveckling 1980 – 1999, Jordbruksverket, Jönköping

SJV 2004:16 2003 års jordbrukspolitiska reform – effekter av frikopplingen på produktion och strukturutveckling, Jordbruksverket, Jönköping

SLI Rapport 2003:2 Samhällsekonomisk analys av ekologisk livsmedelsproduktion, Livsmedelsekonomiska institutet, Lund

SLI- Skrift 2003:1 Halvtidsöversynen av den gemensamma jordbrukspolitiken – en konsekvensanalys, Livsmedelsekonomiska institutet, Lund

SOU 2002:86 Etisk prövning av djurförsök, Fritzes, Stockholm

SOU 2003:6 Kännande varelser eller okänsliga varor? Betänkande från Djurtransportutredningen, Fritzes, Stockholm

Svensson, P. (2001), *Musse är ingen mus*, Ekerlids förlag, Stockholm

Traill, B. (1998), *Structural Changes in the European Food Industry: Consequences for Competitiveness*, Traill, B. and Pitts, E. (red.) *Competitiveness in the Food Industry*, Blackie Academic & professional, London

Wilkins, D.B. (1997), (ed), *Animal Welfare in Europe. European Legislation and Concerns*, Kluwer Law International, London

Personliga meddelanden

Roland Andréson, Swedish Meats, Kävlinge

Thomas Gustafsson, KLS, Kalmar

Tidigare utgivna publikationer från SLI

Rapporter

- 2000:1 Varför bör CAP – EU:s gemensamma jordbrukspolitik – reformeras?
- 2000:2 Jordbruket och tullarna – en studie av tullstrukturer inför WTO:s millennierunda
- 2001:1 Prisbildning och efterfrågan på ekologiska livsmedel
- 2001:2 Utvärdering av ett investeringsstöd till livsmedelsindustrin
- 2001:3 Subsidiarity, the CAP and EU Enlargement
- 2001:4 Negotiating CAP reform in the European Union – Agenda 2000
- 2001:5 Ryskt jordbruk – nuläge och framtidsutsikter
- 2002:1 EU Milk Policy after Enlargement – Competitiveness and Politics in Four Candidate Countries
- 2002:2 Märkning av genmodifierade livsmedel – en samhällsekonomisk analys
- 2002:3 Märkning av genmodifierade livsmedel – en företagsekonomisk analys
- 2002:4 Internationell handel – även för jordbruket?
- 2002:5 Mjolkproduktion utan gränser – Europas bönder på en avreglerad mjölkmarknad
- 2003:1 Landsbygdsutveckling i ett utvidgat EU – en fallstudie i Polen
- 2003:2 Samhällsekonomisk analys av ekologisk livsmedelsproduktion
- 2004:1 Svensk livsmedelsexport – analys av vilka som exporterar och vad
- 2004:2 EU:s och USA:s livsmedelsbistånd – effekter på lokal produktion och import
- 2004:3 En levande landsbygd – vad kan politik åstadkomma?

- 2004:4 Regional inkomstutveckling och ekonomisk koncentration – med fokus på jordbruket
- 2004:5 Fiske i framtiden – hur förvalta en gemensam naturresurs?
- 2004:6 Effekter av EU:s avtal om fiske i u-länder

SLI-skrifter

- 2002:1 Analys av enhetliga arealstöd i EU
- 2003:1 Halvtidsöversyn av den gemensamma jordbrukspolitiken – en konsekvensanalys
- 2003:2 Arealstöd till jordbruket – Hur påverkas produktionen i Sverige?
- 2003:3 Är förhandlingsprocessen i EU ett hinder för jordbruksreformer?
- 2003:4 Gränseffekter på en gränslös marknad – prisskillnader på livsmedel inom EU
- 2003:5 Ekologiskt jordbruk – lönsamt för jordbrukaren?
- 2004:1 Landsbygdsutveckling – en analys av projekt för ökad sysselsättning

SLI Working Papers

- 2003:1 Decoupling: The case of Swedish crop production
- 2004:1 Decoupling: The concept and past experience

Årsrapport

Publiceras årligen fr.o.m. år 2000

Tidigare utgivna rapporter där SLI medverkat

Analys av underlag för ekonomiska jämförelser mellan jordbruket i Sverige och andra länder. Statens jordbruksverk, SJV:s rapportserie 2000:10.

Inkomstmått och inkomstjämförelser inom jordbrukssektorn. Statens jordbruksverk, SJV:s rapportserie 2001:10.

Tullreduktioner – tänkbara metoder i WTO-förhandlingarna. Statens jordbruksverk, SJV:s rapportserie 2002:5.

Att bekämpa mul- och klövsjuka – en ESO-rapport om ett brännbart ämne. Rapport till expertgruppen för studier i offentlig ekonomi. Ds 2002:31.

“High Prices in Sweden – a Result of Poor Competition?”, Konkurrensverkets A4-serie, 2003.