

Djurtransporter i Europeiska Unionen

En analys av Eurogroup for Animals påverkan i EU:s
beslutsprocess

Susanne Nordqvist
Ida Petersson

Abstract

Our thesis is a single-case study in which we try to answer the question: Why didn't the lobbygroup Eurogroup for Animals get enough support for their demands in the latest regulation regarding transport of animals? As an example of their cooperation with their memberorganisations, we have chosen the Swedish organisation Djurens Rätt. Through interviews with key-persons involved in the process and with the use of Jeremy Richardson's theory regarding lobbying in the EU, we found that there were many different factors that effected Eurogroup for Animals chances to get an animal friendly legislation. For example by setting too ambitious demands Eurogroup for Animals wasn't considered to be a serious actor during the legislation process. Bad institutional timing is another example that proved to have an negative impact on Eurogroup's result in this particular case. Our study shows that it takes more than a good understanding of how the EU works to be a successful lobbyorganisation.

Nyckelord: lobbying/påverkan, EU:s beslutsprocess, djurtransporter, intresseorganisationer, Eurogroup for Animals

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Syfte och frågeställning.....	4
1.2	Metod och material.....	5
1.2.1	Val av fall	5
1.2.2	Insamling av material och källkritik.....	6
2	Teori	9
2.1	Tidigare forskning på området	9
2.2	Lobbying	10
2.3	Lobbying i Europeiska Unionen	11
3	Lobbystrategi	13
3.1	Eurogroup for Animals lobbystrategi.....	13
3.2	Djurens Rätts lobbystrategi	14
4	Förordning 1/2005 (EG) om skydd av djur under transport	16
5	Hur lobbade Eurogroup for Animals i syfte att påverka Transportförordningen?	18
5.1	Samrådsproceduren	19
5.1.1	Kommissionens förslag till ny lagstiftning	19
5.1.2	Debatt i parlamentet	21
5.1.3	Ministerrådet fattar beslut	23
6	Varför fick Eurogroup for Animals inte igenom sina krav?	26
7	Sammanfattande diskussion	28
8	Referenser	31

1 Inledning

Transport av levande djur tillhör enligt kommissionen, parlamentet och ministerrådet en av de mest kontroversiella frågorna inom Europeiska Unionens djurskydd, där djurs välfärd under transport ofta vägs mot ekonomiska intressen. Två av de viktigaste frågorna som debatterats i EU rör transporttider och utrymme för djuren i transporten. Missförhållanden i samband med djurtransporter har uppmärksammats mycket i media och väckt starka reaktioner hos allmänheten runt om i Europa. Lobbyorganisationen Eurogroup for Animals har sedan länge lobbats för en skärpt lagstiftning, bl.a. genom att arbeta för en begränsning av transporttiden till 8 timmar, ett krav som parlamentet och flera medlemsländer ställt sig bakom. I samband med att kommissionen 2001 lade fram en rapport som visade på bristen på efterlevnad av befintlig lagstiftning, föreslogs en ändring av gällande lagstiftning (SOU 2003:6 s. 333ff.). Trots att mycket talade för att det skulle komma att ske en skärpning av lagstiftningen kom den nya förordningen inte att innebära några märkbara förbättringar för djuren, inte heller kom den att motsvara de förväntningar som djurskyddsorganisationer och djurskyddsintresserade medborgare haft.

1.1 Syfte och frågeställning

Med utgångspunkt i Jeremy Richardsons teori om lobbying i Europeiska Unionen (Richardson1993; 1999; 2001) har vi i vår uppsats för avsikt att finna förklaringar till varför lobbyorganisationen Eurogroup for Animals inte fick igenom sina ställda krav i den senaste djurtransportlagstiftningen. För att ta reda på detta, kommer vi att studera hur Eurogroup For Animals gått tillväga i syfte att påverka beslutsfattandet, vi kommer även att undersöka kringliggande omständigheter som kan ha inverkat i detta specifika fall. Vi har i uppsatsen för avsikt att besvara följande frågeställning:

- **Varför fick Eurogroup for Animals inte igenom sina krav i Förordningen om skydd av djur under transport (EG) nr 1/2005?**

Eurogroup for Animals hade tretton krav på förbättringar de ville få med i den nya lagstiftningen. I vår uppsats har vi valt att fokusera på deras två huvudkrav, kravet på ökat utrymme för djuren i transporten och kravet på kortare transporttid.

1.2 Metod och material

Vi har vi valt att göra en enskild kvalitativ fallstudie där ansatsen i stort är av förklarande karaktär. Förklarande studier kan delas in i teoriprovande-, teorikonsumerande- och teoriutvecklande studier (Esaiasson 2003 s. 40ff.). I den teoriprovande studien prövas en eller flera hypoteser på det empiriska materialet varpå teorin antingen förstärks eller försvagas. I den teorikonsumerande studien står det enskilda fallet i centrum där man med hjälp av existerande teorier och förklaringsfaktorer försöker förklara vad som hände i just det fallet. Slutligen i den teoriutvecklande studien syftar den empiriska analysen att leda till nya förklaringsfaktorer till det fenomen som studeras (Ibid.). Givet indelningen ovan kan vår uppsats snarast karaktäriseras som en form av teorikonsumerande studie. Som teoretisk utgångspunkt i uppsatsen använder vi oss av Jeremy Richardsons diskussion om intresseorganisationers påverkansmöjligheter på EU-nivå ("Pressure Groups" 1993, "European Union power and policy-making" 1999;2001). Utifrån Richardsons diskussion om lobbying i EU kommer vi i uppsatsen att fokusera på några centrala hållpunkter vilka vi kommer att använda i syfte att kunna analysera vårt empiriska material och för att finna förklaring till varför Eurogroup inte lyckats påverka den senaste transportlagstiftningen. För att få en bättre insikt i vilka omständigheter som rådde i vårt för uppsatsen valda fall har vi även undersökt hur organisationen bedriver sina kampanjer, hur deras lobbyverksamhet ser ut samt var i EU:s beslutsprocess det finns störst möjligheter till påverkan. Samtidigt som det kan vara svårt att dra några generella slutsatser utifrån en enskild fallstudie har detta tillvägagångssätt givit oss möjlighet att få en djupare förståelse för de förhållanden som varit specifika för just vårt fall (Esaiasson 2003 s. 24f.).

1.2.1 Val av fall

En av anledningarna till att vi valde att studera just organisationen Eurogroup for Animals är att den räknas som den största och mest inflytelserika lobbyorganisationen inom djurskyddsområdet på EU-nivå. Eurogroup for Animals (hädanefter i uppsatsen kommer vi endast använda oss av förkortningen Eurogroup som benämning på organisationen) arbetar med att minska djurs lidande i Europa och för att försäkra att djurskyddet tas i beaktande inom relevanta policyområden i EU (A. Erler 2006-11-07). Eurogroup representerar sina nationella medlemsorganisationer på EU-nivå och som ett exempel på Eurogroups samarbete med sina medlemsorganisationer har vi som underliggande analysenhet i uppsatsen valt den svenska organisationen Djurens Rätt (Yin 2003 s. 42f.). Djurens Rätt valde vi då Sverige är ett av de länder som sedan länge visat ett stort intresse i djurtransportfrågan, och vi fick möjlighet att studera deras arbetssätt på närmre håll i och med en studieresa till Eurogroups huvudkontor i Bryssel. Studiens fokus ligger på Eurogroup och hur de lobbade i syfte att påverka Förordningen om skydd av djur under transport (EG) nr 1/2005 (hädanefter endast

transportförordningen). Vi har i uppsatsen avgränsat oss till att i huvudsak studera två av Eurogroups ursprungliga krav på förbättringar (begränsning av transporttiden och ökat utrymme för djuren) som de önskade få med i den nya transportlagstiftningen. Transportförordningen är ett intressant studieobjekt då det är en aktuell förordning som nyligen trätt i kraft och djurtransporter tillhör en av de mest omdiskuterade frågorna vad gäller EU: s djurskydd. Djurskydd och denna typ av lobbyorganisationer som representerar alternativa intressen tillhör dessutom ett relativt outforskat område inom den statsvetenskapliga disciplinen. Det har skrivits mycket om olika aktörers möjligheter att påverka EU-beslut, men fokus har främst legat på regioner, företag, kvinnoorganisationer och miljöorganisationer (se bl.a. Uhrwing 2001, Nylander 2000 m.fl.). I och med att Transportförordningen är så pass ny, avgränsar vi oss till att följa lagstiftningsprocessen från förslag till fattat beslut och går således inte in på implementeringen. Ytterst handlar vår uppsats om vem som har makten över de politiska besluten, och vad som förstärker respektive försvagar intressegruppers makt, där vi valt att snäva in uppsatsen till att behandla EU: s beslutsprocess och ett enskilt fall (Esaiasson 2003 s. 30; Naurin 2001 s. 130f.).

1.2.2 Insamling av material och källkritik

Då det gäller material har vi i uppsatsen använt oss av litteratur som bl. a. behandlar olika statsvetenskapliga teorier, metoder, EU:s beslutsprocess, intresseorganisationer, makt, lobbying och påverkan. Genom litteraturen har vi bl. a. fått en djupare förståelse för hur EU:s beslutsprocess går till och hur relationen mellan de olika institutionerna och andra aktörer ser ut. Vi har även använt oss av olika databaser inriktade på juridiska frågor t.ex. EUR-Lex och PreLex, och därmed fått tillgång till olika lagstiftningsdokument, såsom kommissionens lagförslag, parlamentets kommentarer och ändringar, samt yttrande från olika kommittéer. I och med detta har vi även kunnat studera flera rapporter angående transport av levande djur, där såväl ekonomiska aspekter som djurskyddsaspekter behandlats. Genom databaserna har vi kunnat följa lagstiftningsprocessen från början till slut, vilket gett oss den formella biten av lagstiftningsförfarandet. Då det gäller djurtransporter är det ett kontroversiellt ämne med god tillgång till material vilket möjliggjort ett stort underlag för vår studie. Vi har bl. a. tagit del av ett antal artiklar (i huvudsak svensk dagspress via framförallt Presstext och Mediearkivet) som behandlat frågan. Då många URL-adresser är tillfälliga har vi valt att istället hänvisa till portaladressen. För att ta reda på hur Eurogroup har lobbats och vad som var utmärkande för just detta fall, så har vi intervjuat nyckelpersoner som är väl insatta i såväl Eurogroups som Djurens Rätts lobbyarbete. För att få en överblick över hur Eurogroup bedriver sitt lobby- och kampanjarbete i EU kontaktade vi Mark Redgrove (Communication Officer Eurogroup for Animals), som via e-mail besvarade våra ställda frågor. I syfte att få en bättre inblick i hur Eurogroup arbetade för att påverka transportförordningen, hade vi kontakt med Andreas Erler (Political Officer Eurogroup for Animals), som efter e-mailkontakt anordnade personligt möte med

Dil Peeling (Senior Policy Officer Farm Animals Eurogroup for Animals), som varit involverad i fallet. Mötet med Peeling följdes upp av e-mailkontakt och ytterligare en intervju över telefon. Inför telefonintervjun hade vi i förväg skickat frågorna till svarspersonen. Anledningen till att vi valde detta tillvägagångssätt är att det kan vara svårt för svarspersonen att sitta inne med alla svar direkt, på detta sätt fick Peeling möjlighet att sätta sig in i ärendet och göra efterforskningar vilket gjorde att han var bättre förberedd inför själva intervjutillfället. För att inte gå miste om viktig information förde vi minnesanteckningar och spelade in intervjun. Med avsikt att ta reda på hur Djurens Rätts lobby- och kampanjarbete ser ut kontaktade vi personer inom organisationens olika ansvarsområden, Birgitta Carlsson (ansvarig för internationella frågor), Gunnel Petersson (styrelseordförande i Djurens Rätts lokalavdelning Karlskrona), Git Johansson (kampanjchef och regionsansvarig för Sydsverige). Kontakten med ovannämnda personer skedde huvudsakligen via e-mail. Fördelen med e-mail intervju är att svarspersonerna har fått tid att begrunda frågorna och svaren blir därmed mer genomtänkta. Nackdelen med detta tillvägagångssätt är att eventuella missuppfattningar av frågorna måste följas upp av ytterligare e-mail, vilket gör det till en tidsödande metod. Våra frågor har varit öppett ställda utan fasta svarsalternativ, vilket gett svarspersonerna möjlighet att formulera sig fritt samt lämnat utrymme för oss att ställa uppföljningsfrågor (Esaiasson 2003 s. 255). Via ett samarbete mellan Djurens Rätt, Vänsterpartiet och parlamentet fick vi möjlighet att besöka Eurogroups huvudkontor i Bryssel. Dil Peeling och Andreas Erler informerade om sitt lobbyarbete och vi fick möjlighet att diskutera djurtransporter. Under vår vistelse i Bryssel besökte vi även kommissionen, parlamentet och Svenska Representationen, där vi även deltog i ett par föreläsningar. Under besöket fick vi möjlighet att på nära håll observera relationen mellan Eurogroup och dess medlemsorganisation Djurens Rätt och hur arbetet och kontakterna med institutionerna fungerar på plats i Bryssel.

Då det gäller problem under arbetets gång så har det på grund av EU: s beslutsprocess komplexitet och stora mängd arbetsgrupper och kommittéer varit svårt att ta reda på i vilka instanser som saker och ting ägt rum och därmed även svårt att veta exakt vem som varit inblandad och var under processens gång. Mycket av arbetet i EU: s beslutsprocess sker informellt, utan dokumentation, vilket varit försvarande för oss. För att skapa oss en djupare förståelse för skeendet har vi därför i huvudsak valt att utgå från officiella dokument och komplettera det med intervjuer. Vad gäller tillgången till material finns det en uppsjö av beslutdokument och rapporter på området vilket krävt en kraftig sällning av material. Då de personer som varit involverade i fallet och som vi önskat få kontakt med är väldigt upptagna personer, har det varit svårt att få till stånd möten med dem. Genom ihärdigt e-mailande har vi dock lyckats avtala tid med de personer vi önskat.

Då det gäller källkritik och förhållningssätt till det använda materialet bör man som forskare ha i åtanke huruvida uppgiftslämnaren har ett intresse i att ge en tillrättalagd bild av händelsen, t.ex. av lojalitet mot verksamheten, eller pga. att det som undersöks rör ett känsligt ämne. Ett kvalitativt metodval medför i regel en högre grad av subjektivitet då det ger utrymme för tolkningar (Lundqvist 1993 s.

103f.). För att öka studiens trovärdighet har vi därför försökt att använda oss av så många olika källor som möjligt, tidningar, offentliga dokument och intervjuer, då möjligheten att dubbelkontrollera informationen ökar (Esaiasson 2003 s. 311ff.).

2 Teori

Då det gäller EU:s beslutsprocess är medlemsstaterna och EU:s institutioner inte de enda aktörerna som är involverade. Det finns även en rad organiserade intressen, regioner, företag, branschorganisationer, konsulter och frivilligorganisationer som är intresserade att påverka utformning och fattande av EU-beslut (Bomberg- Stubb 2004 s. 115ff.) Organiserade intressen och förhållandet mellan stat och samhälle, är inget nytt studieobjekt inom den samhällsvetenskapliga forskningen. Relationen mellan politiska institutioner och representationen av olika samhällsgruppers intressen har länge intresserat statsvetare då det berör traditionellt statsvetenskapliga frågeställningar kring makt, demokrati, representativitet, legitimitet och öppenhet (Naurin 2001 s. 8f.).

2.1 Tidigare forskning på området

Konkurrensen mellan olika aktörers intressen och idéer, informellt beslutsfattande med lobbying och opinionsbildning utgör en central del inom den pluralistiska teorin. En av de mest framstående pluralistiska forskarna är den amerikanske forskaren Robert A. Dahl som i sin klassiska maktstudie "Who governs- Democracy and Power in an American City" (Yale 1961) undersökte vem som hade makt i samhället New Haven. Peter Bachrach och Morton S. Baratz utvecklade i kritik mot Dahl, sin maktteori där de även inkluderade icke-beslutfattande i sitt verk "Makt och fattigdom: teori och praktik" 1972. De båda verken har inspirerat till vidare forskning inom området (SOU 1998:146 s. 28, 60). Två svenska forskare som på senare år ägnat sig åt intressegruppsforskning och frågor som är intressanta ur en demokratisk synvinkel är Marie Uhrwing och Johan Nylander. Uhrwings avhandling från 2001 "Tillträde till maktens rum. Om intresseorganisationer och miljöpolitiskt beslutsfattande." behandlar intresseorganisationers tillträde till den svenska beslutsprocessen. Nylanders avhandling "The power of framing" behandlar istället intresseorganisationers tillträde till EU:s beslutsprocess där han främst avgränsar sig till att studera tillträdet till kommissionen. I vår uppsats studerar vi hela beslutsprocessen, från initiativ till färdig lagstiftning och där huvudfokus ligger på hur Eurogroup arbetat i syfte att påverka lagstiftningen. Samtidigt som vår studie i viss mån undersöker tillträdet till beslutsprocessen så har vi i uppsatsen inte avgränsat oss till att enbart studera organisationens påverkansarbete gentemot institutionerna. I vår undersökning inkluderar vi även påverkan via alternativa metoder såsom media, opinionsbildning mm.

Då det gäller beslutsfattandet i EU har den teoretiska diskussionen de senaste åren i stort fokuserat på maktrelationen mellan EU:s institutioner, medlemsstaterna och icke-statliga aktörer som regioner och intresseorganisationer. Icke-statliga aktörers inblandning i EU:s beslutsfattande diskuteras bl. a. av Laura Cram (1997) som i sin "Policy-making in the EU- Conceptual lenses and the integration process" undersöker beslutsfattarnas dagliga arbete, relationen mellan intressegrupper och byråkrater och dess inflytande. Vilken roll olika aktörer spelar i EU:s beslutsfattande, i den europeiska integrationsprocessen, och i utvecklandet av olika policyområden. Som vi tidigare nämnt använder vi i uppsatsen Eurogroup som en förkortning av organisationen Eurogroup for Animals. Nämnas bör att det dock existerar flera olika typer av Eurogroups eller Eurogrupper inom EU. Termen Eurogroup används som beteckning på de organisationer i vilka nationella organisationer eller grupper av organisationer har gått samman i ett kollektivt europeiskt forum eller sammanslutning. Enligt Cram är det dock inte alla Eurogroups som aktivt försöker påverka beslutsprocessen (Cram 1997 s. 185). Den organisation vi studerar i vår uppsats är dock en uttalad lobbyorganisation.

2.2 Lobbying

Lobbying är ett vanligt återkommande begrepp då man talar om påverkan i EU och definitionerna av vad som avses med lobbying är många. Lobbying kan definieras som "icke-institutionaliserade direkta kontakter med politiker eller tjänstemän, i syfte att påverka offentligt beslutsfattande" (Naurin 2001 s. 128). Lobbying sker vanligtvis av en utomparlamentarisk aktör, som antingen är personligt engagerad och företräder en organisation eller ett företag, eller arbetar som konsult och mot betalning tar sig an olika uppdrag. Lobbyaktiviteter bedrivs såväl i syfte att påverka riktningen på de politiska beslut som ska fattas, som i syfte att förhindra att vissa beslut fattas (icke-beslutsfattande). Ofta påbörjas lobbyaktiviteterna i ett tidigt skede i lagstiftningsprocessen redan långt innan själva utformandet av lagförslaget blivit till, s.k. proaktiv lobbying. Merparten av all lobbying är dock reaktiv, vilket innebär att lobbyister reagerar på de politiska institutionernas beslut eller avsikt att fatta beslut i en fråga (SOU 1998:146, s. 81ff.,147f.). Påverkan sker vanligen genom personliga kontakter och informella samtal med viktiga nyckelpersoner, tjänstemän och politiker. Huruvida kontakter med media och opinionsbildning bör falla in under begreppet lobbying eller inte, råder det delade meningar om. Ofta faller alternativa påverkansmetoder såsom opinionsbildning, kontakter med media och deltagande i rådgivande organ, utanför själva begreppet lobbying inom den statsvetenskapliga litteraturen (Naurin 2001 s.128). En bredare innebörd av begreppet kan dock göras genom en uppdelning i direkt och indirekt lobbying. Med direkt lobbying avses direktkontakt med politiker, tjänstemän och makthavare genom personliga möten, korrespondens via brev, e-mail, fax, telefon. Med indirekt lobbying avses mer opinionsbildande aktiviteter och utnyttjande av kontakter inom media, skriva debattartiklar, insändare osv. (SOU 1998:146, s. 84f.). I uppsatsen kommer vi

hädanefter då vi talar om lobbying syfta till denna breda och mer inkluderande definitionen av begreppet lobbying. Då vi fortsättningsvis i uppsatsen talar om lobbying avser vi dock i första hand kontakten mellan Eurogroup och Djurens Rätt med ansvariga politiker och tjänstemän inom nationalstaten samt EU:s institutioner och där vi ser användandet av media och opinionsbildande aktiviteter som alternativa påverkansmetoder eller indirekt lobbying. Media spelar ofta en stor roll då det gäller att lyfta fram en viss fråga eller lagförslag till den breda allmänheten (SOU 1998:146, s. 77f.). Beroende på vilket utrymme eller uppmärksamhet ett visst lagförslag eller fråga får i media och hur det speglas, kan media användas i lobbyverksamhet som ytterligare ett påtryckningsmedel. Genom att väcka opinion kan media därmed indirekt påverka EU:s beslutsfattande då lobbyisters förutsättningar att utöva inflytande över beslutsprocessen ökar ifall de har opinionen på sin sida (Bomberg- Stubb 2004 s. 121.). En bred begreppsdefinition av lobbying kan utgöra ett problem såtillvida att den inkluderar mer än den exkluderar och därmed kan uppfattas som att inte egentligen säga någonting. Fördelen med att tillämpa den bredare definitionen är dock att den även innefattar mer svårfångad lobbying som lobbying på flera olika beslutsnivåer, indirekta påverkansmetoder som opinionsbildning, påverkan av icke-beslut, dvs. att försöka hindra att frågan tas upp, osv. Vi anser att den bredare definitionen är särskilt tillämpbar vad avser studier kring EU:s komplexa beslutfattande.

2.3 Lobbying i Europeiska Unionen

Antalet intresseorganisationer som har sin bas i Bryssel har ökat markant under senare år, allt i takt med att EU erhållit ett bredare ansvarsområde. För att intresseorganisationer till fullo ska kunna utnyttja de påverkansmöjligheter som finns tillgängliga på EU-nivå är det viktigt att ha en god förståelse för hur EU:s beslutsprocess fungerar. Enligt Jeremy Richardson är det dock många intresseorganisationer som inte tar tillvara på de möjligheter till påverkan som finns (Richardson 1993 s. 191ff.). Merparten av all lobbying sker för sent i beslutsprocessen och många intresseorganisationer går därmed miste om tillfälle att påverka. Richardson menar att det är effektivare att lobba och satsa resurser tidigt i beslutsprocessen än i ett senare skede, vilket gör kommissionen till ett särskilt viktigt lobby mål (Richardson 1999 s. 208f.). Genom att vända sig mot kommissionen har intresseorganisationer möjlighet att påverka formulering och innehåll av policyförslag (Richardson 2001 s.219f.). Kommissionen använder sig vanligen av konsultativa kommittéer, expertgrupper och workshops för att samla ihop berörda intressen i en fråga. Detta är enligt Richardson ett av de viktigaste stadierna i beslutsprocessen, och spelar en avgörande roll för formulering och framtagande av policier (Richardson 1999 s. 210; 1993 s. 200f.).

Interna problem inom en organisation samt dess tillgång till resurser som kapital och personal är faktorer som enligt Richardson kan påverka hur effektiv en organisation är i sin lobbying. För att vinna ett gott rykte som lobbyorganisation

är det viktigt att ha goda relationer med EU:s tjänstemän, att kunna presentera rationella och tekniska argument istället för känslomässiga argument, vara samarbetsvillig, positiv och tillförlitlig, utveckla och basera sin lobbystrategi utifrån ett europeiskt istället för nationellt perspektiv (Richardson 1999 s. 203, 207f.; 1993 s. 207.). Att för nationella intresseorganisationer gå samman i en gemensam Eurogroup kan vara ett sätt att öka sina påverkansmöjligheter, då institutionerna ofta föredrar att konsultera en Eurogroup istället för flera nationella intresseorganisationer (Richardson 1999 s. 204ff.). För att kunna bedriva en effektiv lobbying måste intresseorganisationer även kunna samordna lobbystrategierna på nationell nivå och på EU-nivå samt kunna bilda allianser med sina europeiska motsvarigheter. Interna problem, såsom konflikter mellan motstridiga nationella intressen kan annars skapa svårigheter för intresseorganisationen att driva en gemensam linje och en enad hållning utåt. För att en intresseorganisation ska bli framgångsrik är det en fördel att besitta specialkompetens inom ett visst område då man ska kunna bistå beslutsfattare med råd och viktig information. För att kunna påverka EU-beslut är det viktigt att vara flexibel i sin lobbystrategi, vända sig till flera institutioner samt stanna kvar genom hela beslutsprocessen (Richardson 1999 s. 203, 207f.; 1993 s. 191ff., 206f.). För att påverka ministerrådet bör enligt Richardson intressegrupper lobba mot ambassadörerna och deras ställföreträdare i COREPER, då dessa spelar en nyckelroll i EU:s lagstiftningsprocess. Nationella intressegrupper bör lobba mot sina respektive nationella tjänstemän och Eurogroups bör lobba mot flera representanter i COREPER då deras frågor oftast inte är nationella till sin karaktär. Det är även viktigt att lobba mot ministerrådets arbetsgrupper som arbetar fram de tekniska argumenten som ligger till grund för ny lagstiftning. Intressegrupper kan även gå via nationella regeringar då det gäller att påverka ministerrådet (Richardson 2001 s. 232f.). Då det är många aktörer inblandade i EU:s beslutsprocess kan det vara riskfyllt att lämna processen i ett för tidigt skede eftersom tidigare överenskommelser snabbt kan komma att ändras (Richardson 1999 s. 209). Det är därför viktigt för intressegrupper att vara närvarande i Bryssel under hela beslutsgången dels för att inte gå miste om något under processens gång och dels för att täcka upp utrymme som annars kan upptas av grupper med konkurrerande intressen (Richardson 2001 s. 223; 1993 s. 196).

3 Lobbystrategi

Lobbyorganisationen Eurogroup har varit verksamma i Bryssel i 27 år. Idén om en enad djurskyddsröst som kunde lobba mot EU:s institutioner föddes ur den brittiska djurskyddsorganisationen The Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA). En av anledningarna till bildandet av Eurogroup var införandet av ett EG-direktiv om djurtransporter som underminerade Storbritanniens nationella transportregler. EG-direktivet från 1978 (77/489/EEG) innebar att djur kunde transporteras 24 timmar, varefter de skulle ges mat och vatten, medan Storbritanniens regler innebar tolv timmars transport (SOU 2003:6 bilaga 12 s.324). I samband med att allt fler beslut fattades på EU nivå såg RSPCA möjligheterna med att förbättra djurskyddet i alla medlemsstater samtidigt, istället för att bedriva separata kampanjer i de enskilda medlemsstaterna (Review 2005: 25 years of Eurogroup).

3.1 Eurogroup for Animals lobbystrategi

Eurogroup har som mål att försöka påverka frågor som rör djurskydd inom EU och bevakar därför vad som sker inom de olika institutionerna. Eurogroup arbetar med politisk lobbying och enligt Eurogroup själva har organisationens inflytande ökat allteftersom man byggt upp personliga kontakter och respekt för organisationens arbete. För att bli en framgångsrik lobbyorganisation är det enligt kommunikationsansvarige Mark Redgrove på Eurogroup viktigt att vara flexibel och välkoordinerad i sin lobbystrategi och ha ett nätverk av högt uppsatta "friendly faces" med intresse i djurskyddsfrågor (M. Redgrove 2006-05-11; B. Carlsson 2006-08-30). För djurskyddsintresserade parlamentariker finns det ett särskilt diskussionsforum, Intergroup on the Welfare and Conservation of Animals (hädanefter enbart kallat Intergroup), som spänner över partigränserna och i vilken Eurogroup utgör sekretariatet. Intergroup ger parlamentariker tillfälle att diskutera och belysa djurskyddsfrågor, och ibland tas även initiativ som kan leda till ny lagstiftning. Intergroup är en viktig påverkanskanal för Eurogroup då de därigenom kan presentera och söka stöd i aktuella djurskyddsfrågor, och genom vilken de även kan påverka andra institutioners arbete (<http://www.eurogroupanimalwelfare.org>, 2006-12-04, Bomberg-Stubb 2004 s. 128). Jämfört med ministerrådet är parlamentet enligt Dil Peeling vanligtvis mer öppna för och engagerade i djurskyddsfrågor (D. Peeling 2006-11-28). Om man som lobbyorganisation vill påverka EU-beslut är det enligt Eurogroup även viktigt att man är insatt i hur institutionerna fungerar, väl förberedd, välinformerad och att man backar upp sina förslag med vetenskapliga och ekonomiska argument. De

gångar Eurogroup inte lyckats påverka besluten har enligt Redgrove berott på att de inte lyckats möta argumenten från industrilobbyn. Även brist på ekonomiska resurser och avsaknad av politisk vilja kan enligt Redgrove utgöra hinder för Eurogroup for Animals påverkansmöjligheter. Eurogroup har ingen specifik lobbystrategi utan deras arbetssätt skiljer sig åt beroende på område och fråga. I syfte att bli en mer tillförlitlig samarbetspartner har Eurogroup valt att inte samarbeta med mer radikala grupper. Eurogroup representerar sina nationella medlemsorganisationer på EU nivå och samordnar medlemsorganisationernas kampanjer till en gemensam strategi på EU-nivå. Medlemsorganisationerna står för praktiska uppgifter som att lobba inom sin stat, engagera medborgarna och anordna lokala kampanjer som anpassas till respektive land (M. Redgrove 2006-05-11). Eurogroup förser sina medlemsorganisationer med information om vad som sker i aktuella djurskyddsfrågor och ger förslag på vilka berörda ministrar de kan kontakta. Detta görs främst via en nyhetsbulletin om vad som sker på lagstiftningsområdet i EU, nyhetsbrev om Eurogroups verksamhet och fortlöpande information på deras hemsida. Genom regelbundna kampanjmöten där aktuella frågor och kommande strategier diskuteras tillförsäkras Eurogroup att de nationella organisationernas ståndpunkter och åsikter inkorporeras i den gemensamma europeiska strategin (<http://www.eurogroupanimalwelfare.org>, 2006-12-04; B. Carlsson 2006-08-30). Då attityderna till djur skiljer sig väldigt mycket åt i Europa, orsakade detta tidigare interna problem för Eurogroup. Numera säger man sig dock ha lyckats enas om gemensamma mål för organisationen (<http://www.ebra.org> 2006-12-03).

3.2 Djurens Rätts lobbystrategi

En av Eurogroup for Animals svenska medlemsorganisationer är Djurens Rätt. Djurens Rätt blev medlem i Eurogroup 1995 samtidigt som Sverige gick med i EU, innan dess arbetade organisationen som observatörer. Som medlem i Eurogroup har Djurens Rätt som främsta uppgift att stå för den nationella bevakningen av EU-frågor och påverka berörda organ i Sverige. Detta innefattar regering, riksdag, ansvariga myndigheter och personer som är inblandade i en särskild fråga. Djurens Rätt deltar i kampanjmöten i Bryssel några gånger om året då aktuella frågor går igenom och strategier diskuteras. Representanter från Eurogroup har vid ett flertal tillfällen besökt Sverige i syfte att träffa olika tjänstemän från jordbruksdepartementet, och Djurens Rätt har även använt sig av Eurogroups lobbyister som lobbat mot svenska departement och myndigheter. Såväl Eurogroup som Djurens Rätt lobbar dock både på europeisk och på nationell nivå. Djurens Rätt lobbar mot Bryssel genom kontakter med svenska EU-parlamentariker, kommissionen och den svenska delegationen i Bryssel. Enligt Birgitta Carlsson på Djurens Rätt är parlamentet den institution som de har störst möjlighet att påverka då det är en politisk församling som företräder olika intressen. Påverkan sker i första hand via e-mail, brev och telefonkontakter. Djurens Rätt förser de svenskar som sitter med i ministerrådets arbetsgrupper med

kommentarer i aktuella frågor och gör även skrivelser till ansvarig minister i de fall det behövs. För att snabbt nå fram till rätt person och framföra sina synpunkter har Djurens Rätt liksom Eurogroup knutit personliga kontakter. I Sverige sorterar djurskyddsfrågan under en rad olika departement beroende på vilken fråga som berörs. Mest kontakt har Djurens Rätt med jordbruksdepartementet och djurskyddsmyndigheten, vilka de även upplever att de får gehör hos (B. Carlsson 2006-08-30). Djurens Rätt använder sig även av media för att uppmärksamma aktuella djurskyddsfrågor. Djurens Rätt uppmanar allmänheten att påverka i EU-frågor, bl. a. genom att skicka framtagna protestkort till svenska ministrar och till EU-kommissionärer, skriva på namnlistor etc. I arbetet med att påverka EU tar Djurens Rätt hjälp av sina lokalavdelningar för att samla in namnunderskrifter och bedriva opinionsarbete på en lokal/regional nivå i syfte att få fler att protestera eller påverka beslut i en viss riktning (G. Johansson 2006-09-18; B. Carlsson 2006-08-30). De lokala avdelningarna hjälper även på uppmaning av riksorganisationen till genom att påverka såväl regeringen som lokala politiker. Den utåtriktade verksamheten, dvs. informationsspridning på gator och torg, demonstrationer osv. bedrivs mestadels av lokalavdelningarna med stöd från riksorganisationen (G. Petersson 2006-09-17; G. Johansson 2006-09-18).

4 Förordning 1/2005 (EG) om skydd av djur under transport

Den nya förordningen 1/2005 (EG) om skydd av levande djur under transport upphäver och ersätter all tidigare lagstiftning på området från och med den 5 januari 2007. Till skillnad från tidigare lagstiftning på området innebär transportförordningen en harmoniserad lagstiftning som är lika för samtliga medlemsländer och är bindande på ett annat sätt än de tidigare direktiven (<http://eur-lex.europa.eu>, 2007-01-17).

Eurogroup tretton krav på förbättringar för djuren som de önskade få med i den nya lagstiftningen. Deras två huvudkrav som vi har i avsikt att undersöka var:

- En begränsning av transporttiden till 8 timmar
- Djur som transporteras längre än 8 timmar måste få tillräckligt med utrymme så att alla kan ligga ner samtidigt (Eurogroup's Principle Demands).

Förordningen syftar till att reglera transporten på ett sådant sätt så att djurens behov blir tillfredsställda och att djuren inte riskerar att skadas eller orsakas av onödigt lidande under transport. Förordningen innebär bl.a. hårdare regler för de personer som hanterar djur under transport (<http://eur-lex.europa.eu>, 2007-01-17). Eurogroup hade som krav att alla chaufförer av djurtransporter skulle genomgå lämplig utbildning och efter godkänd examinering erhålla ett särskilt kompetensbevis (Eurogroup's Principle Demands). Utbildningskraven enligt den färdiga förordningen kom emellertid att bli mer långtgående än så, då de omfattar alla berörda parter i transportprocessen såsom uppfödare, djurhållare, chaufförer och transportorganisationer. Enligt förordningen ska särskilda tillstånd krävas för transporter längre än 65 km och för transporter längre än 8 timmar ska ytterligare handlingar krävas. Kontroller ska utföras av behöriga myndigheter under viktiga delar av transporten (bl. a. vid utförelseställen och gränskontrollstationer) men stickprovskontroller ska även kunna utföras när som helst under transporten. Om den berörda myndigheten anser att djuren ej är i skick för vidare transport ska djuren lastas av, utfordras och få vila. Kontrollerna ska underlättas genom införandet av färdskrivare och ett särskilt satellitnavigeringssystem GPS (Global Positioning System) (<http://eur-lex.europa.eu> 2007-01-17). Införandet av GPS som hjälpmedel för att övervaka transporter tillhörde Eurogroups ursprungliga krav på förbättringar (Eurogroup's Principle Demands). Eurogroup önskade även se strängare tekniska krav på fordon som används vid djurtransport. Den nya förordningen innehåller skärpta krav på utrustning såsom temperaturregulator och ventilationssystemen i vägtransportmedlen ska vara konstruerade på så sätt att de kan bibehålla önskad temperatur under hela befordran, oavsett om fordonet är stillastående eller rör sig. Transportfordonen ska även utrustas med särskilda

varningssystem som ska varna föraren då temperaturen i transporten når högsta eller lägsta temperatur. Förutom de rent tekniska kraven ställer den nya lagstiftningen även krav på ständig tillgång till vatten för djur under transport (<http://eur-lex.europa.eu> 2007-01-17). Eurogroup önskade i den nya lagstiftningen även se en klarare definition över vilka djur som anses vara i skick att kunna transporteras. Detta gällde i synnerhet djur i långt gången dräktighet (Eurogroup's Principle Demands). Enligt förordningen förbjuds transport av vissa djur, detta gäller framförallt transport av mycket unga djur (kalvar under tio dagar, smågrisar under tre veckor och lamm under en vecka). Det är även förbjudet att transportera djur i slutet av dräktighetstiden eller djur som fött den senaste veckan. Förhållandena för hästar under transport förbättras genom införandet av krav på användandet av enskilda spiltor, vilket även tillhörde Eurogroups ursprungliga krav (<http://eur-lex.europa.eu> 2007-01-17).

Vid en första anblick ser det ut som om Eurogroup lyckats påverka lagstiftningen och fått igenom många av sina krav, men vid en närmare jämförelse mellan Eurogroups krav på förbättringar och den antagna förordningen fann vi bl. a. att det var stora skillnader i tillåtna temperaturintervall och i bestämmelserna kring lägsta tillåtna ålder. Bland Eurogroups kvarvarande krav hör de två mest omdiskuterade frågorna, kravet på ökat utrymme för djuren och kravet på en begränsning av transporttider till maximalt 8 timmar. Transportsträckor och transporttider har tillsammans med kravet på tillräckligt utrymme för djuren förblivit oförändrade och kommer istället att behandlas i ett nytt förslag som ska läggas fram senast i januari år 2011 (<http://eur-lex.europa.eu> 2007-01-17). Följderna av att transporttiden och utrymmet inte regleras i förordningen innebär bl.a. att svin och tama hästdjur får transporteras uppemot 24 timmar innan vila. Alla andra djurarter tillåts transporteras 14 timmar, med en viloperiod på minst en timme, innan transporten kan återupptas på ytterligare 14 timmar. Genom en rad undantag bl.a. för avlägset belägna områden och regioner tillåts även längre transporter än så. Dock tillåts medlemsländer ha strängare bestämmelser än vad som anges i förordningen (<http://eur-lex.europa.eu> 2007-06-14).

5 Hur lobbade Eurogroup for Animals i syfte att påverka Transportförordningen?

Eurogroup har länge arbetat för en mer djurskyddsvänlig lagstiftning vad gäller transport av levande djur, bl. a. genom att samla in information om hur effektiv tidigare lagstiftning varit, och hur väl den implementerats i medlemsstaterna. Tillsammans med andra djurskyddsorganisationer och media har Eurogroup uppmärksammat missförhållanden i överfulla transporter utan ventilation, där djur transporterats långa perioder, utan tillgång till vatten och mat. Missförhållandena har upprört allmänheten och lett till protester och demonstrationer i flera länder (SOU 2003:6, bilaga 12, s. 309f.). I syfte att påverka beslutsfattare, politiker, parlamentariker samt medlemsstaternas regeringar att vidta åtgärder har Eurogroup använt sig av sina kontakter inom media. Media har använts för att väcka opinion genom att bl.a. visa filmer där djur som transporteras farit illa, såväl i de fall där lagstiftningen efterlevts som i de fall där den inte efterlevts (D. Peeling, 2006-11-28). Folkets engagemang i djurtransportfrågan har bidragit till att parlamentet i ett flertal rapporter ställt sig bakom en strängare lagstiftning. Flera djurskyddsorganisationer har lämnat in klagomål till kommissionen beträffande medlemsstaternas brist på efterlevnad vilket bidrog till att kommissionen år 2000 lade fram en rapport i frågan (<http://ec.europa.eu>, 2007-05-07). Rapporten som bl.a. byggde på information från Eurogroup, International League for the Protection of Horses (ILPH) samt organisationen Animals' Angels, visade på förekomsten av illegala färdplaner, överträdelser av transporttider och misskötsel av djur ("Analysis of Major Areas of Concern for Animal Welfare in Europe" s. 3, juli 2004, Eurogroup for Animals) Då det av rapporten framkommit att de flesta medlemsländerna misslyckats med efterlevnad av den gällande lagstiftningen rekommenderade kommissionen i sin rapport en lagstiftningsändring (<http://ec.europa.eu>, 2007-05-07).

I samband med framläggandet av kommissionens rapport hamnade djurtransporter på agendan när Sverige strax därefter tillträdde som ordförandeland i EU under första halvåret 2001. Margareta Winberg, den dåvarande svenska jordbruksministern och tillika ministerrådets president, mottog under våren 640 000 namnunderskrifter med krav om ett förbud mot långa djurtransporter. Med Sverige som ordförandeland hölls för första gången en debatt om djuretik i ministerrådet för jordbruk. Den danska jordbruksministern Ritt Bjerregaard förkastade djurtransporter över landsgränser och krävde att djur skulle transporteras till närmsta slakteri. Sverige, Nederländerna, Danmark och Tyskland ville se ett förbud mot plågsamma djurtransporter. I samband med ministerrådsmötet överräckte Eurogroup en handlingsplan med konkreta förslag

till att förbättra djurskyddet vid transport. Winberg var även initiativtagare till en i Stockholm internationell djurskyddskonferens, den första konferensen om djurskydd som anordnats av ett ordförandeland och där ett av ämnena på agendan var djurtransporter (SOU 2003:6 bilaga12 s. 343f.).

5.1 Samrådsproceduren

Då djurskyddsfrågor inom EU ligger under flera policyområden innebär detta att beslutsprocedurerna, och därmed även att institutionernas inflytande skiftar. Förordningen om skydd av djur under transport behandlades i enlighet med samrådsproceduren, vilken innebär att parlamentet endast har yttranderätt i frågan. Samrådsproceduren inleds med att kommissionen lägger fram ett förslag till ny lag, därefter utarbetas en text som bereds av berörda kommissionsenheter innan slutligen kommissionskollegiet fattar beslut till nytt laginitiativ. Förslaget till ny lagstiftning har dessförinnan presenterats för andra politiska aktörer med intresse i den aktuella frågan, som t.ex. intressegrupper, expertkommittéer, medlemsstater, regionkommittén, ekonomiska och sociala kommittén och parlamentet. I beslutsprocessens nästa steg ges Europaparlamentet möjlighet att yttra sig i frågan och komma med förslag till ändringar. Efter det att parlamentet givit sitt yttrande behandlas ärendet i ministerrådet som även fattar beslut i frågan (Tallberg 2001 s. 43ff.).

5.1.1 Kommissionens förslag till ny lagstiftning

Inför att kommissionen lägger fram ett förslag hålls konsultationer med olika intressen och med den vetenskapliga expertis som finns. År 2002 anordnade kommissionen två samråd med berörda parter, dels med organisationer och dels med allmänheten. Här hade såväl Eurogroup som dess medlemmar möjlighet att framföra synpunkter och komma med förslag till hur djurskyddet kan förbättras under transport. Djurskyddsorganisationerna förespråkade bl.a. att transporttiderna skulle begränsas till 8 timmar. Majoriteten av medborgarna som röstade stöttade kommissionens förslag, över 4000 svar kom in vilket enligt kommissionen tydde på stort intresse för djurskyddsfrågor (P. Bilting Bearfield 2006-09-13; <http://eur-lex.europa.eu> 2006-12-07).

År 2002 lade även kommissionens vetenskapliga kommitté för djurs hälsa och välbefinnande (SCAHAW) fram en rapport i vilken de föreslog att transportererna bör vara så korta som möjligt, då djurs hälsa försämras ju längre de transporteras. SCAHAW föreslog en tidsbegränsning på 8 timmars transport, såvida inte fordonen var utformade på så sätt att varje djur kunde inspekteras. Kommittén rekommenderade även att djuren skulle få större utrymme i transportererna och att hästar skulle transporteras i individuella spiltor (<http://ec.europa.eu> 2006-12-07).

I kommissionens rådgivande kommittéer erbjuds intressegrupper att på ett mer formaliserat sätt lämna synpunkter på olika förslag. Kommissionen är förpliktad att konsultera dessa kommittéer men inte att följa deras råd (Greenwood 2003 s. 54f.). Pia Bilting Bearfield på svenska representationen i Bryssel upplever det som att seriösa djurskyddsintressenter normalt har stora möjligheter att lämna synpunkter och påverka förslagets utformning. De intressegrupper som är mest aktiva vad gäller djurskyddsfrågor är enligt Bilting Bearfield Eurogroup for Animals, World Society for the Protection of Animals och Compassion in World Farming (P. Bilting-Bearfield 2006-09-13). Enligt Peeling är dock EU:s formella kommittéer och arbetsgrupper inte den bästa metoden att få fram information till de verkliga beslutsfattarna. Vid formella debattforum för berörda parter är det ofta många som deltar och man får ett par minuter på sig att föra fram sitt budskap. Enligt Peeling fungerar de bra då det gäller att ta reda på vad berörda parter vill föra fram, men de är inte lika användbara då det gäller att sätta press på beslutsfattarna. Istället är det bättre att träffa de personer som är intresserade av frågan på ett annat sätt och förse dessa med djupanalyser. I syfte att påverka utformningen av lagtexten i transportförordningen vände sig Eurogroup därför till djurskyddsintresserade personer inom kommissionen, samt till det ansvariga Generaldirektoratet Hälsa- och konsumentskydd (D. Peeling 2006-11-28).

Efter konsultationer med berörda parter, rekommendationer från SCAHAW och beräkningar av ekonomiska konsekvenser lade kommissionen i juli 2003 fram sitt lagförslag för parlamentet, ministerrådet och ekonomiska och sociala kommittén (EESK). Förslaget innehöll nya regler för transporttider, 9 timmar transport, 12 timmars vila på fordonet med möjlighet till upprepning. Kommissionen föreslog även en slopning av befintliga rastplatser och att djuren istället skulle vila ombord på fordonet. Förslaget innehöll även nya regler för utrymme för djuren på transporten, förbud av transport av väldigt unga djur och de djur som inte är i skick att transporteras, och att reglerna för transport av hästar skulle skärpas. Kommissionen ville även se skärpta regler för kontroll, större ansvar för transportörer och nya tekniska krav på vägfordon (<http://eur-lex.europa.eu> 2006-12-07).

Eurogroup var inte helt nöjd med kommissionens förslag, utan föreslog i en särskild "position paper" en del förändringar i syfte att få en lag som skyddar djuren under transport. I detta paper togs såväl de positiva som negativa punkterna med förslaget upp. Kommissionens förslag om att transportcyklerna på 9 timmar resa 12 timmar vila 9 timmar resa som skulle kunna upprepas utan slut, var enligt såväl Eurogroup som Djurens Rätt oacceptabelt, särskilt då vilan skulle ske på fordonet. Detta var enligt Eurogroup ett steg bakåt från de tidigare bestämmelserna där djuren tilläts vila 24 timmar efter en resa. Eurogroup frångick här sitt ursprungliga krav på 8 timmar och krävde istället en absolut transportgräns på 9 timmar, medan Djurens Rätt stod fast vid sina 8 timmar (<http://www.europarl.europa.eu>, 2006-12-09; Djurens Rätt nr 4 2003 "Nya regler för djurtransporter i EU" Eva Söderström). Eurogroups motivering av ovanstående ståndpunkt var att transport av levande djur kunde ersättas av djurkroppar, att parlamentet upprepade gånger uppmanat kommissionen och medlemsländerna att introducera en maxgräns för djurtransporter, att SCAHAW

rekommenderat att transportererna borde vara så korta som möjligt och att The Federation of Veterinarians of Europe (FVE) rekommenderat att djuren transporteras till närmsta uppfödningstället eller slakteri. Långväga transport av djur var enligt Eurogroup endast acceptabelt om de gavs tillräckligt med utrymme att ligga ner samtidigt och att alla djur kunde dricka och äta ombord, vilket enbart skulle kunna bli möjligt om kommissionens förslag angående utrymmet på transporten förbättrades. Både Eurogroup och FVE föreslog en förbättring av kommissionens förslag så att djuren skulle kunna stå upp naturligt, vilket även fick stöd i SCAHAW:s rapport. Eurogroup och Djurens Rätt välkomnade emellertid vissa skärpningar som föreslogs, så som att hästar skulle transporteras i avgränsade spiltor i fordonet. (<http://www.europarl.europa.eu>, 2006-12-09; Djurens Rätt nr 4 2003 "Nya regler för djurtransporter i EU" Eva Söderström)

5.1.2 Debatt i parlamentet

Eftersom djurtransportfrågan fick stor uppmärksamhet av allmänheten var parlamentet särskilt intresserade av frågan (D. Peeling 2006-11-28). Enligt Andreas Erler på Eurogroup är parlamentet den institution som är mest öppen för djurskydd. Mycket av Eurogroups lobbyarbete mot parlamentet sker genom kontakter med parlamentsledamöter och tjänstemän som är positivt inställda till djurskyddsfrågor (A. Erler 2006-11-07). Peeling understryker vikten av Eurogroup's personliga möten med parlamentariker och i transportfallet försåg Eurogroup bl. a. Intergroup on the Welfare and Conservation of Animals med information så att de kunde driva frågan inom parlamentet och sätta press på kommissionen och medlemsstaterna (D. Peeling 2006-11-08).

Under 2003 till 2004 behandlades kommissionens förslag till ny lagstiftning i parlamentets utskott. Utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor tilldelades en rådgivande roll och instämde i SCAHAW:s rekommendationer om att transportererna borde vara så korta som möjligt och rekommenderade en transportgräns på 9 timmar eller 500 km för djur till slakt eller gödning, med undantag för avlägsna områden. Utskottet föreslog att djur skulle slaktas nära uppfödningplatsen, och att köttet sedan transporteras i stället för djuren. De utrymmen som kommissionen föreslagit för nötkreatur och får var enligt utskottet betydligt sämre än vad SCAHAW rekommenderat. Enligt utskottet skulle kommissionens lagförslag leda till att djur skulle komma få "stå ut med extrem värme, trängsel, vattenbrist och allt smutsigare och ohygieniska förhållanden". (<http://www.europarl.europa.eu> 2006-12-09)

Det andra rådgivande utskottet, utskottet för regionalpolitik, transport och turism instämde att unga, sjuka och skadade djur, inte borde transporteras, och önskade se strängare regler och större utrymme för djuren än vad kommissionen föreslagit. Utskottet såg dock inga hinder för en utökad transporttid förutsatt att fordonen utrustats med högsta standard och ventilationssystem. För att undvika olaglig i- och urlastning av djur och ändring av destinationsorten under transporten föreslog utskottet användning av GPS-utrustning. (<http://www.europarl.europa.eu> 2006-12-09). Skillnaden i de rådgivande

utskottens betänkanden var i stort att utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor var mer långtgående i sina krav för ett bättre djurskydd. Yttrandena från de båda rådgivande utskotten togs i beaktande i parlamentets ändringsförslag som föregicks av en debatt i parlamentet.

Föredragande Albert Jan Maat från det ansvariga utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling ansåg att kommissionen inte gått tillräckligt långt i sitt lagförslag på 9 timmar då det gav möjlighet till upprepade transportperioder. Många parlamentariker riktade kritik mot kommissionens förslag med viloperioder ombord på fordonen. Flera parlamentariker uppmanade att parlamentet skulle hålla fast vid den tidigare överenskommelsen på max 8 timmar och 500 km och att djurens välfärd skulle få segra över de ekonomiska överväganden som annars styr djurtransporterna. Kommissionär Byrne uttryckte i sitt inledande tal i parlamentet en önskan om att få till stånd en snabb uppgörelse som skulle innebära förbättringar för djuren. Byrne betonade dock att han inte tänkte godta ändringsförslag som i framtiden skulle leda till ett förbud av transport av levande djur. Ett sådant förslag menade Byrne skulle troligen inte godtas av ministerrådet.

Över 450 ändringsförslag lades fram i parlamentet vilket tydde på ett stort intresse i frågan. I debatten omnämndes djurtransportfrågan vara är en mycket känsloladdad fråga, vilket inte minst märkts av en intensiv lobbying. Under debatten i parlamentet uppmanade den österrikiska parlamentarikern Agnes Schierhuber dock till protest mot den kampanj som djurrättsorganisationen PETA (People for the Ethical Treatment of Animals) bedrivit, i vilken liknelser dragits mellan djurtransporter och förintelsen. Schierhuber menade att djurtransportfrågan inte enbart kan ses som en känslifråga utan det krävs vetenskapliga fakta och en ekonomisk utvärdering likt den som Byrne och kommissionen föreslagit. Önskemål om en noggrann utredning beträffande de ekonomiska konsekvenserna som en lagändring skulle innebära för vissa avlägsna regioner förekom från flera parlamentariker (<http://www.europarl.europa.eu> 2006-12-08)

I samband med att djurtransportfrågan diskuterades i parlamentet uppmanade Djurens Rätt i sin tidning sina medlemmar att skriva till EU-parlamentarikerna och kräva att de skulle rösta för en tidsbegränsning (Djurens Rätt nr 1 2004 "Hjälp till att stoppa plågsamma djurtransporter! Transportfrågan i EU kan avgöras i år" Eva Söderström). Trots försök att få parlamentet att stå fast vid sitt förslag på en absolut transportgräns på 8 timmar eller 500 km som de presenterat i en resolution från 2001, kom parlamentet i röstningen i stort att ställa sig bakom kommissionens förslag på 9 timmars transporttid (<http://ec.europa.eu> 2006-12-03).

Bristen på efterlevnad av den tidigare lagstiftningen menade parlamentet tillhörde en av de viktigare frågorna och var därför positiva till kommissionens föreslagna åtgärder på ökad kontroll, registrering och utbildning. Till skillnad från kommissionen gick parlamentet mer detaljerat in på specifika detaljer och datum för genomförande av kontrollmetoder. Parlamentet nämnde i sina ändringar att särskilda undantag borde råda för avlägsna områden för vilka en begränsning av transporter skulle komma få ekonomiska konsekvenser. Parlamentet föreslog

vidare understöd till mobila slakterier i glest befolkade och avlägsna områden (<http://www.europarl.europa.eu> 2006-12-13)

Även om parlamentet endast hade yttranderätt i transportfrågan, och ministerrådets arbetsgrupper enligt Peeling ofta slänger parlamentets ändringsförslag så stöttade Eurogroup parlamentet då många parlamentariker var intresserade och engagerade i frågan (D. Peeling 2006-11-28).

Innan lagstiftningsärendet nått ministerrådet hade även ekonomiska och sociala kommittén, EESK, möjlighet att yttra sig angående kommissionens förslag. EESK ställde sig i stort bakom kommissionens förslag. De ansåg det viktigt att förbättra djurs välmående under transport, men önskade även se en utvärdering över såväl kostnader som sociala effekter av föreslagna åtgärder. Då det gällde utrymmeskraven ansåg EESK de vara direkt kopplade till transportkostnaderna. Om alltför få djur transporteras i ett givet utrymme menade de att risken för skador skulle öka antingen pga. transportens rörelse eller aggressivitet djuren emellan (<http://eescopinions.eesc.europa.eu> 2006-12-12).

5.1.3 Ministerrådet fattar beslut

När ärendet nådde ministerrådet informerade Eurogroup EU:s jordbruksministrar om vad lagförslaget skulle få för konsekvenser för djurskyddet. Eurogroup och dess medlemsorganisationer lobbade aktivt mot såväl medlemsstaternas representanter i Bryssel, som direkt i medlemsstaterna (D. Peeling 2006-11-28; B. Carlsson 2007-03-08). Den svenska medlemsorganisationen Djurens Rätt uppmanade jordbruksministern Ann-Christin Nykvist att arbeta för en transportgräns på 8 timmar inom EU och att Sverige och andra länder skulle ha möjlighet att behålla och utveckla strängare regler än transportförordningen. Djurens Rätt uppmanade även sina medlemmar att skicka protestkort till Nykvist i syfte att förändra villkoren för djuren (Djurens Rätt nr 1 2004 ”Hjälp till att stoppa plågsamma djurtransporter!”, Djurens Rätt nr 4 2003; ”Transportfrågan i EU kan avgöras i år” Eva Söderström,).

I samband med ministermötet den 1 november 2003 demonstrerade Eurogroup och Djurens Rätt tillsammans med 25 andra djurskyddsorganisationer mot EU:s djurtransporter utanför ministerrådets byggnad i Bryssel. Under 9 månader hade organisationerna samlat in leksaksdjur som skulle symbolisera djuren som transporteras inom och ut ur EU. I samband med den mediebevakade demonstrationen hade leksaksdjuren placerats i en djurtransport utanför ministerrådets byggnad i Bryssel. Fyra jordbruksministrar, Tysklands, Sveriges, Storbritanniens och Hollands ministrar gick med på att gå ut och träffa demonstranterna. Djurens Rätt framförde här återigen kravet på 8 timmars transportgräns till Sveriges jordbruksminister (Dagens Nyheter ”Stor demonstration mot djurfrakter” 2003-11-18; Hufvudstadsbladet ”Protester i EU mot djurtransporter” Peter Wallberg, 2003-07-28; Djurens Rätt nr 1 2004 ”Djurens Rätt demonstrerade i Bryssel” Eva Söderström). Lars Gropman, kontaktombud för Djurens Rätt skrev insändare och debattartiklar i flera dagstidningar om förhandlingarna i ministerrådet och om hur Djurens Rätt

tillsammans med Eurogroup skulle försöka driva på politiker att fatta ett bra beslut för djuren (Mora Tidning "Långa transporter bör stoppas" 2004-07-21 Lars Gropman, Falu Kuriren "Transport av djur" 2004-07-14, Lars Gropman, Nya Ludvika Tidning "Djurtransporter" 2004-07-07, Lars Gropman).

Ministerrådet hade dock svårt att enas i frågan och kommissionens förslag om 9 timmars resa, 12 timmars vila ombord på transporten, följt av 9 timmars resa med möjlighet till upprepningar vann därför inte tillräckligt stöd i ministerrådet. Flera delegationer uttryckte önskan om skärpta regler med en begränsning av transporttider och antalet transportperioder, medan andra underströk behovet av att genomföra en noggrann analys av vilka effekter detta skulle få för kött- och transportnäringen (<http://europa.eu> 2006-12-12). Framför allt kom protester från länderna i södra Europa och bakom motståndet finns det enligt Åsa Regnander-Dahl på Djurskyddsmyndigheten ofta starka ekonomiska intressen. I många länder är det en betydande näring som man inte vill ha några stora inskränkningar i då väldigt många djur transporteras mellan länderna. Då ministrarna inte kunde komma överens, blev det upp till ministerrådets ordförandeland att lägga fram ett kompromissförslag. Ordförandeskapet som roterar mellan medlemsländerna innebär att ordförandelandet ansvarar för dagordningen vilket gör det möjligt att prioritera frågor som är särskilt angelägna för landet (Dagens nyheter 2004-04-26 "Nytt försök enas om djurtransporter" Sigrid Böe; <http://www.sr.se> 2007-03-04; Bomberg-Stubb 2004 s. 54f.).

I slutet av beslutsprocessen hamnade diskussionerna om transportförordningen under två olika ordförandeperioder. Ordförandeskapet för första halvåret 2004 innehades av Irland och andra halvåret av Nederländerna. Inför Irlands ordförandeskap lämnade djurskyddsorganisationen Compassion In World Farming (CIWF) i Irland (november 2003) över 8000 namnunderskrifter för ett förbud av export av levande djur till Irlands jordbruksminister Joe Walsh, i syfte att påverka kommande EU-lagstiftning (<http://www.ciwf.ie> 2007-03-04; D. Peeling 2006-11-28). Utanför jordbruksdepartementet i Dublin hölls i januari 2004 demonstrationer mot export av levande djur för att markera början av Irlands ordförandeskap i vilken även flera politiker deltog. CIWF uppmanade Walsh att skriva in en 8 timmars transportgräns i Irlands kompromissförslag. Runtom i såväl Europa som övriga världen anordnades stöddemonstrationer och representationer utanför Irlands ambassader, där 48 organisationer, däribland Djurens Rätt, deltog och uppmanade Irland att tänka på djurskyddet (<http://www.ciwf.ie> 2007-03-04). Irland valde dock att lägga fram ett kompromissförslag som innebar 9 timmars transport, 2 timmars vila ombord på fordonet, 9 timmars transport, följt av vila ombord i 12 timmar. Någon gräns för hur många gånger dessa transportcykler kunde upprepas fanns inte med i förslaget (Hallands nyheter "Ingen ny lag om kortare djurtransporter" 2004-04-28, Peter Wallberg). I syfte att stoppa förslaget demonstrerade CIWF utanför jordbruksdepartementet i Dublin (april 2004), och på EU-nivå lobbade de mot djurskyddsvänliga länder för att få dessa att blockera Irlands lagförslag. CIWF anklagade Irland för att använda ordförandeskapet till att lägga fram ett förslag som var ett steg tillbaka i utvecklingen. Meningen var enligt CIWF att Irland skulle lägga fram en kompromiss mellan de länder som ville ha kortare transporttider för djuren och de som motsade sig djurskyddsförbättringar,

resultatet blev istället ett förslag som innebar en försämring i jämförelse med det gamla direktivet (<http://www.ciwf.ie> 2007-03-04).

Djurens Rätt ansåg att ordförandelandet urholkat kommissionens förslag och enligt Eurogroups chef Sonja Van Tichelen var förslaget värre än status quo, då transporterna för vissa djur skulle komma att bli ännu längre än vad de redan var (Djurens Rätt nr 2-3 2004 "Inga nya EU-regler om djurtransporter" Birgitta Carlsson). Irlands kompromiss var ur djurskyddssynpunkt oacceptabelt för ministrarna i Tyskland, Sverige, Danmark, Storbritannien, Belgien, Österrike och Luxemburg som blockerade förslaget och tvingade ordförandeskapet att lägga fram ett nytt (Göteborgs-Posten "Ingen ny lag om djurtransporter" 2004-04-28). Enligt Nykvist fanns det ingen möjlighet att förbättra djurskyddet då motsättningarna i synen på djurtransporter var för stora. De förbättringar som fanns i förslaget var så ringa att de inte skulle få någon betydelse. Vissa länder bl.a. Spanien och Frankrike ville pga. kostnadsskäl inte ha kortare transporter utan propagerade istället för att behålla transporttiderna med så få restriktioner som möjligt (Djurens Rätt nr 2-3 2004 "Inga nya EU-regler om djurtransporter" Birgitta Carlsson; Hallands nyheter "Ingen ny lag om kortare djurtransporter" 2004-04-28, Peter Wallberg).

Eftersom länderna misslyckats med att enas i frågan gick den vidare till det nya ordförandelandet Nederländerna. Enligt Peeling är Nederländerna mer öppna för djurskydd och Eurogroup såg därför ökade möjligheter att påverka transportlagstiftningen. Så här sent i beslutsprocessen var positionerna enligt Peeling redan låsta och Nederländerna valde senare att ta bort de kontroversiella frågorna rörande utrymme och transporttid ur lagförslaget (D. Peeling 2006-11-28, Dagens Nyheter "EU-reform för djurtransporter ger bara små förbättringar" Sigrid Böe 2004-11-21). Ministerrådet nådde slutligen fram till en överenskommelse om en förordning om skydd av djur under transport enligt Nederländernas kompromiss som även kommissionen kunde godta. De flesta ändringar som parlamentet antagit och kommissionen godtagit fördes in i förordningen (<http://europa.eu> 2006-12-12). Danmark valde att rösta emot förslaget då man ansåg att det var för dåligt ur djurskyddssynpunkt medan Sverige, Tyskland, Belgien och Luxemburg avstod från att rösta (<http://mobil.svt.se> 2007-03-04, <http://eur-lex.europa.eu> 2007-03-04).

6 Varför fick Eurogroup for Animals inte igenom sina krav?

Trots att medlemsorganisationerna och djurskyddsintresserade medborgare uttryckt sin besvikelse över att Eurogroup inte fick igenom kraven på transporttider och utrymme, ser de själva inte sin lobbyinsats som ett misslyckande, eftersom de så här i efterhand ansåg att kraven de ställt varit alldeles för ambitiösa. Peeling menar att det är svårt att påverka om man sätter för höga krav "If you set yourself very high demands, then some people just don't talk to you because they can't imagine ever having a common ground with you... ..many people would consider our demands as being so laughable, so ludicrous, so uneconomic that it's really not much point of sitting down at the table with us, because they won't be able to find a common ground." (D. Peeling 2006-11-28).

Enligt Peeling baseras mycket av Eurogroups trovärdighet på deras vetenskapliga argument. Peeling menar att Eurogroups starka sida vanligtvis är deras vetenskapliga fakta, och i transportfallet baserade de i princip hela sin lobbystrategi på vetenskaplig grund. Enligt Peeling var det dock ingen lyckad strategi då kommissionen och ministerrådet var mer lyhörda för industrins ekonomiska argument. Peeling menar att de kanske borde ha satsat mer på känslomässiga argument, att vetenskapen ger oss fakta om hur långt ett djur kan transporteras utan att ta skada, men den säger inget om huruvida vi bryr oss om det eller inte. Industrin talade om de konsekvenser de föreslagna åtgärderna skulle få för hela industrisektorn, t.ex. ökade kostnader och förlorade arbetstillfällen, vilket enligt Peeling fick Eurogroups vetenskapligt grundade krav på ökat utrymme och en maxgräns på transporttid att framstå som orealistiska och oekonomiska. Industrin pekade även på problemen med efterlevnaden av befintlig lagstiftning och ansåg att det som behövdes var snarare metoder att stärka efterlevnaden av gällande lagstiftning istället för att stifta en ny. Även om Eurogroup höll med om att en förstärkning av efterlevnaden av lagstiftningen var nödvändig, menar Peeling att denna diskussion innebar att fokus flyttades från organisationens huvudkrav om maximal transporttid. Istället kom diskussionen att handla om att identifiera ansvar och ansvarsutkrävande (D. Peeling 2006-11-28).

Enligt Peeling var den svenska regeringen en av dem som var mest intresserade av att lyssna till det civila samhället, mest positiva till djurskydd, och vars synpunkter gick i linje med Eurogroups krav. Samarbetet med den svenska regeringen tillhör ett av de mest givande som Eurogroup haft, men Peeling understryker samtidigt att när det väl kommer till röststyrka tillhör Sverige inte de stora spelarna. I de röststarka länderna, menar Peeling att jordbruksindustrin har ett stort inflytande över politiken. Ett exempel Peeling ger är Frankrike där "Chirac and Bussereau who is the french agricultural minister, are completely in the pocket of farmers" (D. Peeling 2006-11-28). Peeling menar att såväl Frankrike

som den resursstarka jordbrukslobbyn har ett stort inflytande i Generaldirektoratet för jordbruk och landsbygdsutveckling. Enligt Peeling har Generaldirektoratet väldigt nära kontakter med jordbrukslobbyn och ser det som sitt främsta ansvar att ta tillvara deras intressen. Hos Generaldirektoratet är dörren alltid öppen för jordbrukslobbyister medan den är stängd för Eurogroup. ”The present commissioner of DG Agriculture, we’ve never actually met her, we’ve requested interviews with her, she’s never actually found the time for it, a colleague of ours who is a member of a farmers union happened to be in DG Agriculture, and somebody says, why not have a word with the commissioner. The door is always open to the farmers in DG Agriculture, it’s not open to us” (D. Peeling 2006-11-28). En av anledningarna till att Eurogroup inte lyckades få igenom sina krav var enligt Peeling att det rådde institutionellt dålig timing, både vad gäller kommissionen och ministerrådet. Varken kommissionen eller ordförandelandet Irland var enligt Eurogroup intresserade av att förbättra djurskyddet. Irland, var enligt Peeling fientligt inställt till djurtransportfrågan och önskade inte se lagstiftningen gå igenom. De kompromisser Irland lade fram var enligt Peeling avsiktligt ”unworkable compromises”. Peeling fick intrycket av att Irland ”deliberately pissed people off on the way” och inte utgjorde någon konstruktiv förhandlingspartner (D. Peeling 2006-11-28). Kommissionen var enligt Peeling under den här perioden ”non-supportive”, och den ansvarige kommissionären för Generaldirektoratet Hälsa- och konsumentskydd, David Byrne, var starkt ogillande till djurskyddsfrågor ”...it was actually personal with him, he actually had a dislike for animal welfare” (D. Peeling 2006-11-28). Det är av stor betydelse vem som sitter på de viktiga posterna menar Peeling, det hjälper inte att ha goda argument ifall de man pratar med inte har ett intresse i frågan. Som ansvarig kommissionär hade Byrne rätt att insistera på vissa delar, vilket han dock avstod ifrån då han enligt Peeling personligen inte var villig att driva igenom en djurskyddsvänligare lagstiftning (D. Peeling 2006-11-28).

7 Sammanfattande diskussion

Vi har i vår uppsats undersökt hur lobbyorganisationen Eurogroup for Animals gått tillväga i syfte att påverka den senaste EU-lagstiftningen gällande transport av djur. Avsikten med uppsatsen var att med hjälp av Jeremy Richardsons teori om lobbying i EU finna förklaringar till varför organisationen inte fick igenom sina ställda krav. Utifrån det insamlade materialet fann vi att Eurogroup i stort betonar samma avgörande faktorer som kan inverka på organisationens påverkansmöjligheter som Richardson. Eurogroup visade sig ha en god förståelse för hur EU:s beslutsprocess fungerar och anpassar sin lobbystrategi utifrån de olika beslutsprocedurerna. I vårt aktuella fall hade parlamentet i enlighet med samrådsproceduren endast rätt att yttra sig och komma med förslag till ändringar. I och med detta valde Eurogroup medvetet att inte lägga stor vikt vid parlamentet, då de menade att ministerrådet inte skulle komma att fästa stor uppmärksamhet vid deras ändringsförslag. Vi anser dock att Eurogroup borde ha satsat mer resurser på parlamentet, dels då parlamentet sedan flera år tillbaka ställt sig bakom en 8 timmars gräns och dels då Eurogroup själva upplever parlamentet vara den institution som är mest lyhörd för djurskyddsfrågor. Via Intergroup on the Welfare and Conservation of Animals har Eurogroup en stor möjlighet att påverka såväl inom parlamentet som gentemot andra institutioner, en möjlighet vi anser de förbisett i detta fall och som kan ha bidragit till att de inte fick igenom sina krav.

Mycket av det påverkansarbete som Eurogroup bedrivit i syfte att få till stånd en skärpt lagstiftning på området ägde rum innan kommission lagt fram sitt förslag. Eurogroup uppmanade sina medlemsorganisationer och internationella samarbetspartners att uppmärksamma djurtransportfrågan, vilket främst skedde genom indirekt lobbying via debatter i media, namninsamlingskampanjer och protester. I det direkta lobbyarbetet mot såväl kommissionen som ministerrådet kom avsaknaden av rätta personliga kontakter att negativt inverka på Eurogroups påverkansmöjligheter. De personliga kontakter Eurogroup hade, satt antingen inte på rätt poster eller hade inte tillräckligt mycket att säga till om. De personer som innehade de viktiga posterna, t.ex. ansvarig kommissionär David Byrne och det irländska ordförandeskapet, visade sig vara de som var mest kritiska till en förändring av djurtransportlagstiftningen.

Om en intresseorganisation vill påverka kommissionen och ministerrådet, bör de enligt Richardson vända sig till kommissionens kommittéer och ministerrådets COREPER. För att kunna påverka lagförslag menar Richardson att det är viktigt att använda sig av kommissionens konsultativa kommittéer. Till skillnad från Richardson menar Peeling att dessa kommittéer inte ger något resultat om man vill påverka, utan betonar istället vikten av personliga möten. Vad gäller Eurogroups och Djurens Rätts lobbying mot ministerrådet, verkar de ha lyckats få

ett flertal ministrar att ställa sig bakom deras krav, däremot har det inte framgått i vilken utsträckning de vänt sig till COREPER.

Richardson betonar även vikten av att stanna kvar genom hela processen eftersom förslagen kan komma att ändras genom processens gång, lämnas processen i ett tidigt skede så ges utrymme åt andra aktörer att påverka i annan riktning. Även om Eurogroup enligt egen utsago varit aktiva genom hela processen, spelade detta enligt Peeling mindre roll då inflytelserika aktörer med motsatta intressen var engagerade i transportfallet. Den inflytelserika industrin lyckades enligt Peeling prägla debatten till att handla om efterlevnad och kontroll i stället för transporttider och utrymme. Detta återspeglades senare även i den färdiga lagtexten. Så som ofta enligt Peeling är fallet, var de röststarka länderna motvilliga till en förändring av lagstiftningen, då näringen kopplad till djurtransporter väldigt viktig och jordbruksindustrin har ett stort inflytande över politiken.

I transportfallet baserade Eurogroup hela sin lobbystrategi på vetenskaplig grund, vilket innebar att kraven blev väldigt ambitiösa. Enligt Peeling var detta ett misstag som kan ha skadat deras trovärdighet som förhandlingspartner. Utifrån vetenskapen framstod deras krav som ekonomiskt orealistiska utan verklighetsförankring. Till skillnad från Richardson som förordar just användandet av rationella och tekniska argument anser Peeling att Eurogroup istället borde ha satsat mer på känslomässiga argument för att väcka sympatier i djurtransportfrågan. Efter att ha studerat hur diskussionerna gått i de olika institutionerna, verkar det i detta fall som om socioekonomiska argument har vägt tyngst, vilket Eurogroup saknat i sin framställan. Att som Peeling föreslår att använda sig av mer känslomässiga argument, anser vi dock inte vara en god lobbystrategi då det gäller direkt påverkan gentemot institutionerna. Känslomässiga argument kan vara en god strategi för att få uppmärksamhet i media och väcka sympatier och engagera allmänheten. Om Eurogroup i likhet med industrin istället visat på vilka socioekonomiska effekter deras förslag skulle få tror vi att de hade ökat sina chanser att påverka. Vi menar därför att Eurogroup borde ha känt av situationen när de insåg att deras argument inte skulle gå hem och således skiftat strategi. För att öka sina påverkansmöjligheter menar Richardson att det kan vara god idé för nationella intresseorganisationer att gå samman i en gemensam Eurogroup, och att samordna sina strategier på EU nivå. I detta fallet har Eurogroup och Djurens Rätt har inte varit så samspelade vad gäller de ställda kraven. Medan Eurogroup sänkte sina transporttidskrav från 8 till 9 timmar, vidhöll Djurens Rätt kravet på 8 timmar. Vi menar att det hade gynnat dem om de lobbade mot samma mål.

En observation vi gjorde under vårt besök i Bryssel, då organisationens lobbystrategi diskuterades, var att Djurens Rätt och Eurogroup stod relativt långt ifrån varandra. Medan Djurens Rätt har en mer kompromisslös inställning till hur man bör bedriva påverkansarbete, har Eurogroup anpassat sig till EU:s rådande politiska klimat i sin strävan efter att framstå som en seriös lobbygrupp. Eurogroup har medvetet valt att inte samarbeta med mer radikala djurskyddsorganisationer för att bli en mer tillförlitlig samarbetspartner. Även om Djurens Rätt inte har samma nedtonade framställning som Eurogroup, verkar

deras strategi dock ha fungerat på nationellt plan. Utifrån det material vi studerat och de intervjuer vi gjort har vi funnit att just Djurens Rätt har lobbats väldigt intensivt på 90-talet inför den föregående lagstiftningen. Vad vi kan se har Djurens Rätt i samband med framtagandet av den nya förordningen däremot inte varit lika aktiva. Både Djurens Rätt och Eurogroup borde ha uppmanat sina medlemmar att engagera sig mera, (kommissionen fick endast i 4000 svar). Ett tillfälle till att göra sin röst hörd gavs i och med kommissionens samråd, men här kom det endast in 4000 svar, vilket är relativt lite med tanke på hur många som är medlemmar i organisationerna. Medlemmarna verkar på något sätt ha missat det tillfälle som gavs vilket kan tyda på dålig information från Eurogroups sida. Vi har i uppsatsen försökt finna möjliga förklaringar till varför Eurogroup for Animals inte fick igenom sina krav i den senaste djurtransportlagstiftningen. Utifrån Richardsons teori om intresseorganisationers påverkansmöjligheter i EU har vi analyserat det insamlade materialet och här redovisat vårt resultat.

8 Referenser

- "Analysis of Major Areas of Concern for Animal Welfare in Europe" 2004
- Bachrach, Peter - Baratz S. Morton, 1972. *Makt och fattigdom: teori och praktik*. Stockholm: Wahlström & Widstrand
- Bergström, J. Henrik, "Från Magna-Charta till Motionerna", s. 69-139 i SOU 1998:146. *Lobbning* Demokratiutredningens skrift nr. 18. Stockholm Fritzes.
- Bilting Bearfield, Pia press och information, Svenska representationen Bryssel intervju 2006-09-13
- Böe, Sigrid, 2004 "Nytt försök enas om djurtransporter" *Dagens nyheter* 26/4
- Böe, Sigrid, 2004 "EU-reform för djurtransporter ger bara små förbättringar" *Dagens Nyheter* 21/11
- Carlsson, Birgitta Internationellt ansvarig Djurens Rätt intervju 2006-08-30, 2007-03-08
- Carlsson, Birgitta, 2004 "Inga nya EU-regler om djurtransporter" *Djurens Rätt* nr. 2-3
- Carlsson, Birgitta, "Djurtransporter i ett historiskt perspektiv" Bilaga 12 s. 309-350 i SOU 2003:6. *Kännande varelser eller okänsliga varor?, Bilagedel för betänkandet från Djurtransportutredningen*. Stockholm: Fritzes.
- Cram, Laura, 1997. *Policy-making in the European Union: Conceptual lenses and the integration process*. London: Routledge.
- Dahl, Robert, A. 1961 *Who governs- Democracy and Power in an American City*. Uppdaterad 1989. New Haven: Yale University Press.
- Dinan, Desmond *Hur kom vi hit?*, s. 45-65 i Bomberg, Elizabeth- Stubb, Alexander 2004. *Hur fungerar EU?*. Upplaga 1:1. Malmö: Liber AB.
- Erler, Andreas Political Officer Eurogroup for Animals, föreläsning 2006-11-07 Eurogroups principal demands
- Esaiasson, Peter, 2003. *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedts juridik.
- Greenwood, Justin, 2003. *Interest representation in the European Union*. Basingstoke: Palgrave
- Gropman, Lars, 2004 "Långa transporter bör stoppas" *Mora Tidning* 21/7.
- Gropman, Lars, 2004 "Transport av djur" *Falu Kuriren* 14/7.
- Gropman, Lars, 2004 "Djurtransporter" *Nya Ludvika Tidning* 7/7.
- "Hjälp till att stoppa plågsamma djurtransporter!" 2004 *Djurens Rätt* nr 1
- <http://ec.europa.eu>
- <http://eescopinions.eesc.europa.eu>
- <http://eur-lex.europa.eu>
- <http://europa.eu>
- <http://mobil.svt.se>
- <http://www.eurogroupanimalwelfare.org>

<http://www.ebra.org>
<http://www.europarl.europa.eu>
<http://www.ciwf.ie>
<http://www.sr.se>

- Johansson, Git, kampanjchef och regionansvarig för Sydsverige, Djurens Rätt intervju 2006-09-18
- Lundqvist, Lennart, 1993. *Det vetenskapliga studiet av politik*. Lund: Studentlitteratur.
- Naurin, Daniel, 2001. *Den demokratiska lobbyisten*. Umeå: Boréa.
- Nylander, Johan, 2000. *The power of framing: a new-institutional approach to interest group participation in the European Union*. Uppsala: Sociologiska institutionen, Univ. (University Printers, Ekonomikum).
- Pamlin, Dennis, "Lobbying i en globaliserad värld" s. 28-60 I SOU 1998:146 *Lobbning* Demokratiutredningens skrift nr. 18. Stockholm Fritzes
- Peeling, Dil, Senior Policy Officer Farm Animals, Eurogroup for Animals intervju 2006-11-08, 2006-11-28
- Petersson, Gunnel styrelseordförande lokalavdelningen Karlskrona, Djurens Rätt intervju 2006-09-17
- Redgrove, Mark Communications Officer Eurogroup for Animals intervju 2006-05-11
- Review 2005: 25 years of Eurogroup
- Richardson, Jeremy, 2001. *European Union power and policy-making*. London: Routledge
- Richardson, Jeremy, 1999. *European Union power and policy-making*. London: Routledge
- Richardson, Jeremy, 1993. *Pressure Groups*. Oxford University Press
- Söderström, Eva 2003 "Nya regler för djurtransporter i EU" nr 4
- Söderström, Eva, 2003. "Transportfrågan i EU kan avgöras i år", *Djurens Rätt* nr 4.
- Söderström, Eva, 2004 "Djurens Rätt demonstrerade i Bryssel" *Djurens Rätt* nr 1
- Tallberg, Jonas, 2001. *EU:s politiska system*. Lund Studentlitteratur
- TT 2004 "Ingen ny lag om djurtransporter" *Göteborgs-Posten* 28/4
- TT 2003 "Stor demonstration mot djurfrakter", *Dagens Nyheter* 18/11
- Uhrwing, Marie, 2001. *Tillträde till maktens rum: om intresseorganisationer och miljöpolitiskt beslutsfattande*. Hedemora: Gidlund
- Wallberg, Peter, 2003 "Protester i EU mot djurtransporter" *Hufvudstadsbladet* 28/7.
- Wallberg, Peter, 2004 "Ingen ny lag om kortare djurtransporter" *Hallands nyheter* 28/4
- Watson, Rory- Shackleton, Michael *Organiserade intressen och lobbyverksamhet i EU*, s. 115-134 i Bomberg, Elizabeth- Stubb, Alexander 2004. *Hur fungerar EU?*. Upplaga 1:1. Malmö: Liber AB.
- Yin, Robert k. 2003. *Case study research: design and methods*. Thousand Oaks: Sage Publications Inc.