



Til Fødevarestyrelsen  
[18@fvst.dk](mailto:18@fvst.dk); [metre@fvst.dk](mailto:metre@fvst.dk); [mohan@fvst.dk](mailto:mohan@fvst.dk)  
J. nr.: 2023-18-22-04333

**Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V  
T +45 3339 4000  
E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)  
W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)  
CVR DK 25 52 95 29

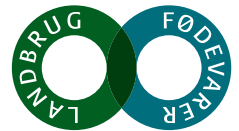
### **Vedr. høring over Kommissionens forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter**

L&F vil gerne sige tak for muligheden for at kommentere på dette forslag. Vi havde forventet, at EU-Kommissionen ville fremlægge et forslag, der ville adressere det reelle problem med manglende håndhævelse af de nuværende regler, som også er blevet påpeget af Europa-Parlamentets i deres anbefalinger af 20. jan 2022. Det er desværre ikke tilfældet. Der lægges mest af alt op til endnu flere og strammere krav til de virksomheder, som allerede gør det godt, uden at man sikrer et løft af bunden hos de virksomheder, hvor effekten på dyrevelfærden vil være størst. L&F frygter, at forslaget blot vil forstærke den konkurrenceforvridning af det indre marked der allerede er udtalt på dette område

L&F finder, at konsekvensanalysen er stærk mangelfuld, og langt fra afdækker de reelle økonomiske, sociale og miljømæssige effekter af forslaget. F.eks. dækker analysen kun transporter foretaget mellem medlemslande, og dermed er alle nationale transporter af dyr ikke medtaget i konsekvensberegningerne. Alene i Danmark udgør de national transporter i grisesektoren ca. 82 pct. af alle transporter, og det forventningen at andelen er endnu højere for kvægsektoren. Der bør liggende en fuld konsekvensanalyse inden der tages stilling til de enkelte elementer i forslaget.

L&F vil gerne fremhæve følgende væsentlige punkter i forslaget.

- Det faglige grundlag for arealkravene er utilstrækkeligt, og forslaget vil potentielt forringe dyrevelfærden samt få store økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Foreløbige beregninger viser, at det alene for den indenlandske transport af grise vil betyde 40 pct. flere lastbiler på vejene og en investeringsomkostning på op i mod ½ milliard i nye biler. Dertil kommer, at det øgede brændstofforbrug alene for vil medføre en årlig stigning i CO<sub>2</sub>-emmission på 15 mio. ton svarende til den årlige udledning fra 1100 husstande.
- Vi kan acceptere en begrænsning af transporttiden for dyr til slagt på 9 timer. For dyr til videre levebrug bør den nuværende grænse på 24 timer fastholdes, ligesom der bør arbejdes for at højværdiavlsdyr kan transporteres helt frem til slutdestination i 3. lande, og i højere grad følger regler for transport af dyr til videnskabeligt formål. Der bør fra dansk side arbejdes for at undtage på- og aflæsning fra den samlede transporttid i og med at det ikke indgår i chaufførernes køretid.
- Det nuværende krav om indvendige temperaturgrenser bør fastholdes, og understøtte mulighederne for brug af ny teknologi i form af klimakontrollerede biler og sensorer til måling af temperaturer.
- Der skal arbejdes for en langt større overensstemmelse med de globale principper i WOAH for forskellige aktørers ansvar og kompetencer ved transport af dyr, og dermed en langt mere klar og tydelig fordeling af ansvaret mellem forskellige aktører.
- Vi ser med stor tilfredshed på ændringen af definitionen på økonomisk virksomhed.



- Vi vil opfordre til at der arbejdes for en løsning, hvor transport af store kvægracer fortsat kan gennemføres i biler med to etager.
- Vi bakker som udgangspunkt op om en harmonisering af principperne for sanktionering på EU-niveau, så det er klart, hvornår og hvem der ifalder ansvar.
- Endelig bør ikrafttrædelse af nye regler afvente at udviklingen af de foreslåede IT-løsninger er på plads og gennemtestet.

L&F har nedenfor angivet uddybende kommentarer til de konkrete punkter:

### **Arealkrav**

Der lægges op til stigninger i arealkrav på henholdsvis 40 pct. for grise og op til 60 pct. for kvæg og hele 800 pct for fjerkræ. For kvæg og grise er de foreslået på baggrund af anbefalinger til dyrenes pladsbehov i en stald. Det er pladsforhold, som ikke er afprøvet i praksis under transport, og vi frygter, at der er tale om så store stigninger i arealkrav, at det reelt kan have en negativ dyrevelfærdsmæssig effekt på dyrene. Ligeledes er de økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved de nye arealkrav ikke tilstrækkeligt afdækket i konsekvensanalysen i og med at de nationale transporter ikke er medtaget. I Danmark viser foreløbige beregninger, at det for grisesektoren som minimum vil betyde 40 pct. flere lastbiler på vejene og en investeringsomkostning på min 400. mio. kr. i nye biler. Ydermere er de miljømæssige forhold og de øgede omkostninger til slid på veje, broer mv som følge af flere lastbiler på vejene ikke medtaget. Det estimeres at stigningen det øgede brændstofforbrug alene for vil medføre en stigning i CO<sub>2</sub>-emmission på 15 mio. ton svarende til den årlige udledning fra 1100 husstande. Det har inden for den givne tidsfrist ikke været muligt at foretage tilsvarende beregninger for kvæg- og fjerkræsektoren.

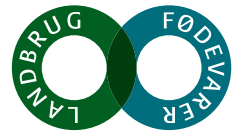
### **Transporttider**

L&F kan acceptere en begrænsning af transporttiden for dyr til slagt på 9 timer. Det er i den forbindelse vigtigt, at de danske myndigheder gør brug af muligheden for undtagelse i artikel 28 stk. 2, når det kommer til slagtning af udsætterhøner, hvor der ikke er et slagteri i Danmark eller inden for de angivne 9 timer.

L&F står undrende over for definitionen af transporttid i artikel 2, stk. 25, hvor på- og aflæsning indregnes i den samlede transporttid. Forslaget ønsker på en række områder at harmonisere reglerne for transport af dyr med køre- og hviletider for chaufførerne. Da på- og aflæsning ikke medregnes som køretid i chaufførernes køre- hviletider er forslaget inkonsistent på dette område. En rolig og stressfri på- og aflæsning er afgørende for dyrenes velfærd. Hvis på- og aflæsningstid skal indgå i køretiden, er der risiko for at både dyr og chauffør bliver pressede, og at dyrevelfærden derved kompromitteres. Vi vil opfordre til, at der fra dansk side arbejdes for at undtage på- og aflæsning fra den samlede transporttid.

L&F vil ligeledes opfordre til at der arbejdes for at fastholde den nuværende grænse på 24 timers transporttid for dyr til videre produktion, da det er velkendt at på- og aflæsning og at sammenblanding af dyrene på hvilestationer kan være stressende for dyrene. I og med at den nuværende logistik for transport af dyr er bygget op omkring 24 timers transport og 24 timers hvil kan en afkortning af transporttiden betyde at flere dyr skal udsættes for et hvil frem for at komme hurtigst muligt frem til bestemmelsesstedet. Alternativt bør der arbejdes for en løsning, hvor dyrene kan køres direkte til bestemmelsesstedet, såfremt det ligger inden for en grænse på 3 timers yderligere transport, hvis det betyder, at dyrene kan undgå kravet om 24 timers hvil.

For højværdiavlsdyr vil vi opfordre til, at der arbejdes for at styrke kvaliteten af transporten fremfor at begrænse transporttiden, og at avlsdyrene dermed kan transporteres helt frem til slutdestination i



3. lande. Endelig bør der i stil med reglerne for transport af dyr til videnskabelige formål arbejdes for at avlssdyr med dokumenteret høj sundhedsstatus, hvor transport sker i biosikrede biler, kan hvile på bilerne og ikke skal læsses af i forbindelse med hvil.

### **Temperaturgrænser**

L&F finder det beklageligt, at det er de udvendige temperaturer, der afgør hvorvidt dyrenes kan transporteres ved forskellige temperaturgrænser. Mange virksomheder har i de senere år været fremsynede og investeret i udviklingen af biler med nye teknologier for klimakontrol baseret på de indvendige temperaturgrænser. Vi vil derfor opfordre til at de danske myndigheder arbejder for at de nuværende principper for indvendige temperaturgrænser fastholdes.

Vi finder det også beklageligt at der ikke er differentieret temperaturgrænser både inden for dyrearter og på tværs af dyrearter. Praktisk erfaring viser, at blandt andet kvæg kan transporteres ved lavere temperaturer i vinterperioden, og det bør afspejles i forslaget. Ligeledes er det ikke praktisk muligt at holde de foreslåede temperaturgrænser ved transport af fjerkræ i store dele af året, og der er behov for en alternativ løsning.

### **Ansvarsfordeling**

EU-Kommissionen henviser i forslaget til WOAH's principper og vejledning for forskellige aktørers ansvar og kompetencer ved transport af dyr. L&F finder det afgørende, at der i de kommende forhandlinger arbejdes for en langt større overensstemmelse med principperne i WOAH, og dermed en langt mere klar og tydelig fordeling af ansvaret mellem forskellige aktører.

### **Økonomisk virksomhed**

L&F ser med stor tilfredshed på artikel 2. punkt 2(c). Her præciseres, at transport af dyr, hvor formålet er deltagelse i træning, udstillinger, konkurrencer, kulturelle begivenheder, cirkus samt hestesport og fritidsaktiviteter udelukkende skal leve op til artikel 4. i forordningen. Heste, der transporteres til f.eks. slagting og kommercielt salg, er ikke nævnt i artikel 2. punkt 2(c) og er således stadig omfattet af hele transportforordningen i det nye forslag. Artikel 2. punkt 2(c) imødekommer en årelang udfordring for hestesektoren, hvor administrative rammer og kontroller har givet anledning til stort ressourceforbrug uden nogen gevinst for hestenes velfærd. Transport af heste til de oplyste formål foregår med en meget stor opmærksomhed på velfærd. Dette idet der er tale om heste, der transporteres til formål, hvor de skal præstere, hvilket i sagens natur ikke er foreneligt med dårlige transportvilkår

Forslaget til ny transportforordning vil tillige løse en anden stor udfordring i den nuværende forordning, nemlig i forbindelse med tolkning af, hvornår en transport er omfattet af begrebet "økonomisk virksomhed".

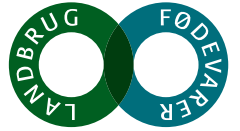
### **Højdekrav for kvæg**

Der lægges op til stigninger i indvendige højdekrav for kvæg, som reelt betyder, at der ikke længere kan transporteres Dansk Holstein i 2 etager. L&F vil opfordre til at der arbejdes for en løsning, hvor transport i 2 etager fortsat kan gennemføres.

### **Sanktionsprincipper**

Der lægges i forslaget op til konkrete sanktionsniveauer ved overtrædelser af reglerne i forordningen. L&F bakker som udgangspunkt op om en harmonisering af principperne for sanktionering på EU-niveau, så det er klart, hvornår og hvem der ifalder ansvar.

### **Udvikling af IT-løsninger**



L&F bakker som udgangspunkt op om forslagene til udviklingen af nye it-løsninger der skal lette implementering og håndhævelsen af reglerne, men som også spiller en stor rolle i at afhjælpe de administrative byrder for virksomhederne. L&F vil understrege vigtigheden af at disse løsninger er udviklet og gennemtestet inden nye regler træder i kraft.

Der er tale om et meget omfattende forslag fra Kommissionen, og vi forventer at komme med flere detaljerede bemærkninger senere.

**Trine Vig Tamstorf**  
Chefkonsulent

Fødevarer- og veterinærpolitik

M +45 3017 8872  
E tvt@lf.dk