

Danske Rederier takker for muligheden for at kommenterer på udkastet til den reviderede forordning for transport af levende dyr

Danske Rederier hilser Kommissionens udkast om transport af levende dyr velkommen, da den fokuserer på målet om at hæve velfærdsstandarderne for langdistance-transport af dyr i henhold til forordning (EF) nr. 1/2005.

Rederier i Danmark driver nyere dyretransportskibe, der fører dansk flag og er udstyret med et særligt "livestock carrier" certifikat eller har en "livestock carrier ship's notation" fra et anerkendt klassifikationsselskab, der målbart har klaret sig godt under inspektioner fra havnestatskontrol gennem flere år. Med henblik på at sikre en ensartet høj standard for alle skibe, der transporterer levende dyr til ikke-EU-lande, ønsker Danske Rederier at fremsætte følgende anbefaling om at styrke de krav, som skibene skal leve op til i forhold til valg af classeselskab og hvilke klassenotationer og certifikater som skibene skal have:

Kravene for ikke-EU-flagede skibe bør være på niveau med EU-flagede skibe for at sikre ensartede konkurrencevilkår og for at sikre den samme høje EU-standard for alle skibe, der transporterer dyr. For at opnå et godkendelsescertifikat fra en kompetent myndighed i en EU-medlemsstat eller en myndighed udpeget af en medlemsstat og for at operere i EU, bør et skib være pålagt at være klassificeret af et selskab, der er fuldgyldigt medlem af International Association of Classification Societies (IACS) og samtidig være udstyret med et særligt "livestock carrier" certifikat eller have en "livestock carrier ship's notation" fra et IACS-selskab. IACS-klassifikation sikrer en lettere og mere gennemsigtig vurdering af skibenes standarder og sikkerhedsniveau. Anvendelse af klassifikationsselskaber uden for IACS anvendes ofte af rederier og skibsoperatører, der har problemer med at opretholde deres skibsstandarder eller ikke er villige til at betale for omkostningerne ved at transportere kvæg til søs på en human måde. Det er vigtigt at bemærke, at IACS-selskaberne i øjeblikket optræder på EU's liste over anerkendte organisationer under EU-forordning 391/2009 (artikel 4), hvilket sikrer et ekstra niveau af tilsyn med IACS-medlemmers præstationer (i deres rolle som anerkendt organisation) på EU- og medlemsstatsniveau.

Derudover ønsker Danish Shipping at fremsætte følgende kommentarer til udkastet til forordning:

KAPITEL III TRANSPORTMIDLER:

Artikel 13 - Godkendelsescertifikat for skibe der transporterer dyr. 2 (a) og (b): Dette vil ikke tillade, at f.eks. et dansk-flaget skib godkendes af den kompetente myndighed i Danmark, fordi det er næsten 100 procent usandsynligt, at den "første" rejse vil være fra Danmark. De danske myndigheder og andre kompetente myndigheder for EU-flagede skibe skal have lov til at inspicere og godkende et dansk-flaget/ejet eller drevet skib til dyretransport, uanset hvor den "første rejse" finder sted fra.

KAPITEL V FORPLIGTELSE UNDER TRANSPORT OG DESTINATIONSTED:

Artikel 21 - Dyrevelfærdsofficer på skibe til dyretransport (a), (b) og (c):

Dyrevelfærdsofficeren kan også være en af officererne eller et af de erfarne besætningsmedlemmer, der har det nødvendige kompetencecertifikat (Artikel 38).

KAPITEL VIII KOMPETENTE MYNDIGHEDERS FORPLIGTELSE:

Artikel 37 - Træning (a): Der skal udarbejdes et særlig kursus for dyrevelfærdsofficerer om bord på skibe til dyretransport (Danske Rederier kan evt fremsætte et forslag til hvordan dette kan se ud).

Artikel 38 - Kompetencecertifikat: Certifikatet skal være baseret på betingelserne nævnt i artikel 37.

Artikel 40 - Inspektion af skibe til dyretransport ved lastning og losning. 2: Det skal nævnes, at den kompetente myndighed kun skal inspicere skibet før losning, hvis skibet bringer dyr til en havn i EU.

Kommentarer til bilaget:

KAPITEL IV YDERLIGERE BESTEMMELSER FOR KVÆGSKIBE OG CONTAINERSKIBE:

1.1: Forslag til ændring: Styrkeberegninger for båse og dæk skal godkendes/verificeres af et klassifikationsselskab godkendt af den kompetente myndighed under konvertering eller bygning. (Det bør være IACS, da de har de bedste kompetencer).

1.2 (c). 75 % er ikke tilstrækkeligt - og det er heller ikke defineret, hvordan denne måling skal foretages.

1.7 Denne del skal modificeres så det skal godkendes af klassifikationsselskabet med behørig respekt for at der transporters dyr og ikke nødvendigvis for de seneste SOLAS-standarder. De skal fremhæves, at der skal tages hensyn til, at lasten er levende dyr, f.eks kan CO2 ikke anvendes til brandslukning hvor dyrene opholder sig.

Foder skal lastes om bord til rejsen: Det ekstra foderkrav for rejser fra Australien og USA er til 3 dages forbrug. De fleste rejser fra EU-havne til tredjelande varer 2-8 dage. Forslaget om at have ekstra foder til 7 dage vil efter vores opfattelse medføre spild af foder. Vores forslag er: Ekstra foder til rejser inden for Middelhavsområdet, 2 dage. Ekstra foder til rejser fra Irland og Nordeuropa, 3 dage. For rejser gennem Suez-kanalen, 5 dage.

KAPITEL V - REJSETIDER, TEMPERATURER, HVILEPERIODER SAMT VAND- OG FODRINGSINTERVALLER

1.1. Denne formulering er ikke tilpasset skibe, der sejler med levende dyr. Vores forslag er: Fuld fodring to gange om dagen, og vand skal være tilgængeligt ad libitum.

KAPITEL VII PLADSBEHOV FOR TRANSPORT PÅ VEJ, JERNBANE ELLER til SØS.

2. Formlen for pladsbehovene må være forkert.

Eksempel: For kvæg på 500 kg vil pladsbehovet pr. dyr være, $A = kW (2/3) = 0,034 \times 500 \times (2/3) 11,33 \text{ m}^2$. Vi vil foreslå at øge pladskravet på minimum m^2 kravet (liste 2) med 10 % sammenlignet med eksisterende regler.

Fødevarestyrelsen

9. januar 2024

E-Mail: 18@fvst.dk, cc metre@fvst.dk, mohan@fvst.dk

Vedr.: Journalnummer 2023-18-04333 (forordning om beskyttelse af dyr under transport)

Dansk Akvakultur Producentorganisation (DAPO) takker for mulighed for at indsende bemærkninger til forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

DAPO støtter, at der indføres regler om transport af fisk, men DAPO er bekymret for, at forslaget i sin helhed ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for de særlige forhold, der gælder for akvakultur.

DAPO fremhæver, at virksomheder i akvakultursektoren typisk har en decentral primærproduktion fordelt på mange (mindre) opdrætsenheder, at værdikæderne i akvakultur forudsætter mange interne flytninger mellem produktionsenheder, at fisk ofte opholder sig midlertidigt (under en uge) på lokationer, før de flyttes til den endelige destination, at der er få praktiserende dyrlæger specialiseret i fisk, og at erhvervet ikke råder over samlecentraler, som det kendes fra terrestriske dyrearter.

På den baggrund har DAPO følgende konkrete bemærkninger til forslaget

Afgrænsning

DAPOs bemærkninger forudsætter, at forslaget ikke omfatter embryoner i form af fx øjenæg fra akvakultur. Det fremgår imidlertid ikke klart af hverken artikel 1 eller definitionerne i artikel 3.

DAPO indstiller, at det i artikel 1 og/eller artikel præciseres, at forordningen ikke omfatter embryoner.

Artikel 2, stk. 2 (b)

Som anført under begrundelser (side 1) fremhæver Rådet behovet for at sikre dyrevelfærden under transport af levende dyr over lange afstande.

Køre- og hviletidsreglerne opstiller særlige regler for kørsel inden for en radius af 100 km.

Værdikæderne i akvakultur kræver, at virksomhederne ofte skal flyttes fisk mellem egne anlæg.

I artikel 3 stk. 2 (b) indgår en afstand på 100 km i definitionen på samlecentraler.

DAPO indstiller, at afstandskravet på 50 km ændres til 100 km.

Artikel 2, stk. 3 (f)

I artiklen anvendes begreberne 'food business' og 'final consumer'. De indgår ikke i definitionerne i artikel 3. DAPO lægger til grund, at de skal defineres i henhold til forordning nr. 178/2002 om generelle principper i fødevarerlovningen m.v. Det fremgår heraf, at 'food business' defineres som *"Fødevarer virksomhed: Ethvert offentligt eller privat foretagen, som med eller uden gevinst for øje udfører en hvilken som helst aktivitet, der indgår som et hvilket som helst led i produktionen, tilvirkningen eller distributionen af fødevarer"*, og at 'final consumer' defineres som *"Endelig forbruger: den endelige forbruger af en fødevarer, som ikke anvender varen som led i operationer eller aktiviteter i forbindelse med en fødevarer virksomhed"*

DAPO indstiller, at disse definitioner medtages i artikel 3.

Artikel 14, stk. 3 (a)

I forbindelse med slagtning af fisk fra havbrug flyttes fiskene fra opdrætsnet med brøndbåde til net tættere beliggende på slagteriet, hvor de typisk går 1 – 3 dage, før de transporteres til slagteriet. Der er tilsvarende mange interne flytninger i landbaseret opdræt, hvor fisk flyttes kortvarigt til en midlertidig lokalitet, før de transporteres til 'place of destination'. Det er disse tilfælde ikke praktisk gennemførligt at holde fiskene på den midlertidige lokalitet i mindst en uge.

Det er DAPOs forståelse, at sådanne flytninger uanset artikel 2, stk. 2 (b) ikke er omfattet af rejsebegrebet i artikel 14, stk. 3 (a). Det begrundes med, at en 'rejse' defineres som en flytning af dyr fra 'place of departure' til 'place of destination', og at sidstnævnte er et sted, hvor dyret 'indkvarteres' i mindst én uge.

DAPO indstiller, at dette præciseres i artikel 14, stk. 3 (a)

Artikel 15, stk. 2

Den betydelige danske eksport af levende fisk bygger bl.a. på fleksibilitet og korte leveringstider. Det betyder, at der også arbejdes i weekender med planlægning af logistik og levering. Det er derfor afgørende, at der med begrebet 'days' forstås kalenderdage.

DAPO indstiller, at begrebet 'days' inkluderes i artikel 3 defineret som kalenderdage.

Artikel 16, stk. 1

Der gælder her de samme bemærkninger som til artikel 14, stk. 3 (a).

DAPO indstiller, at ovenstående præcisering også omfatter artikel 16, stk. 1

Artikel 17, stk. 2 og artikel 25 stk. 3

Der gennemføres mange (midlertidige) interne flytninger af fisk mellem opdrætsanlæg, som ikke er omfattet af artikel 2, stk. 2 (b) jf. bemærkninger til artikel 14 og 15. Det vil ikke være praktisk og økonomisk gennemførligt, at en dyrlæge fysisk skal overvåge/tilse 'loading/unloading' i forbindelse med sådanne (midlertidige) interne flytninger af fisk fra damme/net til transportmidler.

DAPO finder, at begrebet 'supervised' bør omfatte bedste praksisser, der er godkendt af den nationale kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor transportøren er godkendt.

DAPO indstiller, at begrebet 'supervised' inkluderes i artikel 3 i henhold til ovenstående.

Bilag 2

DAPO fremhæver, at der alvorlige praktiske, tekniske og økonomiske udfordringer i bilag 2. Det gælder punkt 3.2 om monitorering og vedligehold ('maintenance') af vandparametre, herunder monitorering af koncentrationen af ammonium og artsspecifikke grænseværdier for de 4 parametre, punkt 6.5 om aflivning af fisk under transport (hvordan skal fisk bedøves og aflives) og punkt 8.1 (hvilken uddannelse skal 'the operator in charge of receiving the animals' have gennemgået for at kunne observere fiskene efter transport, og hvad er der indeholdt i begrebet 'appropriate records').

DAPO indstiller, at det præciseres, at håndhævelse af disse punkter afventer de delegerede retsakter som anført i artikel 47.

Venlig hilsen

Dansk Akvakultur Producentorganisation



Brian Thomsen

Chefkonsulent

Til Fødevarestyrelsen:

18@fvst.dk

metre@fvst.dk

mohan@fvst.dk

Skejby, 9. januar 2024

Hørings svar vedr. Forslag til EU-forordning om beskyttelse af dyr under transport (transportforordningen), Journalnr. 2023-18-22-04333.

Landsudvalget for Heste 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. slagtning 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 og ressourceforbrug for hestesektoren, hvor administrative rammer og kontroller har ramt helt forkert 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. Politiets vejkontrol gennem de seneste 10 år viser da også tydeligt, at der er tale om ganske få overtrædelser (1-3 årligt), hvor heste potentielt har lidt ulempe eller ubehag.

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".

Endelig skal bemærkes at en løsning som den skitserede i forslaget til en ny transportforordning er helt i tråd med, at en enig hestesektor på forummøde d. 20 marts 2023 med Fødevarestyrelsen har foreslået netop en sådan løsning på hestesektorens udfordringer med den nuværende transportforordning.

På vegne af Landsudvalget for Heste

Jørgen Kold
Chef
SEGES Heste

From: Morten Schram Rodtwitt <mro@rideforbund.dk>
Sent: 09-01-2024 10:00:14 (UTC +01)
To: Morten Schram Rodtwitt <mro@rideforbund.dk>
Cc: Jakob Blicher Ravnsbo <jbr@andersen-partners.dk>; Jørgen Kold <jrk@seges.dk>
Subject: Opbakning til høringssvar vedr. journalnr. 2023-18-22-04333

Til Fødevarestyrelsen:
18@fvst.dk
metre@fvst.dk
mohan@fvst.dk

På vegne af Dansk Ride Forbunds fungerende formand, Jakob Blicher Ravnsbo, tilkendes gives hermed tilfredshed med forslaget til transportforordning, og opbakning til høringssvaret fra Landsudvalget for Heste som følger vedhæftet.

Med venlig hilsen

Jakob Blicher Ravnsbo
Fungerende formand
Dansk Ride Forbund



Med venlig hilsen

Morten Schram Rodtwitt
Direktør
+45 29 37 09 16



 Tilmeld dig DRF's nyhedsbrev

Til Fødevarestyrelsen:

18@fvst.dk

metre@fvst.dk

mohan@fvst.dk

Skejby, 9. januar 2024

Hørings svar vedr. Forslag til EU-forordning om beskyttelse af dyr under transport (transportforordningen), Journalnr. 2023-18-22-04333.

Landsudvalget for Heste 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. slagtning 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 og ressourceforbrug for hestesektoren, hvor administrative rammer og kontroller har ramt helt forkert 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. Politiets vejkontrol gennem de seneste 10 år viser da også tydeligt, at der er tale om ganske få overtrædelser (1-3 årligt), hvor heste potentielt har lidt ulempe eller ubehag.

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".

Endelig skal bemærkes at en løsning som den skitserede i forslaget til en ny transportforordning er helt i tråd med, at en enig hestesektor på forummøde d. 20 marts 2023 med Fødevarestyrelsen har foreslået netop en sådan løsning på hestesektorens udfordringer med den nuværende transportforordning.

På vegne af Landsudvalget for Heste

Jørgen Kold
Chef
SEGES Heste



Fødevarestyrelsen

l8@fvst.dk

C.c.: metre@fvst.dk, mohan@fvst.dk

8. januar 2024
moh/23-03057

Høring om forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

J.nr. 2023-18-22-04333

Den Danske Dyrlægeforening (DDD) takker for muligheden for at kommentere på transportforordningen og vil gerne kvittere for, at den opdaterede forordning generelt indeholder mange positive elementer.

Sammendrag af vigtigste problemstillinger fra Den Danske Dyrlægeforening (DDD)

- Ønsker fodring med kalvevalse/stråfoder i stedet for mælkefodring for kalve som transporteres i op til 19 timer lange transportere.
- Ønsker præciseret om der virkelig skal være en dyrlæge til stede ved hver eneste pålæsning og aflæsning af dyr.
- At der etableres mulighed for at grise under lange transportere, forbliver på lastbilen i hviletiden, hvis pladskravene på lastbilen ligner staldforhold. (DDD henviser til vedhæftede høringssvar fra d.14/12-23 vedrørende aflæsning af grise på hvilesteder).
- At der for hunde og katte transportere beskrives størrelse af bure, samt at der ikke må være gødning/urin nedfald mellem burene.
- At katte er solitære dyr og derfor bør kunne transporteres i særskilte bure.
- Specifikt for heste ønsker DDD en mere præcis beskrivelse af hvornår der er tale om hobby/sportsdyr og hvornår der er tale om kommercielle hestehold.

Specifikke kommentarer til forordningen:

Kapitel I:

Artikel 2 pkt. 2 (c):

Det ønskes præciseret om hopper som transporteres af egen ejer med reproduktion for øje (bedækning, inseminering, embryotransfer og ovum pick up) er omfattet af dette punkt?

Artikel 3 pkt. 19:

Definition af "terrestrial animals" – DDD ønsker her en nærmere definition af hvad der forstås ved "domestic birds".

Ligeledes ønsker DDD en klarere definition af hvornår det er tale om hobbydyr og hvornår det er produktionsdyr. Derudover mangler vi beskrivelse af eksoter og krav til deres transport.

Kapitel IV:

Artikel 17, pkt. 2:

DDD ønsker en afklaring af om der skal være en dyrlæge til stede ved hver eneste pålæsning af dyr? Hvis det forholder sig sådan, så ønskes en nærmere præcisering af om der er tale om praktiserende dyrlæger og/eller embedsdyrlæger?

Kapitel VI:

Artikel 29, pkt. 4:

Her beskrives krav om mælkefodring af kalve ved lange transporter (op til 19 t). Da kalvene er min. 5 uger og min. 50 kg vurderer DDD at det velfærdsmæssigt og sundhedsmæssigt vil være bedre, at dyrene løbende tilbydes kalvevalse og vand/stråfoder.

Begrundelse:

Mælkefodring i forbindelse med transport har så mange faldgruber, som kan give kalvene alvorlige infektioner og fejlernæring og dermed dårlig velfærd, at det må frarådes.

Artikel 31 pkt. 2:

DDD bifalder de ekstra krav ved lave og høje temperaturer, man bør dog overveje om dyr kan transporteres, når udendørstemperaturene er over deres kropstemperatur i vist antal timer selvom de tilbydes 20% ekstra plads. Her kunne et forbud mod transport overvejes.

Kapitel VII

Generelt:

DDD finder at kravet om at lange transporter skal følge EU-regler også udenfor EU, er et meget positivt tiltag og ønsker at det indføres så snart som muligt. Meget positivt med tracking (gps) af transporter, hvilket også bør indføres så hurtigt som muligt.

Artikel 33, pkt 2 (d)

Der er krav om at dyrene skal forblive min. 7 dage på bestemmelsesstedet efter en lang transport. Der bør være en sanktion, hvis dette ikke overholdes, da der kan være en risiko for at kravet ikke overholdes, da man ikke kan nå så langt ud i verden som tidligere med f.eks. drægtige kvier

Der er dog udfordringer i forbindelse med de 7 dage, når dyr fra f.eks. øer kommer til fastlandet og ikke må opstaldes et sted før de transporteres videre. De skal jf. forordningen have opholdt sig min. 7 dage et sted før de må transporteres igen. Det kan være vanskeligt at få færger, samling af dyr til at gå op i en højere enhed, da det ikke er altid at en ø har et helt lastbil-træk.

ANNEX I,

Kapitel I:

pkt. 1 (d):

DDD finder det yderst positivt at dyrene ikke må transporteres i de sidste 20% af drægtigheden, men finder det uhensigtsmæssigt at de må transporteres allerede 7 dage efter fødslen, DDD vil hermed anmode om at dette ændres til 14 dage (og dermed følger dansk lovgivning).

I forhold til grise, kan det dog vanskeliggøre sanering hvor der kræves karantæne og tomtid. DDD ønsker en beskrivelse af hvordan en sådan sanering kan håndteres i forhold til forordningen.

Pkt. 9:

Malkekvæg der skal malkes min. hver 12. time; her kunne måske tilføjes ”hvis de giver mere end 20 kg mælk dagligt”.

Pkt. 10:

DDD foreslår følgende ændringer til teksten (understreget tekst) ”Hunde og katte anses for at være transportegnede, når de har modtaget alderssvarende vaccinationer mod artsspecifikke sygdomme og mod Rabies jf Animal Health Law (AHL) om forebyggelse om kontrol af dyresygdomme, der er overførbare til dyr eller mennesker samt anden nødvendig profylakse ift. gældende regler i afsender-, transit- og modtagerland. Derudover skal dyrene inden afrejse være sundhedstjekket af en dyrlæge, og desuden skal de være chipmærkede/unik identificerbare.”

Kapitel 3

Pkt. 3:

I afsnittet omhandlende håndtering af dyr under transport ønskes det tilføjet hvordan hunde og katte skal håndteres.

Pkt. 6:

DDD ønsker, at man også for hunde og katte beskriver krav til størrelse af bure, og præciserer at der ikke må falde urin/gødning ned gennem burene.

Derudover ønskes det tilføjet at eftersom katte er solitære dyr, bør de have mulighed for at være separeret fra andre katte, hvis dyrene ikke er vant til at gå sammen. Katte skal desuden have mulighed for at besøge i en kattebakke eller lignende under transporten.

Kapitel V

Pkt. 3.1:

DDD foreslår følgende ændringer til teksten (understreget tekst): Voksne hunde der transporteres, skal fodres i intervaller af max. 24 timer. Voksne katte, der transporteres skal fodres i intervaller af max. 12 timer. Hvalpe og killinger skal indtil de er 6 mdr. gamle fodres i intervaller af max. 8 timer. Vand skal være tilgængeligt ad libitum under hele transporten.

Ved spørgsmål, kontakt da venligst undertegnede.

På vegne af Transportgruppen under DDD

Mikala Ochsner Hald, moh@ddd.dk
Dyrlæge/Fagpolitisk konsulent



Fødevarestyrelsen
Att: Mette Reinholdt
metre@fvst.dk

14. december 2023
moh/23-03057

Kære Mette Reinholdt,

Den Danske Dyrlægeforening ønsker inden forhandlingerne om ændringer i transportforordningen, at gøre opmærksom på en udfordring i forbindelse med grises sundhedsstatus ved aflæsning på hvilesteder under lange transporter.

Det drejer sig om at grise der har SPF status, vil miste denne status ved aflæsning på et hvilested der ikke har samme sundhedsmæssige status.

Den Danske Dyrlægeforening ønsker derfor en mulighed for at grisene (med eller uden SPF status) kan blive på bilen under hvileperioden for at undgå unødige smitterisiko og forringet sundhedsstatus. I den forbindelse skal der kræves, at bilen er indrettet med øget komfort f.eks. i form af øget pladskrav, så det er sammenligneligt med staldlignende forhold under hele transporten og dermed også i hvileperioden.

Vi håber FVST vil tage ønsket med i de videre forhandlinger.

DDD vil sende yderligere kommentarer og opklarende spørgsmål til forordningen i forbindelse med den officielle høring med høringsfrist d.9. januar 2024.

Med venlig hilsen

Mikala Ochsner Hald, moh@ddd.dk
Dyrlæge/Fagpolitisk Konsulent
Den Danske Dyrlægeforening

Att. Mette Reinholdt og Morten Helweg Andersen
Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Fødevarestyrelsen
Stationsparken 31-33
2600 Glostrup

9. januar 2024

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

Det Dyreetiske Råd har modtaget en henvendelse fra Fødevarestyrelsen dateret d. 7. december 2023 vedr. høring om forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter (J.nr. 2023-18-22-04333). Det Dyreetiske Råd har følgende bemærkninger.

Det Dyreetiske Råd noterer sig indledningsvis, at formålet med høringen er at bidrage til materiale, der kan indgå i fastlæggelsen af den danske holdning til forslaget. Rådet vil med dette udgangspunkt gerne fremhæve, at forordningens overordnede formål bl.a. anføres at være at sikre en høj grad af dyrevelfærd ved at undgå lange transporter af levende dyr til slagtning og i stedet fremme transport af slagtekroppe og kød. Det anføres videre, at transport med andre formål end slagtning bør begrænses (s. 2).

Det Dyreetiske Råd kan tilslutte sig disse målsætninger, og Rådet hilser velkomment, at der med forslaget fastsættes grænser for maksimal transporttid. Rådet finder dog, at det jf. beregningerne på s. 9 er for uambitiøst, at de foreslåede maksimale grænser ikke reelt har betydning for flere dyr. Det er tilsyneladende i forvejen kun relativt set få slagtedy, der transporteres over de 9 timer, der nu foreslås som maksimal transporttid. Når det gælder transport af dyr til opfedning og andet, anerkender Rådet, at forslaget, med fastsættelse af en maksimal grænse, er en forbedring. Men den samlede transporttid er stadig potentielt set lang og involverer af- og pålæsning. Også for disse dyregrupper er der tilsyneladende tale om relativt set få dyr, der transporteres i længere tid. Med den ovennævnte målsætning for øje om at sikre høj dyrevelfærd anbefaler Det Dyreetiske Råd derfor, at der også for disse dyr fastsættes en maksimal grænse på 9-12 timer (jf. grænserne i de to skitserede modeller på s. 9), så af- og pålæsning så vidt muligt undgås for alle dyr. Rådet anerkender samtidig, at det i så fald af geografiske årsager også kan være nødvendigt visse steder at give dispensation til længere transporter af disse dyr (svarende til muligheden i artikel 28, stk. 2 for transport af slagtedy).

Det Dyreetiske Råd har ikke i forbindelse med denne høring forholdt sig til forslagets mere tekniske krav til transport af dyr, men Rådet kan principielt tilslutte sig og anbefale, at kravene opdateres jf. den nyeste dyrevelfærdsforskning på området.

Med venlig hilsen,

Stine B. Christiansen
Sekretariatsleder



Att. Mette Reinholdt og Morten Helweg Andersen.
Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri,
Fødevarestyrelsen,
Stationsparken 31-33 2600 Glostrup.

7. januar 2024

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

DOSO hilser det velkommen, at Kommissionen endelig er i gang med at revidere "Forordning fra Europa-Parlamentet og Rådet om beskyttelse af dyr under transport og relaterede aktiviteter, ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 i henhold til 'Farm to Fork'-strategien. Dette sker i erkendelse af, at den eksisterende lovgivning ikke afspejler nutidig forskning, teknologi, markedsforhold og de etiske holdninger blandt borgerne i medlemslandene.

Der er flere positive elementer i udspillet, herunder efterlevelsen af EFSA's anbefalinger om pladsforhold, sporbarhed af transportere og en vis begrænsning af det tilladte maksimale antal timer, dyr må transporteres, samt mere artsspecifikke bestemmelser vedrørende temperatur. Vi havde dog gerne set, at man havde begrænset den maksimale transporttid til 8 timer, også for dyr, der transporteres med andre formål end til slagtning, f.eks. opfødning.

Dog er det beklageligt, at man ikke har grebet muligheden for at gå et skridt videre for dyrene i dette udspil. Dette er især skuffende, når man tænker på det omfattende forarbejde, der blev udført med inddragelse af interessenter og organisationer i Kommissionens 'impact assessment' i 2022. Det ser ud til, at man har opgivet flere af de ambitiøse tiltag, der blev drøftet i den forbindelse.

Fortsat transport af dyr til tredjelande

En alvorlig mangel i det nye udspil er, at man fortsat tillader lange transportere af levende dyr til tredjelande, hvor det praktisk talt er umuligt at sikre dem den samme beskyttelse, som de ville have haft inden for EU's grænser. Derudover er rejser til søs helt undtaget fra tidsbegrænsninger, hvilket er et problem. Det er imidlertid positivt, at Kommissionen åbner op for, at transport af levende dyr til tredjelande måske i højere grad bør omlægges til transport af animalske produkter, hvilket både vil gavne dyrene og reducere miljøbelastningen.



Sårbare dyr må stadig transporteres

Selvom forslaget lægger op til mindre stramninger, herunder at højdrægtige dyr nu defineres som havende gennemgået 80% af drægtighedsperioden fremfor 90%, er det fortsat tilladt at transportere flere sårbare dyregrupper, herunder føromtalte drægtige dyr i tredje trimester og kalve, der endnu ikke er afvænnede. Dette finder DOSO yderst problematisk.

Flere dyregrupper udelades

Transportforordningen efterlader flere dyregrupper uden beskyttelse eller tilstrækkeligt arts-specifikke regler. Herunder, akvatiske, forsøgs- og kæledyr. DOSO finder det dybt problematisk, at man ikke har beskyttet disse dyregrupper tilstrækkeligt.

Med venlig hilsen

Lina Lind Christensen
Formand for DOSO

Anna Kornum
Rådgivende konsulent, dyrevelfærd

From: Claus Bossow <cb@danskhv.dk>
Sent: 09-01-2024 11:25:13 (UTC +01)
To: Omsætning og Transport af dyr <18@fvst.dk>; Mette Reinholdt <METRE@fvst.dk>; Morten Helweg Andersen <mohan@fvst.dk>
Subject: Journalnummer 2023-18-22-04333

Til rette vedkommende

På vegne af Dansk Hestevæddeløb vil jeg hermed udtrykke glæde over forslaget til ny transportforordning. Der er således fuld opbakning til høringssvaret fra Landsudvalget for Heste.

Med venlig hilsen

Claus Bossow

Ordførende Chef – Dansk Hestevæddeløb

Tlf.: 2892 1911 · cb@danskhv.dk

danskhv.dk · shareahorse.dk · racehorsephoto.dk · Køb billet til løbsdage [her](#)

Dansk Hestevæddeløb ApS

Traverbanevej 10 - 2920 Charlottenlund / Sletvej 2D - 8310 Tranbjerg J.

Denne mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du modtager mailen ved en fejl, beder vi dig informere os om det hurtigst muligt og slette den uden at videresende eller kopiere indholdet. Når du sender os en mail med dine personoplysninger, samtykker du til, at vi behandler dine personoplysninger, som din mail indeholder, i overensstemmelse med vores retningslinjer for behandling af personoplysninger.

Hørings svar – SamMark

9. januar 2024

Journalnummer: 2023-18-22-04333

Opsummering af SamMarks position vedr. EU-Kommissionens ændringsforslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

Den fremlagte revision af transportforordningen er langt overvejende en helt ny forordning, der prøver at gøre op med alle de større eller mindre udfordringer der er mødt igennem de år forordning 1/2005 har været gældende. Kommissionen har slået ned på alle tænkelige områder og gennemført begrænsninger uden at tænke i muligheder og evidens og afsætning for de eksisterende produktioner.

Der er store udfordringer med transport-, pause- hviletider. Hertil kommer at krav til temperaturer kan sætte eksporten ud af kraft i perioder, da man ikke vil have forhåndenværende hvilesteder på de destinationer man når i de begrænsede køretider.

Areal og højdekrav kommer til at betyde meget økonomisk, da der skal væsentligt flere transportere til at gennemføre eksporten og med lav belægning på bilerne.

EU-Kommissionens ændringsforslag fremstår ekstremt indgribende i dansk landbrug og eksport uden faglig fundering

EU-Kommissionen offentliggjorde d. 7. december 2023 deres *proposal for a regulation of the European parliament and of the council on the protection of animals during transport and related operations, amending Council Regulation (EC) No 1255/97 and repealing Council Regulation (EC) No 1/2005.*

Indledningsvis noterer SamMark, at Kommissionens ændringsforslag er særdeles omfattende og indeholder tiltag, som vil være *ekstremt* indgribende for dansk landbrug og den danske eksportbranche. Deslige fremtræder det ikke som tydeligt at der er redegjort for en tilstrækkelig faglig begrundelse for de fremkomne forslag. Kommissionens ændringsforslag indebærer voldsomme restriktioner i bl.a. transporttiden, plads- og temperaturkrav, der vil få negative konsekvenser for Danmarks muligheder for at drive et vigtigt eksporterhverv. Derfor forudses voldsom negative konsekvenser for såvel jobs i eksport og landbrug, som må forventes at opleve en meget negativ



udvikling i den nuværende omsætning – med derfor afledte negative effekter på både eksportindtægter og skattebetalingen.

SamMark efterlyser et større evidensbaseret og veldokumentet afsæt i Kommissionens ændringsforslag

Dyrevelfærd vil altid være i højsædet for den danske eksportbranche, og SamMark anerkender, at arbejdet med dyr fremkalder følelser i os alle. Derfor ønsker SamMark at understrege, at det er altafgørende, at alle beslutninger på området for transport af dyr skal være evidensbaseret på veldokumenteret forskning, hvis der skal sikres god dyrevelfærd og fair konkurrence på tværs af landegrænser i EU.

SamMark ønsker at fremhæve, at ændringsforslaget fra Kommissionen mangler evidens og faglighed. Det skal understreges at det er perspektivløst at pålægge det vigtige erhverv mange regulative stramninger, så længe disse *ikke* baseres på et veldokumenteret, fagligt bevis for nogen positiv effekt for dyrevelfærden.

Eksempelvis lægger ændringsforslaget op til, at arealkravet skal være væsentligt større end det er nu, men man glemmer, at man i forbindelse med arbejdet omkring den gældende forordning netop ikke tildelte større areal, da det ikke er ufarligt for dyrene at have for meget plads.

Kommissionens præsenterede ændringsforslag vil være særdeles skærpende for den danske eksportbranche, og SamMark mener ikke, at dette bør forestå uden et veldokumenteret, fagligt bevis for nogen positiv effekt for dyrevelfærden. I stedet bør eventuelle pauser og hvil være tilrettet efter *specifikke* dyrearter på baggrund af et veldokumenteret, fagligt grundlag, som påviser, at en sådanne pause og hvil er fremmende for dyrevelfærden.

SamMark appellerer i den forlængelse til, at der sikres en langt højere grad af faglig kvalitet i revisionen end det der kendetegner indholdet i Kommissionens udspil. Transporttid, pauser, temperaturkrav, højdekrav, arealkrav, fodring og vanding skal afspejle forskning og naturligvis forholde sig til, at transport er midlertidig og nødvendigt og forekommer meget få gange i produktionsdyrs liv.

Store restriktioner i transporttiden vil forhindre succesfulde, danske transporter med høj dyrevelfærd

I ændringsforslaget foreslår Kommissionen bl.a., at transport af dyr til slagting maksimalt må transporteres i 9 timer, hvilket vil udfordre også den nationale transport til slagterier. Derudover lægges der op til, at transport af dyr til andre formål end slagting maksimalt må vare 21 timer (med en hvilepause på minimum én time efter 10 timers kørsel) + minimum 24 timers aflæst hvilepause + 21 timer (med en hvilepause på minimum én time efter 10 timers kørsel). Under transporten skal chaufførerne endvidere tilse dyrene mindst hver 4,5 time. Lange transportere må desuden ikke indeholde mere end ét permanent stop ved et samlested undervejs.

SamMark anser dette forslag som særdeles uhensigtsmæssigt og indgribende for den danske eksportbranche, idet der ikke vil være passende tilsyns-, pause- eller hvile-steder i Europa til alle de stops og desuden sættes sundhedsstatus hos dyrene generelt under pres, og man kan fx ikke risikofrit afvikle pause/hvil i et område ramt af fx svinepest.

I Danmark arbejder vi professionelt med transport af dyr, og de foreslåede regler vil komme i vejen for vores mange, succesfulde transportere på grund af vores geografiske placering i det nordlige hjørne af Europa. Således vurderer SamMark de foreslåede regler som konkurrenceforvridende, da danske eksporter ikke vil kunne nå destinationer, som andre lande i Europa, der er mere centralplacerede geografisk, vil kunne.

Derudover anses det som særligt uhensigtsmæssigt, at implementere konkrete pauser i transporten på tværs af forskellige arter af dyr, da disse vil have vidt forskellige behov. I stedet bør eventuelle pauser og hvil tilrettes efter *specifikke* dyrearter på baggrund af et veldokumenteret, fagligt grundlag, som påviser, at en sådanne pause er fremmede for dyrevelfærden.

At man inddrager behov for sammenfald mellem chaufførens køre-hviletider og dyrenes pauser, for derved at kompromittere dyrevelfærden synes utidsvarende. Køre-hviletid er hårdt sanktioneret og der disponeres allerede med stor succes uden om eventuelle overskridelser af både køre-hviletid og den tilladte køretid for dyr.

Kommissionens forslag til temperaturkrav ved transportere vil være meget skærpene for branchen og behæftet med stor usikkerhed

I Kommissionens ændringsforslag fremgår det, at der kun må køres i 9 timer i perioden 10.00-21.00, hvis vejrudsigten forudsiger en temperatur mellem 25 og 30 grader. Såfremt vejrudsigten forudser en

temperatur på mere end 30 grader må dyr udelukkende transporteres i tidsrummet 21:00-10:00 og hvis temperaturen i den tid er over 30 grader, så skal dyrene have yderligere 20% plads.

Ligeledes må dyrene ikke transporteres mere end 9 timer, hvis vejrudsigten forudsiger under -5 grader

SamMark ønsker at understrege, at dette forslag vil være særligt skærpende for den danske eksportbranche, og tillige være behæftet med stor usikkerhed, da vejrudsigter ofte ændres, ikke nødvendigvis er retvisende for den faktiske temperatur samt forekommer forskellige afhængigt af hvilken myndighed eller organisation der leverer den pågældende vejr- og klimainformation.

I dag skal logbøger for transporten indsendes to arbejdsdage forud for transporten¹, og grundet den store usikkerhed i vejrudsigter oplever erhvervet, at det i praksis er svært at planlægge og gennemføre transporter, da udsigterne ofte ændres flere gange i døgnet. Der vil principielt kunne være mange transporter som afvises eller ikke planlægges pga. af en vejrudsigt to dage forud for transporten – men som ville kunne gennemføres, når dagen oprinder. SamMark appellerer til, at temperaturkravene i langt højere grad bør tage forbehold for de mange ubekendte der i praksis vil forekomme. Desuden sætter det usandsynlig store krav til arbejdspladser og myndigheder ift. omlægning af arbejde fra dag til nat for at kunne servicere eksporten.

Der vil nødvendigvis heller ikke kunne findes pause- og hvilesteder, der hvor man når frem med de periodisk begrænsede køretider.

Og sidst men ikke mindst vil det kunne skabe rigtig dårlig dyrevelfærd i produktionen, hvis dyrene ikke kan komme afsted til de vanlige destinationer over længere perioder. I staldene hvor dyrene opdrættes, og som er indrettet til at der kontinuerligt udskilles dyr, vil der komme perioder, hvor man ikke kan afsætte dyr alene fordi de ikke kan komme afsted til de vanlige aftagere, afsætningsradius nedsættes og der kan ikke skaffes hvilestalde på de steder hvor dyrene grundet kortere køretid nu skal på hvil.

Kommissionens forslag til højdekrav og arealkrav ved transporter vil være meget økonomisk bebyrdende for transporten af dyr.

¹ [Sådan får du kontrolleret din logbog - Fødevarestyrelsen \(foedevarestyrelsen.dk\)](https://www.foedevarestyrelsen.dk/da/om-foedevarestyrelsen/forbrugerservice)



De fremsatte krav til både areal- og højdekrav, gør i stort omfang de fungerende køretøjer ubrugelige og vil kræve omfangsrige ombygninger og nedsætte effektiviteten væsentligt.

Disse forslag er ikke begrundet i evidens og det vil kræve gennemgribende erhvervsøkonomiske beregninger for at fastslå hvor stor en betydning det får for erhvervet.

SamMark støtter en større ensartethed i uddannelse, navigations- og sporingssystemer og certifikater i EU.

SamMark støtter en større ensartethed i uddannelsen af dyretransportchauffører, navigations- og sporingssystemer samt certificering i hele EU. Samtidigt opfordrer SamMark til at styrke udvekslingen af informationer mellem medlemslandene i EU. Dette indbefatter bl.a. udvekslingen af oplysninger om godkendelsescertifikater for køretøjer, kompetencebeviser og transporttilladelser. Derudover støtter SamMark et styrket samarbejde mellem medlemslandene inden for de eksisterende juridiske rammer for at forbedre og ensartet håndhævelserne af den gældende fælles lovgivning. Dette for at sikre en forbedret dyrevelfærd på tværs af medlemslandene og bedre muligheder for at sikre en høj grad af regelefterlevelse.

For at sikre en forbedret dyrevelfærd i EU for dyr under transport anser SamMark det som særligt vigtigt, at nuværende og eventuelle nye regler på området for transport af dyr efterleves af alle aktører på tværs af grænserne.

Danmark bør sikre en ensartet og harmoniseret implementering i hele EU med fair konkurrence og gennemsigtige markedsforhold

I forlængelse af ovenstående finder SamMark det afgørende, at den igangværende revision af transportforordningen – herunder Danmarks kommende indspil i forhandlingerne om nye regler for transport af dyr – sikrer en ensartet og harmoniseret implementering i hele EU med fair konkurrence og gennemsigtige markedsforhold. SamMark mener, at det er særlig vigtigt, at der sikres en høj grad af regelefterlevelse på tværs af lande i EU.

Kommissionens kritikpunkter af branchen er bred og stemmer ikke overens med den virkelighed, som den danske eksportbranche oplever i praksis, hvor vi arbejder meget professionelt med transport af dyr med et højt niveau af dyrevelfærd. I branchen tages dyrevelfærd meget seriøst, og der savnes



saglighed og evidens i Kommissionens ændringsforslag. SamMark mener grundlæggende, at det er altafgørende, at revisionsarbejdet baseres på fakta og veldokumenteret forskning. I den forlængelse appellerer SamMark til, at de danske politikere vil sikre, at de kommende forhandlinger af udspillet vil basere sig på evidens – og samtidigt understøtte at den høje standard for transport af dyr, som vi har i Danmark sikres i hele EU.

Med venlig hilsen

Lisbet Hommelhoff
Sekretariatschef



Vilstrup Præstevænge 21, DK – 6100 Haderslev
CVR 14 65 54 84
M. +45 2561 6114
E-mail lh@sammark.dk
www.sammark.dk

Fødevarerstyrelsen

Stationsparken 31-33
2600 Glostrup

Bemærkningerne er sendt til 18@fvst.dk, metre@fvst.dk og mohan@fvst.dk.

Høring om forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

Resume af høringssvar

ITD kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar til Europa-Kommissionens forslag 1255/97 om beskyttelse af dyr under transporten. Revisionen har været længe ventet fra branchen, da dyrenes velfærd under transport er af højeste prioritet for de danske dyretransportører.

ITD vil gerne rose Kommissionen for at have lyttet til branchen, når det kommer til ansvarsfordelingen i forbindelse med transportegnethed. Her har man i kapitel IV artikel 17 og Kapitel V artikel 18 nærmet sig en mere retfærdig fordeling, hvor chaufføren kun skal have ansvaret for dyrenes helbred under selve transporten. ITD vurderer dog, at der med den foreslåede formulering fortsat er rum for en præcisering af ansvarsfordelingen. Med de nuværende formuleringer, er der fortsat øget risiko for, at der kan opstå en gråzone, der kan skabe problemer for både landmand (keeper) og chaufføren (transporter). Her mener ITD, at det vil være mere gavnligt at stramme formuleringen op, så det bliver tydeligere, hvornår ansvaret skifter fra landmand til chauffør.

Det er ligeledes bekymrende, at Kommissionen har valgt at foreslå nogle vidtrækkende tiltag, når det kommer til, hvilke temperaturer en dyretransport må foregå under. ITD er uforstående overfor hvorfor der i kapitel VI artikel 31 foreslås, at det er den ydre temperatur, der skal være afgørende for, hvornår en transport må finde sted. Derfor opfordrer ITD til, at der i stedet ses mere på, hvordan forskellige tekniske løsninger samt placering af termometer i bilen kan forbedres, så dyrenes velbefindende ikke belastes af varme eller kulde.

I Kommissionens forslag lægges der også op til en stramning af pladskravene. Her forstår ITD, at det er [anbefalinger fra EFSA](#), der danner grundlag for forslaget. Når der læses ned i disse anbefalinger, er det dog tydeligt, at mange af konklusionerne fremstår modsatrettede. Derfor er det efter ITD's opfattelse problematisk for erhvervet og dyrevelfærden, at man baserer så store ændringer i lovgivningen på et mildt sagt meget spinkelt grundlag. Derudover skal det også bemærkes, at øget plads også vil betyde, at der skal bruges flere lastbiler til at transportere det samme antal dyr, hvilket vil føre til en forøgelse af udledningen af CO₂.

I Kommissionens forslag lægges der op til forskellige ændringer af den maksimale køretid. Her vil ITD gerne rose, at man nu hæver grænsen for, hvornår en transport defineres som lang, fra 8 til 9 timer. Dog er det bekymrende, at det foreslås, at den maksimale transporttid på lange transporter sættes ned til 21 timer. Det vil skabe væsentlige problemer, da det vil kræve, at der skal opsættes flere samlesteder, og en opbygning af denne infrastruktur vil tage mange år.

ITD appellerer til, at der kigges efter løsninger, som vi ved virker, og som reelt vil medføre en positiv forskel for dyrevelfærden. Et af dem er det allerede nævnte forslag i forbindelse med temperaturer. Derudover vil tiltag til bedre uddannelse af chauffører og tekniske ændringer såsom gulv, der både er bedre for dyrene og nemmere at gøre rene, bidrage til at øge dyrevelfærden.

Høring om forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter

ITD kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar til Europa-Kommissionens forslag 1255/97 om beskyttelse af dyr under transporten. Revisionen har været længe ventet fra branchen, da dyrenes velfærd under transport er af højeste prioritet for de danske dyretransportører.

Derfor er det ærgerligt, at mange elementer i forslaget fremstår udokumenterede og dermed uden nogen umiddelbar sammenhæng med bedre dyrevelfærd. Tværtimod fremstår forslaget som værende ude af trit med virkeligheden og de faktiske forhold under transporter.

ITD vil dog gerne rose Kommissionen for at have lyttet til branchen, når det kommer til ansvarsfordelingen i forbindelse med transportegnethed. Her har man i kapitel IV artikel 17 og Kapitel V artikel 18 nærmet sig en mere retfærdig fordeling, hvor chaufføren kun skal have ansvaret for dyrenes helbred under selve transporten.

ITD vurderer dog, at der med den foreslåede formulering fortsat er rum for en præcisering af ansvarsfordelingen. Med de nuværende formuleringer, er der fortsat øget risiko for, at der kan opstå en gråzone, der kan skabe problemer for både landmand (keeper) og chaufføren (transporter). Her mener ITD, at det vil være mere gavnligt at stramme formuleringen op, så det bliver tydeligere, hvornår ansvaret skifter fra landmand til chauffør. ITD kan være bekymrede for, at såfremt formuleringen ikke konkretiseres, vil der opstå mulighed for at vognmændene uretmæssigt tildeles ansvaret for vurderingen af dyrenes transportegnet, forud for transporten, hvilket ITD finder meget problematisk.

Temperatur

Det er ligeledes bekymrende, at Kommissionen har valgt at foreslå nogle meget vidtrækkende tiltag, når det kommer til, hvilke temperaturer en dyretransport må foregå under. ITD er uforstående overfor, hvorfor der i kapitel VI artikel 31 foreslås, at det er den ydre temperatur, der skal være afgørende for, hvornår en transport må finde sted. De ydre temperaturer har nemlig meget lidt at skulle sige ift. hvordan den indre temperatur er. Det burde, ifølge ITD, være den indre temperatur, der måles ved dyrene, der er den mest retvisende for de faktiske temperaturer og dermed den reelle dyrevelfærd. I Danmark kører mange vognmænd med temperaturregulerede dyretransporter, som har vist at levere gode resultater i varmt vejr, hvilket ifølge ITD vidner om at de udvendige temperaturer ikke bør være definerende for transporten af dyr.

Hvor det ikke er muligt at styre de ydre temperaturer, har vi mulighed for at kontrollere og styre temperaturen inden i bilen. Det gøres blandt andet ved hhv. at åbne eller lukke for skodderne, hvorved temperaturen kan reguleres, ligesom der i mange moderne dyretransporter er monteret temperaturregulerende anordninger som kan regulere temperaturen indvendigt i traileren med op til 10 grader.

Derfor opfordrer ITD til, at der i stedet ses mere på, hvordan forskellige tekniske løsninger samt placering af termometer i bilen kan forbedres, så dyrenes velbefindende ikke belastes af varme eller kulde.

Det undrer derfor, at Kommissionen i afsnit (42) blandt andet skriver, at det er "vanskeligt" at måle indvendige temperaturer, og at aircondition "sandsynligvis er dyrt og uholdbart", da dette er den bedste måde at kontrollere, hvordan dyrene reelt påvirkes af den ydre temperatur.

Pladskrav

I Kommissionens forslag lægges der også op til en stramning af pladskravene ombord. Her forstår ITD, at det er [anbefalinger fra EFSA](#), der danner grundlag for forslaget. Når der læses ned i disse anbefalinger, er det dog tydeligt, at mange af konklusionerne fremstår modsatrettede. Derfor er det efter ITD's opfattelse problematisk for erhvervet og dyrevelfærden, at man baserer så store ændringer i lovgivningen på et mildt sagt meget spinkelt grundlag.

ITD finder det ligeledes problematisk, at der i Kommissionens forslag ikke synes at være taget hensyn til dyrenes natur. Hvis vi ser nærmere på kravene til grise, er det værd at bemærke, at de er flokdyr. Det vil sige, at de altid vil placere sig tæt op ad hinanden. Den adfærd vil ikke ændres med mere plads. Tværtimod er der flere risici forbundet hermed. Det vil blandt andet medføre, at der er større risiko for, at dyrene glider rundt i transporten, hvilket vil give flere skader til dyret. Det vil desuden gøre, at vægtfordelingen i bilen meget hurtigt kan ændres, hvorved risikoen for vælteulykker vil stige.

Derudover skal det også bemærkes, at øget plads også vil betyde, at der skal bruges flere lastbiler til at transportere det samme antal dyr, hvilket vil føre til en forøgelse af udledningen af CO₂. Konkret kigger mange transportører, med Kommissionens forslag, ind i en virkelighed hvor der skal bruges op imod 38% flere transportere om året. Et køretøj der kører 150.000 km om året udleder 125.500 kg/Co₂. ITD estimerer, at der med de foreslåede pladskrav alene i Danmark vil skulle bruges ca. 150 ekstra køretøjer, hvorfor CO₂ udledningen må forventes at blive ca. 14.000.000 kg/Co₂ svarende til 1100 husstandes Co₂ udledning. Det må derfor konkluderes, at de foreslåede pladskrav vil have markante Co₂ konsekvenser. Derudover finder ITD det meget problematisk, at konsekvensanalysen bag Kommissionens forslag udelukkende er baseret på udtræk fra internationale transporter anført i TRACES – og altså ikke inkluderer nationale transporter, som der trods alt udføres klart flest af.

Udover de CO₂-mæssige konsekvenser ved et øget antal transportere vil flere køretøjer også bidrage til øget trængsel på vejene og mere vejslid. Ydermere er det værd at bemærke, at vognmandsbranchen i mange år har haft store udfordringer med chaufførmangel. Dette er ikke en uvæsentlig udfordring, som branchen med Kommissionens forslag også vil skulle håndtere.

Transporttid

I Kommissionens forslag lægges der op til forskellige ændringer af den maksimale køretid. Her vil ITD gerne rose, at man nu hæver grænsen for, hvornår en transport defineres som lang, fra 8 til 9 timer. Det er en anerkendelse af, at den hidtidige grænse var sat uden begrundelse eller uden anden dokumenteret effekt på dyrevelfærden under transporter.

Dog er det bekymrende, at det foreslås, at den maksimale transporttid på de såkaldte lange transporter sættes ned til 21 timer. Det vil skabe væsentlige problemer, da det vil kræve, at der skal opsættes flere samlesteder, og en opbygning af denne infrastruktur vil tage mange år. Det er imidlertid værd at bemærke, at den forkortede transporttid i sidste ende kan resultere i længere rejsetid fra startdestination til slutdestination. Med Kommissionens forslag, vil mange transportører være nødsaget til at benytte sig af hvilestalde undervejs på transporten for at kunne nå slutmålet. Dette vil medføre store konsekvenser for både dyrevelfærden og den smitterisiko, som mange dyr udsættes for, når de lukkes ind i hvilestalde.

Det er dokumenteret, at læsning og losning af dyr er noget af det, der skaber allermest stress i forbindelse med transport. Derfor vil flere hvil og omlæsninger medføre unødigt stress, ligesom flere der også er flere problemer forbundet med at blande besætninger. Det gælder blandt et øget stressniveau for dyr, når de blandes med dyr, de ikke kender, ligesom det vil medføre en øget smittefare. Alle disse er faktorer, der vil medføre unødigt negativ dyrevelfærd.

Ydermere bemærker ITD, at der i den nuværende forordning Nr. 1/2005 af 22. december 2004 fremgår, at transporttider kan af hensyn til dyrene forlænges med 2 timer, navnlig hvis bestemmelsesstedet ligger i nærheden. En sådan mulighed bør ifølge ITD også indskrives i den

kommende forordning, da muligheden for to timers ekstra kørsel vil bidrage til færre af- og pålæsninger, da uforudsete hændelser, som måtte forlænge rejsetiden med op til 2 timer, ikke vil resultere i et behov for flere hvil og derved også flere af- og pålæsninger af dyr. Dette understøttes ifølge ITD også af kommissionens udspil, hvori det af afsnit 38 fremgår at for mange stop med aflæsning og lastning på kontrolposter langs rejsen er skadelige for dyrevelfærden, da de fører til yderligere håndtering af dyr med deraf følgende yderligere stress og øget risiko for eksponering for skader og infektioner. Derfor bør lange ture ikke omfatte mere end én hvileperiode med af- og pålæsning.

ITD noterer, at der også foreslås en stramning, således at der foreslås indført en grænse på 9 timer ift. Slagtedyr.

Sanktionering

ITD bemærker, at der i udspillet foreslås, at data opbevares i op til 6 år med henblik på at kunne sanktionere. ITD vil i denne henseende gerne opfordre til, at dette i stedet sættes til maksimalt 2 år, da denne grænse i så fald vil overholde andre frister for hvor længe data må opbevares.

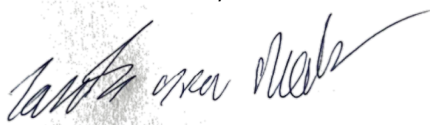
Ydermere er ITD bekymrede for, at det foreslåede udspil ligger op til at sanktionerne skærpes, med den argumentation, at der opleves for mange overtrædelser af gældende regler. I den forbindelse vil ITD gerne notere, at niveauet af sanktioner ikke bør defineres i antallet af overtrædelser.

Løsninger, der reelt vil gavne dyrevelfærden under transporter

Som nævnt indledningsvist er dyrenes helbred under transporter af højeste prioritet. Derfor giver det ikke mening, at man, i forsøget på at fjerne branchens brodne kar, straffer dem, der hver dag efterlever de allerhøjeste standarder. Derfor stiller ITD sig undrende overfor, hvorfor man fra Kommissionens side vælger at foreslå ovenstående meget indgribende ændringer – der altså ikke er understøttet af tilstrækkelig videnskabelig evidens.

Derfor appellerer ITD til, at der kigges efter løsninger, som vi ved virker, og som reelt vil medføre en positiv forskel for dyrevelfærden. Et af dem er det allerede nævnte forslag i forbindelse med temperaturer. Derudover vil tiltag til bedre uddannelse af chauffører og tekniske ændringer såsom gulv, der både er bedre for dyrene og nemmere at gøre rene, med til at øge dyrevelfærden.

Med venlig hilsen
Jonatan Grau Møller
Chefkonsulent, ITD





Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

Fødevarestyrelsen

Att.: Mette Reinholdt og Morten Helweg Andersen

9. januar 2024

Høringssvar til forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter (journalnummer 2023-18-22-04333)

Hermed høringssvar fra World Animal Protection Danmark til EU-Kommissionens forslag til ny forordning for dyretransporter, og vi hilser velkommen at Kommissionen endelig kommer med et nyt forslag til regler for transport af dyr i EU.

Det er positivt, at pladskravene under transport øges i henhold til EFSA's anbefalinger, og at dyr til slagtning maksimalt må transporteres i 9 timer inklusive på- og aflæsning. Vi havde dog gerne set, at der også blev indført en maksimal transporttid på 9 timer for dyr til videre opdræt og opfødning. Dette er desværre ikke tilfældet, og ifølge EU-kommissionens forslag må dyr i denne kategori transporteres i op til 21 timer, før de skal have en hvileperiode. Det er en reduktion på kun 3 timer i forhold til de gældende transportregler, og forbedringen er minimal i forhold til de transporterede dyrs velfærd.

Det er samtidig meget skuffende, at eksporten og de lange dyretransporter af dyr til tredjeland kan fortsætte uhindret i det nye forslag. Det er dybt problematisk, da det i praksis er umuligt at kontrollere at transporten sker efter de samme regler, og giver dyrene den beskyttelse, som de er berettiget til i forhold til EU-reglerne. Det er desuden skuffende, at de meget lange søtransporter af dyr også kan fortsætte, idet tiden til søs ikke betragtes som transporttid.

Der indføres mindre forbedringer for gruppen af sårbare dyr herunder højdrægtige dyr og spædkalve, som ifølge det nye forslag først må transporteres, når de er 5 uger gamle. 5 uger gamle kalve er imidlertid fortsat sårbare og afhængige af mælk, og vi havde gerne set at, at de først måtte udsættes for en lang dyretransport, når de er fravænned.

Med venlig hilsen

Pernille Fraas Johnsen

Seniorrådgiver for Landbrug i World Animal Protection DK



Fredericia d. 9. april 2023

Fødevarestyrelsen
Stationsparken 31-33
2600 Glostrup

Journalnr. 2023-18-22-04333

Sendt til 18@fvst.dk

Cc: metre@fvst.dk og mo-han@fvst.dk

Danske Svineproducenters høringsvar til "Forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter"

Danske Svineproducenter takker for muligheden for at afgive høringsvar til "Forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter".

RESUMÉ:

Det nævnte forslag medfører dårlige dyrevelfærd i forbindelse med transporter. Dette i form af øget stress, grundet ekstra af- og pålæsning, stop på transportturen, tildeling af foder på turen, øget pladskrav samt en øget smitterisiko ved aflæsning og opstaldning inden videre transport. Danske Svineproducenter ønsker at fremhæve, at ændringsforslaget fra Kommissionen mangler evidens og faglighed, hvilket er beskæmmende set i lyset af at EFSA har været hørt.

Vandforsyning til dyrene under transport er vigtig, og vi kan se fornuft i, at der fx etableres en form for "vandbeholdnings-logger" ved chaufføren, så der hele tiden kan sikres at der er vand nok til grisen. Ligeledes kan vi foreslå, at det undersøges nærmere, hvordan de tekniske muligheder er for at etablere en form for overbrusningsanlæg i transporten, efter en model svarende til hvad der er i svinestalde i dag, som skal være styret af udetemperaturen, i forbindelse med transport i varme perioder.

Overgangsordning på 5 år skal ændres til minimum 10 år.

Vi vil altid have god dyrevelfærd i højsæde.

Overordnet set skal hele dette forslag skrottes, og der skal forelægges reel viden om de forskellige punkter, så det ikke kun er baseret på tro, mening og følelser, som det så viser sig ikke medfører bedre dyrevelfærd.





Danske Svineproducenters bemærkninger:

I det fremsendte dokument "På det beskyttelse af dyr i løbet af transportere og relaterede operationer, ændring Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005" har vi følgende bemærkninger:

Det fremsatte forslag har intet med bedre dyrevelfærd at gøre. Der er ren symbol politik, som lader som om det er en forbedring af dyrevelfærd, men er det stik modsatte.

Selv om der i dokumentet er anført "*vigtigheden af at tage højde for de seneste fremskridt inden for dyrevelfærdsvidenskab og reagere på offentlige, politiske og markeds-mæssige krav om højere dyrevelfærdsstandarder*" så er det kun det offentlige, politiske og måske markeds-mæssige dette forslag tilgodeser – ikke dyrenes velfærd.

Der hvor dyr bliver mest stressede er ved på- og aflæsning, når en transport holder stille, og omkring social ædefacilitering. Dette forslag vil øge alle disse forhold, og dermed skabe dårligere dyrevelfærd, hvilket viser, at forslaget er udarbejdet, er personer med manglende faglig viden.

Når grise først er på en transport, vil de ganske kort tid efter start lægge sig tæt sammen og sove/slappe af. Ved stop, som foreslået, vil grisene reagere ved at tro, der skal ske et eller andet, og man risikere at der skal dannes nye rang ordner, med stress til følge. Ved af- og pålæsning, som følge af de foreslåede pauser, øger man igen stressniveauet. Der er også risiko for øget smitte når grisene skal opbevares på et aflæsningssted inden videre transport – igen en øge stressfaktor.

Så er der forslaget om at fodre grisene under transporten. Hertil må der stilles det spørgsmål: Hvilket foder skal det være? Det foder som de fik i den stald de forlod, eller det foder de vil få i den stald de kommer til?

Er det ikke det rigtige foder, er risikoen for at ødelægge grises tarmflora stor, igen med dårligere dyrevelfærd til følge.

At fodre grisene undervejs med medfører øget afsætning af gødning under transporten, og formentlig medfører en øget risiko for køresyge ved grisene grundet fyldte maver – igen dårlig dyrevelfærd.

Så er der forslaget om øget plads i transporten. En stigning på godt 15% for 25 kg grise og godt 17% for 30 kg grise. En dokumentation for at dette skulle forbedre dyrevelfærden mangler. Med øget plads pr. grise, vil det medføre øget risiko for at grisene "tumler" rundt i forbindelse med gennemkørsel af fx rundkørsler, uanset hvor langsomt der køres. Igen dårlig dyrevelfærd.

Det er beskæmmende at læse EFSA's kommentarer og anbefalinger. Man vil forvente at der her er tale og personer med faglig viden, som de sikkert også har, men ikke bruger.

Hele forslaget er præget af u håndgribelige udtryk som: "*højere niveau af dyrevelfærd*" – i forhold til hvad?

"*Beskytte dyrene*" – mod hvad?





Vi har forståelse for vandforsyning til dyrene, og kan se fornuft i, at der fx etableres en form for "vandbeholdnings-logger" ved chaufføren, så der kan sikres at der er vand nok til grisen. Ligeledes kan vi foreslå at der undersøges nærmere, hvordan de tekniske muligheder er for at etablere en form for overbrusningsanlæg i transporten, efter en model svarende til hvad der er i svinestalde i dag, som skal være styret af udetemperaturen, i forbindelse med transport i varme perioder.

Med venlig hilsen

Martin S. Berthelsen

Chefkonsulent

Landsforeningen af Danske Svineproducenter



3F Transport - 9. januar 2024.

Sag: Forordning vedr. beskyttelse af dyr

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri,

Att.:

Astrid Sofie Vestergaard Nielsen asvni@fvm.dk

Anna Torp Pedersen astpe@fvm.dk

Samt i kopi til Transportministeriet trm@trm.dk

Høring over EU Kommissionens forslag til en forordning vedr. beskyttelse af dyr under transport

3F Transport takker for muligheden for at afgive hørings svar i forhold til Høring over EU Kommissionens forslag til en forordning vedr. beskyttelse af dyr under transport

3F Transport skal først og fremmest erklære sig helt enig i formålet med direktivet: Forbedring af dyrevelfærd via bedre beskyttelsesregler for dyr under transport.

3F Transport finder det således positivt at der skabes mere bæredygtige tidsgrænser for transport af dyr. Lige som det indskræpes, at der er styrket ansvar for dyrenes velfærd før, under og efter transporten er påbegyndt.

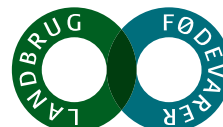
3F Transport skal desuden tilføje, at EU Kommissionens forslag til en forordning vedr. beskyttelse af dyr, indeholder særligt et element, der længe har været et ønske fra 3F Transport. Nemlig præcisering af, hvem der bærer ansvaret for dyrenes velfærd og hvornår.

Dette sker ved en sikring af veterinærtilsyn ved losning og fordi det fastslås, hvornår det er chaufføren, der har ansvar for dyrenes velfærd og hvornår det ikke er. Dette særligt med artikel 17 i kapitel 4 ”**Obligations for keepers prior to the Journey**” og artikel 18 i kapitel 5, ”**General obligations for transporters**” samt artikel 19 i kapitel 5, ”**Obligations for organisers, transporters, drivers and attendants during transport by road or rail**”, som 3F Transport opfordrer til at Danmark i særlig grad lægger vægt på.

Venlig hilsen,

Hans Christian Graversen, Ledelseskonsulent i 3F Transport,

Kampmannsgade 4, 1790 København V - Kontakt: hans.graversen@3f.dk +45 21497230



Til Fødevarestyrelsen
18@fvst.dk; metre@fvst.dk; 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
W www.lf.dk
CVR DK 25 52 95 29

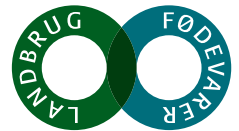
Vedr. høring over Kommissionens forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter

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 CO₂-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 levetid 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 temperaturlimninger 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 WOH 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 CO₂-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.

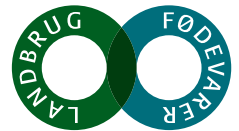
Transporttider

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 avlsdyr 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".

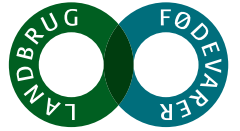
Højdekrav for kvæg

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

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 8.1.2024

DTL – Danske Vognmænds høringsvar på Europa-Kommissionens forslag om ny transportforordning

Europa-Kommissionen har i december 2023 præsenteret et forslag til en ny forordning med regler for beskyttelse af dyr under transport. Hermed afgives DTL - Danske Vognmænds og DTLs specialforening DTL Dyrers høringsvar. I det følgende benævnt DTL.

Sammendrag og overordnet vurdering

Forslaget indeholder en række betydelige stramninger af forhold om køretid, arealkrav og temperatur. Stramningerne vurderes at ville gøre dyretransport væsentligt dyrere og alt andet lige medføre flere transporter samt større miljø- og klimapåvirkning på grund af lavere produktivitet. DTL mener, at de økonomiske, miljø- og klimamæssige konsekvenser af forslaget er utilstrækkeligt belyst og bør undersøges nærmere.

Forud for offentliggørelsen af forslaget har der været et længere forløb, hvor Europa-Parlamentet har nedsat et særligt udvalg (ANIT-udvalget) til at undersøge dyretransportområdet. Under høringerne i udvalget blev der vist nogle meget ubehagelige og helt uacceptable eksempler på dårlig dyrevelfærd under transport. Det var kendetegnende, at næsten samtlige eksempler på dårlig dyrevelfærd var overtrædelser af de eksisterende regler og skyldtes transportører, der ikke overholdt reglerne, og myndigheder, der ikke greb ind over for overtrædelser, eller forsømte at foretage tilstrækkelig kontrol.

DTL mener, at forslagens krav til areal er meget drastisk, har nogle problematiske konsekvenser og at forslaget generelt strammer kravene til transport uden at sikre, at reglerne rent faktisk overholdes og kontrolleres i landene. Dermed forsømmer forslaget at tage fat på det væsentlige potentiale, som arbejdet i ANIT-udvalget afdækkede, nemlig at de største dyrevelfærdsproblemer under transport skyldes overtrædelse af gældende regler, og at meget kan forbedres gennem bedre håndhævelse.

Det er afgørende, at krav til dyretransport understøttes af en tilstrækkelig håndhævelse i hele EU, og der ville kunne opnås store gevinster for dyrevelfærden ved at sikre, at gældende regler overholdes. Hvis eventuelle stramninger ikke ledsages af passende håndhævelse fra myndighedernes side, opstår der et større spillerum for, at useriøse transportører kan opnå en gevinst ved bevidst at overtræde reglerne.

DTL noterer med tilfredshed, at forslaget lægger op til en afgrænsning af transportørens ansvar for dyrenes transportegnethed, så transportørens ansvar starter ved pålæsningen. DTL efterspørger en klar og logisk fordeling af ansvaret, så det er landmanden, der alene bærer ansvaret for, at dyrene er egnede til transport forud for transporten.

Bemærkninger til de enkelte elementer i forslaget

Arealkrav

Arealkravene foreslås forøget væsentligt, og DTL vil sætte et stort spørgsmålstejn ved forøgede arealkravs betydning for dyrevelfærden.

For svin er forøgelsen af kravet til gulvareal pr. svin typisk på omkring 40% i forhold til de gældende danske regler. For kvæg er forøgelsen i størrelsesordenen 70% og for fjerkræ omkring 20%.

Der er tale om meget væsentlige forøgelser, som vil svække transportens produktivitet og gøre dyretransport markant dyrere. Samfundsøkonomisk vil øgede arealkrav alt andet lige vurderes at medføre en nærmest tilsvarende forøgelse af antallet af transportere, trængsel, energiforbrug og dermed CO₂-udslip.

Der er DTL bekendt intet videnskabeligt grundlag for, at de forøgede arealkrav skulle føre til bedre dyrevelfærd. Tværtimod kan et større areal betyde, at der opstår spillerum for flere konflikter og slagsmål mellem dyrene.

DTL vurderer endvidere, at arealkravene kan gøre køretøjet mere ustabil og dermed lettere kan vælte, fordi en mere spredt last kan føre til større vægtskudninger på ladet.

Der kan desuden være risiko for, at dyrene er mere udsatte for kvæstelser i tilfælde af ulykker, fordi fald, sammenstød og skred afbødes senere.

Kønsmæssig adskillelse af kønsmodne dyr

I afsnit 4 i appendix' kapitel 3 fremgår, at der stilles et generelt krav om, at kønsmodne han- og hundyr skal transporteres adskilt.

DTL mener, at kravet skal kunne fraviges efter chaufførens vurdering i de tilfælde, hvor han- og hundyr har været vant til at gå sammen, og det derfor kan være vanskeligt, farligt og uroskabende at adskille dyrene.

Transporttid

Forslaget lægger op til, at lange transportere skal forkortes fra de nuværende 24 timer til 21 timer, og skal afbrydes efter højst 10 timers kørsel af en pause på 1. time. Dermed bliver den reelle køretid begrænset til 20 timer.

Derefter skal dyrene hvile uden for køretøjet i mindst 24 timer, herefter kan dyrene transporteres i højst 21 timer, hvorefter de skal have nået deres bestemmelsessted.

Korte transportere kan vare i op til 9 timer.

Dyr, der transporteres til slagtning, må maksimalt transporteres i 9 timer. Myndighederne kan tillade længere transportere af slagtedy, så transporten kan nå frem til det nærmeste slagtested.

Ikke fravænnede kalve må højst transporteres i 8 timer, og for at måtte transporteres mere end 100 km skal kalvene være mindst 5 uger gamle og veje mindst 50 kg. Under forudsætning af, at kalvene har adgang til foder, må ikke-fravænnede kalve transporteres i 9 timer, hvorefter der skal være en pause på mindst 1 time, herefter kan transporten vare yderligere 9 timer.

Det er DTLs vurdering, at forlængelsen af korte transporters varighed til 9 timer er positivt og kan ske uden at der vil opstå problemer for dyrenes velfærd. DTL mener, at det ud fra et hensyn til at højne dyrevelfærden er hensigtsmæssigt at skærpe kravene til transport af ikke-fravænnede kalve og støtter forslaget.

Begrænsning af slagtedyrs transporttid til 9 timer kan skabe udfordringer for transportere over lange afstande i Danmark, og hvor dyrene indsamles hos flere afsendere. Det er hensigtsmæssigt, at myndighederne kan give dispensation, men i tilfælde, hvor det kræver mere end 9 timers transport at nå frem til et slagteri, bør der være mulighed for at overskride 9 timers transport uden at skulle søge dispensation.

Ansvarsfordeling

I forslaget er dyreholderen (landmanden) ansvarlig for, at dyr, der skal læsses til transport, er transportegnede.

Dyreholderen (landmanden) skal sørge for, at læsning overvåges af en dyrlæge. DTL vurderer, at et obligatorisk krav om dyrelægeovervågning er et meget stort krav, som vil være meget bebyrdende for landmanden, især ved mindre forsendelser.

Transportøren bærer ifølge forslaget ansvaret for dyrenes transportegnethed fra de læsses, og til de kommer frem til bestemmelsesstedet. Dermed er der som noget nyt i forhold til den gældende forordning lagt op til en afgrænsning af ansvaret, og det vil være en klar forbedring, som delvis imødekommer branchens ønske om en bedre og mere logisk ansvarsfordeling.

DTL ønsker en nærmere beskrivelse af, hvordan afgrænsningen skal fortolkes. Det er DTLs forventning og ønske, at formuleringen i forslaget betyder, at chaufføren og transportøren ikke holdes ansvarlig for skader, der er opstået inden pålæsningen. Under de gældende regler og deres fortolkning har vognmænd og chauffører gennem årene oplevet at blive holdt ansvarlige for at have transporteret dyr, som på grund af gamle og i nogle tilfælde skjulte skader, ikke har været transportegnede. DTL mener, at det vil være en klar forbedring, hvis det er landmanden, der kender dyrene og har truffet beslutning om at sende dem, som bærer ansvaret for at sikre, at dyr er transportegnede.

Det fremgår af artikel 18, at transportørens ansvar for transportegnethed strækker sig fra pålæsning til aflæsning på det endelige bestemmelsessted. DTL vil gøre opmærksom på, at der kan være tilfælde, hvor den samlede transport er sammensat af flere transportere, der udføres af forskellige transportører. I de tilfælde bør transportørens ansvar begrænses til dennes del af den samlede transport.

Temperaturforhold

De nuværende krav til temperatur på ladet erstattes af krav om, hvordan transportere skal foregå under forskellige udsigter for udendørstemperaturen under transporten.

Hvis der er udsigt til temperaturer under -5 grader må transporten højst vare 9 timer.

Hvis der er udsigt til temperaturer mellem 25 og 30 grader, må kørsel i tidsrummet kl. 10-21 højst udgøre 9 timer. Hvis der er udsigt til temperaturer over 30 grader, må dyr kun transporteres i tidsrummet kl. 21-10.

Hvis der er udsigt til temperaturer over 30 grader i tidsrummet kl. 21-10 forøges arealkravet med 20%.

Forslaget udgør en grundlæggende ændring i forhold til de gældende krav, som vedrører temperaturen inde i lastrummet. DTL vil sætte spørgsmålstejn ved, om ændringen vil have nogen positiv effekt for dyrevelfærden, fordi der dermed ikke længere stilles direkte krav om at sikre en passende temperatur for dyrene på ladet. Hvis temperaturkravene baseres på vejrudsigter, er det vigtigt, at der fastsættes en officiel kilde til udsigterne og et passende skæringstidspunkt af hensyn til planlægning af transporterne.

Der findes i dag køretøjer, der er udrustet med klimaanlæg, og lovgivningen bør give mulighed for at klimakontrollerede køretøjer kan benyttes uafhængigt af udendørstemperaturen, hvis der kan sikres en passende temperatur for dyrene på ladet.

Uddannelseskra

Der stilles krav om, at chauffører og ledsagere til dyretransporter skal have en uddannelse. Det er medlemslandene, som selv skal tilrettelægge uddannelsen.

DTL mener, at der er behov for at fastlægge ensartede og præcise uddannelseskra, så uddannelsen har et ensartet indhold og niveau på tværs af EU's medlemslande.

Dialog om praktiske forhold

DTL vil generelt efterspørge en dialog med aktørerne i forbindelse med fastsættelse af regler for dyretransport. Der er praktiske erfaringer og forhold, som med fordel bør indgå i grundlaget for fastsættelse af regler.

I praksis kan det fx være vanskeligt for chaufføren at kontrollere dyrenes vægt i forhold til opfyldelse af arealkrav. Derfor vil DTL efterspørge en vis fleksibilitet ved håndhævelsen fra myndighedernes side.

Et andet eksempel er, at krav om forsyning af drikkevand under grisetransporter kan udgøre et problem i vinterperioden og om natten, hvor grisene ikke har et drikkebehov. Dyrene vil nogle gange alligevel aktivere drikkevandssystemet, så der spildes vand, som gør gulvet og strøelse vådt til skade for dyrevelfærden.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent

Astrid Sofie Vestergaard Nielsen

(asvni@fvm.dk)

Anna Torp Pedersen

(astpe@fvm.dk)

Transportministeriet

(trm@trm.dk)

Danish Transport Federation

Høringsvar vedr. EU-Kommissionens forslag til forordning vedr. beskyttelse af dyr under transport, KOM(2023)770

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 9. januar 2024. DI Transport kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar, og forbeholder sig samtidig muligheden for at fremsende supplerende bemærkninger/ bilag.

DI Transport bemærker indledningsvist, at branchen længe har efterspurgt en revision og opdatering af regelsættet for transport af dyr. I den forbindelse havde vi gerne set, at EU-Kommissionen havde fremlagt et forslag til sikring af ensartet implementering og håndhævelse af reglerne på tværs af EU, og dermed sikret et løft i dyrevelfærden. Vi finder, at EU-Kommissionens forslag grundlæggende mangler at adressere det eksisterende og reelle problem med manglende håndhævelse af de gældende regler.

DI Transport opfordrer derfor til, at der fokuseres på en bedre og mere anvendelig retlig ramme, der sikrer retssikkerhed, mere harmonisering på tværs af EU og forbedring af foreneligheden mellem EU-reglerne om beskyttelse af dyr under transport og EU's regelværk om vejtransport. Dette vil forbedre overholdelse, dyrevelfærd og beskyttelsesniveauer samt driftsbetingelserne for chauffører/vognmænd.

EU-Kommissionens forslag synes at introducere 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 for så vidt angår dyrevelfærden ville være størst. Der er således en fare for, at forslaget vil forstærke konkurrenceforvriddning af det indre marked – en forvriddning, der allerede er markant på området.

DI Transport finder, at konsekvensanalysen er mangelfuld, og ikke afdækker de reelle økonomiske, sociale og miljømæssige effekter af forslaget, herunder dækker analysen kun eksporter registeret i TRACES, og dermed undtages de nationale transportere af dyr i konsekvensberegningerne.

De nationale transportere i svinesektoren omfatter mere end 80 pct. af alle transportere. Det samme vil gøre sig gældende for langt de fleste EU-lande. Forslaget vil således risikere

at skade det indre marked, hvilket i sidste ende kan få konsekvenser for den europæiske selvforsyningsgrad af animalske fødevarer. Derfor opfordrer vi til, at man i de kommende forhandlinger husker det globale perspektiv på fødevarerforsyning og sikkerhed.

DI Transport vil særligt påpege følgende problematiske elementer i forslaget.

Arealkrav

Der lægges i EU-Kommissionens forslag op til markante stigninger i arealkrav på henholdsvis 40 pct. for grise og op til 60 pct. for kvæg. Forslaget til øget arealkrav bygger tilsyneladende på anbefalinger til dyrenes pladsbehov i en stald, og der er således tale om pladsforhold, som ikke er afprøvet i praksis under transport af dyrene. Branchen frygter derfor, at der vil blive tale om så markante stigninger i arealkrav, så det reelt kan have en negativ dyrevelfærdsmæssig konsekvens for dyrene.

DI Transport finder endvidere, at de økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved de nye arealkrav ikke er tilstrækkeligt afdækket i konsekvensanalysen i og med de nationale transporter, som tidligere anført, ikke er omfattet. I Danmark viser foreløbige beregninger, at det for grisesektoren som minimum vil betyde 40 pct. flere lastbiler på vejene og heraf følgende investeringsomkostninger på flere hundrede mio. kr. til nye biler.

Endvidere er de miljømæssige forhold og de øgede omkostninger til slid på veje, broer mm. som følge af flere lastbiler på vejene ikke medtaget. Det estimeres desuden, at stigningen til øget brændstofforbrug alene for vil medføre en stigning i CO₂-emmissioner på 15 mio. ton svarende til den årlige udledning fra 1100 husstande. Forslaget er derfor ikke i tråd med målene i den grønne pagt og i Fit55. Snarere tværtimod. Forslaget vil belaste den grønne omstilling af transportsektoren i en uhørt grad, hvilket skønnes særlig problematisk, da forslaget savner videnskabelig fundering for så vidt angår de øgede arealkrav.

Transporttid samt uddannelsesmæssige elementer

DI Transport skal særligt henlede opmærksomheden på de elementer af forslaget, der vedrører transporttid. Det er væsentligt at holde sig for øje, at på- og aflæsning tæller med i rådighedstiden under kørehviletidsreglerne. Chaufføren registrerer således "andet arbejde" på tachografen.

Det er imidlertid forslagets hensigt på en række områder at harmonisere reglerne for transport af dyr med køre- og hviletidsreglerne for chauffører. Da på- og aflæsning netop ikke medregnes som køretid i chaufførernes køre- hviletider er forslaget inkonsistent på dette område. En rolig og stressfri på- og aflæsning er af afgørende betydning for dyrenes velfærd, og såfremt på- og aflæsningstid skal indgå i køretiden, er der risiko for at både dyr og chauffør bliver stressede og at dyrevelfærden derved lider overlast. Branchen skal derfor opfordre til, at der fra dansk side arbejdes for at undtage på- og aflæsning fra den samlede transporttid.

For så vidt angår forslagets fokus på uddannelse skal det pointeres, at Danmark som eneste EU-medlemsstat har en uddannelse på 5 dage. Forslaget lægger op til at

uddannelse skal fornyes hvert 5. år, hvorfor det foreslås, at der arbejdes for, at anvende EU-godskørselsuddannelsen, som er obligatorisk hvert 5. år i alle medlemsstater. I den forbindelse må 3 dage tilrettelægges efter eget valg, hvilket kan benyttes til brancherelateret indhold, herunder træning af chauffører, der udfører dyretransport.

Med venlig hilsen

Andreas Karl Færgemann
Chefkonsulent

Hørings svar til forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.



Resumé af Dyrenes Beskyttelses høringsvar til forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter

Kommerciel dyretransport er ikke forenelig med god dyrevelfærd og lange transporter øger risikoen for dårlig dyrevelfærd.

De nuværende regler beskytter ikke dyr under transport mod at lide overlast og derfor er der behov for skærpelse af lovgivningen.

Dyrenes Beskyttelse mener overordnet, at de foreslåede begrænsninger af transporttiden er utilstrækkelige og vi efterlyser ambitiøs lovgivning, der for alvor vil give incitament til at erstatte transport af levende dyr med transport af animalske produkter

Vi vurderer dog, at en del af bestemmelserne i forslaget kan bidrage til at forbedre velfærden for dyr under transport, i forhold til nuværende praksis.

Dyrenes Beskyttelse har følgende specifikke bemærkninger:

Vi opfordrer til at der arbejdes for indsættelse af bestemmelser vedrørende temperaturkrav for dyrene (artikel 31, stk. 2)

Vi opfordrer til at der arbejdes for indsættelse af bestemmelser vedrørende vertikal højde for svin (annex 1, kap. 5, stk.6)

Vi opfordrer til at der arbejdes for at fastholde og styrke forslaget om kortere transporttid, pause efter 10 timers transport og krav til gps-system (artikel 27, pkt. 1 a, c, artikel 24)

Vi opfordrer til at der arbejdes for at fastholde og styrke de specifikke forslag vedrørende transport af kalve (artikel 29, pkt. 1, 2, 4 og 5, annex 1, kap. 1 (h))

Vi opfordrer til at der arbejdes for at fastholde og styrke de specifikke forslag vedrørende transport af fjerkræ (annex 1, kap. 5, 2.2,2.3)

Vi opfordrer til at der arbejdes for at fastholde og styrke de specifikke forslag vedrørende samlesteder (artikel 3, pkt. 2.3, artikel 22, pkt. 3)

Vi opfordrer til at der arbejdes for at fastholde og styrke de specifikke forslag vedrørende pladsforhold (annex 1, kap.7, 1 og 2)

Dyrenes Beskyttelse ser den nye transportforordning som en unik mulighed for at forbedre dyrevelfærden for dyr under transport og opfordrer til at man fra dansk side arbejder for at fastholde og styrke de ovennævnte forslag.

I en forordning der omhandler beskyttelse af dyr under transport, bør hensynet til dyrene naturligvis altid veje tungere end snævre økonomiske interesser på området.

Fødevarestyrelsen

Stationsparken 31-33
2600 Glostrup

Att.: 18@fvst.dk

C.c.: metre@fvst.dk, mohan@fvst.dk

Journalnummer: 2023-18-22-04333

**HØRINGSSVAR TIL FORSLAG TIL FORORDNING OM BESKYTTELSE AF DYR UNDER TRANSPORT OG
DERMED FORBUNDNE AKTIVITETER**

Fra Dyrenes Beskyttelses side værdsætter vi muligheden for at komme med bemærkninger til forslaget til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

Grundet det meget omfattende materiale og den korte høringsfrist har det desværre ikke været muligt at afgive bemærkninger til hele materialets indhold. Vores bemærkninger vedrører derfor kun udvalgte punkter.

Baggrund

Selv om levende dyr er sansende væsener, der kan føle smerte og angst, behandles de i stigende grad som varer og omsættes og eksporteres på linje med andet gods.

Dyrenes Beskyttelse finder det absolut nødvendigt, at kravene til transport af dyr skærpes i den nye transportforordning, idet bestemmelserne i den nuværende lovgivning ikke i tilstrækkelig grad beskytter dyr under transport mod at lide overlast.

De nuværende regler afspejler ikke den nyeste viden om dyrevelfærd, ligesom mange bestemmelser ikke tager hensyn til dyrearters forskelligartede behov. Desuden er der i den nuværende forordning flere bestemmelser, som forudsætter en helt urealistisk adgang til at passe, overvåge og håndtere dyrene under transporten.

Det er også problematisk, at flere af transportforordningens bestemmelser er meget upræcist formuleret. Erfaringen har vist, at der er behov for præcist formulerede krav, så der ikke opstår forskellige fortolkninger i de forskellige medlemslande, ligesom præcist formulerede krav er en forudsætning for at reglerne kan håndhæves af myndighederne. Upræcise formuleringer risikerer at blive udvandet af fortolkninger, der primært tager økonomiske hensyn ligesom upræcise formuleringer vanskeliggør dokumentation af overtrædelser.

Overordnet er det hensynet til omkostningseffektivitet samt transportforordningens krav, der sætter rammen for al kommerciel dyretransport. Præmissen for dyr under kommerciel transport er derfor på nuværende tidspunkt:

- Flest mulig dyr på mindst mulig plads
- Meget høje/lave temperaturer

- Intet foder
- Ingen/begrænset adgang til vand
- Inventar og forhold der kan forårsage skade på dyrene
- Transport i op til 29/24 ad gangen timer uden aflæsning, uden begrænsning

Kommerciel transport af dyr er aldrig forenelig med god dyrevelfærd, men den logiske konsekvens af ovenstående er, at jo længere tid transporten varer, desto større er risikoen for dårlig dyrevelfærd. Derfor er der behov for, at bestemmelserne i en ny transportforordning begrænser varigheden af transporterne.

Samlet efterlyser vi ambitiøse politiske initiativer, der fremmer en udvikling, hvor transport af levende dyr erstattes af transport af animalske produkter og avlsmateriale.

Generelle bemærkninger

Risikoen for negativ påvirkning af dyrevelfærd er større under lange end korte transporter¹². Vi finder det derfor meget beklageligt, at forslaget til forordningen ikke indeholder bestemmelser, der for alvor reducerer det økonomiske incitament til fortsat kommerciel transport af dyr over lange afstande.

Det er desuden bekymrende, at en af de meget væsentlige betragtninger i den nuværende transportforordning om, at transport af dyr over lange afstande, af hensyn til dyrenes velfærd, må begrænses så meget som muligt¹, er forsvundet i forslaget til den nye forordning. At en så grundlæggende betragtning ikke længere fremgår af forordningen, skyldes formodentligt ikke en forglemmelse, men snarere, at hensynet til en industriel animalsk produktion, der i stigende grad forudsætter lange transporter af dyr, har vejet tungere end hensynet til dyrenes velfærd.

Det fremgår da også direkte af forordningsforslagets konsekvensanalyse, at kun en meget lille andel af transporterne forventes at blive påvirket af de fremsatte forslag til begrænsning af transporttiden.

Reglerne i den gældende transportforordning har ikke formået at bremse en udvikling hvor flere og flere landbrugsdyr sendes på lange transporter. F.eks. har vi i Danmark set en udvikling hvor antallet af grise på lange transporter er steget fra under 2 millioner dyr i 2007 til mere end 11 millioner i 2023, der ligeledes blev året, hvor der blev eksporteret flere grise end der blev slagtet i Danmark.

¹ Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32005R0001>

²EFSA (2022) More space, lower temperatures, shorter journeys: Recommendations to improve animal welfare during transport: <https://www.efsa.europa.eu/en/news/more-space-lower-temperatures-shorter-journeys-efsa-recommendations-improve-animal-welfare>

Uagtet at Dyrenes Beskyttelse har betydeligt højere ambitioner på dyrenes vegne end Kommissionen, mener vi, at nogle af bestemmelserne i forslaget kan bidrage til at forbedre velfærden for dyr under transport, i forhold til nuværende praksis.

Især finder vi det positivt at nogle af de overordnede anbefalinger fra EFSA om mere plads og kortere transporttid er blevet fulgt.

Også de skærpede krav for transport af ikke-fravænnede dyr, vurderes at bidrage til at forbedre dyrevelfærden for denne gruppe af særligt sårbare dyr.

Specifikke bemærkninger

Væsentlige mangler:

Ingen højdekrav for svin: Annex 1, Kapitel 5, stk. 6

I forslaget er der fastsat minimumskrav til vertikal højde ved transport af kvæg, hest, får, fjerkræ og kaniner, mens der ikke er angivet noget krav for svin.

Da tilstrækkelig højde over dyrene er en forudsætning for at lastbilens ventilationssystem kan fungere efter hensigten og derudover har betydning for dyrenes mulighed for at kunne lægge og rejse sig uden besvær, er det naturligvis nødvendigt, at der i forordningen angives minimumskrav for alle relevante dyrearter, som transporteres kommercielt, herunder svin.

Transport på lastbiler i fem etager, med meget lidt frihøjde over ryggen på dyrene, er blevet en udbredt transportpraksis for smågrise. Krav til vertikal højde skal sikre at ventilationen kan foregå uhindret og vil derfor have direkte velfærdsmæssig betydning for netop denne dyregruppe, hvor en effektiv ventilation er af afgørende betydning, for at holde temperaturen på bilen nede og for at sikre tilstrækkelig luft til dyrene.

Minimumskrav til vertikal højde for svin under transport, må formodes at have betydelig positiv velfærdsmæssig betydning for mange millioner dyr.

På denne baggrund opfordrer Dyrenes Beskyttelse til, at der fra dansk side arbejdes for, at der i transportforordningen fastsættes minimumskrav til vertikal højde, også for svin.

Ingen angivelse af temperaturkrav for dyrene under transporten: Artikel 31, stk. 2

I forslaget er der udelukkende fastsat betingelser for køretiden ved specifikke udetemperaturer og der angives ingen minimums- eller maksimumstemperaturer for dyrene på vognladet. Det anføres, at det er svært at måle temperaturen inde blandt dyrene under transporten.

Lastbiler til transport af dyr er som hovedregel hverken isolerede eller udstyret med aircondition og udetemperaturen er derfor den mest betydningsfulde enkeltstående faktor for temperaturen på vognladet. Dyr afgiver varme og derfor vil temperaturen på vognladet som hovedregel overstige udetemperaturen væsentligt og transport ved høje udetemperaturer udgør således en risiko for, at dyrene udsættes for temperaturer, der er så høje at de oplever varmestress³.

³ EFSA (2022) welfare of pigs during transport:
<https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.2903/j.efsa.2022.7445>

Da det er af afgørende betydning for dyrs velfærd, at de hverken udsættes for ekstrem varme eller ekstrem kulde, bør transportforordningen angive de øvre- og nedre temperaturgrænser for dyrene under transporten. At der i transportforordningen ikke længere stilles krav til kapaciteten af den mekaniske ventilation, gør fastsættelse af krav til temperaturen ombord på køretøjet endnu mere påtrængende.

Da det er meget vanskeligt at ændre temperaturforholdene ombord på køretøjet når først transporten er påbegyndt, er det naturligvis også væsentligt, at det anføres, at man ved planlægning af turen skal tage udendørstemperaturerne på ruten i betragtning. Begrænsninger i køretiden ved specifikke udetemperaturer, er dog ikke alene tilstrækkeligt til at sikre, at dyrene ikke udsættes for ekstreme temperaturer under kørslen. Det forudses desuden, at de foreslåede begrænsninger i køretider, fastsat ud fra vejruddsigterne for områderne for den planlagte transport, vil være nærmest umulige at fastsætte, kontrollere og håndhæve, for de ansvarlige myndigheder i afsenderlandet.

Helt overordnet vil det desuden være meget vanskeligt at argumentere for, hvorfor transportmidler til dyr, som undtagelsesvist måtte være udstyret med varmekilde/isolering/aircondition, ikke skulle have lov til at køre uden begrænsninger i køretiden, uanset udetemperaturen.

At begrunde manglende temperaturkrav med, at det er vanskeligt at måle temperaturen på vognladet af en lastbil, må bero på manglende viden om de teknologiske muligheder på området.

På denne baggrund opfordrer Dyrenes Beskyttelse til, at der fra dansk side arbejdes for, at der i transportforordningen fastsættes minimums- og maksimumskrav til temperaturen ombord på transportmidlerne, svarende til de i EFSA- rapporterne angivne temperaturintervaller for de relevante dyrearter- og grupper.

Foreslåede ændringer som vi bakker op om:

Transporttider

Nedenstående bestemmelser i forslaget til Forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter vurderes at kunne forbedre velfærden for dyr under transport. Vi opfordrer derfor stærkt til, at der fra dansk side arbejdes for at fastholde og styrke følgende bestemmelser:

Artikel 27 pkt. 1 (a) om, at den samlede forsendelsestid ved transport af landdyr (bortset fra kaniner og fjerkræ), højst må bestå af to dele på hver maks. 21 timer, afbrudt af et 24 timers ophold på mellemstation. På nuværende tidspunkt er der ingen begrænsninger for den samlede forsendelsestid.

Artikel 27 pkt. 1 (c) om, at der i løbet af transporten på op til 21 timer skal være en pause på mindst 1 time efter højst 10 timers transport, hvor dyrene skal blive på bilen.

At bilen holder stille, er en forudsætning for, at chaufføren har mulighed for at tilse dyrene og vurdere deres tilstand, samt at dyrene ikke konstant skal tilpasse deres bevægelser og adfærd til lastbilens bevægelser, så dyrene kan stå oprejst uden at risikere at miste balancen. Dette har bl.a.

betydning for, at dyrene kan bevæge sig hen til vandforsyningen og drikke og har mulighed for normal afsætning af gødning og urin jf. deres fysiske behov for dette.

Artikel 24 om positioneringssystem og registrering af data for bl.a. afgang og ankomst for dyretransporter. Dette vil muliggøre kontrol af transporterens varighed.

Transport af kalve

Nedenstående bestemmelser i forslaget til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter vurderes i væsentlig grad at kunne forbedre velfærden for kalve under transport. Vi opfordrer derfor stærkt til at der fra dansk side arbejdes for at fastholde og styrke følgende bestemmelser:

Artikel 29 pkt. 1 om, at ikke-fravænnede dyr højst må transporteres i 8 timer, hvilket er kortere transporttid end de nuværende regler.

Artikel 29 pkt. 4 om, at dyrene skal fodres med mælk eller mælkeerstatning med 9 timers interval.

Artikel 29 pkt. 2, 5 om, at længere transporttider kun kan finde sted, hvis bilen er udstyret med et særligt godkendt mælkefodringsystem, hvor der er videnskabelige og tekniske beviser for at dyrene kan fodres med mælk ombord på bilen.

Der bør generelt stilles de samme krav til videnskabelige og tekniske beviser for at de anvendte vandingsystemer ombord på transportmidler kan give dyrene (alle dyr og alle aldersgrupper) den lovmæssigt tiltænkte mulighed for at opfylde deres fysiologiske behov for vand (herunder udformning, kapacitet og adgang).

Annex I, kap. 1 (h) om, at kalve kun må transporteres over 100 km hvis de er ældre end 5 uger og vejer over 50 kg. Dette er i overensstemmelse med anbefalingerne fra EFSA⁴.

Samlesteder

Nedenstående bestemmelser i forslaget til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter vurderes i væsentlig grad at bidrage til at forbedre velfærden for dyr under transport. Vi opfordrer derfor stærkt til at der fra dansk side arbejdes for at fastholde og styrke følgende bestemmelser:

Artikel 3, pkt. 2 og 3 om, at afgangssted og bestemmelsessted defineres som steder hvor dyrene henholdsvis har opholdt sig i mindst 7 dage inden transporten/skal opholde sig i mindst 7 dage efter transporten.

I den nuværende transportforordning er der kun krav om 48 timers ophold. En forlængelse til 7 dage vil mindske risikoen for, at samlesteder anvendes som mellemstationer for videre transport af dyrene.

Artikel 22, pkt. 3 om, at samlesteder ikke må angives som bestemmelsessted i logbogen. En sådan ændring betyder, at organisator skal angive det reelle bestemmelsessted i logbogen, så

⁴ EFSA (2022) Welfare of cattle during transport: <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7442>

myndighederne får mulighed for at kontrollere, at den samlede transport er i overensstemmelse med gældende regler.

Plads

Nedenstående bestemmelser i forslaget til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter vurderes at kunne bidrage til at forbedre velfærden for dyr under transport. Vi opfordrer derfor stærkt til, at der fra dansk side arbejdes for at fastholde og styrke følgende bestemmelser:

Annex I, kap. VII, 1 og 2 om krav til plads, der er i overensstemmelse med de af EFSA anbefalede minimumskrav.

Transport af fjerkræ

Nedenstående bestemmelser i forslaget til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter vurderes i væsentlig grad at kunne forbedre velfærden for fjerkræ under transport. Vi opfordrer derfor stærkt til at der fra dansk side arbejdes for at fastholde og styrke følgende bestemmelser:

Annex I kap. 5, 2.2 (a) om, at den maksimale transporttid for fjerkræ er 12 timer *inklusive* på- og aflæsning. Dette er en forbedring (afkortelse af transporttiden) i forhold til tidligere hvor transporttiden blev beregnet *eksklusiv* på- og aflæsning.

Annex I kap. 5, 2.2 (b) om, at transport på op til 24 timer af (nyudklækkede) kyllinger mv. skal afsluttes inden 48 timer efter udklækningen.

Annex I kap. 5, 2.2 (d) om, at udsætterhøner højst må transporteres i 10 timer inklusive af - og pålæsning.

Annex I kap. 5, 2.3 (a) om, at ved temperaturer under 10°C må fjerkræ kun transporteres på køretøjer med beskyttelse mod vindafkøling.

Annex I kap. 5, 2.3 (b) om, at udsætterhøner ikke må transporteres hvis temperaturen ikke kan holdes på mindst 15 °C.

Afsluttende bemærkninger

Transportforordningen trådte i kraft i 2005 og vil således, på det tidspunkt hvor den nye forordning forventes at blive vedtaget, have sat rammerne for den kommercielle transport af dyr i Europa igennem 20 år.

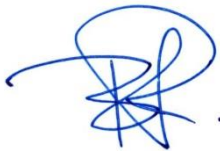
Bestemmelserne i den nye transportforordning kommer formentlig også til at være gældende lovgivning i de næste mange år og kommer dermed til at afgøre, under hvilke forhold milliarder af landbrugsdyr fremover transporteres.

En ny transportforordning er derfor en enestående mulighed for at fastsætte bestemmelser, der forbedrer velfærden for dyr under transport og som lever op til EU-borgernes klare ønske om en strammere lovgivning, der i højere grad beskytter dyr under transport mod at lide overlast.

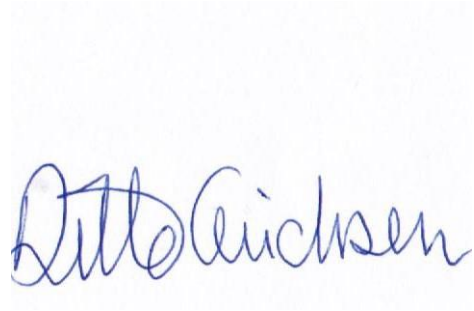
Transport udgør altid en belastning for dyr og kommerciel transport er aldrig forenelig med god dyrevelfærd. Jo længere tid transporten varer, desto større er risikoen for dårlig dyrevelfærd. Derfor mener Dyrenes Beskyttelse, at dyr højst bør transporteres i otte timer og at bestemmelserne i en ny transportforordning bør begrænse varigheden af transporterne betragteligt.

I en forordning, der handler om beskyttelse af dyr under transport, bør hensynet til dyrene naturligvis altid veje tungere end snævre økonomiske interesser på området.

Med venlig hilsen



Britta Riis, direktør



Ditte Erichsen, dyrlæge

DYRENES BESKYTTELSE

Dyrenes Beskyttelse
Buddingevej 308
2860 Søborg

Tlf. +45 3328 7000
db@dyrenesbeskyttelse.dk
dyrenesbeskyttelse.dk





Fødevarestyrelsen
Omsætning og Transport af Dyr
Journalnummer: 2023-18-22-04333

Høringssvar på høring om forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

Teknologisk Institut (TI) takker for muligheden for at afgive høringssvar.

- TI har bemærkninger til, at det tidligere krav (3.3) i kapitel VI: Supplerende bestemmelser for lange transporter af tamdyr af hestefamilien og af tamkvæg, -får, -geder eller -svin: *"vejtransportmidler skal være udstyret med et system til overvågning af temperatur samt en anordning til registrering af disse data. Der skal være følere i de dele af køretøjet, hvor der afhængigt af dettes udformning er størst sandsynlighed for, at de værste klimaforhold vil opstå."*, ikke er del af det nye forslag.
- Af ressourcemæssige årsager har TI ikke forholdt sig til øvrige forhold i forslaget.

The Proposal for Regulation of the European parliament and of the Council on the protection of animals during transport and related operations, amending Council Regulation (EC) No 1255/97 and repealing Council Regulation (EC) No 1/2005 (Text with EEA relevance) nr. 42 states:

*"The temperature experienced by animals during transport is an important factor impacting their welfare. **Measuring inside temperatures while on the road has proven difficult** and does not easily allow for remedial actions to be taken. Maintaining temperature limits within a vehicle is difficult as it depends on many factors, including humidity and space provided on board. Transporting animals in trucks equipped with air conditioning is costly and likely unsustainable. Therefore, it is appropriate to limit journey times during extreme temperatures to reduce the exposure of animals to these and, in the most extreme cases, to allow the transport of animals only during the night. In addition, measures palliating potential negative effects of the temperature on board should also be taken, such as opening the truck vents and providing more space for the animals"*.

Comments

From a technical perspective it cannot be considered as a difficult task using and/or adjusting already existing temperature sensors and supplementary equipment for the given conditions on a truck. It is recognized that the environment is tough, and the equipment must be kept out of reach of the pigs. However, this does not reflect the technological development in other areas, in terms of using automatic solutions to monitor and document animal welfare elsewhere in the chain. An example of an existing solid equipment usable for this purpose could be a Pt100 outdoor temperature sensor IP65 internal sensor.

Measurements of the actual temperature of the pigs' microclimate will be the most reliable way to ensure that the pigs are not exposed to heat conditions beyond an acceptable comfort zone. This will also be the best guideline to determine the need for regulating the ventilation on the truck to ensure the ther-

mal comfort of the pigs. Ultimately, it is also possible to adapt existing equipment in a way that a temperature sensor, near the pigs, automatically controls the opening of vents and the mechanical ventilation on the truck.

We support that the preventive measures e.g. to limit journey times during extreme temperatures, reduce stocking density are crucial. But we also emphasize that it is possible to use technologies to document that the animals' immediate environment on each trip is secured. This is essential especially considering, what is also mentioned in nr. 42, that maintaining temperature limits within a vehicle is difficult as it depends on many factors. The need for specific measurements of the pigs' microclimate is particularly important because the regulation does not set measurable requirements for the ventilation system either. Thus, the only way to check whether sufficient measures palliating potential negative effects has been taken is to measure the temperature (optimally also humidity) in the location near the animals.

Recommendation

We recommend that, with a sufficient transit period, a requirement is set that vehicles transporting pigs shall be equipped with functioning temperature sensors in the pigs' immediate environment. This in line with what applies to the proposal for the transport of dogs and cats in appendix chapter 2: Additional provisions for transport by road or rail of equine, bovine, ovine, caprine and porcine animals, no. 2.5.

Med venlig hilsen

Rikke Bonnichsen