



Miljø- og Fødevareministeriet
Fødevarestyrelsen
Dyresundhed
Att. 14@fvst.dk cc.: rini@fvst.dk

DOSO
RØRHOLMSVEJ 5
HØSTERKØB
2970 HØRSBOLM
Tlf. 24776497
E-mail. doso@doso.dk

Høsterkøb den 17. maj 2020

Høringssvar vedr. Udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, J.nr. 2020-14-39-00148

DOSO kan tilslutte sig de foreslåede ændringer, hvorved der fra og med 1. juli 2020 vil være minimumskrav for indvendig højde ved transport af grise ned til en vægt på 26 kg. Der fastsættes således i Tabellen i bilag 1 til bekendtgørelsen minimumskrav for højde fsa grise på henholdsvis 30 og 26 kg.

DOSO finder, at de nye krav vil forbedre velfærden for de mange smågrise, som i dag transporteres i lastbiler, med fire til fem faste dæk, samt at de nye regler vil forbedre myndighedernes mulighed for at udføre kontrol af sådanne grisetransporter.

Ligeledes glæder det DOSO, at det fremover vil være således, at alle biler, der transporterer grise i Danmark, skal have en synsgodkendelse.

DOSO noterer, at FVST foreslår, at i §9, stk.3, udgår pkt. 2: "Når den samlede forsendelsestid for svin på 40 kg og derover overstiger otte timer, skal reglerne om (mekanisk) ventilation i kapitel VI, pkt.3, i transportforordningen tillige være opfyldt". FVST henviser til, at kravet i transportforordningen er direkte gældende, og det derfor ikke er nødvendigt at henvise til dette i transportbekendtgørelsen. DOSO finder imidlertid, at ventilationskravet er vigtigt for dyrevelfærden, og det derfor er af stor betydning, at brugeren gøres opmærksomt på det. DOSO finder, i den forbindelse ikke at det er tilstrækkeligt brugervenligt at forvente, at brugeren tillige slår op i selve transportforordningen, og derfor ser vi gerne, at formuleringen bibeholdes i bekendtgørelsen.

Med venlig hilsen
DOSO

Peter Møllerup
Formand

Biolog Birgith Sloth
Konsulent for DOSO

Gentofte, den 19. maj 2020

Vedr.: Høringssvar til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport – j.nr. 2020-14-39-00148

Dyrefondet har modtaget udkast til ovennævnte bekendtgørelse og vil gerne fremkomme med følgende bemærkninger:

Vedr.: §17 transport af syge/lettere tilskadede dyr her bør beslutningen ikke overlades til lægmand men bør altid baseres på en dyrlægebedømmelse. Dette er under henvisning til, at det kan være yderst vanskeligt at vurdere dyrs smerte og omfanget af sygdom.

Vedr.: § 26 Køretøjerne bør altid være med fast tag og ikke kun presenning, da sidstnævnte kan betyde træk og støj for dyrene. Fast tag giver også bedre beskyttelse i tilfælde af ulykke.

Vedr.: § 27 Der bør slet ikke åbnes mulighed for dispensation, idet en sådan aldrig gives i dyrenes favør, men kun det modsatte. Bekendtgørelsen handler jo om beskyttelse af dyr.

Vedr.: Bilag 2-3-4 Arealkravene bør aldrig være mindre end de i udkastet nævnte ved transport over 8 timers varighed.

Således bør sondringen mellem under og over 8 timers transport klart bortfalde.

Et sådant bortfald vil tillige minimere generne for dyrene, hvis en beregnet transport på f.eks 7 timer kommer til at vare 9 timer.

Med venlig hilsen

Vibeke Haslund

Direktør

Dyrefondet



Fødevarestyrelsen

Sendt pr. e-mail til: 14@fvst.dk og rini@fvst.dk

19. maj 2020
psh/20-02398

Den Danske Dyrlægeforenings høringsvar til udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport med FVST j.nr. 2020-14-39-00148

Den Danske Dyrlægeforening (DDD) ser transport af dyr som et stort fokusområde. DDD ønsker med dette høringsvar at italesætte, at der til stadighed sikres god dyrevelfærd for de mange dyr, der hver dag udsættes for transporter over lange afstande.

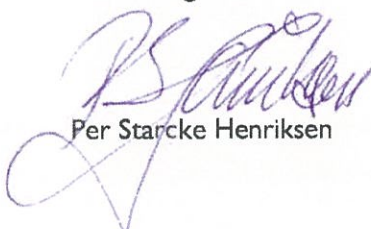
DDD kommenterede på sidste ændring af bekendtgørelsen i skrivelse af 26. november 2019 og her anførtes bl.a., at der mangler at blive taget stilling til specifikke regler for transport af grise under 40 kg, og at det er særlig vigtigt, da det er den gruppe pattedyr, der transporteres flest af.

DDD kan derfor varmt støtte den foreslåede udvidelse af tabellen i bilag 1, så der også fastsættes minimumskrav for indvendig højde ved transport af grise på henholdsvis 26 og 30 kg. DDD støtter tillige anvendelsen af den beregningsmodel, som både EU-Domstolen og Højesteret har valideret.

DDD er opmærksom på, at indførelsen af faste minimumsnormer for indvendig højde for grise under 40 kg vil medføre omkostninger for transporterhvervet, men med forslaget skabes bedre dyrevelfærd under ofte lange transport for millioner af grise.

Spørgsmål kan rettes til undertegnede på e-mail psh@ddd.dk

Med venlig hilsen



Per Starcke Henriksen

[LogoOvertekst]

Den Danske Dyrlægeforening | Danish Veterinary Association | Peter Bangs Vej 30 | DK-2000 Frederiksberg | Tlf: +45 3871 0888
E-mail: ddd@ddd.dk | www.ddd.dk

Att. Rikke Hansen
Miljø- og Fødevareministeriet
Fødevarestyrelsen
Stationsparken 31-33
2600 Glostrup

20. maj 2020

Vedr. høring om udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.

Det Dyreetiske Råd har modtaget en henvendelse fra Fødevarestyrelsen dateret d. 6. maj 2020 vedr. høring om udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport (J.nr. 2020-14-39-00148). Det Dyreetiske Råd har følgende bemærkninger.

Det Dyreetiske Råd hilser baggrunden for udkastet, nemlig ønsket om en styrket kontrol med dyretransporter, velkommen. Rådet kan i forlængelse heraf tilslutte sig de fleste foreslåede ændringer.

Rådet mener dog, at man bør fastholde bekendtgørelsens § 9, stk. 3, 2. pkt., også selv om reglerne for mekanisk ventilation i den pågældende situation er nævnt i transportforordningen. Rådet er klar over, at reglerne herved er direkte gældende, som det også fremgår af høringsbrevet, men Rådet finder, at hensyn til transparens og brugervenlighed bør vægtes højt. Ventilation er vigtigt for dyrevelfærden, og Rådet anbefaler derfor, at brugeren fortsat via bekendtgørelsen gøres opmærksom på kravet i transportforordningen.

Med venlig hilsen,

Stine B. Christiansen
Sekretariatsleder

Fødevarestyrelsen

Danish Transport Federation

Pr. mail til 14@fvst.dk og rini@fvst.dk

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport

DI Transport har den 6. maj 2020 modtaget ovennævnte forslag i høring, og har på den baggrund følgende bemærkninger:

Den væsentligste ændring i bekendtgørelsen er ændringen af tabellen i bilag 1, der udvides til også at omfatte indvendig højde for grise ned til 26 kg. Ændring træder i kraft 1. juli 2020.

De fastlagte højder i bilag 1 betyder ifølge DI Transports oplysninger fra branchen, at kapaciteten for transport af grise vil falde med 20-25 %, da det ikke længere vil være praktisk muligt for transportvirksomheder at benytte 4 og 5 dæks lastbiler til f.eks. de nationale transporter eller til eksportkørsel.

Dette vil øge transportomkostningerne markant for både nationale transporter af svin og transport af svin til eksport, hvilket vil få en negativ indvirkning på konkurrencekraften, som kan føre til tab af arbejdspladser, hvilket ikke er i overensstemmelse med regeringens politik.

En markant lavere kapacitet vil have en negativ indvirkning på miljø- og klimapåvirkningen, når der kan transporteres færre svin pr. transport, hvilket betyder, at der skal bruges flere lastbiler for at løse den samme transportopgave. Dette vil øge CO₂-udledningen fra transportsektoren, hvilket ikke er i overensstemmelse med regeringens 70 %-målsætning for reduktion af CO₂-udledningen.

En række transportvirksomheder står over for at skulle ombygge deres køretøjer til svinetransporter, for at leve op til de nye regler. Disse omkostninger vil alt andet lige blive afspejlet i transportomkostninger oven i de omkostninger, som følger af lavere kapacitet.

De nye bestemmelser tager heller ikke højde for afskrivningerne på eksisterende køretøjer, samt de køretøjer, der er bestilt efter de gældende regler. Dette medfører en stor ekstraregning til transportvirksomhederne.

DI Transport kan ikke støtte, at reglerne træder i kraft 1. juli 2020, da det ikke vil være muligt at ombygge køretøjer eller erstatte den manglende kapacitet med så kort varsel. Konsekvenserne er, at der vil mangle meget kapacitet til transport af svin pr. 1. juli 2020.

For så vidt angår de konkrete højdekrav i bilag 1, så mener DI Transport på baggrund af ovenstående, at de foreslåede højdekrav for transport af smågrise fra 26-40 kg. ikke er hensigtsmæssige. DI Transport kan derfor ikke støtte forslaget til højdekrav, og opfordrer til, at Fødevarestyrelsen analyserer dette mere grundigt og drøfter det med branchen.

DI Transport efterlyser en teknisk og faglig begrundelse for de konkrete højdekrav. DI Transport er ikke bekendt med, at der skulle være dyrevelfærdsmæssige problemer med de nuværende højdekrav.

I den forbindelse er DI Transport forundret over, at Fødevarestyrelsen ikke afventer den rapport fra Aarhus Universitet, der er en forudsætning i den politiske aftale fra 18. december 2018, og som kunne give et mere sagligt grundlag at drøfte ud fra.

Det kan endvidere undre, at de konkrete forslag til højdekrav ikke har været drøftet med transportbranchen eller i det mindste i Dialogforum for Dyretransport.

DI Transport deltager gerne i en drøftelse af nogle mere realistiske højdekrav og en mere realistisk implementering.

Fødevarestyrelsen har over for DI Transport oplyst, at højdekravene vil gælde for både danske og udenlandske transportvirksomheder, og for alle transporter af svin i Danmark uanset om der er tale om national kørsel, import eller eksport. Det er helt afgørende for DI Transport, at de nye krav ikke direkte eller indirekte fører til udflagning af køretøjer eller tab af transportopgaver.

Med venlig hilsen

Rune Noack



Miljø- og Fødevareministeriet
Fødevarestyrelsen
Stationsparken 31-33
DK-2600 Glostrup

J.nr.: 2020-14-39-00148

Sagsbehandler: AJ

Deres ref.: 14@fvst.dk og rini@fvst.dk

Dato: 20.05.2020

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

Høring om udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport

ITD kvitterer for muligheden for at fremkomme med bemærkninger til ovennævnte høring om beskyttelse af dyr under transport.

Af høringsforslaget fremgår, at tabellen i bilag 1 til bekendtgørelsen for indvendig højde for grise udvides med værdier ned til 26 kg. Dette betyder, at der foreslås fastsat minimumskrav for indvendig højde ved transport af smågrise på hhv. 30 og 26 kg.

Indledningsvist understreger vi, at dyrevelfærd under transport for ITD altid har stået meget højt, og vi er glade for, at vore medlemmer hver eneste dag året rundt medvirker til effektive og dyrevelfærdsmæssigt forsvarlige transporter, noget der er til gavn for alle forbrugere, der aftager levnedsmidler i såvel Danmark som udlandet.

Nedenfor er samlet foreningens synspunkter til høringen.

Ikrafttræden bør udsættes og afvente igangsatte forskningsundersøgelser
ITD stiller spørgsmål til, om ændringsforslaget i bekendtgørelsesudkastet er tilstrækkeligt videnskabeligt begrundet.

Forslaget indebærer i sin nuværende udformning et behov for ændring i de nuværende etagehøjder i grisebiler, gældende for såvel nationale som internationale transporter. Men hvori findes den videnskabelige begrundelse for den foreslåede ændring?

I et udvalgssvar fra Fødevareminister Mogens Jensen på et spørgsmål fra MF Søren Egge Rasmussen, Enhedslisten (spsm. nr. 743) fremgår, at der i 2020 er igangsat et forskningsprojekt hos Aarhus Universitet med henblik på at tilvejebringe det nødvendige grundlag for at fastsætte krav til indvendig højde ved transport af smågrise.



Resultatet af dette forskningsprojekt forventes imidlertid tidligst at være tilvejebragt ultimo 2022.

På baggrund heraf beder ITD om, at bekendtgørelsesudkastet afventer det tidspunkt, hvor nævnte forskningsprojekt er færdiggjort og evalueret.

Med andre ord kan ITD ikke se anden løsning end, at forslaget tidligst – afhængig af forskningsresultaterne – kan træde i kraft engang i 2023.

Lang overgangsordning

Via vore medlemmer har vi fået oplyst, at det i givet fald vil være nødvendigt at ombygge mange danske lastbiler, så de kan opfylde de foreslåede etagehøjdekra. Vi konstaterer, at en ombygning af dette store omfang ikke kan nås inden 1. juli 2020.

Også af denne årsag er det derfor ITD's indstilling, at ikrafttrædelses-tidspunktet bør skubbes – langt ud i fremtiden. Typisk har en lastbil en levealder på minimum 5-7 år, og for specialopbyggede lastbiler er der tale om en endnu længere afskrivningshorisont.

Specialopbyggede lastbiler er i øvrigt bestilt lang tid i forvejen, så der vil være virksomheder, der lige nu har lastbiler i ordre, som skal ændres/ombygges. Det bevirker deraf følgende høje ekstraomkostninger for transportørerne.

EFSA-rapportens videnskabelige grundlag

Ifølge bekendtgørelsesudkastet bygger forslaget om etagehøjde for smågrise på 26 og 30 kg på en rapport fra Den Europæiske Fødevarer-sikkerhedsautoritet (EFSA). Imidlertid peger vi på, at omtalte rapport er helt tilbage fra 2002, og siden dengang er der sket en omfattende udvikling med nye biler og ny teknologi til overvågning af dyrenes velfærd m.m.

I stedet for at bero et nyt bekendtgørelsesudkast ud fra omtalte ældre rapport henstiller vi som nævnt ovenfor til at inddrage de nyeste forskningsresultater, inden der træffes beslutning om ændrede etagehøjdekra ved transport af smågrise.

Kørsel med 5-etagers grisebiler vil blive umuliggjort

Foreliggende forslag vil medføre, at de nuværende 5-etagers lastbiler reelt set ikke kan køre lovligt fremadrettet. Vi har imidlertid medlemmer, der i god tro og under iagttagelse af alle gældende dyrevelfærdsforskrifter har investeret i disse køretøjer – men som nu må se investeringen spildt. En dansk vognmand har fx investeret i 3 stks. 5-etagers køretøjer, men fra 1. juli 2020 står han til at lide et tab på over 4 mio. kr.



Bekendtgørelsen har negative miljø- og klimamæssige konsekvenser

Fødevarerstyrelsen angiver i høringsbrevet, at det er vurderet, at bekendtgørelsesændringen ikke påvirker miljøet anderledes end den gældende bekendtgørelse.

ITD skal hertil henvise til, at forslaget vil medføre et markant højere antal transporter med smågrise. Vi estimerer efter drøftelser med vore dyretransportmedlemmer, at forslaget medfører en kapacitetsnedgang på mellem 20 og 25%. Forsigtigt vurderet betyder det en stigning på mere end 5.000 lastbiltransporter med smågrise pr. år på de danske veje.

Så mange flere lastbiler på vejene vil alt andet betyde en øget miljøpåvirkning, ligesom et højere CO₂-udslip medfører en større negativ klimapåvirkning. Hertil kommer en øget trængsel på vejnettet, som de mange ekstra køretøjer naturligt vil belaste.

Det er derfor samlet set ikke korrekt, når det anføres, at bekendtgørelsesudkastet ikke påvirker miljø og klima negativt.

Behov for fælles EU-bestemmelser

Bekendtgørelsesudkastet lægger op til en særlig dansk tilgang til transport af smågrise, hvilket i sig selv ikke er hensigtsmæssigt. Når det efter vores opfattelse pt. ikke er videnskabeligt dokumenteret, at den foreslåede ændring får væsentlig betydning for dyrevelfærden under transport, er det betænkeligt med en dansk enegang.

ITD mener, at evt. ændringer i kravene til transport af dyr bør indføres på EU-niveau, så der sikres en reel harmonisering af reglerne for transport af grise indenfor EU. Der bør ikke ske dansk enegang på et så vigtigt område som dette.

Konklusion

Som det fremgår af ovennævnte har en eventuel indførelse af bekendtgørelsen betydelige negative økonomiske konsekvenser for vore dyretransportmedlemmer - og for producentledet.

Hertil kommer en række negative konsekvenser, såsom øget trængsel og øget belastning af miljø og klima.

Set i en større erhvervsøkonomisk sammenhæng frygter vi, at danske producenter af grise med stor sandsynlighed tvinges til at påbegynde en omfattende produktionsændring. En sådan ændring vil alt andet lige betyde øget eksport af smågrise til slagtning i udlandet. Resultat for Danmark: tab af danske eksportindtægter og tab af danske slagteriarbejdspladser.



Vi anmoder derfor om at udskyde ikrafttrædelsestidspunktet og i øvrigt lade en evt. ny bestemmelses indhold afhænge af resultaterne fra det forskningsprojekt, der pt. gennemføres på Aarhus Universitet.

Vi står selvfølgelig til rådighed ved spørgsmål om vores høringssvar, og som repræsentant fra transport- og logistikbranchen tilbyder vi gerne fortsat en aktiv medvirken i sikringen af god dyrevelfærd under transport.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, reading 'Anders Jessen', is positioned above the printed name.

Anders Jessen
Chefkonsulent



Fødevarestyrelsen

Drejervej 7
DK-6600 Vejen
T +45 76 96 46 00
F +45 76 96 47 00
www.spf.dk - spf@spf.dk
SPF-Danmark A/S
CVR 31744520

20. maj 2020

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport - J. nr. 2020-14-39-00148

SPF-Danmark vil hermed gerne afgive høringssvar vedr. bekendtgørelsesforslaget omkring ændring af krav til indvendige etagehøjder for transport af smågrise.

I høringsbrevet angives, at baggrunden for bekendtgørelsesændringen er en udmøntning af en del af den politiske aftale, som den tidligere regering og Dansk Folkeparti indgik den 18. december 2018 om styrket kontrol af dyretransporter.

På denne baggrund henledes opmærksomheden til nedenstående udklip af den politiske aftale, hvor det fremgår, at aftaleparterne mødes igen, når der foreligger en rapport fra Århus Universitet om transport af smågrise.

Præcisering af areal- og højdekrav

Interpolationstabellen for arealkrav for alle vægtklasser af grise fremgår i dag af vejledningen om kontrol af arealkrav ved transport af svin. Aftaleparterne ønsker, at arealkravene nu indføres på bekendtgørelsesniveau. Endvidere vil den nuværende tabel for krav til indvendig højde i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, udvides til også at gælde grise med en gennemsnitsvægt under 40 kg, da eksporten af grise under 40 kg er blevet meget udbredt de senere år.

Aftaleparterne mødes igen, når Århus Universitets rapport om forhold for transport af smågrise foreligger, for at vurdere betydningen af rapportens konklusioner.

Det er ikke SPF-Danmark bekendt, at der er foretaget et forskningsarbejde af Århus Universitet i forhold til transport af smågrise i Danmark eller internationalt.

Fra et professionelt kommercielt og økonomisk perspektiv, vurderes bekendtgørelsesforslaget urealistisk at implementere allerede pr. 1. juli 2020, idet branchen herunder SPF ikke råder over et så stort omfang af ekstra transportkapacitet.

I det følgende vil SPF-Danmark gerne redegøre for følgende:

- Effekten på SPF-Danmarks vognpark
- Indkøb af vogne og levetid
- Økonomisk konsekvens af en reduceret etage
- Meromkostninger = svækket konkurrencedygtighed = færre arbejdspladser
- Faglighed i forhold til dyrevelfærd
- Igangværende opbygninger
- Løsningsforslag til nationale transportere
- Revurdering af bekendtgørelsesforslaget
- Indstilling fra SPF-Danmark

1. Effekten på SPF-Danmarks vognpark

I SPF-Danmark vil 15 smågrisebiler, der anvendes til national transport, og 5 smågrisebiler, der anvendes til eksporttransport, være uanvendelige til transport af 30-kg grise pr. 1. juli 2020, såfremt bekendtgørelsesforslaget fastholdes i sin nuværende form.

2. Indkøb af vogne og levetid

Strukturudviklingen i dansk griseproduktion har medført stadigt stigende leverancestørrelser og for at opretholde en konkurrencedygtig dansk slagtegriseproduktion har SPF-Danmark gennem årene udviklet konstruktionerne, således smågrise i dag transporteres i op til 4 etager på lukkede SPF-godkendte smågrisebiler og 5 etager på åbne smågrisebiler.

Nedenfor fremgår en oversigt på de smågrisebiler, der vil være uanvendelige til transport af 30-kg smågrise pr. 1. juli 2020, såfremt bekendtgørelsesforslaget fastholdes i sin nuværende form. Anskaffelsessummen på disse opbygninger har været ca. kr. 38 mio.

| Vognnr. | Indregistrering | Vogntype | Samlet areal m2 | 1. dæk | 2. dæk | 3. dæk | 4. dæk | 5. dæk | 1. dæk | 2. dæk | 3. dæk | 4. dæk | 5. dæk |
|---------|-----------------|-------------------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 79 | 14-06-2007 | Åben f/h | 123,70 | 67 | 61 | 63 | 85 | - | 67 | 61 | 63 | 85 | - |
| 80 | 05-01-2006 | Åben firedækker | 118,80 | 67 | 62 | 67 | 74 | - | - | - | - | - | - |
| 82 | 19-04-2017 | Åben f/h | 153,67 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 |
| 88 | 14-06-2017 | Åben f/h | 153,44 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | 59 | 59 | 59 | 59 | 59 |
| 94 | 23-12-2005 | Åben firedækker | 120,98 | 67 | 60 | 72 | 73 | - | - | - | - | - | - |
| 99 | 01-12-2005 | Åben firedækker | 116,42 | 66 | 59 | 73 | 72 | - | - | - | - | - | - |
| 102 | 10-03-2004 | Åben f/h | 127,75 | 70 | 67 | 66 | 69 | - | 71 | 74 | 72 | 65 | - |
| 103 | 15-08-2014 | Åben femdækker | 154,10 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | - | - | - | - | - |
| 104 | 10-12-2014 | Åben femdækker | 154,40 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | - | - | - | - | - |
| 120 | 02-09-2016 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 121 | 28-02-2017 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 122 | 01-12-2016 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 123 | 19-05-2017 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 124 | 13-07-2017 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 125 | 18-09-2017 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 126 | 22-11-2017 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 127 | 01-02-2018 | Lukket firedækker | 117,23 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - | - | - | - |
| 133 | 03-01-2011 | Åben f/h | 129,08 | 68 | 68 | 69 | 68 | - | 72 | 74 | 74 | 72 | - |
| 146 | 12-03-2009 | Åben firedækker | 122,70 | 65 | 67 | 67 | 90 | - | - | - | - | - | - |
| 147 | 31-03-2009 | Åben firedækker | 122,70 | 65 | 67 | 67 | 90 | - | - | - | - | - | - |

Tabel 1: I skemaet fremgår etagehøjden angivet i cm for de respektive opbygninger.

Efter idriftsættelse af en ny smågrisebil (trækker + opbygning) kører den normalt 4 – 6 år, hvorefter selve opbygningen renoveres, og der placeres en ny trækker foran opbygningen. Alt afhængig af anvendelsen og bemanningen er den samlede levetid for opbygninger anvendt til national transport 12 – 14 år og opbygninger anvendt til eksport typisk op til 10 år.

Ved implementering af bekendtgørelsesforslaget skal ovenstående smågrisebiler have fjernet en etage i en ombygning, og afskrivningsgrundlaget i restlevetiden vil blive reduceret med 20-25 %.

3. Økonomisk og miljømæssig konsekvens af en reduceret etage

Gennemsnitligt har de 15 smågrisebiler, der anvendes til national transport, 127 kvadratmeter, hvilket tillader transport af 672 grise, når transporten er under 8 timer.

I gennemsnit er transportomkostningen ca. 9 kr. pr. gris i danske griseringsaftaler udført med 4- og 5-etages smågrisebiler.

Når der fjernes 25 % af kapaciteten, reduceres antallet af smågrise pr. leverance med 168 grise, hvilket dermed reducerer indtægten pr. bil pr. leverance med 1.512 kr. Gennemsnitligt transporterer de nationale smågrisebiler 1,5 leverance pr. dag, og dermed reduceres indtægtsgrundlaget med 2.268 kr. pr. dag. Med 200 driftsdage pr. år vil konsekvensen af bekendtgørelsesforslaget være en reduktion på 453.600 kr. pr. år pr. bil. Omkostningerne til drift af smågrisebilerne vil være stort set uændret, idet eneste besparelse ved fjernelse af en etage vil være lidt mindre tidsforbrug til af- og pålæsning grundet det færre

antal grise.

Ud fra en gennemsnitsbetragtning vil den økonomiske konsekvens for de 15 omfattede smågrisebiler, der kører nationalt, blive ca. DKK 6,8 mio. årligt.

De danske slagtegriseproducenter, der får leveret smågrise med SPF-Danmarks smågrisebiler, vil skulle betale de ekstra transportomkostninger.

En reduktion i kapaciteten på 20-25 % vil medføre øgede transportomkostninger på antageligt ca. 30 %, idet der vil forekomme et relativt større omfang af ekstra transporter med færre grise.

Miljømæssigt tilstræber dansk griseproduktion en mere bæredygtig produktion, og også i den sammenhæng er bekendtgørelsesforslaget i strid med en hensigtsmæssig disponering. Ifølge IRU, VDA (Transportweb.dk) udleder et 40 tons vogntog 2,65 kg CO₂ pr. liter diesel.

Smågrisebilerne kører alt afhængig af anvendelsen 60-100.000 km pr. år, og kører ca. 2,7 km/liter diesel.

I SPF-Danmark vil en implementering kræve yderligere 6 smågrisebiler, og dermed må forventes en ekstra årlig udledning af ca. 470.000 kg CO₂

4. Meromkostninger = svækket konkurrencedygtighed = færre arbejdspladser

Bekendtgørelsesforslaget vil medføre en betydelig øget omkostning i dansk griseproduktion, hvor særligt fremtidens danske slagtegriseproducenter med effektiv stordrift og store leverancestørrelser vil blive pålagt disse ekstra omkostninger. I forhold til slagtegriseproduktion i andre EU-lande synes bekendtgørelsesforslaget at svække konkurrencedygtigheden i dansk slagtegriseproduktion. I forlængelse heraf vil det påvirke omfanget af arbejdspladser beskæftiget i primærproduktion, arbejdspladser hos leverandører til primærproduktionen og tilsvarende reducere beskæftigelsen i den videre fødevarerproduktion/-eksport.

Eksempel 1 på en dansk slagtegriseproducent:

Modtager årligt 15.000 smågrise med en kørselsafstand på 150 km.

Under nuværende forhold leveres 600 grise pr. leverance med 25 årlige leverancer på en lukket SPF-godkendt 4-dækker (68 cm etagehøjde).

Den ombyggede bil vil få en kapacitet på 465 grise. Smågriseproducenten er afhængig af at komme af med 600 grise pr. uge, og derfor er løsningen, at anvende den ombyggede 4->3-etages bil og en mindre smågrisebil til de resterende 135 smågrise. Den samlede transportomkostning vil øges med ca. 4900 kr. pr. leveringsuge svarende til 122.500 kr., hvilket svarer til DKK 8,17 pr. smågris.

Eksempel 2 på en dansk slagtegriseproducent:

Modtager årligt 15.000 smågrise med en kørselsafstand på 150 km.

Under nuværende forhold leveres 600 grise pr. leverance med 25 årlige leverancer på en lukket SPF-godkendt 4-dækker (68 cm etagehøjde)

Den ombyggede bil vil få en kapacitet på 465 grise. Smågrise- og slagtegriseproducenten kan i fællesskab og i samarbejde med de andre aftagere af smågrise lave en ændret leveringsplan.

Løsningen bliver at levere 4 leverancer over 6 uger i fast rytme med 450 smågrise pr.

leverance svarende til 1800 smågrise over en periode på 6 uger.

På årsbasis svarer det til 8 ekstra leverancer med en transportomkostning på ca. 6.900 kr. pr. leverance svarende til 55.200 kr., hvilket svarer til DKK 3,68 pr. smågris.

Eksempel 2 er usandsynlig i de fleste tilfælde, idet slagtegriseproducenternes sektionsstørrelser er definerende for et hensigtsmæssigt antal grise, som kan modtages pr. leverance. Det er almindeligt forekommende, at flere aftagere modtager smågrise fra en og samme smågriseproducent, som hver uge er afhængig af, at komme af med nogenlunde samme antal grise. Erfaringsmæssigt er det vanskeligt at optimere både indstilling ift.

sektionsstørrelser og logistik hos flere aftagere samtidig, og det er oftest optimal indstilling, der tillægges størst betydning ud fra en dyrevelfærds-/produktionsøkonomisk betragtning.

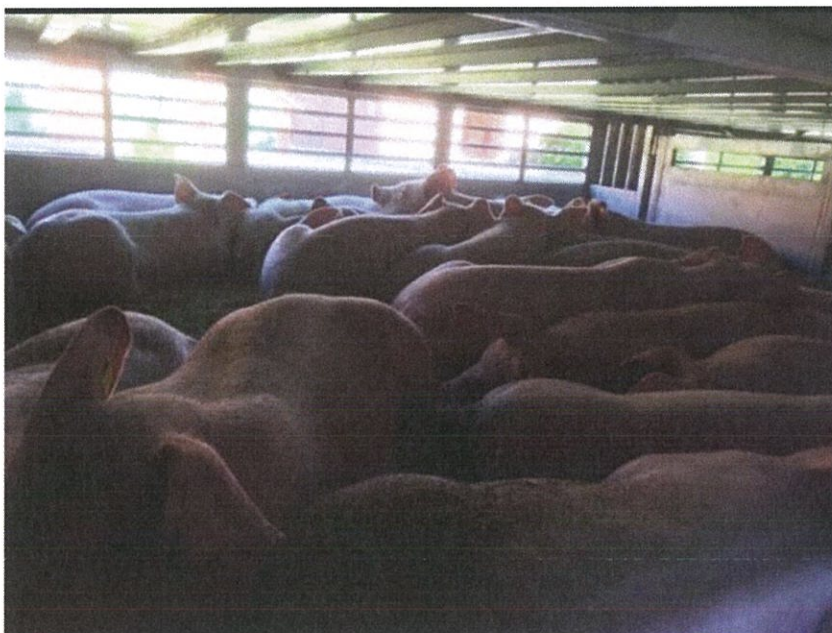
På baggrund af ovenstående eksempler og med kendskab til de omkostninger det marginalt vil kræve at drifte 6 smågrisebiler ekstra om året, er det SPF-Danmarks vurdering, at de årlige omkostninger for SPF-Danmarks danske kunder (slagtegriseproducenter) vil stige med ca. DKK 9 mio.

Erhvervet og skabelsen af arbejdspladser vil udvikle sig i fremtidens til stadighed større og mere moderne produktionsanlæg, hvor netop anvendelse af grisebiler med 4 og 5 etager har sin berettigelse for at styrke konkurrencedygtigheden i dansk griseproduktion, hvor også dyrevelfærd er et afgørende parameter.

Andelen af 4- og 5-etages smågrisebiler har været støt stigende igennem årene og er ligeledes planlagt til at udgøre en stadig større andel af vognparken i fremtiden. I SPF-Danmark har vi i dag i alt 68 smågrisebiler, hvoraf de omtalte 20 smågrisebiler på nuværende tidspunkt er 4- og 5-etagesbiler. Den fremtidige investeringsstrategi er baseret på primært 4- og 5-etages biler og i mindre udstrækning 3-dækkere, idet investeringernes tidshorisont er 12-14 år, bilerne skal matche fremtidens leverancestørrelser og erhvervet skal udvikle sig konkurrence- og bæredygtigt.

5. Faglighed i forhold til dyrevelfærd

Smågrise lægger sig oftest ned under transport, og vores chauffører oplever oftest, at grisene på de øverste etager lægger sig ned, inden pålæsningen af de nederste dæk er afsluttet. Så snart smågrisebilen begynder at rulle, lægger de sidste grise sig ned som illustreret på nedenstående billede fra vogn 103 med en etagehøjde på 60 cm. Ved de over 22.000 årlige transporter af smågrise har SPF-Danmarks chauffører endnu ikke konstateret, at nuværende etagehøjder på nogen måde er problematiske i forhold til dyrevelfærd. De landmænd, der køber smågrisene i Danmark og på eksportmarkederne, har ej heller på noget tidspunkt reklameret over dyrevelfærdsmæssige udfordringer ift. etagehøjden i opbygningerne.



Endvidere har SPF-Danmark aldrig nogensinde modtaget en kontrolrapport fra Fødevarestyrelsen, hvor dyrevelfærden er blevet anfægtet som følge af nuværende etagehøjder.

SPF-Danmark vurderer, at bekendtgørelsesforslaget mangler faglig dokumentation, og det findes problematisk, at der ikke anlægges en mere faglig tilgang.

Tilsvarende savnes mere faglig logik i forhold til arealkrav, hvor der udelukkende sondres mellem over eller under 8 timers transporttid. Der kunne med fordel indføres en interpoleret tabel med hensyn til transporttid og tilhørende arealkrav.

6. Igangværende opbygninger

SPF-Danmark har løbende bestillinger på nye smågrisebiler, idet leveringstiden er op til 2 år. Vi har på den baggrund behov for en meget hurtig afklaring i forhold til nuværende produktioner, som er påbegyndt efter sædvanlige specifikationer, hvor det vil være forholdsvis omkostningsfuldt at skulle ændre konstruktioner midt i produktionsforløbet hos producenterne i Polen og Tyskland. Endvidere skal vi have en afklaring snarest i forhold bekræftede bestillinger, som er i produktionsplanlægning.

7. Løsningsforslag til nationale transporter

Smågrisetransporterne i Danmark er generelt kendetegnet ved en relativ kort køretid, og derfor synes der intet fagligt belæg for at ændre nuværende etagehøjder. SPF-Danmark foreslår derfor, at nationale transporter kan gennemføres med nedenstående krav.

| Kg | Etagehøjde |
|----|------------|
| 26 | 58 cm |
| 30 | 59 cm |

8. Revurdering af bekendtgørelsesforslaget

Implementering af bekendtgørelsesforslaget pr. 1. juli 2020 er operativt umuligt, idet der ikke kan ombygges så mange biler inden 1. juli 2020, og der på ingen måde er så meget ekstra kapacitet i markedet.

Afskrivningsperioder på 8-10 år på specialbyggede SPF-smågrisebiler er ikke ualmindeligt, og anskaffessummen er naturligvis ikke baseret på omkostninger til en ombygning på anslået kr. 100.000 og en reduceret kapacitet på 20-25 %.

Det faglige grundlag i forhold til dyrevelfærd skal kunne dokumenteres videnskabeligt, idet intet i den nuværende daglige drift taler for, at dyrevelfærden er bedre ved transport med 70 cm frem for 59 cm etagehøjde.



9. Indstilling fra SPF-Danmark

Der bør først og fremmest udarbejdes en videnskabelig dokumentation for behovet vedr. ændringer af nuværende etagehøjder i grisebiler for såvel nationale som internationale transporter.

Indvendig etagehøjde på 59 cm ved 30 kg bør anerkendes så længe, der ikke foreligger dokumentation for negativ indflydelse på dyrevelfærden, og som minimum fastholdes ved nationale transporter grundet den kortere transporttid.

I SPF-Danmark deltager vi gerne i et møde om faglige anliggender i forhold til det videre arbejde med bekendtgørelsesforslaget.

Med venlig hilsen

SPF-Danmark

Jens Kongensholm
Tlf. 2044 5820



Fødevarestyrelsen

14@fvst.dk
rini@fvst.dk

Fredericia, den 20. maj 2020

**Høringssvar til "Høring om udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport"
j.nr.2020-14-39-00148"**

Danske Svineproducenters bemærkninger:

Danske svineproducenter takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående udkast til bekendtgørelse og har følgende kommentarer:

Generelt

Udkastet er sendt til høring med frist den 20. maj 2020 og ikrafttræden pr. 1. juli 2020. De foreslåede ændringer i etagehøjder medfører ny indretning af inden- og udenlandsk transportmateriel. Ændringerne er så omfattende - såfremt de besluttes - at det ikke vil være muligt at ombygge materiellet inden for den foreslåede frist. Det er skærpende i denne situation, at der i Europa heller ikke findes tilstrækkeligt materiel, der kan leve op til behovet.

Udover enkelte præciseringer er der i udkastet tilføjet mindstekrav til indvendig højde for grise på henholdsvis 26 og 30 kg til den eksisterende tabel. Indvendigt højdekrav er på 68 cm for 26-kilos smågrise og 70 cm for 30-kilos smågrise ved mekanisk ventilation. Kravet er yderligere 15 cm ved naturlig ventilation. Forud for disse nye mindstekrav ligger der ikke dokumentation for den reelle højde på smågrisene i 2020. Der foreligger ikke dokumentation på, at det vil give bedre dyrevelfærd end de nuværende forhold giver. Der er ikke forud for disse nye krav dokumentation for, at velfærden for de små grise under transport er utilstrækkelig.

Det kan derimod dokumenteres, at der de seneste 12 år er eksporteret op imod 100 millioner smågrise uden velfærdsproblemer. Der har os bekendt ikke været velfærdsproblemer. Smågrisene sælges til en udenlandsk køber med henblik på opfedning. Der er langvarige samhandelsaftaler mellem den danske sælger og den udenlandske køber. Dette underbygger, at smågrisene er i endog god stand ved ankomsten, og at der på ingen måde har været velfærdsproblemer. Dyrene lægger sig ned kort tid efter pålæsning – hvilket underbygges af EFSA-rapport fra 2002 – se nedenfor.

Økonomi

Fødevarestyrelsen og OBR har vurderet, at ændringen har administrative konsekvenser for erhvervet. Det er ubegribeligt, at man ikke har vurderet det økonomiske tab for vognmændene, når en stor del af bilparken bliver ubrugelige til det formål, de er indkøbt. Endda helt nye biler med faste lad og højdekrav, som er sædvanligt indrettet, vil fra 1. juli 2020 blive ubrugelige. Dette vil reelt være en ekspropriation af dele af bilparken, som kalder på betydelige erstatninger, idet det vil få katastrofale følger for små og mellemstore virksomheder.

Det er vores vurdering, at den indenlandske transport fra landmand til samlestad får et krav på ca. 20 % flere biler. Den direkte transport vil blive yderligere belastet, idet ca. halvdelen af kapaciteten ikke kan



benyttes. Der vil således være krav om mange flere transportkøretøjer til at flytte den samme mængde grise til de udenlandske købere.

Ud fra en alt-andet-lige-betragtning og underforstået, at transportkapaciteten kan skaffes, vurderer vi, at merprisen for en gris vil ligge på mellem 2 og 3 euro. En svineproducent med eksport af 30.000 smågrise årligt får en meromkostning på mellem 450.000 og 650.000 kroner.

Den samlede eksport får ved 15.000.000 smågrise en forventelig meromkostning på mellem 225.000.000 og 330.000.000 kroner.

Disse eksorbitant høje beløb skal ses i lyset af, at der ikke er den mindste dokumentation for, at der er problemer med dyrevelfærden i de nuværende transportere, endelige dokumentation for, at disse nye krav til indvendig højde vil forbedre dyrevelfærden.

Miljøpåvirkning

Det er ubegribeligt, at Fødevarestyrelsen vurderer, at bekendtgørelsen ikke påvirker miljøet anderledes end den gældende bekendtgørelse. Bekendtgørelsesændringen bevirker, at der kan transporteres færre dyr pr. transportenhed.

Selv uden at foretage en miljøkonsekvensvurdering burde det være indlysende, at det har miljømæssige konsekvenser at sænke kapaciteten pr. enhed.

De mange ekstra transportkøretøjer vil belaste miljøet og CO₂ udledningen i en grad, som der ikke kan ses bort fra.

Sundhed

Det er velkendt, at branchen har indført og betaler for en ekstraordinær sikkerhedsvask ved grænsen for at undgå afrikansk svinepest med videre. Det er et stort og dyrt arbejde, men uanset hvor omhyggelig vasken end måtte være, vil der være en forøget risiko ved at køre endnu flere biler over grænsen og gennem vasken. Det tjener således ikke et sundhedsmæssigt formål at sænke kapaciteten. Tværtimod vil det øge risikoen for at indføre sygdomme, uden at der høstes nogle gevinster i form af dyrevelfærd eller andet.

Specifikt

Tidligere arbejder

Der foreligger tidligere undersøgelser for grisenes højde ved forskellige vægtintervaller og dermed krav til transportbilens indvendige højde.

I 1991 udgiver Slagteriernes Forskningsinstitut en rapport (uddrag nedenfor), hvori der omtales EF's krav, og der opstilles en ligning for beregning af grisenes gennemsnitshøjde ved forskellig vægt. På daværende tidspunkt konkluderer man, at smågrisene får en frihøjde på 10 cm.

I 2002 udgiver EU-Kommissionen en rapport (EFSA) hvor ovennævnte formel anerkendes som værktøj for at estimere grisenes højde. Rapporten beskriver, at smågrisene lægger sig ned inden for kort tid efter læsning.

Der omtales i øvrigt ikke yderligere til højdekrav eller problemer med dyrenes velfærd under de eksisterende betingelser.



Uddrag af:



SLAGTERIERNES FORSKNING SINSTITUT

18. oktober 1991
R0302.PVo
PB/PVo/ML

SVIN - BEHANDLING
Arbejde nr. 02.648/52 - Rapport
1

DIMENSIONER PÅ DANSKE SVIN ANNO 1991 OG DETS BETYDNING FOR TRANSPORTFORHOLD

af

Peter Vorup og Patricia Barton-Gade

Udført: Maj - september 1991

kan bevæge sig mellem hinanden, dels så der er plads ved drikkeanordningen.

Med hensyn til højden af grisene viser Figur 1 at:

smågrise 25-30 kg er gennemsnitligt 49-51 cm høje
slagtesvin 100 kg er gennemsnitligt 73 cm høje
søer 207 kg er gennemsnitligt 91 cm høje
den største so var 97 cm høj.

I EF diskuteres også i øjeblikket hensynet til højden mellem etagerne på lastvogne til transport af levende grise, og man er foreløbigt nået frem til følgende:

| | | |
|-------------------|---|--------|
| Smågrise 25-30 kg | = | 60 cm |
| Slagtesvin 100 kg | = | 100 cm |
| Søer | = | 120 cm |

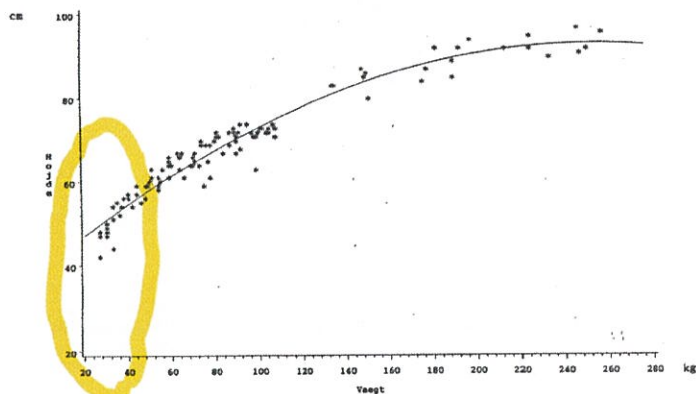
Dette vil give frihøjder på 10 cm til en stående smågris, 27 cm til slagtesvin og 29 cm i forhold til den højst målte so. Disse afstande mellem bund og loft ser fornuftigt ud. Det skal dog igen nævnes, at søer har en meget større variation i højde end de øvrige størrelser af svin, og det er muligt, at 120 cm ikke er tilstrækkeligt for de helt store søer (og orner).

SLAGTERIERNES FORSKNING SINSTITUT
18. oktober 1991
R0302.PVo

SVIN - BEHANDLING
Arbejde nr. 02.648/52 - Rapport

Figur 1

Forholdet mellem levende vægt og højde
Højde = $-0,000838 \text{ vægt}^2 + 0,4272 \text{ vægt} + 38,8639$; $R^2 = 0,95$





Uddrag af EFSA-rapport:

EUROPEAN COMMISSION
HEALTH & CONSUMER PROTECTION DIRECTORATE-GENERAL
Directorate C - Scientific Opinions
C2 - Management of scientific committees; scientific co-operation and networks

The welfare of animals during transport
(details for horses, pigs, sheep and cattle)

Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare
Adopted on 11 March 2002

Barton Gade (1999, unpublished material) confirmed that small pigs lie down more rapidly during transport than slaughter pigs. At live weights of 7.25 and 30 kg, most pigs were already sitting or lying 20 minutes after the start of the transport.

7.3.2. Deck heights

Pigs need sufficient headroom to ensure adequate ventilation and to maintain normal posture when standing. For large pigs the highest point on the body is the middle of the back. However, the actual amount of headroom necessary will depend on the ventilation within the vehicle, particularly, when this is stationary. All things being equal, forced ventilation systems will allow a lower deck height than natural ventilation.

Barton Gade and Vorup (pers. comm.) showed that the relationship between live weight and average height is curvilinear and could be described by the equation:

$$\text{Height(cm)} = 38.8639 + 0.4272 \text{ Weight(kg)} - 0.0008375 \text{ Weight (kg)}^2;$$

$R^2=0.95$

Live weights varied between 26 and 260 kg and the pigs were three and four breed crosses of Large White, Landrace, Duroc and Hampshire and for sows crosses of Landrace and Large White. Maximum heights were about four cm above average heights.

Using this equation, pigs of 25-30 kg live weight have an maximum height of 49-51 cm, pigs of 100 kg live weight 77 cm and the tallest sow (246 kg) had a height of 97 cm. A subsequent sample of breeding boars showed that the maximum height varied between 105 to 115 cm, depending on the breed concerned.



Tablet over højdekrav

Tabellen fra udkastet til bekendtgørelse er suppleret med oplysninger fra ovennævnte rapporter. Af tallene i tabel 1 kan det konstateres, at Fødevarestyrelsen ikke har forholdt sig til højden på de små grise. Man har ikke skærpet kravene til indvendig højde på lastbilerne ved transport af smågrise lettere end 40 kg i forhold til kravene til de tungere dyr, men man har heller ikke forholdt sig til, at dyrene er mindre. Der er tillagt 19 cm til den beregnede gennemsnitshøjde for alle vægtintervaller.

$$\text{Forholdet mellem levende vægt og højde} \\ \text{Højde} = -0,000838 \text{ vægt}^2 + 0,4272 \text{ vægt} + 38,8639; R^2 = 0,95$$

| Gennemsnitsvægt i kg | Gris højde | Behov gris højde + 10 cm | Krav indvendig højde cm | Merkrav | Krav indvendig højde cm | Merkrav |
|----------------------|------------|--------------------------|-------------------------|---------|-------------------------|---------|
| | | | Mekanisk ventilation | | Naturlig ventilation | |
| 26 | 49 | 59 | 68 | 9 | 83 | 24 |
| 30 | 51 | 61 | 70 | 9 | 85 | 24 |
| 40 | 55 | 65 | 74 | 9 | 89 | 24 |
| 50 | 58 | 68 | 77 | 9 | 92 | 24 |
| 70 | 65 | 75 | 84 | 9 | 99 | 24 |
| 90 | 71 | 81 | 90 | 9 | 105 | 24 |
| 100 | 73 | 83 | 92 | 9 | 107 | 24 |
| 110 | 76 | 86 | 95 | 9 | 110 | 24 |
| 130 | 80 | 90 | 99 | 9 | 114 | 24 |

Tablet 1: Egen tilvirkning af tabellen for mindstekrav.

Det er uvist, hvor dette tillæg på 19 cm kommer fra. Det er et merkraft på 9 cm i forhold til EF-standarden på 10 cm, og der er ikke fagligt belæg for dette ekstra tillæg på 9 cm. I 2002 skrives, at maksimumhøjden er ca. 4 cm højere end gennemsnittet.

Det ses endvidere af tabel 2, at den formel, der anvendes til estimering af grisenes gennemsnitshøjde ved forskellig vægt ikke er retvisende for grisene fra Danavl anno 2020. Grisene er målt, når de står i normal position med vandret ryg. Formlen fastlagt i 1991 kan derfor ikke ligge til grund for kravene til indvendig højde.

Tablet over målte højder

| Sektion 1, 46 dage efter fravænnning, 3 dage tilbage i klimastald | | | Sektion 2, 32 dage efter fravænnning, 17 dage tilbage i klimastald | | | Slagtesvin-Sektion, 60 dage efter fravænnning, 11 dage i Slagtesvinstald | | |
|---|---------|-------------------------|--|---------|----------------------|--|---------|------------|
| Gris nr. | Gris kg | Gris Højde | Gris nr. | Gris kg | Gris Højde | Gris nr. | Gris kg | Gris Højde |
| 9 | 22 | 43 | 2 | 21 | 40 | 7 | 31 | 48 |
| 4 | 26 | 45 | 1 | 22 | 41 | 3 | 33 | 47 |
| 6 | 26 | 45 | 6 | 23 | 43 | 6 | 37 | 50 |
| 13 | 26 | 45 | 5 | 24 | 43 | 1 | 39 | 49 |
| 16 | 26 | 44 [*] 45,4286 | 10 | 24 | 42 [*] 43,2 | 9 | 40 | 53 |
| 10 | 27 | 46 | 7 | 26 | 45 | 2 | 41 | 49 |
| 15 | 27 | 46 | 9 | 26 | 43 | 10 | 44 | 53 |
| 18 | 27 | 47 | 3 | 27 | 43 | 4 | 47 | 51 |
| 1 | 30 | 47 | 8 | 29 | 44 | 5 | 48 | 54 |
| 2 | 30 | 46 | 4 | 31 | 44 | 8 | 48 | 54 |
| 14 | 30 | 45 | | | | | | |
| 3 | 31 | 46 | | | | | | |
| 12 | 31 | 46 [*] 47,1 | | | | | | |
| 17 | 31 | 48 | | | | | | |
| 5 | 32 | 48 | | | | | | |
| 11 | 32 | 50 | | | | | | |
| 7 | 33 | 47 | | | | | | |
| 20 | 33 | 48 | | | | | | |
| 8 | 36 | 50 | | | | | | |
| 19 | 36 | 51 | | | | | | |



Tabel 2: Målt den 18. maj 2020 (Jacob Drehn, SAF/LaDS)

Smågrise i vægkategorien 25 kg til 35 kg kan med velfungerende mekanisk ventilation køres i biler med indvendig højde på 57-58 cm. Fire-etages biler med velfungerende mekanisk ventilation og med 60 cm i indvendig højde kan køre med dyr op til 40 kg.

Konklusion

Udover enkelte præciseringer er der i udkastet tilføjet mindstekrav til indvendig højde for grise på henholdsvis 26 og 30 kg til den eksisterende tabel. Vel at mærke et højdekrav, som den nuværende vognpark ikke kan opfylde eller omstilles til. Forud for disse nye mindstekrav ligger der ikke dokumentation for, at det vil give bedre dyrevelfærd, end de nuværende forhold giver. Der er ikke forud for de nye krav fremskaffet forskning eller dokumentation for, at velfærden for de små grise under transport er utilstrækkelig. De seneste analyser er foretaget i henholdsvis 1991 og 2002. Målinger foretaget i 2020 af Danavl-dyr viser, at den teoretiske højde jævnfør formlen fra 1991 er ca. 5 cm højere end den realiserede højde. I 1991 besluttede EF, at der skulle være 10 cm luft over de små grise. Bilerne har i dag en langt bedre ventilation, de er indrettet, så de tager hensyn til dyrevelfærden og chaufførerne er bedre uddannede. Der er ikke problemer med skader på grisene eller dødsfald under transport under de nuværende forhold. Grisene kommer friske frem til kunden, der har købt dyrene til opfødning. Selvfølgelig sørger vi for, at kunden får en frisk gris - det manglede jo bare - da han betaler en høj pris for grisen. Der er ikke evidens for, at det nye krav på 19 cm luft i forhold til gennemsnitsgrisen giver bedre dyrevelfærd end de 10 cm, som har været gældende i en årrække. De nye krav vil give anledning til en højere udledning af CO₂, idet der skal langt flere biler på vejene ved den lavere kapacitet. Endvidere vil det have en sundhedsmæssig negativ effekt. Da lastbilerne har en lang afskrivningsperiode, og da de ikke umiddelbart kan ombygges, vil en straksregulering være at betragte som ekspropriation. Såfremt evidensbaseret forskning viser, at der er behov for øget etageafstand, bør reguleringen ske med mindst 10 års varsel. De foreslåede ændringer i den indvendige transporthøjde vil have store omkostninger for svineproducenter, som eksporterer smågrise, og vil være endnu en eksporttold oven i de øvrige omkostninger, der er pålagt eksporterende svineproducenter i det seneste år.

Indstilling

Danske Svineproducenter mener, at det nuværende udkast til bekendtgørelse, af ovennævnte grunde, skal forkastes, og at der skal iværksættes evidensbaseret forskning med henblik på en afdækning af smågrisenes velfærd under korte og lange transporter, inden der tages skridt til ny lovgivning på området. Dette er i øvrigt også i overensstemmelse med den politiske aftale af 18. december 2018.

"Endvidere vil den nuværende tabel for krav til indvendig højde i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport udvides til også at gælde grise med en gennemsnitsvægt under 40 kg, da eksporten af grise under 40 kg er blevet meget udbredt de senere år.

Aftaleparterne mødes igen, når Århus Universitets rapport om forhold for transport af smågrise foreligger, for at vurdere betydningen af rapportens konklusioner."

Med venlig hilsen

Per Bardrum
Direktør, Landsforeningen af Danske Svineproducenter



SamMarks høringssvar til ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport

Generelle betragtninger og konklusioner

Det er SamMarks samlede vurdering, at forslaget til ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, i såvel sit indhold som i sin dato for ikrafttræden, er belagt med så væsentlige problemer og udfordringer, at det anbefales at trække forslaget tilbage eller som minimum at udskyde ikrafttrædelsen væsentligt, til der foreligger resultater fra Århus Universitet.

Herunder følger gennemgang af væsentlige punkter der har givet anledning til bemærkninger.

Dette gælder følgende punkter:

- Væsentlige ændringer i rammevilkår for erhvervet er aftalebelagt
- Væsentlige retsstridige forhold – ift. gældende EU-praksis
- Massive økonomiske konsekvenser for erhvervet
- Eksisterende køreflåde kan ikke anvendes uden investeringer i millionklassen
- Udfordring med transportkapacitet
- Udfordring med chaufførkapacitet
- Manglende miljøkonsekvensvurdering
- Manglende vurdering erhvervsøkonomiske effekter
- Manglende dokumentation for dyrevelfærdsmæssige årsager og forbedring
- Øget administration og udgifter til administrative foranstaltninger
- Øget vask og desinfektion, samt øget smitterisiko



Væsentlige ændringer i rammevilkår for erhvervet er aftalebelagt

Ændringer ift. bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport opfattes af SamMark som politisk aftalebelagt og ændringer vil derfor kræve en politisk behandling, såfremt der skal gennemføres væsentlige ændringer. Som det nævnes, er baggrunden for de foreslåede ændringer reelt en udmøntning af en del af den politiske aftale, som regeringen og Dansk Folkeparti indgik den 18. december 2018 om styrket kontrol med dyretransporter. Det er SamMarks opfattelse at en ændring af rammerne for dyretransporter er af så vidtgående forhold, at dette vil kræve en politisk drøftelse i forligskredsen, og behandling i Fødevarerudvalget. Det er SamMarks opfattelse at ændringerne er af så væsentlig karakter, at det er et brud på den politiske aftale som blev indgået i 2018.

Det fremgår i aftaleteksten at, når Århus Universitets rapport om forhold for transport af smågrise foreligger, skal man vurdere betydningen af rapportens konklusioner.

SamMark bekendt foreligger der ingen rapport fra Århus universitet på nuværende tidspunkt og med erfaring fra følgegruppearbejde ved tidligere forskningsprojekter tager det mindst 2 år fra bestilling til der foreligger resultater.

Væsentlige retsstridige forhold – ift. gældende EU-praksis

Det vurderes, at der er en række forhold ved ændringsforslaget som er retsstridigt ift. gældende EU-praksis. Herunder opridses årsager hertil

- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport vil reducere lasteareal som følge af færre etager, og det vil i praksis stille de danske producenter og transportører ringere, jf. C-316/10, præmis 58.
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, er retsstridigt, fordi forslaget ikke tager hensyn til, at transporter i 5 etager almindeligvis anerkendes i de øvrige medlemsstater, herunder Holland, Tyskland og Polen, hvor der i særlig grad transporteres smågrise til opfodning. Ifølge EU-Domstolen er det et krav, at



der "skal" tages hensyn hertil, jf. EU-Domstolens kendelse af 25. april 2012 med præcisering af forpligtelsens imperative karakter, jf. præmis 59 i C-316/10.

- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt ifølge EU-Domstolen, fordi de økonomiske konsekvenser af de tekniske vanskeligheder, som forslaget medfører, ikke er undersøgt, jf. præmis 58 i sag C-316/10. Tværtimod fremgår det af høringsbrevet, at forslagets præhøring kun omfattede "administrative konsekvenser". Altså har man ikke undersøgt de økonomiske konsekvenser af de tekniske udfordringer, herunder skrotning af ubrugeligt materiel, flere transporter for at flytte samme antal grise, øget dækslid og dieselfor-brug, indkøb af nyt materiel, Co2 udslip, reduceret gensalgpris på nyindkøbte køretøjer, som kun er anvendelige i Danmark etc.
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt fordi det samlede lasteareal, der ændres med mellem 25-40 % som følge af reducerede antal etager, vil forøge antallet af transporter, jf. præmis 58 i C-316/10, jf. præmis 45 i C-491/06.
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt fordi det udelukker kørsel i et bestemt antal etager, jf. EU-Kommissionens indlæg for EU-Domstolen af 14. december 2010, punkt 36 med reference til Kommissionens indlæg i sag C-491/06 af 3. april 2007 i sag C-491/06, punkt 38 og 39.
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt fordi indgrebet har ekspropriationslignende karakter. Således vil en række køretøjer i den nuværende "flåde" i praksis uden varsel blive overflødige og / eller uanvendelige. Det gælder f.eks. køretøjer, som i overensstemmelse med normale standarder er udstyret med 5 fastmonterede etager. Disse køretøjer vil fremadrettet de facto skulle afhændes til væsentligt reduceret pris, på grund af reduceret anvendelighed og / eller skrottes. Det gælder både danske og udenlandske virksomheders køretøjer.
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt fordi virkning de facto indtræder for mange virksomheder med køretøjer, som er indrettet med henblik på transport i 4 etager med smågrise.



- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt fordi formålet, ifølge ledende politikere i det regeringsbærende parti, er at standse eksporten og beholde dyrene i Danmark med henblik på slagting, jf. præmis 55 i EU-Domstolens dom af 21. december 2011 i sag C-310/16 med henvisning til præmis 42 i Domstolens dom i sag C-491/06. Formålet er at "flere grise bliver opfedet og slagtet i Danmark" (Anders Kronborg (S)) samt " Smågriseeksporten må komme ind i kampen for dyrevelfærden(Anders Kronborg (S))
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport er retsstridigt idet konsekvenserne af forslaget ikke er tilstrækkeligt belyst og undersøgt Herunder mangler der belysning af det faktiske forhold, hvis kapaciteten beskæres i det foreslåede omfang så skal dyrene, efter det oplyste, i et omfang enten aflives eller eksporteres, for der findes ikke miljøtilladelser og staldbyggeri i Danmark til at lade dyrene opfede her. Både kommuner og Folketing har reduceret mulighederne for opfedning i Danmark, og producenterne har derfor kun ét eneste valg, nemlig mellem at lade smågrisene eksportere eller aflive.

Massive økonomiske konsekvenser for erhvervet

De faste indkøbs- og afsætnings-aftaler for grisene, omfatter ca. 7 ud af 10 handler og er indrettet efter sælger og købers staldsystemer, således at antallet af grise i hver handel er tilpasset sælgers behov for at få tømt sit staldafsnit og den udenlandske køber tilsvarende får sit fyldt, hvilket medfører at der leveres et bestemt antal dyr på ugebasis. Dette er en stor forudsætning for arbejdet i besætningerne og ligger til grund for de faste aftaler, der juridisk forpligter erhvervet og ikke lader sig ændre på kort sigt. På længere sigt vil det få store konsekvenser for afsætningen. Behovet for transportkapacitet øges yderligere i bilerne nu alene kan medtage ¾ af grisene og de resterende vil skulle leveres på en yderligere bil.



Eksisterende køreflåde kan ikke anvendes uden investeringer i millionklassen. Såfremt den foreslåede ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport gennemføres, vil det pga. massiv kapacitetsmangel på de eksisterende køretøjer skulle bruges mellem 33 og 67 procent flere køretøjer grundet færre etager og helt op til 100% grundet de eksisterende aftage- og leveringsaftaler. Det samme gælder antallet af logbøger. Det øgede kapacitetskrav til flytning af grise mellem danske besætninger og til kunderne i udlandet, vil betyde en merpris til transport på mellem 240 og 300 millioner kroner, under forudsætning af at man kan udnytte de tilpassede køretøjer fuldt ud efter de nye regler. Aftaler og staldindretninger medfører dog at der skal køres med ledig kapacitet for at overholde aftalerne, og det vil betyde at omkostningen kan løbe op i et yderligere trecifret million beløb. Hertil kommer straksafskrivningen på køretøjer, der ikke længere kan anvendes eller ombygges. Ombygningsomkostninger indeholder forberedelse af nye højder i de mobile køretøjer og sidst men ikke mindst indkøb af flere køretøjer. Ift. rene administrationsomkostninger kræves der øget personale til håndtering og udfyldning af flere logbøger og Traces dokumenter, samt flere omkostninger til dyrlægenes arbejde, der også øges til certificering. De øgede omkostninger vil betyde manglende afregning til landbruget, som må forventes at lande hos personale på kontorer og hos Fødevarestyrelsen og ikke mindst hos de udenlandske transportvirksomheder.

Udfordring med transportkapacitet

Kapaciteten sættes samlet set under ekstremt og kritisk pres, såfremt ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport gennemføres som foreslået.

Køretøjer med såkaldte mobile etager vil i langt overvejende grad skulle køre med 3 etager i stedet for som i dag med 4 eller 5 etager. Dette vil medføre et øget kapacitetsbehov på køretøjer på mellem 33-67 procent, og dette under forudsætning af at køretøjerne kan ombygges. En vurdering af omkostning for en sådan ombygning er i omegnen af 50.000 til 100.000 kroner pr. enhed samt erstatningskøretøj i minimum den uge som en ombygning vurderingsmæssigt vil



tage. SamMark har fået foretaget denne vurdering af Menke-Janzen, en stor anerkendt opbygger. Køretøjer med faste etager sættes helt ud af kraft, idet de er bygget til de eksisterende standarder under forventning om at højdemålene ikke ville blive arbitrært ændret. Det er anslået at op mod halvdelen af den eksisterende kapacitet, der står for den grænseoverskridende transport ikke vil kunne ombygges, og vil skulle afskrives. Køretøjer til afløsning af den kapacitet der forsvinder med højdekravet kan ikke fremskaffes. Det er ved forespørgsel hos opbygger vurderet, at man først kan levere de første af de nødvendige ombygninger og opbygninger om halvandet år. De økonomiske konsekvenser vil i høj grad øges af massive afskrivninger på flåden af lastbiler der ikke længere kan anvendes.

Udfordring med chaufførkapacitet

I lighed med de øgede krav til mere transportkapacitet, bliver der behov for et øget antal chauffører. Helt generelt er der chaufførmangel i transportbranchen og chauffører med kompetencebevis til dyretransporter er en stor mangelvare. Der er ikke ledige chauffører med kompetencebeviser, der kan varetage denne vigtige chaufføropgave. Der vil betyde at der vil være flere udenlandske firmaer, der vil overtage transporten i Danmark.

Manglende miljøkonsekvensvurdering

Der er ikke foretaget en miljøkonsekvensvurdering af bekendtgørelsesændringen, og det skrives at Fødevarestyrelsen har vurderet, at den ikke påvirker miljøet anderledes end den gældende bekendtgørelse.

SamMark stiller sig uforstående over for, at Fødevarestyrelsen kan komme med den konklusion uden at have foretaget en vurdering.

SamMark stiller sig også uforstående overfor, at Fødevarestyrelsen har valgt ikke at lave en miljøkonsekvensvurdering, da det er tydeligt at nærværende ændring til bekendtgørelsen vil have negative miljøkonsekvenser, som der er argumenteret i nærværende høringssvar. Der vil blive



markant flere dyretransporter på vejene og dermed et tilsvarende øget CO2 udslip. Med udgangspunkt i ovenstående kapacitetsmangelsvurdering, kan dette direkte overføres til negativ miljøeffekt i form af tilsvarende mængde flere køretøjer og forsinket udskiftning af ældre køretøjer, hvorfor man kommer til at køre med flere køretøjer der langt fra opfylder seneste Euro-norm.

Manglende vurdering erhvervsøkonomiske effekter

Det skrives at bekendtgørelsesudkastet har været i præhøring hos Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER), der har vurderet, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. SamMark finder det paradoksalt at Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har kunnet komme frem til denne konklusion. SamMark ønsker indsigt i de beregninger som Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har foretaget, der kan understøtte denne konklusion. Det giver indtryk af manglende forståelse for erhvervet, og at dette er hastet igennem.

Manglende dokumentation for dyrevelfærdsmæssige årsager og forbedring

Der nævnes ingen dokumenterede faktuelle forhold, der giver anledning til at antage at grisenes velfærd ikke tilgodeses under de nuværende forhold for indvendig højde. Det bemærkes at nuværende forhold for indvendig højde tilgodeser alle krav i transportforordningen. Der er SamMark bekendt ikke konstateret overtrædelser af indvendig højde, ligesom der ikke er konstateret dyr i branchen, der har lidt under for lidt højde.

Der foreligger tidligere undersøgelser for højde ved forskellige vægtintervaller og dertil krav til transportbilens indvendige højde. Slagteriernes forskningsinstitut udgav i 1991 en rapport, hvori der omtales EF's krav og der opstilles en ligning for beregning af grisenes gennemsnitshøjde ved forskellig vægt. Målingerne af dyrenes højde har ikke forskningsmæssig værdi, de er for smågrise alene foretaget i en besætning, alene på mellem 10 og 20 dyr og som konklusion fremhæves



særlig højdemålingen som upræcis. Alene på den baggrund, må det siges at der ikke findes valide forskningsresultater for dyrenes højde og dermed antagelig højdekrav, som dog alligevel blev konkluderet som fornuftig på 60 cm.

I 2002 udgav Europa Kommissionen en rapport hvor ovennævnte formel anerkendes som værktøj for at estimere grisenes højde. Rapporten beskriver at smågrisene lægger sig ned inden for kort tid efter læsning. Der omtales i øvrigt ikke yderligere til højde krav eller problemer med dyrenes velfærd under de eksisterende betingelser. Arbejdet koncentrerer sig om arealkrav i særlig grad for dyr på 100 kg.

Gældende for begge rapporter er, at de tager udgangspunkt i helt andre arealforhold, end dem der transporteres under i dag.

Øget administration og udgifter til administrative foranstaltninger

Der skal behandles tilsvarende flere logbøger og certificeres tilsvarende flere Traces, hvilket vil betyde behov for øgede ressourcer til administration i virksomhederne såvel som hos Fødevarestyrelsen.

Desuden vil kravene medføre krav om større fleksibilitet i forhold til syn af dyr, idet der vil afgå flere køretøjer og fortages langt flere indtransporter til samlestederne.

Øget vask og desinfektion, samt øget smitterisiko

Branchens egen ordning med vask og desinfektion til varetagelse af smittebeskyttelse i forhold til køretøjer der kommer retur fra udlandet vil blive udfordret., idet man ikke vil kunne håndtere et yderligere pres på 50-100 procent flere køretøjer. Desuden vil den yderst begrænsede kapacitet betyde at man vil være tvunget til at benytte flere udenlandske biler til transport fra besætningerne, og grundet den begrænsede kapacitet på køretøjerne vil der ofte komme to køretøjer i stedet for et, hvilket øger smitterisikoen signifikant.



SamMark håber med ovenstående svar, at man vil trække forslaget tilbage og tilgå opgaven sagligt og fagligt, således at forskningsresultater lægges til grund for eventuelle nye forslag, der fremlægges med realistiske beregninger for konsekvenserne, således at alle kan vurdere, hvorvidt der reelt skaffes forbedret dyrevelfærd med et fremtidig forslag, og samtidig kender konsekvensen for dansk erhverv og eksport.

Med venlig hilsen

Lisbet Hommelhoff

Mail:lh@sammark.dk, Mobil: + 45 2561 6114

Miljø- og Fødevareministeriet

Fødevarestyrelsen

Stationsparken 31-33

2600 Glostrup

Journal.nr. 2020-14-39-0148

Dato: 20.5.2020

Høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport

Transport af dyr er et internationalt erhverv, hvor danske vognmænd foretager transporter på et konkurrencepræget indre marked i EU.

Dyrenes velfærd under transport er vigtig; både af hensyn til dyrene selv og fordi skånsom transport har betydning for branchens konkurrenceevne. Dyretransportørerne har sammen med landmænd og modtagere en naturlig og fælles interesse i at sørge for, at dyrene kommer frem i en ordentlig tilstand og ikke lider overlast under transporten.

Med forslaget til bekendtgørelse lægges der op til at overimplementere EU's transportforordning ved at fastsætte nationale særkrav til højden mellem etagerne på køretøjer for grise ned til 26 kg. Samtidig foreslås det, at de nye krav allerede skal gælde fra den 1. juli 2020.

DTL er imod nationale særkrav til højden og mener, at kravet savner faglig begrundelse. Nationale særkrav er en uskik på et indre marked for dyretransport og vil være en stor belastning for vognmændene i branchen. Yderligere kan nationale særkrav have konsekvenser, som er decideret skadelige for dyrevelfærden. Eksempelvis må man forudse, at kravet kan betyde, at der vil blive foretaget ekstra omlæsning til andre køretøjer ved landegrænsen.

Det er uhørt, at der lægges op til at indføre et så væsentligt krav med ekstrem kort frist. Den korte frist betyder, at vognmændene ikke har ordentlig tid til at foretage den nødvendige omstilling, som bl.a. kan indebære, at der skal købes nyt transportmateriel eller at eksisterende vogne skal ombygges.

Ændringens erhvervsøkonomiske konsekvenser vurderes at være betydelige for de berørte vognmænd, og de erhvervsøkonomiske konsekvenser burde have været belyst i forslaget.

DTL har i fravær af en ordentlig erhvervsøkonomisk konsekvensanalyse i forslaget forhørt sig blandt vognmændene for at få et indtryk af de mulige konsekvenser.

På den baggrund ønsker DTL at påpege følgende problemstillinger:

Dansk Transport og Logistik


Højdekravet vil betyde, at kapacitetsudnyttelsen mindskes, og at omkostningerne til dyretransport øges. En af de adspurgte vognmænd vurderer, at kapacitetsudnyttelsen vil falde med op til 30%, mens en anden vurderer, at der vil være brug for at fordoble kørslen. Den lavere kapacitetsudnyttelse vil føre til en forøgelse af omkostningerne til dyretransport, svække erhvervets konkurrenceevne og have negative effekter på miljø og trængsel.

I mange tilfælde vil eksisterende materiel ikke kunne ombygges til de nye krav, og det vil betyde, at vognmændene skal foretage uventede nyinvesteringer, og at det eksisterende materiel vil tabe værdi. Materiel til dyretransport er dybt specialiseret og leveringstiden kan overstige 2 år.

Transportaftalerne i branchen er ofte langsigtede og kan have opsigelsesvarsler på op til 12 måneder. Den hurtige ikrafttræden vil betyde, at det nye højdekrav vil komme på tværs af eksisterende kontrakter, som er indgået på baggrund af de gældende pladskrav. Det vil medføre, at mange kontrakter bliver urentable, og det pludselige politiske indgreb vil skabe generel usikkerhed i tilknytning til fremtidig indgåelse af langsigtede kontrakter.

DTL mener, at der er så betydelige indvendinger mod forslaget, at udvidelse af højdekravet bør trækkes tilbage.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent



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

Til Fødevarestyrelsen

Att.: 14@fvst.dk; rini@fvst.dk

J. nr.: 20-14-39-00148.

Bemærkninger til høring om udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, j.nr 2020-14-39-00148

Landbrug & Fødevarer har modtaget udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport i høring. I udkastet til bekendtgørelsen foreslås det, at der med virkning fra 1. juli 2020 fastsættes minimumskrav for indvendig højde ved transport af grise på 30 og 26 kg på henholdsvis 70 og 68 cm. Bekendtgørelsen er udstedt med henvisning til den politiske aftale af 18. dec. 2018 om styrket kontrol med dyretransporter.

Vi finder forslaget helt uacceptabelt, og skal opfordre til, at det genovervejes eller som minimum modificeres grundlæggende for at skabe løsninger, der er mulige at implementere og efterkomme i praksis. Følgende vægtige grunde taler imod forslagets gennemførelse i sin nuværende form:

- Forslaget er baseret på et fagligt forældet grundlag med referencer helt tilbage til 1991. Den bagvedliggende politiske aftalt forudsatte netop en ny faglig rapport som udgangspunkt for en drøftelse, inden der blev truffet beslutning om udmøntning af den del af aftalen.
- Forslaget pålægger erhvervet økonomiske omkostninger på næsten 100 mio. kr. De erhvervsøkonomiske konsekvenser er end ikke nævnt i høringsskrivelsen. Der er tale om så betydelige ekstra og uventede omkostninger på både den hjemlige produktion af slagtesvin og på eksporten af smågrise, at forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser må forventes belyst.
- Forslaget fjerner med 1½ mdr's varsel ca. 20 pct. af transportkapaciteten til smågrise i Danmark, og gør en betydelig del af vognparken ubrugelig, da den ikke kan tilpasses de nye krav. Der er således tale om ekspropriationslignende forhold, uden at nødvendighedskravet ses opfyldt.
- Forslaget giver en væsentlig forøgelse af miljø- og klimabelastningen, da det samme antal grise skal transporteres med flere biler.

Forslaget strider således mod regeringens høje ambitionsmål om styrkelse af dansk konkurrenceevne, hvilket er uacceptabelt, navnlig i den aktuelle samfundsøkonomiske krise affødt af Corona smitte. Det strider herudover mod regeringens meget ambitiøse mål på klimaområdet, ligesom der med rette kan sættes spørgsmålstejn ved det juridiske grundlag for bekendtgørelsens hurtige ikrafttræden uden hverken overgangsordning eller dispensation.

Hvis der skal gennemføres ny regulering i forhold til højdekrav, er det endelig helt afgørende, at det sker på EU-niveau, idet forslaget også kan ses som en teknisk handelshindring.



Utilstrækkeligt fagligt grundlag

L&F finder det kritisabelt, at Fødevestyrelsen indfører krav om indvendig højde for grise på 30 og 26 kg på et mangelfuldt fagligt grundlag. Det fremgår af den politiske aftale fra 18. december 2018, at aftaleparterne skal mødes igen, når Århus Universitets rapport om forhold for smågrise foreligger, og som forudsat i aftalen må drøftelse og beslutning herom afvente denne rapport.

Det faglige grundlag hviler på anbefalinger fra rapporten "The welfare of animals during transport" fra The European Food Safety Authority (EFSA), som er helt tilbage fra 2002. De bagvedliggende kilder til EFSA's rapport kan dateres tilbage til 1991 i en rapport udført af Slagteriernes Forskningsinstitut af Barton-Gade og Vorup. Der foreligger lidt nyere undersøgelser, f.eks. Nabel og Jørgensen¹ fra Århus Universitet fra 1996, hvor højden er opgjort på krydsningsgrise baseret på dansk genetik. Her kommer Nabel og Jørgensen frem til en højde på danske smågrise, der er lavere end de tal, der fremgår af EFSA rapporten, hvilket bekræfter det usikre faglige grundlag som forslaget til indvendige højdekrav bygger på.

L&F vil ligeledes stille spørgsmål til Fødevestyrelsens valg af metode med en direkte ekstrapolering af den eksisterende tabel for indvendige højdekrav, og dermed en direkte videreførelse af den absolutte frihøjde fra slagtegrise til smågrise. Alt andet lige bør fastsættelsen af frihøjden over grisen afspejle den forskel der er på højden af en smågris og en slagtegris, og det er derfor ikke rimeligt at overføre den absolutte frihøjde.

Der er i endvidere i perioden siden 2002 sket en stor udvikling med nye biler, ny teknologi til at overvåge dyrenes velfærd og uddannelse af danske chauffører, som bør tages med i betragtningen ved fastsættelse af indvendige højdekrav.

L&F havde forventet, at den politiske aftaletekst blev efterlevet herunder tilvejebringelse af et opdateret videnskabeligt grundlag for dyrevelfærden ved transport. Grundlaget bør skabes i tæt samarbejde og dialog med erhvervet og er en fundamental forudsætning forud for evt. indførelse af nye indvendige højdekrav.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget får meget store økonomiske konsekvenser, og vi finder det kritisabelt, at dette ikke er belyst i forbindelse med fremsendelsen af høringen.

De foreslåede indvendige højde for grise på 26 og 30 kg vil med umiddelbar virkning i praksis forbyde anvendelse af biler med 5 dæk, og hindre at en hel del biler med 4 dæk kan anvendes til deres nuværende formål, og i givet fald så kun efter en omkostningstung ombygning for nogen af dem på mellem 75.000-100.000 kr. pr. bil. For mange biler vil en ombygning ikke være en realistisk løsning.

Biler med 5 dæk er i dag bygget til at køre med et fast antal dæk, og det er ikke muligt at ændre på antallet af dæk og derigennem tilpasse bilerne til de indvendige højdekrav. Disse biler vil derfor med umiddelbar virkning blive ubrugelige med store økonomiske tab for transportvirksomhederne til følge herunder nye biler, som er sat i produktion til levering inden for de næste par måneder og har dermed effekt af et ekspropriativt indgreb.

¹ Nabil, G, Jørgensen, E. 1996, Determination of live weight of pigs from dimensions measured using image analysis, Computer and Electronics in Agriculture



Når kapaciteten til transport af smågrise reduceres så kraftigt, så vil det naturligvis give betydelige omkostninger. Det gælder både den indenlandske transport mellem besætninger og eksporten af smågrise.

Det estimeres, at kravet vil ramme omkring 4 mio. smågrise, som i dag transporteres mellem danske besætninger i biler med 4 og 5 etager. Det indvendige højdekrav vil reducere bilernes kapacitet med mellem 20 og 25 pct. og omkostningerne til den indenlandske transport af smågrise vil øges med op til 3- 4 kr. pr. smågris, hvilket svarer til en samlet meromkostning for slagtesvineproduktionen i Danmark på op imod 12 -16 mio. kr. Det vil naturligvis få direkte betydning for konkurrenceevnen og føre til, at færre grise opdrættes til slagtning i Danmark.

Tilsvarende vil eksporten af smågrise blive pålagt en betydelig meromkostning på omkring 4-5 kr. pr. smågris, da alle grise til eksport køres på biler med 4 eller 5 dæk. Det svarer til en samlet meromkostning på 60-75 mio. kr. for smågriseproducenterne, og det vil skabe en ekstrem konkurrenceforvridende situation på det europæiske marked.

Urimelig overgangsperiode og manglende erhvervsøkonomiske konsekvensberegninger

Det er ganske uforståeligt, at et så gennemgribende forslag sker med en overgangsperiode på blot 1½ måned uden forudgående dialog med erhvervet. Der er tale om indførelsen af krav med så vidtrækkende konsekvenser, at det forudsætter en længerevarende overgangsperiode, hvor transportvirksomhederne får mulighed for en løbende omstilling af vognpakken. For flere af de berørte køretøjer, som ikke længere kan benyttes i Danmark, er der tale om afskrivningsperioder på op til 14 år. Da der ikke er noget akut anliggende, må forslagetets konsekvenser som nævnt sidestilles med et ekspropriationslignende indgreb.

De store kapacitetsudfordringer som de indvendige højdekrav medfører, vil ligeledes føre til at udenlandske biler og chauffører vil overtage transporten af de smågrise, der ikke længere er plads til på danske biler. Danske chauffører er de bedst uddannede i EU og derfor er dette krav direkte i modstrid mod ønsket om at fastholde danske arbejdspladser og et højt niveau af dyrevelfærd ved transport af grise.

Endelig vil det få betydning i forbindelse med sikkerhedsvasken ved grænsen i forhold til Afrikansk Svinepest. Det er afgørende, at man er opmærksom på, at kapaciteten til vask og desinfektion af biler også er til rådighed samtidig med at erhvervet pålægges yderligere omkostningerne til sikkerhedsvask i størrelsesordenen 3,5 mio. kr.

Øget miljø- og klimapåvirkning

Forslaget vil også være i direkte modstrid med ønsket om at reducere klima- og miljøpåvirkningen. Det estimeres, at i alt 19 mio. smågrise transporteres i danske biler med 4 eller 5 dæk, hvoraf 15 mio. smågrise eksporteres. I dag leveres der mellem 600 og 650 smågrise pr. bil, hvilket svarer til godt 30.000 transporter pr år. En kapacitetsnedgang på 20- 25 pct. vil betyde en stigning på ca. 7.000 transporter.

Det estimeres, at klimabelastningen, for hvert ekstra vogntog, der skal indsættes på vejene, fører til et øget udslip af CO₂ på ca. 800 g/km. Kører et sådant ekstra indsat vogntog fx 100.000 km om året, medfører det en øget udledning af CO₂ på ca. 80 tons pr. år. Tilsvarende kan der ved indsættelse af flere lastbiler forekomme en tilsvarende øget udledning af andre stoffer, herunder kvælstofoxider (NO_x), kulilte (CO), HC (kulbrinte) samt partikler. Endelig vil det alt andet lige medføre øget trængsel på de danske veje, som i forvejen er hårdt belastede. En øget trængsel vil



have store konsekvenser for den generelle trafik og øge spildtiden for almindelige trafikanter på vej til og fra arbejde. Ligesom en øget spildtid betyder øgede omkostninger for fødevareklyngen.

Som det fremgår af ovenstående, medfører indførelsen af de foreslåede indvendige højdekrav betydelige samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser. Det vil føre til at færre grise opdrættes til slagting i Danmark, og dermed sættes indsatsen med at styrke slagtesvineproduktionen og danske arbejdspladser over styr.

Det er helt afgørende at evt. ændringer i kravene til transport af dyr indføres på EU-niveau, så der sikres en harmonisering af reglerne for transport af grise indenfor EU, og at der ikke er tale om danske enegang på et så vigtigt område, hvor man også kan indvende, at kravet reelt kan udgøre en teknisk handelshindring.

Med venlig hilsen

Per Olsen

Veterinærpolitisk chef Erhvervs politik, Afd. for Fødevarer- og veterinærpolitik
Landbrug & Fødevarer



Høringssvar på udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport (j.nr. 2020-14-39-00148)

Teknologisk Institut (DMRI) takker for muligheden for at afgive høringssvar på Udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.

I Udkast til bekendtgørelse lægges der op til at fastsætte minimumskrav for indvendig højde ved transport af grise på 30 og 26 kg til henholdsvis 70 og 68 cm. med virkning fra 1. juli 2020.

DMRI har følgende bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

DMRI antager, at beslutningen om indvendig højde ved transport af grise på 26-30 kg er truffet på baggrund af EFSA¹ rapporten "The welfare of animals during transport", 2002. For så vidt angår anbefalinger til højde i transportvogne, så refererer EFSA til en næsten 30 gammel rapport udført af Patricia Barton Gade og Peter Vorup fra det daværende Slagteriernes Forskningsinstitut (nuværende DMRI)². Det fremgår bl.a. af rapporten, at den gennemsnitlige højde af smågrise på 25-30 kg. er 49-51 cm. Det fremgår desuden af rapporten at dækshøjden vurderes af EF til at skulle være 60 cm. for smågrise på 25-30 kg. Dette ville give en frihøjde på 10 cm. til stående smågrise. Det konkluderes desuden i rapporten fra Slagteriernes Forskningsinstitut, at "*en sådan afstand mellem bund og loft ser fornuftig ud.*"

Så vidt DMRI kan forstå, har man beregnet minimumskrav for indvendig højde ud fra en direkte ekstrapolering af en tabel i ovennævnte 30-årige rapport - uden at have eksakt kendskab til den nuværende højde på henholdsvis 26 og 30 kg. grise.

DMRI har fået oplyst, at Fødevarestyrelsen, i beregningerne, har valgt at tillægge den ekstrapolerede højde på grisene 4 cm. og herudover yderligere kræve 15 cm. i frihøjde, hvilket giver 19 cm. Dette er næsten det dobbelte af, hvad der er angivet i rapporten fra 1991, som EFSA oprindeligt har taget udgangspunkt i.

¹ EFSA (The European Food Safety Authority). The welfare of animals during transport, 2002

² Dimensioner på danske svin anno 1991 og dets betydning for transportforhold, Arbejde nr. 02.648/52 af 18 oktober 1991 - Peter Vorup og Patricia Barton-Gade

Idet den indvendige minimumshøjde er beregnet på et uklart, og muligvis forældet, grundlag, og idet beregningen ikke er udført konsekvent i forhold til EFSA-rapporten fra 2002, vil DMRI opfordre Fødevarestyrelsen til at udsætte en beslutning om ikrafttrædelse af den ny bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport. Beslutningen bør udsættes indtil der er udarbejdet et validt beslutningsgrundlag i form af bl.a. et repræsentativt antal målinger af højden på smågrise.

Med venlig hilsen

Dorte Schrøder-Petersen

Fødevarestyrelsen
Stationsparken 31-33
2600 Glostrup
Journal.nr. 2020-14-39-0148

20. maj 2020

Hørings svar over udkast til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 6. maj 2020 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

I udkast til forslag til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport lægges der op til at overimplementere EU's transportforordning ved at fastsætte nationale særkrav til højden for grise ned til 26 kg. Samtidig foreslås det, at de nye krav allerede skal gælde fra den 1. juli 2020.

Dansk Erhverv er imod nationale særkrav til højden og mener, at kravet savner faglig begrundelse. Nationale særkrav er en uskik på et indre marked for dyretransport og vil være en stor belastning for vognmændene i branchen. Desuden kan nationale særkrav have konsekvenser, som er decideret skadelige for dyrevelfærden. F.eks. må man forudse, at kravet kan betyde, at der vil blive foretaget ekstra omlæsning til andre køretøjer ved landegrænsen, så dyrene bliver forstyrret undervejs.

Højdekravet vil betyde, at kapacitetsudnyttelsen mindskes, og at omkostningerne til dyretransport øges. En af de adspurgte vognmænd vurderer, at kapacitetsudnyttelsen vil falde med op til 30%, mens en anden vurderer, at der vil være brug for at fordoble kørslen. Den lavere kapacitetsudnyttelse vil alt andet lige føre til en forøgelse af omkostningerne til transport og have negative effekter på miljø og trængsel.

I nogle tilfælde vil eksisterende materiel ikke kunne ombygges til de nye krav, og det vil betyde, at vognmændene skal foretage uventede nyinvesteringer og at det eksisterende materiel vil tabe værdi. Transportaftalerne i branchen er ofte langsigtede og kan have opsigelsesvarsler på op til 12 måneder. Den hurtige ikrafttræden vil betyde, at det nye højdekrav vil komme på tværs af eksisterende kontrakter, som er indgået på baggrund af de pladskrav, der hidtil har været gældende. Det vil medføre, at mange kontrakter bliver urentable, og det pludselige politiske indgreb vil skabe generel usikkerhed i tilknytning til fremtidig indgåelse af langsigtede kontrakter.

Dansk Erhverv mener, at der er så betydelige indvendinger mod forslaget, at ændringen enten bør trækkes helt tilbage, eller at vognmændene som minimum får en bedre mulighed for at omstille sig ved at ikrafttræden udsættes.

Dansk Erhverv står selvfølgelig til rådighed for en uddybelse af nærværende bemærkninger.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', written in a cursive style.

Christoffer Greenfort
Chefkonsulent

Emne: Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

På vegne af polske svine-transportører, samt de polske smågrise-importører, vil vi hermed informerer om, at de evt. planlagte ændringer m.h.s. til etagehøjde, er stærkt imod gældende EU-regler. EU er et fællesmarked, hvor fri handel, medlems-landene imellem, er et af de grundlæggende principper. Hvis Danmark imod forventning, skulle lave en EU-retsstridigt lov, vil det få vidt strækkende økonomiske konsekvenser, samt ødelægge samhandel. Det vil også umuliggøre, at vi ville kunne afhente grise, efter 01.07.2020, da største delen af den polske vognpark til smågrise, ikke kan overholde den evt. danske sær-regel. Samhandel med Danmark vil fravælges grundet destruktive tiltage fra myndighedernes side. Det vil betyde kontraktbrud, med store tab til følge, for både den polske og danske landmand. Når vi følger og overholder gældende EU-regler omkring smågrisetransport, vil vi, hvis den danske særregel vedtages, forlægge sagen for EU-domstolen

J. up. Lewandowski Jan

Kierownik Transportu

Jan Lewandowski

KEUS & MOLLINK B.V.

Internationaal Transport

Bedrijvenpark Twente 430
7602 KM Almelo
Postbus 27
7670 AA Vriezenveen
Nederland
Tel: +31 (0)546 - 568845
Fax: +31 (0)546 - 568416
info@keusmollink.eu
www.keusmollink.eu

Almelo 20-05-2020

Journal.nr. 2020-14-39-00148.

Declaration in connection with consultation regarding Act on protection of animals during transport

In connection with the consultation of new height requirements when transporting pigs, we want to express our consequences for the implementation of these rules.

Good animal welfare is extremely important to us, our company lives by ensuring that all animals are well during transport. We have transported piglets from Danish suppliers to customers in several parts of Europe for several years. Our service, competences and the standard of our fleet ensure that animal welfare is always high during transport. We experience no animal welfare problems when transporting out of Denmark or elsewhere in Europe. Therefore, we are very uncomprehending and highly critical of why Denmark construes animal welfare so very differently from the rest of Europe and believes that increased internal height will lead to better animal welfare during transport. Especially when Denmark has already reduced the load capacity by 20 % compared to transport in our home country.

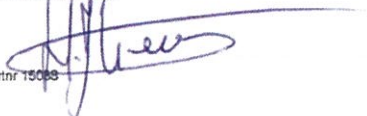
Our fleet complies with all state veterinary regulations in our home country and the rest of the European countries. The trucks are continuously checked by veterinary authorities in Denmark and in other European countries. If the new Danish rules are adopted, Denmark will be the only country in Europe where our fleet is not legal. We see this as a major problem and consider the Danish tightening as harassment and in violation of the EU's transport regulation. Likewise, the change in height requirements trammel the free movement of goods across national borders, which we also find to conflict with the European Union.

We have legal obligations to Danish suppliers, if the new Danish rules become effective, we cannot possibly fulfill our obligations, and this will have serious financial consequences for us. If the rules become effective on July 1, 2020, rebuilding our trucks or buying new trucks that meet the new regulations is not an option. A remodeling of our current fleet will not be possible or very time consuming and costly. When buying new trucks, there is a delivery time of about 1,5 years.

Our future engagement with Denmark and the Danish companies and how we will act will to a great extent depend on the reasoning of the decision makers in relation to this proposal.

Yours sincerely

Transportbedrijf Keus & Mollink BV
Bedrijvenpark Twente 430
NL 7602 KM Almelo
• QR: NR NL815848122
NLD: 026 / 322350
Erkenningsnr. NL 11905 / Transportnr 15088



Aussage in Verbindung mit der Anhörung über Anordnung zum Schutz von Tieren beim Transport.

In Verbindung mit der Anhörung über Höhenanforderungen beim Transport von Schweinen, möchten wir auf unsere Folgen bei dem Beschluss dieser Regelungen aufmerksam machen.

Unser Unternehmen lebt von gutem Tierwohl, auch bei dem Transport von Tieren. Wir haben seit vielen Jahren dänische Qualitäts-Ferkel von dänischen Lieferanten nach Europa verkauft und transportiert. Unsere Zusammenarbeitspartner sind immer mit unserem Service, Kompetenzen und Standard unseres Fuhrparks, die zusammen ein sehr hohes Niveau von Tierwohl ausmachen, sehr zufrieden. Wir erleben keine Probleme mit dem Tierwohl, wenn wir von Dänemark aus nach Europa Tiere transportieren. Deshalb stellen wir uns kritisch und verwundert den Vorschlag entgegen, dass eine erhöhte Innenhöhe zu einem besseren Tierwohl beim Transport sorgen wird. Insbesondere, wenn in Dänemark die Ladekapazität wegen strengeren Platzanforderungen schon mal um 20% verringert wurde.

Unser Fuhrpark hält alle vom Veterinäramt geforderten Anforderungen ein, sowohl in Dänemark wie auch in allen anderen Ländern in die wir Tiere transportieren. Die LKWs werden regelmäßig von den Tierärzten der veterinär Behörden geprüft. Deshalb empfinden wir es als Problematisch und EU Streitig, dass das einzige Land in Europa wo unser Fuhrpark in Zukunft nicht diese Standards einhalten kann in Dänemark ist, wenn die neuen dänischen Regeln umgesetzt werden.

Wir empfinden die dänische Verschärfung als Schikane und sehen es als ein Verstoß gegen die EU Transportverordnung. Die Änderungen der Höhenansprüche verhindert die freie Beweglichkeit von Waren über Landesgrenzen, welches wir auch als EU streitig erfassen. Wir haben durch viele Jahre einen großen Teil unseres Umsatzes auf den Verkauf von Ferkeln an unsere benachbarten EU-Länder gesetzt, und würden daher wirtschaftlich in Schieflage geraten, da die verschärften Regelungen zu großen Wertverlusten, in Relation zu den heutigen Regelungen, führen würde.

Bis dato war eine grosse Nachfrage von unseren Kunden nach dänischen Ferkeln, da Dänemark eine sehr hohe Qualität produziert. Deshalb haben wir Verträge mit dänischen Lieferanten seit mehreren Jahren, die Kündigungsfristen bei diesen Verträgen beträgt 3-6 Monate. Eine kurze Frist von den dänischen Behörden macht eine Umstellung unmöglich, insofern das diese schon ab 1.7.2020 in Wirkung tritt. Wir würden dann gezwungen sein mehrere LKWs mit hohen Kosten einzusetzen oder die Verträge, wegen den geänderten Regelungen, ohne Kündigungsfrist zu stornieren. Unser Unternehmen baut auf die Lieferungen von Qualitätsschweinen an unsere Kunden, und sollte dieser Vorschlag angenommen werden, würde dies unsere Existenz bedrohen und wir würden uns deshalb auf andere Märkte als den dänischen berufen müssen.

Sollten die Regelungen ab dem 1.7.2020 wirksam werden, ist ein Umbau unseres Fuhrparks oder die Erwerbung von neue LKWs, ausgeschlossen. Ein Umbau unseres jetzigen Fuhrparks ist unmöglich, oder äußerst zeitaufwendig und kostenintensiv. Beim Kauf von neuen LKWs beträgt die Lieferzeit unter normalen Bedingungen 18 Monate. Werden die neuen Regelungen in Dänemark wirksam werden auch diese Lieferzeit deutlich verlängert.

Für unseren zukünftigen Handel und Zusammenarbeit mit Dänemark und dänischen Unternehmen, empfehlen wir das dieser deutlich EU-streitige Vorschlag nicht angenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen
Heinz Meyer Viehhandels GmbH & Co KG

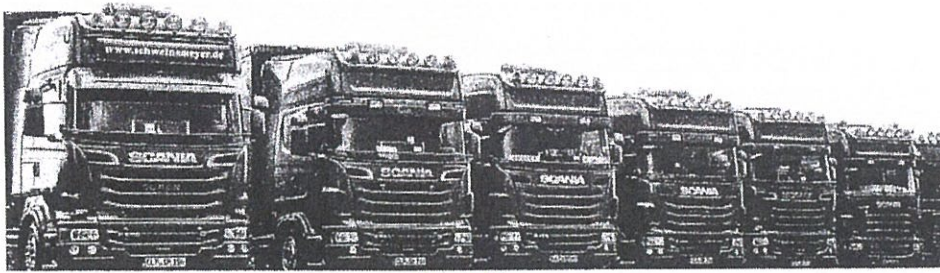
Lücher Str. 14 · D-49632 Essen/Adrup
Fon +49 (0) 54 38 – 2 43 + 6 03 · Fax 92 70
e-Mail: info@schweinemeyer.de

Amtgericht Oldenburg HRB 150908
Geschäftsführer: Meyer Viehhandels-
Verwaltungs GmbH

UST-Id.Nr. DE 183304701
St.-Nr. 5620035103
Reg.-Nr. DE 03-453-006-8751



HEINZ MEYER
Viehhandels-GmbH & Co. KG



1/30



...wir fühlen uns sauwohl!



Conrad Meyer

Vlämische Str. 53 • 49688 Lastrup
Tel. 04472/13 81 • Fax 04472/85 85
www.conrad-meyer.de · Viehhandlung@conrad-meyer.de



Conrad Meyer

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Veterinær Dyresundhed 14
Sendt: 25. maj 2020 08:57
Til: Rikke Hansen (FVST)
Emne: VS: journal.nr. 2020-14-39-00148

Sag: 2020-14-39-00148
Sagsdokument: 1776906

Fra: Firma <kauc.transport@gmail.com>
Sendt: 21. maj 2020 09:42
Til: Veterinær Dyresundhed 14 <14@fvst.dk>
Emne: journal.nr. 2020-14-39-00148

På vegne af polske svine-transportører, samt de polske smågrise-importører, vil vi hermed informere om, at de evt. planlagte ændringer m.h.s. til etagehøjde, er stærkt imod gældende EU-regler. EU er et fællesmarked, hvor fri handel, medlems-landende imellem, er et af de grundlæggende principper. Hvis Danmark imod forventning, skulle lave en EU-retsstridigt lov, vil det få vidt strækkende økonomiske konsekvenser, samt ødelægge samhandel.

Det vil også umuliggøre, at vi ville kunne afhente grise, efter 01.07.2020, da største delen af den polske vognpark til smågrise, ikke kan overholde den evt. danske sær-regel. Samhandel med Danmark vil fravælges grundet destruktive tiltage fra myndighedernes side. Det vil betyde kontraktbrud, med store tab til følge, for både den polske og danske landmand. Når vi følger og overholder gældende EU-regler omkring smågrisetransport, vil vi, hvis den danske særregel vedtages, forlægge sagen for EU-domstolen

Best regards,

Jan Kauc

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Helle Schønfeldt (FVST)
Sendt: 22. maj 2020 11:00
Til: Veterinær Dyresundhed 14
Cc: Rikke Hansen (FVST)
Emne: VS: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

Fra: k.korytowski@sktrans.pl <k.korytowski@sktrans.pl>
Sendt: 21. maj 2020 10:01
Til: Helle Schønfeldt (FVST) <HELSC@fvst.dk>
Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

På vegne af polske svine-transportører, samt de polske smågrise-importører, vil vi hermed informerer om, at de evt. planlagte ændringer m.h.s. til etagehøjde, er stærkt imod gældende EU-regler. EU er et fællesmarked, hvor fri handel, medlems-landende imellem, er et af de grundlæggende principper. Hvis Danmark imod forventning, skulle lave en EU-retsstridigt lov, vil det få vidt strækkende økonomiske konsekvenser, samt ødelægge samhandel.

Det vil også umuliggøre, at vi ville kunne afhente grise, efter 01.07.2020, da største delen af den polske vognpark til smågrise, ikke kan overholde den evt. danske sær-regel. Samhandel med Danmark vil fravælges grundet destruktive tiltage fra myndighedernes side. Det vil betyde kontraktbrud, med store tab til følge, for både den polske og danske landmand. Når vi følger og overholder gældende EU-regler omkring smågrisetransport, vil vi, hvis den danske særregel vedtages, forlægge sagen for EU-domstolen.

--



www.sktrans.pl

Pozdrawiam

Karol Korytowski

tel. +48 608 371 652

Łagwy, ul. Słoneczna 70
64-330 Opalenica

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Helle Schønfeldt (FVST)
Sendt: 22. maj 2020 10:58
Til: Veterinær Dyresundhed 14
Cc: Rikke Hansen (FVST)
Emne: VS: Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

Prioritet: Høj

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: 2020-14-39-00148
Sagsdokument: 1773890

Fra: Polski Żywiec <biuro@polskizywiec.pl>
Sendt: 20. maj 2020 13:38
Til: Innovation og udvikling International Handel Import/Eksport 16 <16@FVST.DK>; Helle Schønfeldt (FVST) <HELSC@fvst.dk>
Emne: Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148
Prioritet: Høj

Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

På vegne af polske svine-transportører, samt de polske smågrise-importører, vil vi hermed informere om, at de evt. planlagte ændringer m.h.s. til etagehøjde, er stærkt imod gældende EU-regler. EU er et fællesmarked, hvor fri handel, medlems-landende imellem, er et af de grundlæggende principper. Hvis Danmark imod forventning, skulle lave en EU-retsstridigt lov, vil det få vidt strækkende økonomiske konsekvenser, samt ødelægge samhandel. Det vil også umuliggøre, at vi ville kunne afhente grise, efter 01.07.2020, da største delen af den polske vognpark til smågrise, ikke kan overholde den evt. danske sær-regel. Samhandel med Danmark vil fravælges grundet destruktive tiltage fra myndighedernes side. Det vil betyde kontraktbrud, med store tab til følge, for både den polske og danske landmand. Når vi følger og overholder gældende EU-regler omkring smågrisetransport, vil vi, hvis den danske særregel vedtages, forlægge sagen for EU-domstolen

Best Regards,

Monika Antkowiak

*Ogólnopolskie Stowarzyszenie Eksporterów
i Importerów Żywca Wieprzowego
Stowarzyszenie **POLSKI ŻYWIEC**
Szewce, ul. Mylna 12,
PL- 64-320 Buk*

*Polish Association of Exporters
and Importers of Pork
Association **POLSKI ŻYWIEC***

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Helle Schønfeldt (FVST)
Sendt: 22. maj 2020 10:54
Til: Veterinær Dyresundhed 14
Cc: Rikke Hansen (FVST)
Emne: VS: Emne: Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: 2020-14-39-00148
Sagsdokument: 1773883

Fra: KONRAD KONRAD <phkonrad.logistyka@gmail.com>
Sendt: 20. maj 2020 10:09
Til: Innovation og udvikling International Handel Import/Eksport 16 <16@FVST.DK>; Helle Schønfeldt (FVST) <HELSC@fvst.dk>
Emne: Emne: Emne: Høringssvar vedr. J.nr. 2020-14-39-00148

På vegne af polske svine-transportører, samt de polske smågrise-importører, vil vi hermed informere om, at de evt. planlagte ændringer m.h.s. til etagehøjde, er stærkt imod gældende EU-regler. EU er et fællesmarked, hvor fri handel, medlems-landende imellem, er et af de grundlæggende principper. Hvis Danmark imod forventning, skulle lave en EU-retsstridigt lov, vil det få vidt strækkende økonomiske konsekvenser, samt ødelægge samhandel.

Det vil også umuliggøre, at vi ville kunne afhente grise, efter 01.07.2020, da største delen af den polske vognpark til smågrise, ikke kan overholde den evt. danske sær-regel. Samhandel med Danmark vil fravælges grundet destruktive tiltage fra myndighedernes side. Det vil betyde kontraktbrud, med store tab til følge, for både den polske og danske landmand. Når vi følger og overholder gældende EU-regler omkring smågrisetransport, vil vi, hvis den danske særregel vedtages, forlægge sagen for EU-domstolen

PH KONRAD

UL.POLIGONOWA 28C

18-400 ŁOMŻA

POLAND

Declaration in connection with consultation regarding Act on protection of animals during transport

In connection with the consultation of new height requirements when transporting pigs, we want to express our consequences for the implementation of these rules.

Good animal welfare is extremely important to us, our company lives by ensuring that all animals are well during transport. We have transported piglets from Danish suppliers to customers in several parts of Europe for several years. Our service, competences and the standard of our fleet ensure that animal welfare is always high during transport. We experience no animal welfare problems when transporting out of Denmark or elsewhere in Europe. Therefore, we are very uncomprehending and highly critical of why Denmark construes animal welfare so very differently from the rest of Europe and believes that increased internal height will lead to better animal welfare during transport. Especially when Denmark has already reduced the load capacity by 20 % compared to transport in our home country.

Our fleet complies with all state veterinary regulations in our home country and the rest of the European countries. The trucks are continuously checked by veterinary authorities in Denmark and in other European countries. If the new Danish rules are adopted, Denmark will be the only country in Europe where our fleet is not legal. We see this as a major problem and consider the Danish tightening as harassment and in violation of the EU's transport regulation. Likewise, the change in height requirements trammel the free movement of goods across national borders, which we also find to conflict with the European Union.

We have legal obligations to Danish suppliers, if the new Danish rules become effective, we cannot possibly fulfill our obligations, and this will have serious financial consequences for us. If the rules become effective on July 1, 2020, rebuilding our trucks or buying new trucks that meet the new regulations is not an option. A remodeling of our current fleet will not be possible or very time consuming and costly. When buying new trucks, there is a delivery time of about 1,5 years.

Our future engagement with Denmark and the Danish companies and how we will act will to a great extent depend on the reasoning of the decision makers in relation to this proposal.

Yours sincerely

I.M.D. OPOŃ GROUP

Sp. z o.o. sp.k
Wąwolnica 16A
57-100 Strzelin
tel. 662 105 106
NIP 914 156 58 49 Reg 385249633

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Henriette Fagerberg Erichsen <hfe@advokatsamfundet.dk>
Sendt: 11. maj 2020 11:02
Til: Rikke Hansen (FVST); Veterinær Dyresundhed 14
Emne: Sv: Høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport - frist 20. maj 2020 (Sagsnr.: 2020 - 3)

Sag: 2020-14-39-00148
Sagsdokument: 1722733

Tak for henvendelsen.

Advokatrådet har besluttet ikke at afgive høringssvar.

Med venlig hilsen



ADVOKATSAMFUNDET
RETSSIKKERHED · UAFHÆNGIGHED · INTEGRITET

Henriette Fagerberg Erichsen
Sekretær

Advokatsamfundet, Kronprinsessegade 28, 1306 København K
D +45 33 96 97 28
hfe@advokatsamfundet.dk - www.advokatsamfundet.dk

Til: Høring Bekendtgørelser (20FDIRDL469@fvst.dk)
Fra: Rikke Hansen (FVST) (rini@fvst.dk)
Titel: Høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport - frist 20. maj 2020
Sendt: 06-05-2020 16:39

Til Fødevarestyrelsens eksterne høringssparter

Til orientering skal Fødevarestyrelsen oplyse, at udkast til **bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport** er sendt i høring.

Høringsmaterialet findes på høringssportalen. Link til høringssportalen:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63957>

Fødevarestyrelsen skal venligst bede om, at høringssvar sendes pr. e-mail til 14@fvst.dk med kopi til rini@fvst.dk med angivelse af journal.nr. 2020-14-39-00148.

Høringsfristen er **den 20. maj 2020.**

Venlig hilsen

Rikke Hansen
Fuldmægtig (Cand.Jur.) | Dyresundhed
+45 72 27 69 00 | fvst.dk/kontakt

Miljø- og Fødevareministeriet

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Pia Saxild <PS@fbr.dk>
Sendt: 12. maj 2020 10:35
Til: Veterinær Dyresundhed 14
Cc: Rikke Hansen (FVST)
Emne: SV: Høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport - frist 20. maj 2020

Sag: 2020-14-39-00148
Sagsdokument: 1728188

Journal.nr. 2020-14-39-00148.

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Kristine Naalkjær
Projektmedarbejder

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7739 / krrn@fbr.dk / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet
Tænk

Danish Consumer Council

Fra: Rikke Hansen (FVST) [<mailto:rini@fvst.dk>]
Sendt: 6. maj 2020 16:39
Til: Høring Bekendtgørelser-ikke ministerielle modtagere
Emne: Høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport - frist 20. maj 2020

Til Fødevarestyrelsens eksterne høringsparter

Til orientering skal Fødevarestyrelsen oplyse, at udkast til **bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport** er sendt i høring.

Høringsmaterialet findes på høringsportalen. Link til høringsportalen:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63957>

Fødevarestyrelsen skal venligst bede om, at høringssvar sendes pr. e-mail til 14@fvst.dk med kopi til rini@fvst.dk med angivelse af journal.nr. 2020-14-39-00148.

Høringsfristen er **den 20. maj 2020.**

Venlig hilsen

Rikke Hansen
Fuldmægtig (Cand.Jur.) | Dyresundhed

Rikke Hansen (FVST)

Fra: Tanja Bundsgaard Müller Hansen (FVST)
Sendt: 20. maj 2020 10:02
Til: Veterinær Dyresundhed 14; Rikke Hansen (FVST)
Emne: Det Veterinære Sundhedsråd - Ekstern høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport FRIST 19.maj 2020-14-39-00148

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: 2020-14-39-00148
Sagsdokument: 1767635

Det Veterinære Sundhedsråd har ingen bemærkninger til fremsendte høring.

Mvh Tanja

Med venlig hilsen

Tanja Bundsgaard Müller

Fuldmægtig, cand.jur., Juridisk sekretær for Det Veterinære Sundhedsråd.
+45 72 27 67 18 | tbmh@fvst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet

Fødevarestyrelsen | Stationsparken 31-33 | 2600 Glostrup | Tlf. +45 72 27 69 00 | fvst.dk/kontakt | www.fvst.dk



#viarbejderforføden

Fra: Rikke Hansen (FVST) <rini@fvst.dk>

Sendt: 6. maj 2020 16:53

Til: Intern Høringsliste (FVST) <20FDIRDL314@fvst.dk>

Cc: Veterinær Dyresundhed 14 - Personer - Enhed <14dl@fvst.dk>

Emne: T.o.: Ekstern høring over bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport - frist 20. maj 2020

Kære alle

Til orientering skal Fødevarestyrelsen oplyse, at udkast til **bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport** er sendt i ekstern høring.

Høringsmaterialet findes på høringsportalen. Link til høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63957>

Fødevarestyrelsen skal venligst bede om, at høringssvar sendes pr. e-mail til 14@fvst.dk med kopi til rini@fvst.dk med angivelse af journal.nr. 2020-14-39-00148.

Høringsfristen er **den 20. maj 2020.**