



Folketingets Transportudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 1. marts 2024

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 205 (Alm. del), som Folketingets Transportudvalg har stillet til ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri den 7. februar 2024. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Per Larsen (K).

Spørgsmål nr. 205 (Alm. del) fra Folketingets Transportudvalg

”Vil ministeren redegøre for de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, hvis højdekravet for svine-transport hæves, så kun biler med fire etager kan anvendes til svinetransport? Og vil ministeren samtidig redegøre for de øgede CO₂-udledninger, som følge af det forventede øgede antal lastbiler på vejene, hvis landbruget vil kunne transportere 20 pct. færre svin pr. tur?”

Svar

De præciserede talmæssige normer for indvendige højdekrav for grise mellem 10 og 40 kg implementeres med en overgangsperiode på syv år. En sådan overgangsperiode giver erhvervet muligheden for gradvis tilpasning til ny regulering, f.eks. i takt med naturlig udskiftning af produktionsudstyr.

De nye højdekrav medfører ikke et forbud mod at køre med fem etager, men i de erhvervsøkonomiske beregninger er det forudsat, at erhvervet i forbindelse med den naturlige udskiftning af køretøjer skifter til fireetagers køretøjer. Det skyldes, at handelsmønstret i dag er indrettet således, at smågrise oftest transporteres, når de vejer ca. 30-35 kg, og det derfor er forudsat i beregningerne, at erhvervet også fremover skal kunne transportere 30 kg grise. For køretøjer, der ikke lever op til de nye højdekrav, indebærer udskiftningen til køretøjer, der efterlever højdekravene, et behov for ekstra kapacitet, da der med færre etager på det enkelte køretøj alt andet lige er plads til færre grise på hver transport.

Tabel 1 viser de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved implementering af indvendige højdekrav for transport af smågrise mellem 10 og 40 kg ved en syv års overgangsperiode.

Overgangsomkostningerne stiger fra 1,4 mio. kr. i 2024 til 13,4 mio. kr. i 2030. Omkostningerne består af udgifter til ekstra køretøjer i takt med forventet naturlig udskiftning af køretøjer, herunder chaufførlønninger, brændstof og afskrivninger.

Omstillingsomkostningerne falder i 2030, året før de nye krav træder i kraft, og udgør 1,8 mio. kr. Heraf udgør ca. 0,4 mio. kr. tab i forbindelse med skrotning af køretøjer og ca. 1,3 mio. kr. omkostninger i forbindelse med anskaffelse af ekstra køretøjer, jf. ovenfor.

De årlige, løbende omkostninger efter udløbet af overgangsperioden er beregnet til 14,8 mio. kr. årligt fra 2031 og frem.

Tabel 1: Erhvervsøkonomiske omkostninger ved implementering af nye højdekrav

Overgangsperiode 7 år	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 ->
Overgangsomkostninger	1,4	4,5	6,6	7,3	8,7	12,1	13,4				
Omstilling (skrot)							0,4				
Omstilling (tvungen ekstra kap.)							1,3				
Omstilling i alt							1,8				
Løbende omk.								14,8	14,8	14,8	14,8

Note: På grund af afrunding stemmer omstillingssummen ikke helt.

De erhvervsøkonomiske beregninger er baseret på virksomhedsoplysninger fra 2020-2021 om køretøjer fra de to væsentligste aktører, SPF og SamMark. Oplysningerne er omregnet til 2023-priser og skaleret op til at dække hele erhvervet.

Det bemærkes, at forslaget til minimumskravet for indvendig højde ikke hindrer eventuelle ændringer i handelsmønstret, f.eks. at der i stedet køres med grise på ca. 20-25 kg, hvor det i så fald vurderes fortsat at være muligt at anvende femetagers køretøjer. Størrelsesordenen af de erhvervsøkonomiske omkostninger afhænger af, i hvilket omfang erhvervet vælger at skifte over til at køre med mindre grise, som kan rummes på femetagers køretøjer. I givet fald er det ikke nødvendigt at udskifte disse køretøjer.

Derudover beror omkostningerne desuden på behovet for øget kapacitet i overgangsperioden. Hvis det teknisk er muligt at beholde køretøjerne i drift efter udløb af den forventede levetid, vil det ligeledes reducere omkostningerne væsentligt.

Med hensyn til de øgede CO₂-udledninger kan det oplyses, at der i 2021 blev udarbejdet beregninger af merudledningen forbundet med det daværende forslag til indvendige højdekrav. Det blev dengang beregnet, at ændrede højdekrav ville medføre en merudledning af CO₂ på ca. 2.300 tons CO₂ pr. år for de undersøgte transportvirksomheder, som følge af øget kørselsbehov. Opregnet til hele erhvervet svarer denne merudledning til ca. 5.000 tons CO₂ pr. år. Højdekravene i det nuværende forslag er lavere end de højdekrav, som beregningerne i 2021 var baseret på. Det medfører alt andet lige, at færre køretøjer skal udskiftes og dermed en lavere merudledning af CO₂.

Jacob Jensen

/

Paolo Drostby