

ny forordning om transport af dyr. Som optakt til denne revision udfærdigede Kommissionen en evaluering af EU's dyrevelfærdslovgivning, som blev offentliggjort i oktober 2022. Heri konstaterede Kommissionen, at den nuværende transportforordning har forbedret dyrevelfærden under transport sammenlignet med den forudgående periode, men at der fortsat er grundlag for forbedringer. Særligt henledte Kommissionen opmærksomheden på, at de nuværende EU-regler om transport af dyr ikke reflekterer den nyeste viden om velfærden for dyr under transport. Derudover konstaterede Kommissionen en uensartet håndhævelse af reglerne mellem medlemsstaterne, der har skabt uens konkurrencevilkår for virksomhederne.

Forordningens anvendelsesområde

Forordningen omhandler transporter, der finder sted i forbindelse med økonomisk virksomhed. Som noget nyt undtages transporter med dyr til træning, udstillinger, konkurrencer, kulturelle begivenheder, cirkus, hestesport og hobbyaktiviteter fra forordningens anvendelsesområde. Også transporter af beskyttede dyrearter (CITES), mellem zoologiske haver, af prydfisk og af akvatiske dyr til fødevarer virksomheder, der har direkte salg til forbrugere, undtages. Desuden undtages forsøgsdyr¹ fra de bestemmelser, der vedrører transportegnethed, og de specifikke regler om bl.a. fodrings- og vandingsintervaller.

Maksimal transporttid

Med forslaget sænkes den maksimale transporttid på tværs af dyrearter- og kategorier. Korte transporter defineres som transporter med en varighed på under ni timer (mod otte timer i dag) og lange transporter på ni timer og derover. Hermed tilpasses reglerne om transporttid for dyr med chaufførers kørehviletidsbestemmelser, som er reguleret i forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006.

I forslaget skelnes desuden mellem slagtedyrl og dyr til levebrug (opfedning og avl). Med forslaget må slagtedyrl maksimalt transporteres i ni timer. Slagtedyrl omtales ikke særskilt i den gældende transportforordning. For dyr til levebrug fastsættes en maksimal transporttid på 21 timer efterfulgt af 24 timers hvile på et kontrolsted, hvorefter dyrene maksimalt må transporteres i yderligere 21 timer før ankomst til bestemmelsesstedet. Her skal dyrene opholde sig i syv dage, før en ny transport kan påbegyndes. En sammenbringningsvirksomhed² kan ikke være et bestemmelsessted. Dyrene skal i løbet af de 21 timers transport senest hver 10. time have én times pause om bord på transportmidlet, hvor de tilbydes foder, og de skal have adgang til vand ad libitum under transporten eller i hvileperioderne.

Tiden, hvor dyrene transporteres ad søvej, medregnes ikke i den maksimale transporttid.

Forslaget lægger op til at indføre yderligere artsspecifikke regler for den maksimale transporttid af fjerkræ og kaniner, der transporteres i containere, herunder også for transport ad søvej.

Transport af ikke-fravænnede dyr, herunder kalve

Af forslaget fremgår det, at kalve ikke anses for at være egnet til transport, før de både er minimum fem uger gamle og vejer minimum 50 kg (mod 14 dage i dag). Smågrise, lam og kid anses ikke for egnet til transport, før de er tre uger gamle. Ikke-fravænnede dyr må dog transporteres tidligere, hvis transporten er kortere end 100 km.

¹ Med forsøgsdyr forstås transporter af dyr i forbindelse med videnskabelige formål, som er godkendt i medfør af direktiv 2010/63/EU.

² En virksomhed godkendt til samlinger af dyr fra forskellige husdyrbrug, så dyrene danner sendinger, der er bestemt til flytninger inden for EU eller eksport til tredjelande. En sammenbringningsvirksomhed skal godkendes af de kompetente myndigheder.

Den maksimale transporttid for ikke-fravænnede dyr er i forslaget otte timer. Hvis der på transportmidlet er et aktivt mælkefodringssystem, som er godkendt af Kommissionen, kan dyrene imidlertid transporteres i op til ni timer efterfulgt af et hvil på én time, hvorefter dyrene atter vil kunne transporteres i op til ni timer til bestemmelsesstedet. Kommissionen vil præcisere kravene til mælkefodringssystemet i en gennemførelsesretsakt.

Arealkrav

Arealkravene for alle dyregrupper foreslås øget med forslaget. For grise øges arealkravet med ca. 30-50 pct. ved korte transporter og med ca. 10-25 pct. ved lange transporter. For kvæg øges arealkravet med ca. 50-90 pct. ved korte transporter og med ca. 10-60 pct. ved lange transporter. Arealkravet for fjerkræ i vægtintervallet 1 til 5,5 kg øges med ca. 25-70 pct. Som noget nyt gælder de samme arealkrav uanset transportmiddel, dog er der ikke fastsat arealkrav ved flytransporter. De relativt store spænd i den procentvise øgning i arealkrav skyldes, at de enkelte vægtklasser påvirkes forskelligt af den anvendte ligning, som er baseret på Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritets (EFSA) anbefalinger.

Transport i ekstreme temperaturer

Ved planlægning af transporten skal både den kompetente myndighed og organisator tage hensyn til de forventede temperaturer ud fra vejrudsigten på afgangsstedet, bestemmelsesstedet og eventuelle kontrolsteder i Unionen og i tredjelande samt på eventuelle grænsekontrolsteder fra Unionen. Efter de gældende regler skal temperaturen inde i transportmidlet være mellem 5 og 30 grader med en tolerance-margin på +/- fem grader afhængigt af den udvendige temperatur. Følgende krav foreslås for vejtransporter af landdyr med undtagelse af fjerkræ, kaniner, hunde og katte:

- a) Hvis vejrudsigten viser temperaturer under nul grader, skal vejtransportmidlet være overdækket og have ventilation.
- b) Hvis vejrudsigten viser temperaturer under -5 grader, skal a) være opfyldt, og den maksimale transporttid må ikke overstige ni timer.
- c) Hvis vejrudsigten viser temperaturer mellem 25 og 30 grader, må den maksimale transporttid mellem kl. 10:00 og kl. 21:00 ikke overstige ni timer.
- d) Hvis vejrudsigten viser temperaturer over 30 grader, skal hele transporten afvikles mellem kl. 21:00 og kl. 10:00.
- e) Ved temperaturer over 30 grader mellem kl. 21:00 og kl. 10:00 skal det tilgængelige areal for dyrene øges med 20 pct.

Forslaget lægger desuden op til artsspecifikke bestemmelser for fjerkræ, kaniner, hunde og katte. Transport af hunde og katte skal foregå ved temperaturer på mellem 20 og 25 grader inde i transportmidlet og ved en luftfugtighed på mellem 30 og 70 pct. Fjerkræ og kaniner, der transporteres i container, skal transporteres i biler med beskyttelse mod vind, hvis den forventede temperatur på afgangssted og bestemmelsessted er under 10 grader. For udsætterhøner gælder, at de ikke må transporteres, hvis der ikke kan garanteres en temperatur på mindst 15 grader inde i transportmidlet.

Ansvarsfordeling ved transport af dyr

Organisator af lange transporter skal som et nyt tiltag i forslaget være autoriseret af den kompetente myndighed. En autorisation er gyldig i op til fem år. Organisator er ansvarlig for hele transporten fra afgangssted til bestemmelsessted samt for at indsende logbogen via TRACES³ senest to dage og tidligst fem dage før den planlagte afgangsdato.

³ TRAdE Control and Expert System (TRACES) er en IT-løsning, som er en del af EU's informationsstyringssystem for offentlig kontrol. Systemet understøtter samhandel i EU samt ind- og udførsel til og fra tredjelande.

Transportøren har ansvar for at sikre, at chauffører, ledsagere og dyrevelfærdsansvarlige ved søtransporter har deltaget i godkendte uddannelseskurser og har gyldige kompetencebeviser. Transportøren har også ansvar for, at dyrene transporteres i overensstemmelse med reglerne i forordningen samt for dyrenes transportegnethed under hele transporten fra pålæsning ved afgangsstedet til aflæsning på bestemmelsesstedet, også som følge af chauffør eller ledsagers utilstrækkelige ageren.

Besætningsejeren på afgangsstedet har ansvar for at sikre dyrenes transportegnethed og ved drægtige dyr at angive datoen for insemination eller forventet nedkomst i logbogen. Chauffør eller ledsager skal vurdere dyrenes velfærd og transportegnethed hver 4,5 time og har ansvar for, at de tekniske regler ved overførsel af dyrene fra et transportmiddel til et andet overholdes. Ved ankomst til bestemmelsesstedet skal chauffør eller ledsager samt modtageren udfylde og underskrive logbogen i TRACES.

Alle på- og aflæsninger af dyr skal overværes af en dyrlæge.

Transport til og fra tredjelande

Organisatorer, der transporterer dyr til tredjelande, skal som et nyt tiltag have et særligt certifikat for at kunne transportere dyr til tredjelande. Certifikatet har en gyldighedsperiode på fem år og opnås ved, at et uvildigt certificeringsorgan evaluerer organisatorens første transport til et tredjeland og to uanmeldte transporter inden for gyldighedsperioden. Hvis reglerne ikke overholdes, orienterer certificeringsorganet de kompetente myndigheder, der på den baggrund inddrager organisatorens certifikat for transport til tredjelande.

Hvileperioder i tredjelande må kun afholdes på kontrolsteder, der som minimum opfylder kravene til godkendte kontrolsteder inden for EU. Dette skal valideres af et uvildigt certificeringsorgan.

Disse regler vil også gælde for transport til Grønland og Færøerne.

Administrative krav og IT-systemer

Det administrative IT-system TRACES, som er udviklet af Kommissionen, vil i højere grad skulle benyttes. Eksempelvis skal logbøger indsendes og valideres i TRACES, hvor også godkendelsescertifikater til skibe og vejtransportmidler, kompetencebeviser for chauffører og ledsagere mv. skal være tilgængelige. Der stilles også krav om, at vejtransportmidler skal udstyres med et positioneringssystem, som med korte intervaller noterer transportmidlets position. Disse data skal overføres til TRACES via et informationssystem, som Kommissionen udvikler.

Øvrige bestemmelser

Forslaget fastlægger som noget nyt mere specifikke krav til transport af fisk, hunde og katte.

Forslaget indeholder desuden bestemmelser om, hvordan medlemsstaterne skal forholde sig til overtrædelser af reglerne i forordningen. Det anføres, at overtrædelserne skal straffes med administrative bødeforlæg eller alternativt strafferetlige sanktioner.

Forordningen finder som udgangspunkt anvendelse to år efter vedtagelse. Bestemmelser vedrørende positioneringssystem, maksimal transporttid, transport til og fra tredjelande, transportegnethed for ikke-fravænnede dyr (inkl. kalve) samt arealkrav finder anvendelse fem år efter vedtagelse.

Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet om forordningsforslaget. Forslaget behandles i Europa-Parlamentets Landbrugsudvalg og Transportudvalg med forventet bidrag fra Miljøudvalget.

Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt under henvisning til, at transport af levende dyr i vid udstrækning er en grænseoverskridende aktivitet. Området er allerede reguleret ved den nuværende forordning om transport af dyr, som begrænser medlemsstaternes muligheder for at vedtage nationale regler. Kommissionen vurderer, at revisionen af de gældende regler vil sikre lige konkurrencevilkår for operatører på det indre marked, lette handelen med dyr inden for EU og sikre et mere effektivt myndighedstilsyn. Dette vil ske mere mål- og omkostningseffektivt, end medlemsstaterne ville kunne opnå hver for sig og uafhængigt af hinanden.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97 er direkte gældende i dansk ret.

I bekendtgørelse nr. 26 af beskyttelse af dyr under transport af 13. januar 2020 er der indført præciseringer og enkelte stramninger til transportforordningen. Bl.a. er det fastsat, at søer, som flyttes fra besætninger efter at have indgået i en produktion af smågrise (udsættersøer), ikke er transportegnede til transporter over otte timer. Bekendtgørelsen ventes ændret i 2024, hvor der fastsættes krav til den indvendige højde ved transport af smågrise mellem 10 og op til 40 kg.

I bekendtgørelse nr. 1471 om uddannelse i transport af dyr af 8. december 2015 er der indført præciseringer af kravene til uddannelse af chauffører, ledsagere og medarbejdere på sammenbringningsvirksomheder.

I bekendtgørelse nr. 10136 om teknisk forskrift om transport af levende dyr til søs af 21. november 2006 præciseres reglerne for transport af levende dyr til Grønland.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Der er tale om en forordning, som vil være direkte og umiddelbart gældende i dansk ret. Forordningen vil også finde anvendelse for transporter af dyr til og fra Grønland og Færøerne, der betragtes som tredjelande i denne sammenhæng.

En vedtagelse af forslaget vurderes at medføre behov for at revidere de bekendtgørelser, som er udstedt med hjemmel i den gældende transportforordning. En nærmere vurdering af de lovgivningsmæssige konsekvenser for dansk ret udestår.

Det bemærkes, at der udestår en afklaring af, hvorvidt forslaget indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre mulighed for, at alvorlige overtrædelser skal straffes med administrative bøder. Sådanne bestemmelser kan give anledning til forfatningsretlige betænkeligheder.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

En nærmere vurdering og konsolidering af forslaget økonomiske konsekvenser i Danmark udestår, herunder konsekvenser for nuværende transportmønstre.

I konsekvensanalysen anfører Kommissionen⁴, at forslaget vil have positiv betydning for transportører og andre virksomheder i EU, som vil drage fordel af, at mere harmoniserede regler vil skabe mere lige konkurrencevilkår på det indre marked. Kommissionen anfører dog ligeledes, at reglerne vedr. maksimal transporttid og arealkrav vil medføre betydelige omstillingsomkostninger for erhvervet, som skønnes at udgøre ca. 3 mia. euro årligt på EU-plan i en femårig periode, efter bestemmelserne finder anvendelse. Kommissionen vurderer desuden, at forbedret dyrevelfærd vil mindske dyresundhedsmæssige risici, herunder mindsket medicinforbrug, reducere dødeligheden samt andelen af døde eller skadede dyr ved ankomst, og på den måde reducere afvisning af slagtekroppe på slagterier og forbedre kødkvaliteten. Samtidig vurderer Kommissionen, at forslaget medfører visse økonomiske fordele for producenterne i EU, eksempelvis gennem lavere veterinære omkostninger.

Ifølge konsekvensanalysen skal transportører omstille sig til nye transportmønstre og potentielt investere i nye transportmidler som følge af øgede arealkrav og krav til maritim sikkerhed ved søtransporter.

Indvirkningen på produktionsniveauerne, import, eksport og forbrugerpriser i EU ventes at være ubetydelige (under 1 pct. i de fleste tilfælde). Der ventes ingen betydelig indvirkning på fødevarerforsynings-sikkerheden. Desuden forudser Kommissionen, at mindskede administrative byrder som følge af øget digitalisering vil medføre årlige besparelser på ca. 530 mio. kr. på EU-niveau.

Endelig fremgår det af konsekvensanalysen, at stort set alle virksomheder, som er involveret i dyretransporter i EU, er små og mellemstore virksomheder (SMV'er). Der tages ifølge Kommissionen hensyn til disse virksomheder, idet de samlede økonomiske konsekvenser ved forslaget på EU-niveau af Kommissionen vurderes at være begrænsede. Samtidig påpeger Kommissionen, at der indføres lange overgangsperioder for at facilitere en smidig tilpasning.

Statsfinansielle konsekvenser

De statsfinansielle konsekvenser forbundet med forslaget vedrører blandt andet nye administrative forpligtelser for de kompetente myndigheder. En nærmere vurdering heraf udestår.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

I konsekvensanalysen anfører Kommissionen⁵, at forslaget forventes at medføre betragtelige dyrevelfærdsmæssige fordele. Forslaget vil også medføre indirekte samfundsmæssige fordele, f.eks. ved at medvirke til at nedbringe risikoen for antimikrobiel resistens og spredning af dyresygdomme og ved at leve op til borgernes forventninger til dyrevelfærd.

En vedtagelse af forslaget skønnes at påvirke beskyttelsesniveauet i Danmark og EU positivt i form af bedre dyrevelfærd.

Der udestår afklaring af forslaget eventuelle miljø- og klimapåvirkning.

⁴ Commission Staff Working Document Impact Assessment Report (SWD(2023) 401).

⁵ Commission Staff Working Document Impact Assessment Report (SWD(2023) 401).

Høring

Forslaget har været i høring på Høringsportalen, hvor der er indkommet følgende bemærkninger:

Dyrenes Beskyttelse mener, at kommerciel dyretransport ikke er forenelig med god dyrevelfærd, og at lange transporter øger risikoen for dårlig dyrevelfærd. De nuværende regler beskytter ikke dyr under transport mod at lide overlast, og der er derfor behov for at skærpe lovgivningen. Dyrenes Beskyttelse mener, at de foreslåede begrænsninger af transporttiden er utilstrækkelige og efterlyser en ambitiøs lovgivning, der for alvor vil give incitament til at erstatte transport af levende dyr med transport af animalske produkter. Dyrenes Beskyttelse mener, at hensynet til dyrene altid bør veje tungere end snævre økonomiske interesser på området. Dyrenes Beskyttelse vurderer dog, at en del af bestemmelserne i forslaget kan bidrage til at forbedre velfærden for dyr under transport i forhold til nuværende praksis.

Specifikt opfordrer Dyrenes Beskyttelse til, at der arbejdes for indførelse af temperaturkrav inde i køretøjet og krav til indvendig højde for grise; at der arbejdes for at fastholde og styrke forslaget om kortere transporttid, pause efter 10 timers transport og krav til GPS-system; at der arbejdes for at fastholde og styrke de specifikke forslag vedrørende transport af kalve og af fjerkræ, vedrørende sammenbringningsvirksomheder og vedrørende pladsforhold.

World Animal Protection Danmark anser det for positivt, at pladskravene under transport øges i henhold til EFSA's anbefalinger, og at dyr til slagtning maksimalt må transporteres i ni timer inklusive på- og aflæsning. World Animal Protection Danmark havde dog gerne set, at det også gjaldt for dyr til videre opdræt og opfødning. Den foreslåede reduktion på tre timer, så dyr må transporteres i 21 timer i stedet for 24 timer, før de skal have en hvileperiode, anses for at være en minimal forbedring.

World Animal Protection Danmark finder det meget skuffende, at eksporten af dyr og dermed de lange dyretransporter til tredjelande kan fortsætte uhindret, da World Animal Protection Danmark finder, at det i praksis er umuligt at kontrollere, at transporten sker efter de samme regler og giver dyrene den beskyttelse, som de er berettiget til i forhold til EU-reglerne. Det er desuden skuffende, at de meget lange søtransporter af dyr også kan fortsætte, idet tiden til søs ikke betragtes som transporttid.

Ifølge World Animal Protection Danmark indføres der mindre forbedringer for gruppen af sårbare dyr, herunder højdrægtige dyr og spædekcalve. Foreningen havde gerne set, at kalve først måtte udsættes for en lang dyretransport, når de er fravænnede.

Det Dyreetiske Råd kan tilslutte sig forordningens overordnede formål, som bl.a. anføres at være at sikre en høj grad af dyrevelfærd ved at undgå lange transporter af levende dyr til slagtning og i stedet fremme transport af slagtekroppe og kød, og at transport med andre formål end slagtning begrænses.

Det Dyreetiske Råd hilser det velkomment, at der med forslaget fastsættes grænser for maksimal transporttid. Rådet finder dog, at det er for uambitiøst, at de foreslåede grænser for maksimal transporttid reelt ikke har betydning for flere dyr, da der i dag kun transporteres relativt få slagtedyrl over de foreslåede ni timer. Når det gælder transport af andre dyr end slagtedyrl, anerkender Rådet, at de foreslåede regler for maksimal transporttid er en forbedring, men den samlede transporttid er stadig potentielt set lang og involverer af- og pålæsning. Også for disse dyr er der tilsyneladende tale om relativt få dyr, der transporteres i længere tid, end forslaget lægger op til. Med den ovennævnte målsætning for øje om at sikre høj dyrevelfærd anbefaler Det Dyreetiske Råd derfor, at der også for disse dyr fastsættes en maksimal grænse på 9 til 12 timer, så af- og pålæsning så vidt muligt undgås for alle dyr. Rådet anerkender samtidig, at det i så fald af geografiske årsager også kan være nødvendigt visse steder at give dispensation til længere transporter af disse dyr svarende til muligheden for transport af slagtedyrl.

Det Dyreetiske Råd kan principielt tilslutte sig forslaget fra Kommissionen og anbefale, at kravene opdateres i henhold til den nyeste dyrevelfærdsforskning på området.

Dyreværns-Organisationernes Samarbejds-Organisation (DOSO) hilser revideringen af transportforordningen velkommen i erkendelse af, at den eksisterende lovgivning ikke afspejler nutidig forskning, teknologi, markedsforhold og de etiske holdninger blandt borgerne i medlemslandene. DOSO mener, at der er flere positive elementer i udspillet, herunder efterlevelsen af EFSA's anbefalinger om pladsforhold, sporbarhed af transportere og en vis begrænsning af det tilladte maksimale antal timer, dyr må transporteres, samt mere artsspecifikke bestemmelser vedrørende temperatur. DOSO havde gerne set, at man havde begrænset den maksimale transporttid til otte timer, også for dyr, der transporteres med andre formål end til slagtning.

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

Selvom forslaget lægger op til mindre stramninger for flere af de sårbare dyregrupper, herunder f.eks. at højdrægtige dyr defineres som at have gennemgået 80 pct. af sin drægtighedsperiode frem for de nuværende 90 pct., mener DOSO, at det er yderst problematisk, at det fortsat er tilladt at transportere højdrægtige dyr samt endnu ikke-fravænnede kalve. DOSO finder det endvidere problematisk, at forslaget efterlader flere dyregrupper uden beskyttelse eller uden tilstrækkeligt dyreartsspecifikke regler, herunder akvatiske-, forsøgs- og kæledyr.

Den Danske Dyrlægeforening kvitterer for, at forslaget generelt indeholder mange positive elementer. Den Danske Dyrlægeforening mener, at kalve, som transporteres i op til 19 timer, bør modtage kalvefoder eller stråfoder i stedet for mælkefodring. Grise, som transporteres på lange transportere, bør kunne hvile på bilen i stedet for på et kontrolsted, hvis forholdene ombord har karakter af staldforhold af hensyn til dyrenes sundhedsstatus. Ved transportere af hunde og katte ønskes størrelseskrav til bure, samt at der ikke må være gødning-/urinnedfald mellem burene. For katte påpeges desuden, at de er solitære dyr og derfor bør kunne transporteres i særskilte bure.

Endvidere ønsker Den Danske Dyrlægeforening præciseret, om der med forslaget lægges op til, at der skal være en dyrlæge til stede ved alle på- og aflæsninger, samt hvornår der er tale om hobby- og sportsdyr samt kommercielle hestehold.

Landbrug & Fødevarer havde forventet, at Kommissionens forslag adresserede Europa-Parlamentet anbefalinger fra 2022 vedrørende manglende håndhævelse af de nuværende regler. Ifølge Landbrug & Fødevarer lægger forslaget op til endnu flere og strammere krav til de virksomheder, som allerede gør det godt, uden at sikre et løft af bunden hos de virksomheder, hvor effekten på dyrevelfærden vil være størst. Landbrug & Fødevarer frygter, at forslaget vil forstærke konkurrenceforvridningen af det indre marked.

Konsekvensanalysen afdækker ifølge Landbrug & Fødevarer ikke de reelle økonomiske, sociale og miljømæssige effekter af forslaget. F.eks. er nationale transportere ikke medregnet, og disse udgør alene i Danmark ca. 82 pct. af alle transportere i grisesektoren. Andelen forventes at være endnu højere for kvægsektoren. Ifølge Landbrug & Fødevarer bør der ligge en fuld konsekvensanalyse, inden der tages stilling til de enkelte elementer i forslaget.

Ligeledes påpeger Landbrug & Fødevarer, at hverken de økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved stigningen i arealkrav eller det faglige grundlag herfor er tilstrækkeligt afdækket. Landbrug & Fødevarer påpeger, at arealkravene er fastsat på baggrund af anbefalinger til dyrenes pladsbehov i en stald uden at være afprøvet i praksis under transport. Man frygter, at arealkravene vil forringe dyrevelfærden.

Landbrug & Fødevarer kan acceptere en begrænsning af transporttiden for dyr til slagtning på ni timer, men for dyr til videre levebrug bør den nuværende grænse på 24 timer fastholdes. Man ønsker mulighed for, at højværdiavlssdyr kan transporteres helt frem til slutdestinationen i tredjelande og i højere grad følge reglerne for transport af dyr til videnskabelige formål. På- og aflæsning bør ifølge Landbrug & Fødevarer undtages fra den samlede transporttid, da det ikke indgår i chaufførernes køretid. Transport af store kvægracer skal fortsat kunne gennemføres i biler med to etager.

Landbrug & Fødevarer ønsker at fastholde det nuværende krav om indvendige temperaturgrænser og muliggøre brug af ny teknologi i form af klimakontrollerede biler og sensorer til temperaturmåling. Ikrafttrædelse af nye regler bør afvente, at udviklingen af de foreslåede IT-løsninger er på plads og gennemtestet.

Landbrug & Fødevarer ser med stor tilfredshed på ændringen af definitionen på økonomisk virksomhed. Samtidig ønsker man en langt større overensstemmelse med de globale principper i Verdensorganisationen for Dyresundhed for forskellige aktørers ansvar og kompetencer ved transport af dyr. Landbrug & Fødevarer bakker som udgangspunkt op om en harmonisering af principperne for sanktionering på EU-niveau, så det er klart, hvornår og hvem der ifalder ansvar.

Danske Svineproducenter mener, at forslaget vil medføre dårligere dyrevelfærd under transport. Dette vil ske i form af øget stress som følge af flere af- og pålæsninger, stop på transportturen, tildeling af foder på turen, øget pladskrav samt en øget smitterisiko ved aflæsning og opstaldning inden videre transport. Danske Svineproducenter fremhæver, at forslaget mangler evidens og faglighed til trods for, at EFSA har været hørt. Man mener, at overgangsperioden bør forlænges til ti år i stedet for de foreslåede fem år. Overordnet set mener Danske Svineproducenter, at forslaget bør skrottes, og at der skal foreligge reel viden om de forskellige elementer, så lovgivningen ikke kun er baseret på tro, mening og følelser.

Danske Svineproducenter mener, at det er vigtigt med vandsyning til dyrene under transport og kan se det fornuftige i en form for "vandbeholdnings-logger" for chaufføren, så det sikres, at der er tilstrækkeligt vand til dyrene under transport. Endvidere forslås det, at det undersøges nærmere, hvilke teknologiske muligheder der er for overbrusningsanlæg i transportmidlet svarende til modellen i svinestalde i dag. Dette skal være styret af udetemperaturen i forbindelse med transport i varme perioder.

DI Transport havde gerne set, at Kommissionen havde fremlagt et forslag til sikring af ensartet implementering og håndhævelse af reglerne på tværs af EU, og dermed sikret et løft i dyrevelfærden. Ifølge DI Transport mangler Kommissionens forslag grundlæggende at adressere det eksisterende og reelle problem med manglende håndhævelse af de gældende regler. Der opfordres derfor til at fokusere på en bedre og mere anvendelig retlig ramme, der sikrer retssikkerhed, mere harmonisering på tværs af EU og forbedring af foreneligheden mellem transportforordningen og EU's regelværk om vejtransport.

DI Transport frygter, at forslaget vil forstærke konkurrenceforvridning af det indre marked, da det ifølge DI Transport introducerer flere og strammere krav til de virksomheder, som allerede gør det godt, uden at man sikrer et løft af bunden hos de virksomheder, hvor effekten på dyrevelfærden ville være størst.

DI Transport finder, at konsekvensanalysen er mangelfuld og ikke afdækker de reelle økonomiske, sociale og miljømæssige effekter af forslaget, da kun internationale transportere af dyr er medregnet. De nationale transportere i svinebranchen omfatter mere end 80 pct. af alle transportere. Det samme gør sig gældende for langt de fleste EU-lande. Forslaget vil således risikere at skade det indre marked, hvilket i sidste ende kan få konsekvenser for den europæiske selvforsyningsgrad af animalske fødevarer. Derfor opfordres der til, at man i de kommende forhandlinger husker det globale perspektiv på fødevarerforsyning og sikkerhed.

Mere specifikt anser DI Transport særligt arealkrav, transporttid samt uddannelsesmæssige elementer som problematiske i forslaget.

International Transport Danmark (ITD) roser Kommissionen for at have lyttet til branchen, når det kommer til ansvarsfordelingen i forbindelse med transportegnhed. ITD mener, at Kommissionen nærmer sig en mere retfærdig fordeling, hvor chaufføren kun skal have ansvaret for dyrenes helbred under selve transporten. ITD vurderer dog, at der fortsat er rum for en præcisering af ansvarsfordelingen. Med de nuværende formuleringer er der fortsat risiko for gråzoner, der kan skabe problemer for både landmand og chaufføren, og ITD anser det for gavnligt med en præcisering af, hvornår ansvaret skifter fra landmand til chauffør.

Ligeledes anser ITD de temperaturer, en dyretransport må foregå under, for bekymrende. ITD er uforstående over for, hvorfor det skal være den udvendige temperatur, som bestemmer, hvornår en transport må finde sted. ITD opfordrer til, at der i stedet ses mere på, hvordan forskellige tekniske løsninger samt placering af termometer i bilen kan forbedres, så dyrenes velbefindende ikke belastes af varme eller kulde.

I Kommissionens forslag lægges der også op til en stramning af pladskravene, som baserer sig på EFSA's anbefalinger. ITD mener, at mange af EFSA's konklusioner er modsatte. Det er efter ITD's opfattelse problematisk for erhvervet og dyrevelfærden, at store ændringer af lovgivningen baserer sig på et meget spinkelt grundlag. Derudover bemærkes det, at øget plads også vil betyde, at der skal bruges flere lastbiler til at transportere det samme antal dyr, hvilket ifølge ITD vil føre til en forøgelse af udledningen af CO₂.

ITD roser Kommissionen for at hæve grænsen for, hvornår en transport defineres som lang, fra otte til ni timer. Samtidig anser ITD det dog for bekymrende, at det foreslås, at den maksimale transporttid på lange transportere nedsættes til 21 timer. Det vil ifølge ITD skabe væsentlige problemer, da det vil medføre behov for flere sammenbringningsvirksomheder, og en opbygning af denne infrastruktur vil tage mange år.

ITD appellerer til, at der kigges efter løsninger, som erfaringsmæssigt virker, og som reelt vil forbedre dyrevelfærden. Ud over forslaget vedrørende temperaturer nævnes bedre uddannelse af chauffører og tekniske ændringer såsom gulv, der både er bedre for dyrene og nemmere at rengøre.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) mener, at forslagens stramninger vedrørende køretid, arealkrav og temperatur vil gøre dyretransport væsentligt dyrere og medføre flere transportere samt større miljø- og klimapåvirkning pga. lavere produktivitet. DTL mener, at konsekvenserne af forslaget er utilstrækkeligt belyst og bør undersøges nærmere. Specifikt om arealkravene anfører DTL, at de er meget drastiske, og at DTL ikke er bekendt med det videnskabelige grundlag for, at det vil føre til bedre dyrevelfærd. Tværtimod vurderer DTL, at et større areal kan medføre flere konflikter og slagsmål mellem dyrene samt gøre køretøjet mere ustabil og øge risikoen for, at det vælter som følge af større vægtforskydninger på ladet.

DTL finder, at det er afgørende, at krav til dyretransport understøttes af en tilstrækkelig håndhævelse i hele EU, og der ville kunne opnås store gevinster for dyrevelfærden ved at sikre, at gældende regler overholdes.

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

3F Transport erklærer sig enig med formålet med forslaget, som er at forbedre dyrevelfærden under transport. Man finder det positivt, at der skabes mere bæredygtige tidsgrænser for transport af dyr, ligesom forslaget præciserer, hvem der har ansvaret for dyrenes velfærd før, under og efter transporten er påbegyndt. Der opfordres til, at Danmark i særlig grad lægger vægt på dette.

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

Endvidere mener SamMark, at der er store udfordringer med transport-, pause- og hviletider. Hertil kommer, at krav til temperaturer kan sætte eksporten ud af kraft i perioder, da man ikke vil have forhåndenværende hvilesteder på de destinationer, man kan nå inden for de begrænsede køretider. Areal- og højdekrav kommer til at betyde meget økonomisk, da der skal væsentligt flere transporter til at gennemføre eksporten og med lav belægning på bilerne.

Danske Rederier hilser Kommissionens forslag velkomment, da det har til hensigt at højne dyrevelfærden under transport. Danske Rederier mener, at kravene for skibe under ikke-EU-flag bør være de samme som for skibe under EU-flag for at sikre ensartede konkurrencevilkår og den samme høje EU-standard for transport af dyr. For at kunne transportere levende dyr i EU bør et skib ifølge Danske Rederier være klassificeret af et selskab, som er fuldgældigt medlem af International Association of Classification Societies (IACS) samt have et særligt certifikat fra et IACS-selskab, der viser, at skibet er fundet egnet til transport af levende dyr. At skibe, der transporterer levende dyr, skal være IACS-klassificeret, vil ifølge Danske Rederier sikre en lettere og mere gennemsigtig vurdering af skibenes standarder og sikkerhedsniveau. Det er Danske Rederiers vurdering, at klassifikationselskaber uden for IACS ofte anvendes af rederier og skibsoperatører, der har problemer med at opretholde deres skibsstandarder eller ikke er villige til at betale for omkostningerne ved at transportere dyr til søs på en human måde.

Teknologisk Institut finder det betænkeligt, at Kommissionen foreslår, at temperaturen inde blandt dyrene ikke længere skal måles. Med tanke på den teknologiske udvikling er Teknologisk Institut ikke enig i Kommissionens vurdering af, at det har vist sig vanskeligt at måle temperaturen inde blandt dyrene. Målinger af de faktiske temperaturer er den mest akkurate måde at måle på, at dyrene ikke udsættes for temperaturer uden for deres termale komfortzone. Det foreslås på den baggrund, at transportmidlerne skal være udstyret med temperaturmålere placeret i dyrenes umiddelbare nærhed som i den gældende transportforordning.

Dansk Akvakultur Producentorganisation (DAPO) støtter, at der indføres regler om transport af fisk, men DAPO er bekymret for, at forslaget i sin helhed ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for de særlige forhold, der gælder for akvakultur. DAPO har en række konkrete bemærkninger til forslaget, herunder præcisering af, at embryoner ikke omfattes af forordningens anvendelsesområde, samt ønsker til yderligere definitioner.

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

Landsudvalget for Heste (med støtte fra Dansk Ride Forbund og Dansk Hestevæddeløb) ser med stor tilfredshed på, at det præciseres i forslaget, at transport af dyr, hvor formålet er deltagelse i træning, udstillinger, konkurrencer, kulturelle begivenheder, cirkus samt hestesport og fritidsaktiviteter, udelukkende skal leve op til artikel 4 i forordningen. Heste, der transporteres til f.eks. slagtning og kommercielt salg, er i forslaget ikke undtaget og vil stadig være omfattet af hele forordningen. Førnævnte undtagelser imødekommer en årelang udfordring og ressourceforbrug for hestesektoren, hvor administrative rammer og kontroller har ramt forkert uden gevinst for hestenes velfærd. Transport af heste til de oplyste formål foregår med en meget stor opmærksomhed på velfærd og transporteres til formål, hvor de skal præstere, hvilket i sagens natur ikke er foreneligt med dårlige transportvilkår.

Forslaget til ny transportforordning vil tillige løse udfordringen i den nuværende forordning i forbindelse med tolkning af, hvornår en transport er omfattet af begrebet ”økonomisk virksomhed”.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget blev præsenteret under eventuelt på rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 10.-11. december 2023. Der blev generelt taget positivt imod forslaget, men flere medlemsstater påpegede, at der er behov for at tage hensyn til forskelle i geografi og klima, at der skal tages højde for det indre marked og handel med tredjelande, samt at der er behov for passende overgangsperioder for at sikre omstilling i sektoren.

Særlige danske opmærksomhedspunkter

Regeringen er særligt opmærksom på følgende i forslaget:

- Dyrevelfærden skal vægte højere ved transport af dyr, og der skal tages hensyn til den videnskabelige vurdering for de enkelte kategorier af dyr, herunder ved fastsættelsen af en maksimal transporttid.
- Den maksimale transporttid sænkes, og der fastsættes en særskilt grænse for slagtedy. Dette vurderes at være en væsentlig forbedring af dyrevelfærden, særligt for slagtedy.
- Forslaget fastsætter ikke indvendige højdekrav for grise. Der forventes i 2024 at blive fastsat indvendige højdekrav for grise mellem 10 og 40 kg i Danmark, ligesom der allerede er regler for grise over 40 kg. Af hensyn til dyrevelfærden og lige konkurrencevilkår ville det være en fordel med harmoniserede regler i EU.
- Kalve skal være minimum fem uger gamle og veje 50 kg, før de er egnede til transporter over 100 km. Ældre kalve er mere robuste og bedre i stand til at klare en lang transport.
- Forslaget indeholder ikke krav til temperaturen inde i transportmidlet. Temperaturen inde blandt dyrene er en væsentlig indikator for dyrenes velbefindende under transport.
- Kravene til transporter til tredjelande skærpes. Med forslaget bliver der bedre mulighed for at sikre en høj dyrevelfærd under transporten i tredjelande.
- Den maksimale transporttid for levedyr vurderes at have væsentlige konsekvenser for dansk eksport af avlsdyr. En længere transporttid for avlsdyr kunne eventuelt være berettiget under forudsætning af særligt gunstige dyrevelfærds-mæssige forhold.
- Hvorvidt forslaget indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre mulighed for, at alvorlige overtrædelser skal straffes med administrative bøder. I en dansk kontekst kan dette give anledning til forfatningsmæssige betænkeligheder.

- De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslagets enkelte elementer samt forholdet mellem byrder og dyrevelfærdsmæssige gevinster. Der udestår en nærmere vurdering af forslagets konsekvenser for dansk erhvervsliv.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringens holdning og endelige stillingtagen til de konkrete elementer i forslaget udestår og afventer en nærmere vurdering af de statsfinansielle, erhvervsøkonomiske, administrative og dyrevelfærdsmæssige konsekvenser.

Den gældende forordning er fra 2005, og det er bredt anerkendt, at den ikke reflekterer den nyeste viden og teknologiske muligheder. Forslaget imødegår dette på mange punkter og vurderes at forbedre dyrevelfærden under transport på en række områder. Det er dog regeringens holdning, at ambitionen bør øges på nogle punkter. Det er særdeles vigtigt for regeringen, at forslaget forbedrer dyrevelfærden sammenlignet med i dag. Det er samtidigt vigtigt for regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med principperne om bedre regulering, således at reglerne er så enkle som muligt og ikke medfører unødvendige byrder for erhverv eller myndigheder.

Regeringen finder det ligeledes særdeles vigtigt, at forslaget ikke indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre mulighed for, at alvorlige overtrædelser skal straffes med administrative bøder.

Regeringen støtter forordningens anvendelsesområde. Regeringen vil dog arbejde for, at forsøgsdyr undtages fra forordningen og ikke kun fra de bestemmelser, der vedrører transportegnethed, som det følger af forslaget.

Ligeledes støtter regeringen, at det med forslaget fortsat vil være muligt at indføre strengere nationale foranstaltninger til forbedring af dyrevelfærden for transport, der fuldt ud afvikles i en medlemsstat.

Regeringen finder, at dyrevelfærd skal vægte højere ved transport af dyr, og der skal tages hensyn til den videnskabelige vurdering for de enkelte kategorier af dyr, herunder ved fastsættelsen af en maksimal transporttid. Med hensyn til maksimal transporttid ser regeringen positivt på, at der fastsættes en særskilt grænse for slagtedy, hvor regeringen vil arbejde for, at grænsen sættes ned til otte timer. For dyr til levebrug vil regeringen arbejde for, at den maksimale transporttid begrænses yderligere i forhold til Kommissionens forslag.

Endvidere støtter regeringen, at dyrene skal befinde sig minimum syv dage på bestemmelsesstedet, før de igen kan transporteres, samt at en sammenbringningsvirksomhed ikke kan være et bestemmelsessted i logbogen.

Regeringen støtter, at aldersgrænsen for transport af kalve hæves, og at en vægtgrænse introduceres.

Regeringen ser positivt på, at arealkravene ved transport af dyr øges ift. i dag.

Regeringen støtter, at der indføres specifikke indvendige højdekrav for kvæg, ikke-fravænnede kalve, får, dyr af hestefamillien, fjerkræ og slagtekaniner, og finder det vigtigt, at der ligeledes indføres specifikke krav til den indvendige højde ved transport af grise.

Desuden finder regeringen det vigtigt, at EFSA udarbejder anbefalinger til placering af termaturmålere inde blandt dyrene, og at Kommissionen på baggrund af disse anbefalinger får mulighed for at fast-

sætte regler herom i en gennemførelsesretsakt eller i et bilag til forordningen. Indtil sådanne anbefalinger foreligger, støtter regeringen, at den forventede udendørs temperatur fastlægges, på hvilke tidspunkter en dyretransport kan foregå.

Regeringen støtter, at kravene til transport til tredjelande skærpes, men finder det vigtigt, at transport til og fra Grønland og Færøerne undtages.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.