



**Ministeriet for Fødevarer,
Landbrug og Fiskeri**

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 12. juni 2025
Sagsnummer: 2025-187

- ./.
- Til udvalgets orientering fremsendes hermed samlenotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005, KOM (2023) 770.

Jacob Jensen

/

Jesper Wulff Pedersen



EU-formandskabssekretariat,
Internationalt og Nordatlanten
Den 11. juni 2025
FVM 445

SAMLENOTAT

1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005
- *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 770

Side 2

NOTAT

1. **Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 KOM (2023) 770**

Revideret genoptryk af samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 28. november 2024. Ændringer er markeret i marginen.

Resumé

Kommissionen har den 7. december 2023 fremsat forslag om en ny forordning om beskyttelse af dyr under transport (transportforordningen), der skal erstatte den nuværende forordning fra 2005. Forslaget er baseret på anbefalinger fra Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet (EFSA) fra september 2022. De væsentligste ændringer omfatter en begrænsning af den maksimale transporttid for dyr til slagtning til ni timer. Dyr til opfødning og avl kan transporteres i 21 timer efterfulgt af et hvil på 24 timer og herefter igen i 21 timer til bestemmelsesstedet. Forslaget indfører også skærpede krav til transporter til tredjelande, ligesom arealkravene øges, og mindstealderen for kalve, der transporteres, hæves. Forslaget vurderes at have væsentlige samfundsøkonomiske, erhvervsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser, herunder administrative. Samtidig vurderes forslaget at påvirke beskyttelsesniveauet i Danmark og EU positivt i form af forbedret dyrevelfærd. Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Det er særdeles vigtigt for regeringen, at forslaget samlet set forbedrer dyrevelfærden sammenlignet med i dag. Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 23.-24. juni 2025 med henblik på en fremskridtsrapport.

Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 770 af 7. december 2023 fremsat forslag om Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 (transportforordningen). Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogudgave den 16. februar 2024.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 43, stk. 2 og artikel 114, stk. 1 og skal behandles efter proceduren for den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 23.-24. juni 2025 med henblik på en fremskridtsrapport.

Formål og indhold

I Kommissionens jord til bord-strategi fra maj 2020 fremgår det blandt andet, at Kommissionen vil fremsætte forslag til revision af EU's dyrevelfærdslovgivning i fjerde kvartal 2023, herunder forslag om ny forordning om beskyttelse af dyr under transport. 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 aktivitet. 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 bestemmelserne om transportegnethed, maksimal transporttid og fra de specifikke regler i bilaget om forsendelsestid, temperaturer, hvileperioder samt 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. Dette er et forsøg på at tilpasse reglerne om transporttid for dyr med chaufførers køre-hviletidsbestemmelser, som er reguleret i forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006.

I forslaget skelnes desuden mellem slagtedyrs og dyr til levebrug (opfedning og avl). Med forslaget må slagtedyrs maksimalt transporteres i ni timer. De kompetente myndigheder kan give tilladelse til en længere transport, hvis det nærmeste slagteri til den pågældende dyreart eller -kategori ikke kan nås på ni timer. Slagtedyrs 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. 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, uanset om de læsses på et skib eller køres ombord på et skib, og således opholder sig på vejtransportkøretøjet under overfarten, 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.

En sammenbringningsvirksomhed² foreslås kun at kunne være afgangssted, hvis dyrene er transporteret under 100 km til virksomheden. I dag kan en sammenbringningsvirksomhed være afgangssted, selvom transporten dertil har været længere end 100 km, hvis dyrene hviler i 6 timer inden den videre transport. En sammenbringningsvirksomhed kan ifølge forslaget desuden ikke være et bestemmelsessted.

Transport af ikke-fravænnede dyr, herunder kalve

Af forslaget fremgår det, at kalve ikke anses for at være egnede 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 egnede 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 gennemførselsretsakt.

Arealkrav

Arealkravene for alle dyregrupper foreslås øget med forslaget. Hverken den gældende forordning eller forslaget sonder mellem arealkrav ved korte og lange transporter. I Danmark har man valgt at præcisere arealkravene i national ret og herunder sondre mellem korte og lange transporter. Der stilles således krav om, at arealet skal være 20 pct. højere ved lange transporter end ved korte. For danske transportører vil den procentvise stigning i arealkravene i medfør af forslaget derfor være størst ved korte transporter. Set i forhold til den danske bekendtgørelse øges arealkravet for grise med forslaget 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. 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 EFSA's anbefalinger. Som noget nyt vil de samme arealkrav gælde uanset transportmiddel, dog er der ikke fastsat arealkrav ved flytransporter.

Temperaturkrav under transport

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 celsius med en tolerancemargin 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 der er varslet temperaturer under nul grader på en eller flere af de ovenfor nævnte lokationer, skal vejtransportmidlet være overdækket og luftcirkulationen skal kontrolleres for at beskytte dyrene mod vindafkøling.
- b) Hvis der er varslet temperaturer under -5 grader, skal a) være opfyldt, og den maksimale transporttid må ikke overstige ni timer.
- c) Hvis der er varslet temperaturer mellem 25 og 30 grader, må den maksimale transporttid mellem kl. 10:00 og kl. 21:00 ikke overstige ni timer.
- d) Hvis der er varslet 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 containere, skal transporteres i biler med beskyttelse mod vind, hvis den forventede temperatur på afgangssted og bestemmelsessted er under 10 grader. For udsætterhøner (slagtedyr, der har indgået i en produktion af ruge- eller konsumæg) 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 til den kompetente myndighed senest to dage og tidligst fem dage før den planlagte afgangsdato.

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.

Som et yderligere nyt tiltag skal alle på- og aflæsninger af dyr ske under tilsyn af en dyrlæge. Ifølge EU's dyresundhedslov⁴ skal dyr synes for at verificere, at de opfylder alle krav i dyresundhedscertifikatet, bl.a. transportegnethed, forud for udførsel fra Danmark. Synet kan foregå på forskellige tidspunkter forud for afsendelse og ikke nødvendigvis i forbindelse med på- og aflæsning. Forslaget til en ny transportforordning ændrer ikke på dette krav. Der er i de gældende regler ikke krav om et tilsvarende syn ved nationale transporter, hvor der ikke udfærdiges et sundhedscertifikat, men der stilles krav om, at dyr synes før slagtning, bl.a. for at undersøge om dyrets velfærd er bragt i fare⁵. Kravet i forslaget vil således medføre en markant stigning i antallet af tilsyn med dyr, der skal transporteres.

Transport til og fra tredjelande

Organisatorer 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 af dyr til Grønland og Færøerne.

Administrative krav og IT-systemer

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.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/429 af 9. marts 2016 om overførbare dyresygdomme og om ændring og ophævelse af visse retsakter på området for dyresundhed (»dyresundhedsloven«)

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/627 af 15. marts 2019 om ensartede praktiske ordninger for gennemførelse af offentlig kontrol af animalske produkter til konsum, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/625, og om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2074/2005 for så vidt angår offentlig kontrol, artikel 11, stk. 2 og 3.

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. Som noget nyt skal der også udfyldes en simplificeret logbog i TRACES ved korte transporter. Der stilles endvidere krav om, at alle vejtransportmidler, herunder også til korte transporter, 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 i forbindelse med økonomisk aktivitet.

Forslaget indeholder desuden bestemmelser om, hvordan medlemsstaterne skal forholde sig til overtrædelser af reglerne i forordningen. Det anføres, at den ansvarlige for en overtrædelse skal pålægges administrative sanktioner i overensstemmelse med forordningen og national ret. Alternativt kan strafretlige sanktioner anvendes. Videre fremgår det, at medlemsstaterne skal sikre, at alvorlige overtrædelser kan straffes med administrative økonomiske 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.

Formandskabets ændringsforslag

De væsentligste emner behandlet i formandskabernes foreløbige kompromisforslag er maksimal transporttid, temperaturkrav og tilstedeværelse af en dyrlæge ved på- og aflæsning.

For dyr transporteret til øvrige formål end slagting (undtaget fjerkræ og kaniner) lægges der op til, at dyrene kan transporteres i yderligere 21 timer i forhold til Kommissionens forslag. Dertil kan der under visse omstændigheder lægges i alt ni timers transporttid til og fra en sammenbringningsvirksomhed. Transporttiden for slagtedyr lægges op til at blive øget fra ni timer som i Kommissionens forslag til 21 timer uden mulighed for, at den kompetente myndighed kan tillade en længere transport. Det bemærkes desuden, at på- og aflæsning samt søtransporter ikke indgår i transporttiden. For ikke-fravænnede dyr er den væsentligste ændring i kompromisforslaget, at hvilet efter ni timers transport skal være tre timer i stedet for én time, da dyrene skal mælkefodres.

I kompromisforslaget indgår desuden regler for den indvendige temperatur i transportmidlet. Dette svarer til de nuværende regler, dog således at den nuværende måleusikkerhed på +/- 5 grader inkluderes i grænseværdierne, hvormed temperaturen skal være mellem 0 og 35 grader. Det fremgår også, at der skal tages hensyn til den varslede udendørs temperatur på afgangsstedet, eventuelle kontrolsteder og udgangssteder samt på bestemmelsesstedet. Endvidere skal et alarmsystem advare chaufføren, hvis temperaturen hos dyrene bliver for høj eller lav.

Ifølge kompromisforslaget skal på- og aflæsninger af dyr ske under tilsyn af en person, der er i besiddelse af et kompetencebevis. Det vil i praksis ofte være chaufføren eller ledsageren og dermed ikke en dyrlæge som i Kommissionens forslag.

Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet om forordningsforslaget. Forslaget behandles i Europa-Parlamentets Landbrugsudvalg og Transportudvalg med bidrag fra Fiskeriudvalget. Der forventes svære forhandlinger, da de politiske grupper er splittede i deres syn på vægtingen af

dyrevelfærd under transport over for de økonomiske omkostninger forbundet med Kommissionens forslag. Europa-Parlamentets udtalelse ventes tidligst i slutningen af 2025.

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, som er udstedt i medfør af dyreværnsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 20 af 11. januar 2018, som er ophævet ved lov om dyrevelfærd nr. 133 af 25. februar 2020 og derved har erstattet dyreværnsloven, 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. Den 1. juli 2024 blev bekendtgørelsen ændret, hvormed der fastsættes krav til den indvendige højde ved transport af smågrise mellem 10 og op til 40 kg. Reglerne finder anvendelse pr. 1. april 2031.

I bekendtgørelse nr. 1471 om uddannelse i transport af dyr af 8. december 2015, som er udstedt i medfør af dyreværnsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 20 af 11. januar 2018, som er ophævet ved lov om dyrevelfærd nr. 133 af 25. februar 2020 og derved har erstattet dyreværnsloven, 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. Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 med senere ændringer, og i medfør af anordning nr. 607 af 25. juni 2001 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, anordning nr. 729 af 19. august 2003 om ikrafttræden for Grønland af § 2 i lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs.

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 Grønland og Færøerne, der betragtes som tredjelande i denne sammenhæng.

En vedtagelse af forslaget vurderes at medføre behov for at revidere de ovenfor nævnte bekendtgørelser. Omfanget heraf afventer en nærmere vurdering, som ikke kan foretages, før forordningen er vedtaget.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, herunder administrative konsekvenser. De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget i Danmark vurderes at beløbe sig til minimum ca. 27 mio. kr. i omstillingsomkostninger og minimum ca. 1,4 mia. kr. i årlige løbende omkostninger inkl. administrative omkostninger.

Kravet om, at alle på- og aflæsninger af dyr skal ske under tilsyn af en dyrlæge, vurderes at medføre løbende omkostninger på ca. 1 mia. kr. om året. Derudover har begrænsningerne i den maksimale transporttid og de øgede arealkrav betydning for beløbets størrelse. Langt hovedparten af dyr, der transporteres i Danmark eller fra Danmark til udlandet, transporteres på vej, men forslagets arealkrav har også væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for søtransport. Transport af akvatiske dyr vil med forslaget også blive omfattet af en række krav med heraf følgende væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for det danske erhverv.

Med forslaget ventes der overordnet set at ske ændringer i mønsteret for transport af levende dyr i forbindelse med økonomisk aktivitet, men det er vanskeligt at forudsige de faktiske ændringer. Der reguleres med forslaget på en række bestemmelser samtidigt, f.eks. maksimal transporttid, temperaturkrav m.v., der kan have gensidigt indvirkende effekter. Estimeringen af de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget er baseret på en antagelse om, at der efter vedtagelsen vil blive transporteret det samme antal dyr som i dag.

Levende dyr, som afgår fra Danmark, transporteres i vid udstrækning af udenlandske transportører. I det omfang reguleringen påvirker udenlandske virksomheder, er de erhvervsøkonomiske konsekvenser ikke medregnet. Regeringen er opmærksom på, at der kan ske overvæltning af omkostninger fra de berørte udenlandske virksomheder til danske virksomheder.

Som en del af de erhvervsøkonomiske omkostninger vurderer Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), at forslaget vil medføre administrative omkostninger for det danske erhverv, både i form af omstillings- og løbende administrative omkostninger.

OBR vurderer, at forslaget vil medføre omstillingsomkostninger på ca. 4,5 mio. kr. Det skyldes primært, at der stilles krav om et positioneringssystem i alle køretøjer. OBR vurderer også, at forslaget medfører løbende administrative omkostninger på ca. 19,5 mio. kr. samt lettelser på ca. 0,5 mio. kr. De løbende omkostninger skyldes i overvejende grad, at der skal udfyldes en forenklet logbog i forbindelse med alle korte forsendelser.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes at have statsfinansielle konsekvenser, herunder særligt administrative konsekvenser. Samlet set vurderes de statsfinansielle konsekvenser at udgøre ca. syv mio. kr. årligt. De omfattede opgaver er i alt overvejende omfang gebyrfinansieret efter de gældende regler.

For det første ventes forslaget at medføre en øget byrde til sagsbehandling for Fødevarestyrelsen. Forslaget ventes at afstedkomme behov for kontrol af flere logbøger, både forud for og efter transporterne, da forslaget indebærer krav om logbøger til flere dyrearter- og kategorier, ligesom f.eks. de øgede arealkrav og nye regler for maksimal transporttid ventes at medføre flere forsendelser og dermed flere logbøger. Fødevarestyrelsens kontroller af logbøger er i dag gebyrfinansieret.

For det andet kan der muligvis forventes yderligere IT-udgifter forbundet med implementeringen af forordningen, der lægger op til øget digitalisering. Det kunne eksempelvis omfatte udgifter til ændringer

af nationale IT-systemer, så der skabes bedre sammenhæng til TRACES. For det tredje ventes politiet at have et øget tidsforbrug ved vejsidekontroller, når oplysninger skal verificeres ved opslag i TRACES.

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

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre negative BNP-effekter på 1,3 mia. kr. (2024-priser). Det skyldes, at kravene i forslaget vil øge produktionsomkostningerne for virksomheder, som beskæftiger sig med transport af levende dyr, hvilket mindsker virksomhedernes produktivitet. Det resulterer bl.a. i højere priser, der afledt vil reducere den økonomiske aktivitet.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget vil ifølge Kommissionens konsekvensanalyse 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 forslagets eventuelle miljø- og klimapåvirkning.

Høring

Sagen har været i skriftlig høring i § 2-udvalget (landbrug), i Den Nationale Komité for Landbrugsdyr og 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 opfedning. 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 fravænnet.

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 slagtedyrr over de foreslåede ni timer. Når det gælder transport af andre dyr end slagtedyrr, 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 slagtedyrr.

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) har en række generelle betragtninger til forslaget. DOSO ser positivt på de foreslåede øgede arealkrav, da dette vil forbedre dyrevelfærden under transport. Ift. artsspecifikke regler og uddannelse hilses det velkomment, at der foreslås flere artsspecifikke krav for bl.a. fisk, hunde og katte. Disse regler bør dog udvides til at omfatte alle transportere dyr, inklusiv akvatiske, hvirvelløse dyr som cephalopoder. Det anbefales desuden at styrke uddannelsen for transportører, så de besidder tilstrækkelig viden om de dyr, de transporterer. Det er vigtigt, at de dyr, som er undtaget fra forordningen, herunder forsøgsdyr, sikres beskyttelse gennem separat lovgivning.

DOSO anbefaler et fuldstændigt forbud mod eksport af levende avls-, slagte- og produktionsdyr til tredjelande. Det er urealistisk at sikre overholdelse af EU's regler uden for EU. Det foreslåede certificeringssystem vurderes som utilstrækkeligt, da der allerede er betydelige problemer med regelhåndhævelse og kontrol inden for EU. For at beskytte dyrevelfærden og miljøet opfordres til et stærkere fokus på at begrænse eksporten af levende dyr også inden for EU's grænser, især over længere afstande og via søveje. Transporten udgør en betydelig risiko for spredning af mikroorganismer, herunder zoonoser, og skaber en unødigt belastning for både miljø og dyrevelfærd. DOSO foreslår at fremme transport af kødprodukter og slagtekroppe frem for levende slagtedyrr samt genetisk materiale frem for avlsdyr. DOSO opfordrer til, at medlemsstaterne understøtter og promoverer nærslagtning på gårde eller i mindre, lokale slagtehusse for at minimere transporttiden.

DOSO anbefaler en maksimal transporttid på maksimalt 8 timer for slagtedyrr af arterne bovine, ovine, porcine og equine, frem for de foreslåede 9 timer som grænse mellem korte og lange transporter. På- og aflæsning bør være indregnet i de 8 timer. For fjerkræ og kaniner foreslås en maksimal transporttid på 4 timer i containere og en samlet tidsbegrænsning på 6 timer i containerne inklusiv pauser.

DOSO støtter desuden skærpede krav til transport af ikke-fravænnede dyr og anerkender, at grænsen for transport af kalve hæves fra 2 til 5 uger. Dog anbefales yderligere en hævning til mindst 12 uger for kalve, 30 dage for svin og 6 uger for kaniner. For drægtige dyr ses positivt på, at dokumentation for drægtighedsstatus, såsom dato for insemination eller parring, bliver påkrævet. DOSO foreslår dog, at pattedyr ikke betragtes som transportegnede efter påbegyndelsen af det tredje trimester.

DOSO støtter endvidere initiativer, der fremmer ensartet håndhævelse og kontrol på tværs af medlemsstaterne for at modvirke konkurrenceforvridning. Effektiv håndhævelse er afgørende for at sikre dyrevelfærden og overholdelsen af forordningens krav.

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 kalvevalse 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 transport 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.

Den Danske Dyrlægeforening kvitterer overordnet for, at forordningen har til hensigt at styrke dyrevelfærden under transport, og finder det positivt, at forslagets udgangspunkt er anbefalingerne fra Den Europæiske Fødevarer-sikkerhedsautoritet (EFSA). Den Danske Dyrlægeforening støtter forslaget om en maksimal transporttid for slagtedyr. Dette er i tråd med foreningens hidtidige holdning om at begrænse transporttiden for at sikre højere dyrevelfærd. Vedrørende transport af levebrugsdyr i op til 21 timer, efterfulgt af hvile og yderligere transport, bemærkes det, at der ifølge forslaget kun skal tilbydes vand "enten under transport eller i hvileperioden". Dette findes uklart og potentielt problematisk, idet det kan tolkes som, at dyr kan transporteres op til 10 timer uden adgang til vand. Det bør præciseres, at dyr altid skal have adgang til vand ad libitum under hele transportforløbet – både i hvile og under bevægelse. Den Danske Dyrlægeforening anbefaler ligeledes, at der stilles konkrete krav om adgang til vand og foder under søtransport, svarende til kravene for vejtransport.

Den Danske Dyrlægeforening bakker op om forslaget om at hæve minimumsalderen for transport af kalve fra 14 dage til 5 uger og 50 kg. Det anbefales dog, at mælkefodring under transport ikke anvendes, da det indebærer betydelige risici for infektioner, fejlnæring og lav velfærd. I stedet bør kalve tilbydes vand, kalvevalse og stråfoder ad libitum.

Angående temperaturer findes det positivt, at der stilles differentierede krav ved lave og høje temperaturer, men det bemærkes, at der er forskel for dyrearterne i forhold til varme og kuldefølsomhed. Derfor er det utilstrækkeligt med transportgrænser ved 25–30 °C. Den Danske Dyrlægeforening anbefaler indførelse af artsspecifikke grænser og muligheden for at forbyde transport, hvis temperaturen overstiger dyrenes termale komfort i længere perioder. Kravet om et alarmsystem der advarer chaufføren ved for høje temperaturer støttes.

Den Danske Dyrlægeforening ønsker, at det tydeliggøres, hvad der konkret menes med "kontrol" af dyr før transport. Hvis der er tale om en sundhedsmæssig eller velfærdsmæssig vurdering, er det udeluk-

kende dyrlæger, der har kompetence og fagligt grundlag for at udføre denne opgave. Det er en kernekompetence i dyrlægeuddannelse, og denne vurdering må ikke udvandes til at kunne udføres af personer med kortere kursusuddannelser. Ligeledes finder Den Danske Dyrlægeforening, at det bør præciseres, om kravet om dyrlægetilsyn ved alle på- og aflæsninger gælder for alle dyrearter og transporttyper, og om det skal være en praktiserende eller embedsdyrlæge. En generel og absolut forpligtelse vurderes som uhensigtsmæssig og ressourcekrævende. I forhold til kompromisforslaget, er det dog afgørende, at der skelnes klart mellem teknisk tilsyn og faglig vurdering af dyrs transportegnethed samt underskrivelse af sundhedscertifikater. Det er alene dyrlæger, der har kompetence og faglig forudsætning for disse opgaver.

Angående Inklusion af på- og aflæsning i transporttid findes det problematisk, at på- og aflæsning samt søtransport ikke indgår i den samlede transporttid. Disse faser kan være forbundet med væsentlig belastning og stress for dyrene, og bør som minimum indgå delvist i den samlede vurdering af transportbelastningen. Slutteligt foreslås det, at grise på lange transporter kan forblive på køretøjet under hviletid, hvis køretøjet opfylder standarder svarende til staldforhold. Dette kan reducere stress, smitterisiko og logistikudfordringer.

Landbrug & Fødevarer havde forventet, at Kommissionens forslag adresserede Europa-Parlamentets anbefalinger fra 2022 vedr. 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 transporter ikke medregnet, og disse udgør alene i Danmark ca. 82 pct. af alle transporter 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 slagting 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 kvæggracer 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 aktivitet. 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.

Landbrug & Fødevarer noterer sig forhandlingssituationen. I forhold til de fortsatte forhandlinger vil det være vigtigt for Landbrug & Fødevarer, at højværdi avlsdyr kan transporteres hele vejen til slutdestination, og at avlsgrise med høj sundhedsstatus på længere transporter kan hvile på transportmidlet fremfor at aflæsses – dette af hensyn til at minimere smitterisiko og for at bevare grisenes høje sundhedsstatus.

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 transporter af dyr er medregnet. De nationale transporter i svine sektoren omfatter mere end 80 pct. af alle transporter. 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 fødevareforsyning 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 transportegnethed. 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.

Formandskabets kompromisforslag om at der også indgår regler for den indvendige temperatur i transportmidlet svarer til de nuværende regler, dog således at den nuværende måleusikkerhed på ± 5 grader inkluderes i grænseværdierne, hvormed temperaturen skal være mellem 0 og 35 grader. ITD beklager, at der fortsat, at der skal tages hensyn til den varslede udendørs temperatur på afgangsstedet, eventuelle kontrolsteder og udgangsteder samt på bestemmelsesstedet. Som nævnt bør det være den indre temperatur, der måles ved dyrene, der er den mest retvisende for de faktiske temperaturer og dermed den reelle dyrevelfærd. ITD har noteret sig forslaget om et alarmsystem, som skal advare chaufføren, hvis temperaturen hos dyrene bliver for høj eller lav.

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 modsatrettede. Det er efter ITD's opfattelse problematisk for erhvervet og dyrevelfærden, at store ændringer af lovgivningen baserer sig på et meget spinkelt grundlag. ITD finder det problematisk, at der ikke taget hensyn til dyrenes natur. Fx er grise flokdyr, som altid vil placere sig tæt op ad hinanden. Denne adfærd ændres ikke med mere plads. Der vil være større risiko for, at dyrene glider rundt på gulvet, hvilket kan lede til skader på dyret. Vægtfordelingen i bilen kan desuden meget hurtigt ændres, og risikoen for vælteulykker vil stige.

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. Ifølge ITD vil der med de foreslåede pladskrav alene i Danmark skulle bruges ca. 150 ekstra køretøjer, hvorfor CO₂ udledningen må forventes at blive ca. 14.000.000 kg/CO₂ svarende til 1100 husstandes CO₂ udledning. Derudover finder ITD det meget problematisk, at konsekvensanalysen bag Kommissionens forslag udelukkende er baseret på udtræk fra internationale transporter anført i TRACES og ikke inkluderer nationale transporter, som der udføres klart flest af. ITD bemærker, at et øget antal transporter medfører øget trængsel på vejene og mere vejslid. Vognmandsbranchen har store udfordringer med chaufførmangel. Denne udfordring gør Kommissionens forslag ikke mindre.

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 transporter 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. Den forkortede køreperiode vil føre til stress og øget smitterisiko i hvilestaldene. Flere hvil og omlæsninger medfører unødigt stress. Stressniveauet hos dyr stiger desuden, når de blandes med dyr, de ikke kender. Endelig vil sammenblandingen medføre en øget smittefare blandt dyrene. Alle disse faktorer medfører en unødigt forringelse af dyrevelfærden. I den nuværende forordning fremgår det, at transporttider ud fra et hensyn til dyrene kan forlænges med 2 timer, hvis bestemmelsesstedet ligger i nærheden. ITD mener, at en sådan mulighed bør indskrives i den kommende forordning.

Med formandskabets ændringsforslag lægges der, for dyr transporteret til øvrige formål end slagtning (undtaget fjerkræ og kaniner), op til, at dyrene kan transporteres i yderligere 21 timer i forhold til Kommissionens forslag. Dertil kan der under visse omstændigheder lægges i alt ni timers transporttid til og fra en sammenbringningsvirksomhed. Kompromisforslaget synes i nogen grad som en positiv opblødning af reglerne, men ændrer dog ikke ved, at dyrene skal på hvilestald – med de beskrevne problemer til følge. Dertil finder ITD det positivt, at på- og aflæsning samt søtransporter ikke indgår i transporttiden. ITD noterer sig ligeledes, at der med kompromisset lægges op til at transporttiden for slagtedyr øges fra 9 timer til 21 timer uden mulighed for, at den kompetente myndighed kan tillade en længere transport.

ITD finder, at kravet om at alle på- og aflæsninger af dyr skal ske under tilsyn af en dyrlæge vil medføre en markant stigning i antallet i forhold til det nuværende antal tilsyn med dyr, der skal transporteres. ITD mener, at der er tale om vidtrækkende og stærkt fordyrende krav. ITD finder det derfor positivt, at formandskabets har fremsat et kompromisforslag om, at på- og aflæsninger af dyr skal ske under tilsyn af en person, der er i besiddelse af et kompetencebevis. Det vil i praksis ofte være chaufføren eller ledsageren og dermed ikke en dyrlæge. ITD mener i tillæg, at der er behov for at fastlægge ensartede og præcise uddannelseskrav, så uddannelsen har et ensartet indhold og niveau på tværs af EU's medlemslande.

Angående sanktionering foreslås det i forslaget, at data opbevares i op til 6 år med henblik på at kunne sanktionere. ITD opfordrer til, at der sættes til maksimalt 2 år, da denne grænse i så fald vil overholde andre frister for hvor længe data må opbevares. ITD støtter dertil som udgangspunkt op om forslagene til udviklingen af nye it-løsninger, der skal lette implementering og håndhævelsen af reglerne og afhjælpe de administrative byrder for virksomhederne. ITD mener dog, at disse løsninger skal udvikles og gennemtestes grundigt inden nye regler træder i kraft.

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 transporter samt større miljø- og klimapåvirkning pga. lavere produktivitet. 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.

DTL er opmærksom på, at de direkte økonomiske konsekvenser for udenlandske transportører af dyr fra dansk Landbrug ifølge den anvendte metode ikke medregnes i opgørelsen af de erhvervsøkonomiske konsekvenser for branchen i Danmark, selvom meromkostningerne må forventes at blive overvæltet på

branchen i Danmark. Det bekymrer DTL, at Europa-Kommissionen har fremsat et forslag med så vidtgående konsekvenser for de berørte erhverv. Mest iøjnefaldende er i den forbindelse kravet om dyrlægesyn af alle på- og aflæsninger, som i givet fald vil være meget vanskeligt at gennemføre, dyrt og især belaste mindre besætninger. Forslagets krav til temperatur, areal og højde er imidlertid ligeledes meget vidtgående, og man kan desværre frygte, at Kommissionen gennemgående ikke har gjort sig tilstrækkelige overvejelser om konsekvenserne for erhvervet.

DTL mener, at formandskabernes kompromisforslag vil medføre klare forbedringer af forslaget og gøre det mindre belastende for branchen. Med hensyn til tilsyn ved på- og aflæsning noterer DTL, at kompromisforslaget lægger op til, at tilsynet kan udføres af en person med kompetencebevis, og at denne i praksis kan være chaufføren. DTL kan støtte kompromisforslaget under forudsætning af, at chaufførens rolle og ansvar begrænses til, hvad man med rimelighed kan forvente af chaufføren i læssesituationen, hvor chaufføren i praksis ikke kan at foretage et fuldstændigt tilsyn. Kompromisforslaget bør således ikke ændre på, at ansvaret for, at dyrene er transportegnede forud for transporten alene, skal påhvile landmanden/besætningsejer.

Landbrug & Fødevarer, DI Transport, DTL og ITD har i et fælles bidrag vurderet, at forslaget vil medføre løbende omkostninger på mere end 1,5 mia. kr. om året. Organisationerne anser det for misvisende, at beregningerne foretaget af Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri udelader konsekvenserne for udenlandske transportører i overensstemmelse med Erhvervsstyrelsens vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger, da meromkostningerne i deres optik vil blive overvæltet på danske primærproducenter.

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 klassifikationsselskaber 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.

Hvad angår krav om at skal fisk 'opstaldes' på afgangsstedet i mindst 1 uge forud for afsendelse tager ikke højde for brug af 'holding units' i akvakultur. Holding units er bufferstationer, der tilpasser kapaciteter i værdikæden, og ventetiden søges minimeret af hensyn til bl.a. dyrevelfærd. Ventebure i havne bruges som 'buffer' ved transport af fisk fra dambrug til havbrug. Med krav om 1 uges 'opstaldning' i ventebure kan der gå op til 21 dage, før sidste fisk er losset i ventebure. Det giver bl.a. dårligere dyrevelfærd. Når fisk fra havbrug skal slagtes, transporteres de ofte til ventebure i havne eller på havet placeret tæt på slagterier. Ved slagtning af fisk fra dambrug afleveres fisk i ventebassiner på slagteriet, hvorfra de tages direkte op, bedøves og aflives. DAPO finder, at en løsning kunne være at betragte 'holding units' som integrerede dele af havbrug og slagterier.

DAPO finder, at der er praktiske og økonomiske udfordringer i forslagets bilag 2 om bl.a. vandparametre (ammonium og artsspecifikke grænseværdier), om aflivning af fisk under transport samt om krav til uddannelse. DAPO finder det afgørende, at erhvervet inddrages i udarbejdelsen af de supplerende delegerede retsakter. DAPO har dertil en række specifikke ønsker. Man ønsker at ændre afstandskrav fra 50 til 100 km for akvakultur, man ønsker at det præciseres at dage er lig med kalenderdage og man ønsker at dyrlægetilsyn bør erstattes med godkendt 'bedste praksis', da man ikke finder det praktisk og økonomisk gennemførligt at alle på- og aflæsninger skal under tilsyn af en dyrlæge. Slutteligt ønsker DAPO at undtage akvakultur fra krav om forudgående kontrol af logbog.

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 hestens 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 aktivitet".

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der ventes svære forhandlinger om forslaget, da medlemsstaterne er splittede i deres syn på vægtningen af dyrevelfærd under transport over for de økonomiske omkostninger forbundet med Kommissionens forslag. En lang række medlemsstater ønsker mindre ambitiøse regler med henvisning til, at en ny forordning i sidste ende skal balancere forbedret dyrevelfærd med mere lige konkurrencevilkår internt i EU og i forhold til tredjelande samt tage hensyn til forskelle i medlemsstaternes geografi og klima. Sidstnævnte omfatter særligt maksimal transporttid, hvor kun få medlemsstater har udtrykt støtte til de foreslåede begrænsninger og nye temperaturkrav. Der synes desuden ikke at være opbakning til, at alle på- og aflæsninger skal ske under tilsyn af en dyrlæge.

Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. 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 samlet set forbedrer dyrevelfærden sammenlignet med i dag, samt at forslaget ikke forpligter medlemsstaterne til at indføre administrative bøder, hvilket der inden for gældende dansk ret ikke er adgang til. 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 unødige byrder for erhverv eller myndigheder.

Med hensyn til maksimal transporttid ser regeringen positivt på, at der fastsættes en særskilt grænse for slagtedyr, 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. For avlsdyr vil regeringen arbejde for, at transporttiden kan forlænges, hvis særligt gunstige dyrevelfærdsmæssige forhold er opfyldt.

Regeringen arbejder for at fjerne bestemmelserne om, at alle på- og aflæsninger skal ske under tilsyn af en dyrlæge, idet der hverken ændres på de gældende regler om sundhedscertifikat, herunder syn for transportegnethed, ved udførsel fra Danmark eller reglerne om levende syn af alle slagtedyr.

Regeringen støtter, at aldersgrænsen for transport af kalve hæves, og at en vægtgrænse introduceres. Endvidere vil regeringen arbejde for, at den maksimale transporttid for kalve begrænses i forhold til i dag.

Regeringen støtter, at arealkravene ved transport af dyr øges i forhold til i dag, og at der indføres specifikke indvendige højdekrav for kvæg, ikke-fravænnede kalve, får, dyr af hestefamilien, fjerkræ og slagtekaniner. Regeringen vil arbejde for, at der ligeledes indføres specifikke krav til den indvendige højde ved transport af grise.

Desuden finder regeringen det vigtigt, at der stilles strengere krav til temperaturen inde blandt dyrene end i dag, at disse krav baseres på videnskabelige anbefalinger til placering af temperaturmålere, og at

Kommissionen på baggrund af disse anbefalinger får mulighed for at fastsætte regler herom i en supplerende retsakt eller i et bilag til forordningen.

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

Regeringen arbejder for, at transport af dyr, der anvendes til videnskabelige formål, generelt undtages forordningen.

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

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 6. december 2024 forud for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 9.-10. december 2024, jf. samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 28. november 2024.

Der er oversendt udvidet grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 20. februar 2024. Sagen er forelagt Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg den 28. februar 2024 som en prioriteret EU-sag.

Notaterne er ligeledes fremsendt til Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg.