

Omsætning & Transport af Dyr
J.nr. 2023-18-169-04002
Ref. FRIDR/ ANPU/ SIKNI/
KAMHA
Den 26. juni 2024

Høringsnotat

Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport

Bekendtgørelsen blev i udkast sendt i ekstern høring den 11. december 2023 med frist for afgivelse af høringssvar den 15. januar 2024.

Følgende høringsparter har fremsendt bemærkninger til udkastet til bekendtgørelse:

1. Greenpeace
2. Teknologisk Institut
3. Deutscher Tierschutzbund (DTSB)
4. Dansk Transport og Logistik (DTL)
5. Dyrenes Beskyttelse
6. Danmarks Naturfredningsforening
7. Fødevareforbundet NNF
8. Dansk Vegetarisk Forening
9. International Transport Danmark (ITD)
10. Det Dyreetiske Råd
11. World Animal Protection (WAP)
12. Dansk Industri (DI)
13. Dyreværns-Organisationernes Samarbejds-Organisation (DOSO)
14. Danske Svineproducenter
15. SamMark
16. Landbrug & Fødevarer

Følgende høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkastet til bekendtgørelse:

1. Det Veterinære Sundhedsråd

Høringssvarene berører bl.a. følgende punkter:

1. Sikring af ventilation og temperatur under transport / § 1
2. Overgangsperioden / § 2

I det følgende gennemgås de modtagne høringssvar. Fødevestyrelsens bemærkninger hertil er anført i kursiv. Høringssvarene er kun gengivet ordret og i uddrag nedenfor. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Høringssvar	Bemærkninger
<p>Greenpeace:</p> <p>Greenpeace mener, at en indfasning på 10 år er alt for lang tid. EU's transportforordning er fra 2005, og den nationale politiske aftale kom i stand i 2018. Således vil en fuld dansk implementering først ske i 2034, 29 år efter transportforordningen og 16 år efter den danske politiske aftale om højdekrav for smågrise. Det virker absurd med en så lang implementeringsperiode, hvor dyrene er taberne, men det er den demokratiske forståelse også.</p> <p>Derfor må vi på det kraftigste gøre indsigelse mod en indfasning på 10 år, og derimod foreslå et maksimum på 5 års implementering.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen har på baggrund af divergerende høringssvar fastsat ny overgangsperiode på 6 år og 9 måneder, som forventes at finde anvendelse fra den 1. april 2031. Bekendtgørelsen forventes at træde i kraft den 1. juli 2024.</i></p>
<p>TI:</p> <p>Teknologisk Institut (TI) foreslår, at det i sammenhæng med fastsatte krav til belægning og loftshøjder, tydeliggøres i bekendtgørelsen, at transportforordningen også indeholder krav om dokumentation for, at temperaturen hos grisene ikke bliver for høj (kapitel 3. Ventilation af vejtransportmidler og temperaturovervågning, 3.3: "Vejtransportmidler skal være udstyret med et system til overvågning af temperatur samt en anordning til registrering af disse data. Der skal være følere i de dele af køretøjet, hvor der afhængigt af dettes udformning er størst sandsynlighed for, at de værste klimaforhold vil opstå. De således registrerede temperaturer skal dateres og på anmodning forevises for de kompetente myndigheder"). Studiet fra Aarhus Universitet bidrager hertil med relevant viden om hensigtsmæssig placering af temperatursensorer og om, hvor på lastbilen klimaet kan blive mest udfordret.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen gør opmærksom på, at bestemmelserne i transportforordningen til enhver tid er gældende. Yderligere tiltag i forhold til sikring af ventilation og temperatur kan desuden altid ske ved en konkret veterinærfaglig vurdering.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at Aarhus Universitet på Fødevarestyrelsens foranledning undersøger yderligere om temperaturmåling på køretøjer. Det har dog ikke relevans for udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.</i></p>
<p>DTSB:</p> <p>We find it essential that the Danish Government ensure compliance with the provisions of the EU Transport Regulation by setting minimum deck height requirements for the transport of piglets. Deutscher Tierschutzbund strongly supports the introduction of minimum deck height requirements for the transport of piglets and therefore recommends that minimum height requirements should be written into the Danish legislation.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen har ikke bemærkninger hertil.</i></p>

<p>Oversat fra engelsk:</p> <p>Deutscher Tierschutzbund (DTSB) finder det væsentligt, at den danske regering sikrer overholdelse af bestemmelserne i EU's transportforordning, ved at fastsætte minimumskrav til indvendig højde for transport af smågrise.</p> <p>DTSB går stærkt ind for indførelsen af minimumskrav for indvendig højde for transport af smågrise, og anbefaler derfor, at minimumshøjdekrav indskrives i den danske lovgivning.</p>	
<p>DTL:</p> <p>Med forslaget til bekendtgørelse lægges der op til at overimplementere EU's transportforordning ved at fastsætte nationale særkrav til højden mellem etagerne på køretøjer for grise under 40 kg. Samtidig foreslås det, at de nye krav skal gælde fra den 1. april 2034.</p> <p>Dansk Transport og Logistik (DTL) er principielt imod nationale særkrav til højden, som går ud over Transportforordningens bestemmelser. Nationale særkrav vil således påvirke det indre marked for dyretransports funktion.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen skal bemærke, at der ved fastsættelse af krav om indvendig højde for grise under 40 kg er tale om udnyttelse af det nationale råderum, som transportforordningen giver mulighed for. Der er således tale om en præcisering af transportforordningens regler.</i></p>
<p>Dyrenes Beskyttelse:</p> <p>Specifikke bemærkninger:</p> <p>Vi stiller os uforstående overfor, at der i forslaget stilles samme krav til indvendig højde, uanset om lastbilen er udstyret med et mekanisk ventilationssystem eller ej, når der for grise over 40 kg er betydeligt højere krav, ved anvendelse af køretøjer der ikke er udstyret med mekanisk ventilation.</p> <p>Det er uklart hvilke grise under 40 kg, sætningen under tabel 1 i bilag 1 til bekendtgørelsen, refererer til, men vi antager, at beregningsmodellen vedrører grise</p>	<p><i>Vedr. specifikke bemærkninger:</i></p> <p><i>Fødevarestyrelsen skal bemærke, at AUs forskningsresultater er baseret på forsendelser med naturlig ventilation. I EFSA-rapporten 2022 foreslås merhøjden ved naturlig ventilation i forhold til mekanisk ventilation til 15 cm. Formålet med frihøjden er dog ikke blot ventilation, men også mulighed for fri bevægelse. Ved at benytte de fundne talmæssige normer som udgangspunkt og nedsætte højdekravet med 15 cm ved mekanisk ventilation, vil frihøjden for de mindste vægtklasser være negativ og den vil være få centimeter i de højere vægtklasser, hvilket ikke giver mulighed for fri bevægelse. Fødevarestyrelsen har derfor valgt ikke at differentiere.</i></p> <p><i>Vedr. beregningsmodellen skal Fødevarestyrelsen bemærke, at den er gældende i hele vægtingtervallet fra 10 kg til 40 kg. Formlen er nødven-</i></p>

<p>i vægtintervallet 35-40 kg. Vi mener ikke det er hensigtsmæssigt at angive en kompliceret beregningsmodel i en bekendtgørelse som denne, da det stiller brugerne (transportører/landmænd/kontrollører) i en urimelig situation, hvis de i forbindelse med selve transporten skal foretage komplicerede beregninger. Der mangler i udkastet en angivelse af, hvordan højden skal beregnes for dyr med en gennemsnitsvægt imellem de angivne vægtintervaller. Der kunne evt. indsættes en sætning, svarende til formuleringen for grise over 40 kg, om at hvis de transporterede dyr har en vægt mellem de givne vægtintervaller, beregnes den indvendige højde som en minimumsværdi ved lineær interpolation.</p> <p>Indstilling Da vores største bekymring er risikoen for meget høje temperaturer under transporten, indstiller vi samtidigt til, at der hurtigst muligt iværksættes en undersøgelse af sammenhængen mellem udetemperaturen og temperaturen på lastbilerne, ved transport af smågrise.</p> <p>Vi foreslår, at Fødevarestyrelsen får eksperter, med relevante ventilationstekniske kompetencer, til at undersøge, ved hvilke udendørstemperaturer, lastbilens ventilationsanlæg kan sikre, at temperaturen på lastbilen ikke overstiger de temperaturgrænser, som er angivet i transportforordningen.</p> <p>Overgangsperiode Da bekendtgørelsesændringen ikke omhandler nye bestemmelser, men blot præciserer de bestemmelser i transportforordningen, som har været gældende i 18 år, bør overgangsperioden, af hensyn til velfærden for mange millioner smågrise, være så kort som mulig.</p> <p>En overgangsperiode på 10 år virker derfor helt urimelig lang, især set i lyset af, at det jo står interessenterne frit for at transportere grisene inden de vokser til en højde, der giver udfordringer i forhold til overholdelse af kravene til indvendig højde på lastbilen.</p>	<p><i>dig for at beregne gennemsnitsvægt mellem de angivne vægtintervaller, da der ikke gøres brug af lineær interpolation ved beregningen af indvendige højdekrav for grise under 40 kg.</i></p> <p><i>Vedr. indstilling:</i> <i>Fødevarestyrelsen har igangsat et forskningsprojekt ved AU, hvor sammenhængen mellem udetemperatur og temperatursensorers måling forskellige steder blandt dyrene undersøges.</i></p> <p><i>Vedr. overgangsperioden:</i> <i>Der henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringssvar fra Greenpeace.</i></p>
<p>Danmarks Naturfredningsforening:</p> <p>Danmarks Naturfredningsforening er bekymrede for den lange indfasningstid på 10 år, som der er lagt op til, særligt når den bagvedliggende forordning er fra 2005 og den danske politiske aftale er fra 2018. Erhvervet burde på den baggrund have haft rigeligt med</p>	<p><i>Der henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringssvar fra Greenpeace.</i></p>

<p>tid til at omstille sig og vi kan ikke være tjent med at denne aftale først gennemføres fuldt ud 16 år senere. Dette anser Danmarks Naturfredningsforening for at være et reelt demokratisk problem.</p>	
<p>World Animal Protection:</p> <p>Langt hovedparten af alle transporterede grise er netop på 30-35 kg, og i 2022 blev 13.8 mio. smågrise transporteret til videre opfødning i andre EU-lande. Der er intet der tyder på at det tal er faldende, og det virker derfor helt urimeligt, at kravet til indvendig højde ved transporter af grise under 40 kg først er sat til at træde i kraft fra den 1. april 2034. En overgangsperiode på 10 år er alt for lang tid, når det tages i betragtning at det var tilbage i 2018, det gennem en politisk aftale blev vedtaget at indføre minimumskrav til den indvendige højde for transportmidler, der transporterer grise under 40 kg. Transportvirksomhederne har således kendt til kravet om indvendig højde i 5-6 år allerede. Overgangsperioden bør derfor forkortes væsentligt, og vi foreslår at kravet om minimum indvendig højde ved transport af grise under 40 kg senest træder i kraft fra 1. april 2028.</p>	<p><i>Der henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringssvar fra Greenpeace.</i></p>
<p>Det Dyreetiske Råd:</p> <p>Rådet tilslutter sig på den baggrund forslaget om fastsættelse af indvendige højdekrav for transport af smågrise under 40 kg, der præciserer højdebehovet og gør det lettere at kontrollere, at grisene sikres fri bevægelighed og tilstrækkelig ventilation under transport. Rådet vil dog gerne minde om, at dyrenes velfærd under transport også påvirkes af andre forhold, bl.a. temperaturen, og at temperaturen også påvirkes af ventilationen. Rådet opfordrer derfor til, at der arbejdes på også at sikre passende temperaturer under transporten. Endelig finder Rådet, at der bør være en kortere overgangsperiode, da højdekravene blot præciserer og letter kontrollen af gældende principper for transport af dyr.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen gør opmærksom på, at bestemmelserne i transportforordningen til enhver tid er gældende. Yderligere tiltag i forhold til sikring af ventilation og temperatur kan desuden altid ske ved en konkret veterinærfaglig vurdering.</i></p> <p><i>Der henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringssvar fra Greenpeace vedr. overgangsperiode.</i></p>
<p>Dansk Vegetarisk Forening:</p> <p>Vi i Dansk Vegetarisk Forening bakker op om alt hvad Dyrenes Beskyttelse har skrevet i deres høringssvar til ændring af denne bekendtgørelse. Vi vil desuden gerne understrege at vi finder en udfasningsperiode over en 10-årig periode helt uacceptabel.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen henviser til bemærkningerne til høringssvar fra Greenpeace for så vidt angår overgangsperioden.</i></p>

<p>Ligeledes ønsker vi at henlede opmærksomheden på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er vores opfattelse, at de nuværende transporter reelt bryder den danske dyrevelfærdslov, og at vi tænker derfor, det kun er et spørgsmål om tid, før nogle dyreværnsorganisationer prøver det ved en domstol • Den intensive svineproduktion vil se ind i en gradvis reduktion af hensyn til både vandmiljø og klima, og at vi mener derfor ikke at nogen, heller ikke erhvervet, kan være tjent med noget, der først træder i kraft om 10 år, hvor der vil være sket andre gennemgribende forandringer af svineproduktionen, herunder tilpasninger af dennes størrelse • Rapporten Fra Foder til Føde II, som viser et realistisk bud på, hvordan Danmark kan leve op til alle de aftaler/forpligtelser, vi er en del af. 	<p><i>For så vidt angår de øvrige bemærkninger er de ikke relevante for bekendtgørelsesudkastet.</i></p>
<p>ITD (International Transport Danmark):</p> <p>Desværre må ITD konstatere, at det fremstillede ændringsforslag ikke med sikkerhed fører til bedre dyrevelfærd under transport. I stedet vil forslaget have adskillige økonomiske konsekvenser for erhvervet, ligesom forslaget også direkte vil medføre store ekstra udledninger af CO₂, som ITD gerne vil udtrykke bekymring for ikke er tænkt ind i det foreslåede ændringsforslag. Ved ændrede højdekrav vil der kunne transporteres færre dyr pr. transport. Dette vil kræve flere køretøjer på vejene, hvilket vil medføre en øget, unødvendig CO₂ udledning, mere slid på vejene samt vil bidrage til at højne trængslen på vejene. Ydermere er det værd at bemærke, at der med dette forslag skal bruges flere chauffører, hvilket er en stor udfordring i denne branche, hvor der er store udfordringer med chaufførmangel.</p> <p>ITD vil gerne påpege, at når der opstilles nye retningslinjer for erhvervet, med henblik på at sikre bedre dyrevelfærd, er det bydende nødvendigt, at de foreslåede ændringer også reelt vil medføre en positiv forskel for dyrevelfærden. Ud fra det foreslåede må ITD erklære sig uforstående overfor, hvorvidt dette er tilfældet med denne bekendtgørelse. Derfor er ITD meget bekymrede for, at der pålægges et erhverv meget vidtrækkende konsekvenser med afsæt i følelser og udokumenterede påstande omkring, hvad der sikrer god dyrevelfærd.</p>	<p><i>Merudledning af CO₂ er ikke beregnet nærmere i forhold til nærværende udkast. I forlængelse af høring over bekendtgørelsesudkastet i maj 2020 blev der foretaget beregninger over merudledningen, der i sin tid blev vurderet til at være under grænseværdien ifølge GU-vejledningen.</i></p> <p><i>Fødevarestyrelsen har noteret, at konsekvensen af udkastets indhold vil være en øget CO₂-udledning hvis det nuværende handelsmønster fastholdes.</i></p> <p><i>For så vidt angår dyrevelfærd, er det veldokumenteret, at frihøjden over dyrene har betydning for dyrenes velfærd, jf. EFSA-rapporten 2022. Videre henvises til AU-forskningsprojektet, hvor det er fundet, at de foreslåede minimumshøjder sikrer dyrenes fri bevægelighed og tilstrækkelig ventilation.</i></p>

<p>ITD's bekymring for, at ændrede højdekrav ikke vil medføre bedre dyrevelfærd, bygger på rapporten fra Aarhus Universitet "Krav til indvendig højde ved transport af smågrise", hvor man har lavet flere forsøg med en hævet højde på 20 cm. Resultaterne viste:</p> <p>"Blandt de undersøgte etagehøjder og under de givne forhold (...) fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser."</p> <p>Denne konklusion kan kun tolkes som om, at det reelt ikke har nogen positiv effekt for dyrevelfærden, hvis højdekravet ændres. Samme konklusion nås af European Food Safety Authority (EFSA), som i en rapport skriver, at der ikke er nogen studier, der identificerer en ideel højde for svin under transport.</p> <p>Det kan imidlertid undre ITD, at aftalekredsen bag den politiske "Politisk aftale om styrket kontrol med dyretransporter" skrev ind i den politiske aftale at "Aftaleparterne mødes igen, når Århus Universitets rapport om forhold for transport af smågrise foreligger, for at vurdere betydningen af rapportens konklusioner." ITD er meget uforstående overfor, hvorfor der politisk vælges at tilsidesætte resultaterne af rapporten fra Aarhus Universitet, som man tydeligvis har valgt at gøre.</p> <p>Antallet af dyr, som har behov for transport, vil ikke ændres. Derfor vil denne bekendtgørelse, såfremt den vedtages som fremlagt, blot føre til et øget antal transporter, da de foreslåede højdekrav vil medføre, at der fjernes en etage i hver enkelt bil og der derved kan transporteres færre dyr pr. køretøj. Derfor vil det foreslåede ændringsforslag medføre, at der skal bruges flere biler til at transportere det samme antal dyr. Det vil føre til højere forbrug af diesel på, hvilket i sigens natur vil øge udledningen af mikroplast fra dæk og ikke mindst CO₂.</p> <p>Her kan ITD ikke understrege tydeligt nok, at det vil være stik imod alle andre transportpolitiske initiativer, der i høj grad peger mod en grøn omstilling af den tunge transport. Og samtidig vil det gøre de danske dyretransportører til de mest forurenende i EU. ITD mener derfor, at denne bekendtgørelse fremstår dybt problematisk, da den de facto vil være klimaskadelig uden at bidrage positivt til dyrevelfærden.</p>	<p><i>Det bemærkes, at det anførte er skrevet i en sammenhæng, hvor AU har sammenlignet 60 cm, 70 cm, 80 cm og 90 cm højde. Der er ikke foretaget undersøgelser af betydningen af en lavere frihøjde end 60 cm. Fødevarestyrelsen har vurderet, at de foreslåede talmæssige normer under alle omstændigheder sikrer god ventilation og fri bevægelse og konstateret, at der ved den laveste undersøgte højde blev fundet en tendens til temperaturstigning ved høje udetemperaturer. AU-projektets resultater forelå ikke på tidspunktet for EFSA-rapporten.</i></p> <p><i>Fødevarestyrelsen anerkender, at der i visse tilfælde kan være færre dyr på et køretøj. Vedrørende CO₂ henvises til bemærkning ovenfor.</i></p> <p><i>Fødevarestyrelsen finder ikke, at forslaget er til hinder for den grønne omstilling.</i></p>
--	--

<p>Derudover skal det nævnes, at dette vil fungere som en dansk særregel til EU-forordning 1/2005 (der i øjeblikket er under revision ved Europa-Kommissionens forslag 1255/97). Danske særregler er meget problematiske og konkurrenceforvridende, da de skaber uens vilkår i branchen. Danske vognmænd er i forvejen nogle af dem, der transporterer dyr efter de allerhøjeste standarder, hvorfor det vil være skadeligt for erhvervet, hvis der pålægges yderligere restriktioner.</p> <p>I forlængelse heraf, vil ITD gerne gøre opmærksom på, at det af kommissionens udkast fremgår i afsnit (54), at det er vigtigt at sikre, at nationale regler ikke anvendes af medlemsstaterne på en måde, der er til skade for den korrekte anvendelse af bestemmelserne i denne forordning eller påvirker det indre markeds funktion. Det er ifølge ITD problematisk, at Danmark lægger op til at indføre nationale særregler, som vil begrænse muligheden for at udenlandsk indregistrerede dyretransporter, som overholder gældende fælleseuropæisk lovgivning, ikke vil kunne køre i Danmark som et resultat af det foreslåede udkast.</p> <p>Derfor opfordrer ITD på det kraftigste til, at dette forslag forkastes, og at der i stedet ses på tiltag som vil have en reel effekt på dyrenes velbefindende. Det er blandt andet bedre træning af chauffører, bedre temperaturregulering og bedre materialer i vognen, som er nemmere at vaske rene, og som er mere skridsikert for dyrene. Disse ting indgår som et led i Europa Kommissionens forslag 1255/97, som blev præsenteret d. 7/12-24. Dette er endnu et incitament til, at vi fra dansk side bør afvente disse forhandlinger, inden vi indfører yderligere belastende nationale særregler, som tilmed ikke vil give de ønskede resultater i form af bedre dyrevelfærd.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen vurderer, at udkastet er en præcisering af bestemmelserne i transportforordningen. EU-Domstolen har i sag C-316/10 fastslået, at det ikke i sig selv er i strid med forordningen, at medlemsstaterne fastsætter supplerende regler. Indvendige højdekraav gælder både inden for Danmarks grænser og ved forsendelser ud af Danmark, og de gælder således både danske og udenlandske transportvirksomheder, der udfører disse transporter.</i></p> <p><i>Udkastet er notificeret over for EU-Kommissionen, hvilket giver interessenter, herunder udenlandske transportvirksomheder, mulighed for at indgive bemærkninger.</i></p> <p><i>I forslaget til en ny transportforordning er der indført højdekraav ved transport af bl.a. kvæg og heste. Fødevarestyrelsen ser en tendens til at regulere højdekraav ved talmæssige normer. AU-projektet forelå ikke på offentliggørelsestidspunktet for EFSA-rapporten, der ligger til grund for de højdekraav, som foreslås for andre dyrearter end grise i forslaget til den ny transportforordning.</i></p>
<p>Fødevarerforbundet NNF:</p> <p>Fødevarerforbundet NNF bemærker, at ikrafttrædelser af § 9a stk. 1 først finder sted i 2034. Dette er en uforholdsmæssig og uacceptabelt lang implementeringstid, der forlænger den tid, hvor grisene under 40 kg ikke er beskyttet af et lofthøjdekraav og dermed er dårligere beskyttet end grise over 40 kg. Der er gået over fem år, siden der blev indgået en politisk aftale om lofthøjdekraav for grise under 40 kg, så erhvervet</p>	<p><i>Der henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringssvar fra Greenpeace vedrørende overgangsperioden.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at transportforordningens regler er gældende og der derfor foreligger kraav til indvendig højde over dyrene under transport.</i></p>

<p>har allerede haft lang tid til at forberede sig på omstillingen. Fødevareforbundet NNF mener ikke, at den foreslåede implementering på 10 år tager højde for dette. Der opfordres derfor til, at denne del af bekendtgørelsen får en meget tidligere ikrafttrædelsesdato end det foreslåede.</p>	
<p>Dansk Industri (DI)</p> <p>DI Transport finder ikke regeringens initiativ til ændring af hensigtsmæssig. Ændringerne, herunder særligt udkast til ny §9a, synes at være kontraproduktive i forhold til danske virksomheders konkurrenceevne. Man risikerer med ændringen af bekendtgørelsen at skævvride danske virksomheders vilkår i forhold til tilsvarende virksomheder i andre EU-medlemsstater. I Fødevarestyrelsens høringsbrev påpeges da også, at i forhold til EU-retten, at:</p> <p>”Kravene går videre end minimumskravene i transportforordningen, og udgør dermed et brud med princip 2 for principperne for implementering af erhvervsrettet EU-regulering. Princip 2 fastslår, at danske virksomheder ikke bør stilles dårligere i den internationale konkurrence, hvorfor implementeringen ikke bør være mere byrdefuld end den forventede implementering i sammenlignelige EU-lande med mindre særlige hensyn taler herfor.”</p> <p>Det synes ikke godtgjort, at der udover den politiske aftale fra 2018 er særlige hensyn, der taler for at ændre transportforordningen og dermed bryde med princip 2 for principperne for implementering af erhvervsrettet EU-regulering. Tværtimod savner udkastet en henvisning til sammenlignelige EU-lande, der gennemfører tilsvarende ændringer af reglerne, ligesom det er tvivlsomt, hvorvidt ændringerne vil føre til højere dyrevelfærd end der allerede eksisterer med de gældende regler – ikke mindst da forslaget ikke tager afsæt evidensbaseret viden.</p>	<p><i>Med udkastet til de talmæssige normer for transport af grise under 40 kg udnyttes det nationale råderum for præcisering af bestemmelserne i transportforordningen, jf. EU-dom i sag C-316/10.</i></p> <p><i>Der foretages ikke en ”ændring af transportforordningen”, men derimod en præcisering af bestemmelserne.</i></p> <p><i>Det kan oplyses, at foruden henvendelse til Vught-kredsen i december 2023 har Fødevarestyrelsens daværende veterinærdirektør tidligere i 2020/2021 forhørt sig hos følgende lande: Tyskland, Sverige, Belgien, Frankrig og Nederlandene Schweiz, Spanien, Slovakiet, Østrig. Desuden har Fødevarestyrelsen henvendt sig til de øvrige medlemsstater via EU-Kommissionens kontaktliste vedr. dyretransporter, hvor også Schweiz og Norge indgår. Ud over Schweiz er der ingen andre lande, der har oplyst at have indført talmæssige normer for indvendig højde for grise under 40 kg. ved lov. Sverige, Spanien og Tyskland har vejledninger på området. Vedr. betydningen for dyrevelfærden henvises til bemærkning til høringssvar fra ITD.</i></p>

<p>Ydermere bidrager udkastet til bekendtgørelsen til skabe danske særregler på området, og dermed til at skabe et europæisk kludetæppe af nationale særregler frem for at sikre fælles harmoniserede og gennemskuelige EU-regler. I den sammenhæng må det pointeres, at en meget stor andel af transporterede svin foregår til udlandet, og ikke blot nationalt. Op imod 15 mio. danske svin transporteres ud af landet, og ikke udelukkende på danske køretøjer, men på køretøjer fra EU-lande, hvor pålæsning på 5 niveauer er fuldt lovligt.</p> <p>Forslaget til ændring af bekendtgørelsen skaber således stor usikkerhed om hvem reglerne omfatter, og kan som anført skabe en uheldig konkurrenceforvridende retstilstand.</p>	<p><i>Indvendige højdekrav gælder både inden for Danmarks grænser og ved forsendelser ud af Danmark, og de gælder således både danske og udenlandske transportvirksomheder, der udfører disse transporter.</i></p>
<p>Dyreværns-Organisationernes Samarbejds-Organisation (DOSO)</p> <p>DOSO finder det imidlertid helt uacceptabelt, at den nye bekendtgørelse foreslår en overgangsperiode på 10 år, hvor §9 a først træder i kraft fra 2034. Den lange overgangsperiode må anses som urimelig for dyrene. DOSO mener, at den omfattende og langvarige opmærksomhed og kritik fra både dyreværnsorganisationer og lovgivere burde have forberedt branchen på de kommende højdekrav. DOSO opfordrer derfor til, at overgangsperioden som minimum halveres.</p>	<p><i>Der henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringssvar fra Greenpeace vedr. overgangsperioden.</i></p>
<p>Danske Svineproducenter</p> <p>Danske Svineproducenter bemærker:</p> <p>Desværre er der ikke evidens for Fødevarestyrelsens videre beregninger. Således angiver Fødevarestyrelsen, at der skal tillægges 40,85% af den højde, der er beregnet og anført i Bilag 1, tabel 1, ud fra førnævnte formel 12. Ingen faglig begrundelse for denne procentsats er givet.</p>	<p><i>Vedrørende faglig begrundelse for de valgte talmæssige normer henvises til bemærkninger til høringssvar fra ITD.</i></p> <p><i>Procentdelen er fundet ved at sammenholde højden af de i forskningsprojektet fra AU transporterede grise med den benyttede etagehøjde på 60 cm, som var den laveste undersøgte frihøjde i undersøgelsen fra AU.</i></p>

<p>I undersøgelsen fra AAU foretaget målinger ved henholdsvis 60, 70, 80 og 90 cm etagehøjde uden evidens for, at øget etagehøjde ved transport har betydning i forhold til samme vægt.</p> <p>Fødevarestyrelsen har ønsket, at ses på grise mellem 20 og 25 kg, selvom det er almen viden, at langt størstedelen af de grise der transporteres, både indlands og udenlands, vejer mellem 25 og 35 kg. At beregne et procentvis tillæg til grisens højde, er der ikke evidens for, ej heller, at der skal være forholdsmæssig stigning over grisene, når vægten stiger.</p> <p>Fødevarestyrelsens begrundelse for ikke at skelne mellem mekanisk eller naturlig ventilation ved transporten, når grisene vejer under 40 kg. er der heller ikke evidens for, så der skal være et positivt incitament til at have mekanisk ventilation.</p> <p>Vi argumenterer for, at den ekstra højde være over grisen, set i forhold til grisens beregnede højde, skal være en fast højde (konstant) over grisen, uanset grisens vægt, og denne faste højde skal være lavere end den procentvise stigning som Fødevarestyrelsen ønsker. Der er ikke evidens for denne, og denne konstant kan lige så godt være 15 cm, som de væsentligt højere tal som Fødevarestyrelsens procentberegninger viser, men ikke højere.</p> <p>Der er ganske enkelt ikke en faglig begrundelse for Fødevarestyrelsens beregning i dette udkast, bortset fra beregninger i forhold til formel 12.</p> <p>Der skal således være mindre højdekrav, når der er transport med mekanisk ventilation i forhold til naturlig ventilation.</p> <p>Det vil være fristende for Fødevarestyrelsen at tage udgangspunkt i de nuværende tal for mekaniske ven-</p>	<p><i>Vedrørende vægten af de i AU-projektet transporterede grise: Den nuværende højdeberegningsmodel anvendt for grise over 40 kg er baseret på EFSA-anbefalinger fra 2002, der refererer til et studie af grises højde/vægt sammenhæng fra 1991 i vægtklassen fra 26 kg og opefter. Der eksisterede derfor på aftaletidspunktet i 2018 ikke et videnskabeligt grundlag for at fastsætte indvendige højdekrav for grise under 26 kg, hvorfor AU-projektet blev udført bl.a. med det formål at finde sammenhængen mellem vægt og højde hos grise under 26 kg.</i></p> <p><i>Vedr. mekanisk kontra naturlig ventilation: Forskningsprojektet blev udført på køretøjer med mulighed for mekanisk ventilation, som kun sporadisk blev benyttet og som derfor ikke indgår i resultaterne. Mekanisk ventilation øger ventilationen og mindsker dermed almindeligvis kravet til frihøjde over dyrene til ventilation, men ikke til naturlige bevægelser. Det er derfor ikke kun ventilationstypen, der er afgørende for den nødvendige højde. Der henvises også til bemærkninger til høringssvar fra ITD, hvor det er uddybet.</i></p> <p><i>Fødevarestyrelsen har vurderet, at fordelene ved at bruge en procentdel af grisenes gennemsnitshøjde frem for en konstant er, at den højeste gris i en given vægtklasse bliver tilgodeset i større grad. Dette gælder især i de højeste vægtklasser, som er dem, der fortrinsvist transporteres.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at frihøjden over dyrene er mindre end 15 cm i de laveste vægtklasser.</i></p> <p><i>Formålet med frihøjden er ikke blot ventilation, men også mulighed for fri bevægelse. Ved at benytte de fundne talmæssige normer som udgangspunkt og nedsætte højdekravet med 15 cm ved mekanisk ventilation, vil frihøjden for de mindste vægtklasser være negativ og den vil være på få centimeter i de højere vægtklasser, hvilket ikke giver mulighed for fri bevægelse.</i></p>
--	---

<p>tilation, og så hæve værdierne for naturlig ventilation. Dette kan vi ikke acceptere, da det vil være uden evidens. Det skal være omvendt.</p> <p>Tallene for mekanisk ventilation skal sænkes. Det samme gælder for ekstra højde over grisene, set i forhold til højdeberegning fra formel 12.</p> <p>Det skal bemærkes, at der i udkastet, Bilag 1, tabel 1, er en fejl, i det der ved 20 kg er anført værdien 58 cm. Skal de normal matematiske afrundingsregler følges, skal dette tal rettes til 57 cm.</p> <p>I høringsbrevet er anført nogle økonomiske betragtninger.</p> <p>Til disse har Landsforeningen af Danske Svineproducenter følgende bemærkninger:</p> <p>Er de anførte priser pr. køretøj, eller samlet for branchen, og hvordan ser beregningerne ud for tallene i disse tre punkter?</p> <p>1. Omstillingsomkostningerne er beregnet til 0,8 mio. kr. i 2023-priser. De består af omkostninger til skrotning af ikke fuldt afskrevne køretøjer samt køb af ekstra kapacitet. Der er indregnet en scrapværdi af gamle køretøjer.</p> <p>2. De årlige løbende omkostninger efter udløbet af overgangs- perioden er beregnet til 14,8 mio. kr. årligt i 2023-priser fra 2034 og frem. De består af løbende omkostninger til de nødvendige ekstra køretøjer, herunder chaufførlønninger, brændstof og afskrivninger.</p> <p>3. De årlige overgangsomkostninger stiger gradvist fra 1,4 mio. kr. i 2024 til 14,1 mio. kr. i 2032. Overgangsomkostninger er baseret på en antagelse om, at erhvervet anvender overgangsperioden til løbende at udskifte køretøjer, der ikke lever op til de præciserede højdekrav, med køretøjer, der lever op til kravene. Overgangsomkostningerne består af udgifter til ekstra køretøjer, hvor omkostningerne opstår i takt med forventet naturlig udskiftning af afskrevne køretøjer med køretøjer, der opfylder de nye krav. Dermed bliver der behov for flere køretøjer til at transportere den samme mængde svin.</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen vil korrigere tallet i den endelige bekendtgørelse.</i></p> <p><i>Beregning af omkostningerne og dermed de anførte beløb vedrører hele branchen.</i></p> <p><i>Beregningsmetoden følger Erhvervsministeriets Vejledning af maj 2021, suppleret med dialog med Erhvervsministeriet. Omkostninger til skrotning og køb af ekstra køretøjer før reguleringen træder i kraft omfatter dels omstillingsomkostninger det sidste år, før reguleringen træder i kraft (pkt. 1), dels overgangsomkostninger, som erhvervet afholder i årene forinden i takt med naturlig udskiftning (pkt. 3). De løbende omkostninger (pkt. 2) opgøres efter reguleringen er trådt i kraft, som nævnt fra 2034 og frem.</i></p> <p><i>Beregningerne er indledningsvist foretaget på grundlag af indhentede oplysninger om køretøjer og omkostninger fra de to primære aktører på området, herunder sammensætning af vognparken og levetid på typer af køretøjer. Disse er omregnet til årlige omkostninger ved brug af en række forudsætninger fra Danmarks Statistik, mv. Herefter er omkostningerne skaleret for at repræsentere hele erhvervet og opdateret til 2023-priser.</i></p>
--	---

<p>Som følge af vores spørgsmål og kommentarer vil vi fra Danske Svineproducenter, påberåbe os, at implementeringen af denne bekendtgørelse udsættes, indtil der er foretaget faglige evidensbaserede beregninger og betragtninger, baseret på faktuel viden, inden ændring af bekendtgørelsen træder i kraft.</p>	
<p>SamMark:</p> <p>Der mangler i høj grad evidens for de præsenterede mindstekrav til indvendige etagehøjder for grise under 40 kg. i udkastet til bekendtgørelsen.</p> <p>Idet SamMark takker for at muligheden for at afgive høringssvar til ovenstående høring, noterer vi os, at indholdet i det offentliggjorte udkast vil betyde store, negative konsekvenser for den danske eksportbranche. SamMark bemærker tillige, at indholdet ikke tager afsæt i et veldokumenteret grundlag for, at det vil fremme grises velfærd under transport.</p> <p>I udkastet til ændring af bekendtgørelse fremgår det af bilag 1 tabel 1 mindstekrav for indvendige etagehøjder ved transport af grise under 40 kg. SamMark noterer sig, at begrundelsen for de anførte mindstekrav baseres på konklusioner i studiet fra Aarhus Universitet "Effect of deck height on ventilation and natural movements when pigs of 20-25 kg are transported on short or long journeys" (juli, 2022).</p> <p>I den forlængelse ønsker SamMark at understrege problemet ved, at der i bekendtgørelsen lægges op til at foretage markante og indgribende ændringer i mindstekrav for indvendige etagehøjder for transporter af grise under 40 kg., når der i den henviste rapport fra Aarhus Universitet konkluderes, at "Blandt de undersøgte etagehøjder og under de givne (...) fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser."</p> <p>SamMark ønsker endvidere at fremhæve, at rapporten fra Aarhus Universitet tog udgangspunkt i en undersøgelse af smågrise alene i vægtklassen 20-25 kg, som bestilt af myndighederne uagtet branchens indsigelse om, at hovedparten af de transporterede grise vejer mere.</p> <p>SamMark bemærker i den forlængelse, at der i udkastet til den omhandlende bekendtgørelse fremsættes</p>	<p><i>Der henvises til bemærkninger til høringssvar fra ITD og Danske Svineproducenter.</i></p> <p><i>Vedr. dyrevelfærd henvises til bemærkninger til høringssvar fra ITD.</i></p> <p><i>Se bemærkninger til høringssvar fra ITD.</i></p> <p><i>Se bemærkninger til høringssvar fra Danske Svineproducenter vedr. vægtklassen af de grise, der indgår i AU-projektet.</i></p>

<p>mindstekrav til indvendige etagehøjder under vejtransport for grise under 40 kg. inddelt i intervaller med en gennemsnitsvægt på hhv. 10, 15, 20, 25, 30 og 35 kg.</p> <p>SamMark anser det som særligt uhensigtsmæssigt, når udkastet til bekendtgørelsen udelukkende baseres på forskning af grise i vægtklassen 20-25 kg., og SamMark efterlyser i den forlængelse et evidensbaseret afsæt for vurderinger i de øvrige forømtalte intervaller for gennemsnitsvægt.</p> <p>SamMark anser således evidensgrundlaget for de forelagte mindstekrav til indvendige etagehøjder som særligt mangelfuld. Sammenholdt med konklusionen fra rapporten: "Blandt de undersøgte etagehøjder og under de givne (...) fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser." anser SamMark det som urimeligt, at der uden et fagligt, veldokumenteret evidens foreslås mindstekrav til indvendige etagehøjder – som vil være enormt skærpende for den danske eksportbranches muligheder for at konkurrere med de øvrige medlemsstater.</p> <p>SamMark mener ikke, at der kan fastsættes mindstekrav for indvendige etagehøjder for grise under 40 kg. i de fremlagte intervaller på baggrund af en undersøgelse af smågrise med en gennemsnitsvægt i intervallet 20-25 kg.</p> <p>Et tillæg på 40,85% til grises højde savner evidens og ligger uden for undersøgelsens konklusioner. I udkastets bilag 1 er der under tabel 1 forklaret, at der tillægges 40,85 % til grises gennemsnitshøjde uden yderligere forklaring på, hvor det tal kommer fra. Ved gennemregning af den valgte højdeberegningsmodel (12) fra rapport af Kaiser et Al, 2023, om grises højde i forhold til vægt, kan man komme frem til, at der tages udgangspunkt i gennemsnitsvægten for de undersøgte grise (23 kg). Grisene i undersøgelsen er bl.a.</p>	<p><i>Se bemærkninger til høringssvar fra ITD.</i></p> <p><i>Sammenhængen mellem vægt og højde er fundet på dyr i hele intervallet mellem 2,8 kg og 40,6 kg. Forskningsprojektet fra AU vedr. indvendig højde giver ikke anledning til at antage, at kravene til indvendig højde for grise på 30-35 kg er forskellige fra kravene hos grise 20-25 kg – i forhold til deres højde. Derfor er frihøjden over grisene beregnet som en procentdel af grisenes gennemsnitshøjde i stedet for en fast værdi. Procentdelen er fundet ved at sammenholde højden af de i forskningsprojektet transporterede grise med den benyttede etagehøjde på 60 cm, som var den laveste undersøgte højde.</i></p> <p><i>Fødevarestyrelsen henviser til bemærkninger til høringssvar fra Danske Svineproducenter.</i></p>
--	--

<p>transporteret ved en etagehøjde på 60 cm og undersøgelsen konkluderer, at der ”fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser. Grisene på gennemsnitlig 23 kg har ved den laveste etagehøjde i undersøgelsen (60 cm) en frihøjde svarende til ovennævnte 40,85%. Denne frihøjdeandel gøres i tabellen til frihøjdeandel for alle vægtintervallerne op til 40 kg uanset ventilationstype mekanisk/naturlig og at dette giver et stigende antal centimeter over dyrene. I Undersøgelsen fra AAU blev der overvejende transporteret ved naturlig ventilation, hvorfor det er slående, at man uden grund og evidens og uden hensyn til kravet om ikke at diskriminere håndtering af nogen størrelser af grise (op til 40 kg) i forhold til andre, ikke foreslår lavere etagehøjder ved mekanisk ventilation. AAU’s undersøgelse har desuden ikke afsluttet, hvorvidt grise kan transporteres upåvirket ved lavere frihøjde end de allerede kendte indvendige højdekra- v, men det fremgår af undersøgelsen at der er tale om en gennemsnitsvægt, hvorfor også grise over gennemsnitsvægten i undersøgelsen er transporteret ved 60 cm. Det kan derfor ikke konkluderes af undersøgelsen, hvordan andre vægtintervaller end de undersøgte reagerer på den givne antagne frihøjde på 40,85% af grisens højde eller hvordan de vil reagere ved en anden ventilationstype, men man kan lige så vel vurdere, at mindre tillæg af frihøjde er tilstrækkeligt. Det foreslås i øvrigt at ændre kravene i nuværende §9 stk. 3 fra 60 til 61 m³/t pr 100 kg svin, hvilket savner logik og må bero på en fejl, da kravet formodes at skulle svare til det krav der er i forordningens bilag 1, kap. VI punkt 3.</p> <p>SamMark anser det som utidigt at udsende et udkast til en ny, national bekendtgørelse, mens der foregår forhandlinger på dette område i EU SamMark anser det for utidigt, at der udsendes et udkast til en ny, national bekendtgørelse – med ikrafttrædelse d. 1. april 2024 – om en dansk særregel for indvendige højdekra- v, samtidigt med at der behandles et udkast til en ny transportforordning i EU. Indholdet i udkastet til bekendtgørelsen vil medføre store ændringer og dyre investeringer i nye transportere for den danske eksportbranche, som tillige vil være behæftet med en stor usikkerhed, grundet den igangværende behandling af en ny transportforordning i EU. Såfremt notificeringen af bekendtgørelsen bliver godkendt, vil bekendtgørelsen være en national særregel, som i høj</p>	<p><i>Vedrørende naturlig kontra mekanisk ventilation henvises til bemærkninger til høringssvar fra Danske Svineproducenter.</i></p> <p><i>Vedrørende lavere frihøjder end 60 cm vurderer Fødevarestyrelsen på baggrund af forskningsprojektet fra AU, at de i projektet fundne tendenser til stigende temperatur på vogndækket ved høje udetemperaturer er tegn på, at 60 cm er den nødvendige minimums-etagehøjde for de transporterede grise med en gennemsnitlig vægt på 22,9 kg, der derfor er brugt som udgangspunkt.</i></p> <p><i>I forordningen er kravet 60 m³/t/kN nyttelast. Da 1 kN svarer til ca. 102 kg svin, er formelen i den danske bekendtgørelse omregnet til 61 m³/t/100 kg svin.</i></p>
---	--

grad vil hæmme konkurrenceevnen i den danske eksportbranche. En direkte konsekvens af implementeringen af udkastet til bekendtgørelsen – før revisionen af transportforordningen er færdigbehandlet og implementeret – vil være, at aktører i den danske eksportbranche vil indlede deres udskiftning af køretøjer i takt med nedslidning, og i denne udskiftning vil være med en enorm stor usikkerhed, idet kravene i den kommende forordning ikke er fastlagt. Alternativt vil man forsøge at udskyde udskiftningen til kravene i forordningen er lagt fast, men det betyder at der i stedet vil blive transporteret dyr på udtjent og slidt materiel.

SamMark anser udkastet til den nationale bekendtgørelse som mere end en præcisering af de gældende EU-regler på området SamMark ønsker i den forlængelse at adressere problemstillingen i, at den nationale bekendtgørelse forekommer som mere end en præcisering af de gældende EU-regler om krav til indvendige etagehøjde for grise under 40 kg. Kravene går videre end minimumskravene i forordningen, hvorfor det som gengivet i høringsbrevet ”kræves at danskerne ikke bør stilles ringere i den internationale konkurrence og hvorfor implementeringen ikke bør være mere byrdefuld end den forventede implementering i sammenlignelige EU-lande, med mindre særlige hensyn taler herfor” I et svar på MOF. Alm. del spørgsmål 177 d. 13. december redegør Ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri med udtalelser fra Fødevarestyrelsen om bl.a. ”ingen af de øvrige Vought-lande har fastsat nationale bestemmelser om indvendige højdekrav. (...) at i Sverige er der fastsat arealkrav for grise på ca. 25 kg. og herefter på ca. 100 kg. Tyskland har fastsat arealkrav, der i overvejende grad ligner de danske. Fødevarestyrelsen er ikke bekendt med om de øvrige EU-lande har valgt at præcisere transportforordningens bestemmelser vedrørende areal- og højdekrav for transport af grise under 40 kg.” Det kan heraf konkluderes at udkastet er mere byrdefuldt end implementeringen i sammenlignelige EU-lande. Videre angives som ”særlige hensyn” den politiske aftale fra 2018 der har til formål at styrke kontrollen, hvilket skal medføre bedre regelefterlevelse og dermed højere dyrevelfærd. Der er ikke noget i den undersøgelse fra AAU, der lægges til grund for de foreslåede indvendige højdekrav der tilsiger bedre dyrevelfærd og det er vist langt fra almindeligt at regne med at nye skærpede regler giver bedre regelefterlevelse, særligt når de savner virkning.

Fødevarestyrelsen henviser til bemærkninger til høringssvar fra ITD og DTL.

SamMark vurderer at den danske notificering til EU er uretmæssig grundet manglende undersøgelse af gældende praksis i alle øvrige EU-lande.

Den danske regering har sendt udkastet til bekendtgørelsen til EU d. 12. december 2023 til notificering. Som det fremgår ovenfor i svar på MOF. Alm. del. spørgsmål 177 d. 13. december har Danmark ikke for hørt sig vedr. indvendige højdekrav for grise hos alle EU-medlemslande, før bekendtgørelsen blev sendt i høring. Jf. EU-dommen C-316/10 præmis 58 og 59, bør Danmark undersøge konsekvenserne både for danske og udenlandske operatører og desuden undersøge hvad der gælder i de øvrige medlemsstater. Her gælder umiddelbart i branchen, at grise op til 40 kg kan transporteres på indvendige etagehøjder på 60 cm og at man derfor i stor udstrækning transporter på 5 etagers køretøjer, hvilket der ikke er taget højde for i den erhvervsøkonomiske beregning.

På den baggrund mener SamMark ikke, at Danmark opfylder sine forpligtelser til at spørge alle andre EU-lande om netop indvendige højdekrav, inden man udsteder en ny bekendtgørelse.

SamMark appellerer til, at Danmark ikke implementerer nationale, konkurrenceforvridende særregler.

SamMark noterer sig desuden, at det er uklart i udkastet til bekendtgørelsen, hvorvidt denne tiltænkes at gælde internationale ture, men forventer det alene gælder national transport, da der alene til notificeringen er medsendt erhvervsøkonomisk beregning på betydningen for danske operatører og ikke de udenlandske.

SamMark ønsker i den forlængelse at understrege, at nationale særregler ikke vil være udviklende for

Der er foretaget notifikation, da udkastet vil kunne påvirke varernes frie bevægelighed.

Det kan oplyses, at foruden henvendelse til Vught-kredsen i december 2023 har Fødevarestyrelsens daværende veterinærdirektør tidligere i 2020 for hørt sig hos følgende lande: Tyskland, Sverige, Belgien, Frankrig og Nederlandene Schweiz, Spanien, Slovakiet, Østrig. Desuden har Fødevarestyrelsen henvendt sig til de øvrige medlemsstater via EU-Kommissionens kontakttliste vedr. dyretransporter, hvor også Schweiz og Norge indgår. Ud over Schweiz er der ingen andre lande, der har oplyst at have indført talmæssige normer for indvendig højde for grise under 40 kg. ved lov. Sverige, Spanien og Tyskland har vejledninger på området. Fødevarestyrelsen har vurderet, at notifikationen af bekendtgørelsesudkastet sammenholdt med den tidligere høring af ovenstående lande er tilstrækkelig til at opfylde præmisserne i EU-Dommen C-316/10.

Vedrørende bekendtgørelsens gyldighed henvises til Fødevarestyrelsens bemærkninger til høringsvar fra ITD.

dansk eksport. Den danske eksportbranche henviser til, at Danmark bør afvente og følge EU's forordning for transport og implementere disse enslydende og alene supplere med eventuelle straffbestemmelser. SamMark mener ikke, at Danmark bør implementere utidige og konkurrenceforvridende udmeldinger på området, som vil komme i vejen for mange succesfulde danske eksporter. Dette for at sikre en ensartet konkurrence og stabile rammebetingelser i branchen. SamMark understreger, at fælles regler på området for transport af dyr på tværs af medlemslande i EU i langt højere grad vil sikre regelefterlevelse og dermed god dyrevelfærd.

SamMark støtter en overgangsperiode på minimum ti år SamMark appellerer til, at alle eventuelle ændringer på mindstekrav for indvendige højdekrav som minimum indføres med den foreslåede overgangsperiode på ti år, således krav til indvendig etagehøjde for transportmidler, der transporter grise under 40 kg. tidligst finder anvendelse fra den 1. april 2034. En overgangsperiode på mindre end ti år vil have store økonomiske konsekvenser for den danske eksportbranche i form af store investeringer i indkøbte transportere, som med en kortere overgangsperiode vil have store værditab, da de vil miste deres værdi inden de er slidt og fuldt afskrevne.

Erhvervsøkonomiske beregninger

SamMark anser ikke de estimerede erhvervsøkonomiske beregninger opstillet i høringsbrevet som retvisende. Dette skyldes særligt den store usikkerhed med hensyn til den uafsluttede revision af transportforordningen i EU, som nævnt ovenfor. Grundet de igangværende forhandlinger på området i EU vil en udskiftning af køretøjer i branchen være behæftet med en stor usikkerhed, da den endelig revision af transportforordningen kan indebære andre mindstekrav til de indvendige etagehøjder, og erhvervet vil derfor igen skulle udskifte og foretage massive investeringer i nye køretøjer.

De erhvervsøkonomiske beregninger er sparsomt gengivet og er svære for erhvervet at kunne efterprøve, men umiddelbart synes det ikke korrekt, at omstillingen kan gøres for de angivne beløb og beregningerne er allerede forældede i forhold til stigninger til investeringerne i køretøjer, betalte lønninger mv.

Det bemærkes, at forhandlinger om ny transportforordning pt. ikke er prioriteret af det belgiske formandskab, så det er uvist, hvornår en evt. ny forordning vil kunne træde i kraft.

Der henvises til bemærkninger til høringssvar fra Danske Svineproducenter.

Omstillingsomkostningerne, der falder i 2033 efter 10 års overgangsperiode, er beregnet til 0,8 mio. kr. i 2023-priser. Det skal ses i sammenhæng med, at erhvervet i løbet af overgangsperioden antages at udskifte køretøjer og anskaffe

<p>Branchen har haft store omkostningsstigninger efter både Corona og krig i Ukraine.</p> <p>Desuden er der ukendte faktorer som afgifter grundet CO₂, der ikke er indregnet, da de endnu ikke var kendte på tidspunktet for beregningerne i 2020-2022.</p> <p>Med ønsket om at bekendtgørelsen kommer til at hvile på evidensbaseret viden og ikke på ønsker om at begrænse eksporten, ser vi frem til at følge arbejdet med et fornyet udkast.</p>	<p><i>yderligere kapacitet i takt med naturlig udskiftning. Overgangsomkostningerne stiger således i denne periode gradvist fra ca. 1,5 mio. kr. i 2024 til ca. 14 mio. kr. årligt i 2033.</i></p> <p><i>Specifikke omkostningsstigninger er ikke indregnet, men omkostningerne er opdateret til 2023-prisniveau, hvilket tager højde for generelle prisstigninger.</i></p>
<p>SamMark – Revideret høringssvar efter høringsfristens udløb:</p> <p>Der mangler i høj grad evidens for de præsenterede mindstekrav til indvendige etagehøjder for grise under 40 kg. i udkastet til bekendtgørelsen.</p> <p>Idet SamMark takker for at muligheden for at afgive høringssvar til ovenstående høring, noterer vi os, at indholdet i det offentliggjorte udkast¹ vil betyde store, negative konsekvenser for den danske eksportbranche. SamMark bemærker tillige, at indholdet ikke tager afsæt i et veldokumenteret grundlag for, at det vil fremme grises velfærd under transport.</p> <p>I udkastet til ændring af bekendtgørelse fremgår det af bilag 1 tabel 1 mindstekrav for indvendige etagehøjder ved transport af grise under 40 kg. SamMark noterer sig, at begrundelsen for de anførte mindstekrav baseres på konklusioner i studiet fra Aarhus Universitet <i>“Effect of deck height on ventilation and natural movements when pigs of 20-25 kg are transported on short or long journeys”</i> (juli, 2022).</p> <p>I den forlængelse ønsker SamMark at understrege problemet ved, at der i bekendtgørelsen lægges op til at foretage markante og indgribende ændringer i mindstekrav for indvendige etagehøjder for transpor-</p>	<p><i>Fødevarestyrelsen forholder sig alene til de reviderede bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet. For øvrige bemærkninger henvises der til ovenstående.</i></p>

ter af grise under 40 kg., når der i den henviste rapport fra Aarhus Universitet konkluderes, at ”Blandt de undersøgte etagehøjder og under de givne (...) fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser.”

SamMark ønsker endvidere at fremhæve, at rapporten fra Aarhus Universitet tog udgangspunkt i en undersøgelse af smågrise alene i vægtklassen 20-25 kg, som bestilt af myndighederne uagtet branchens indsigelse om, at hovedparten af de transporterede grise vejer mere.

SamMark bemærker i den forlængelse, at der i udkastet til den omhandlende bekendtgørelse fremsættes mindstekrav til indvendige etagehøjder under vejtransport for grise under 40 kg. inddelt i intervaller med en gennemsnitsvægt på hhv. 10, 15, 20, 25, 30 og 35 kg.

SamMark anser det som særligt uhensigtsmæssigt, når udkastet til bekendtgørelsen udelukkende baseres på forskning af grise i vægtklassen 20-25 kg., og SamMark efterlyser i den forlængelse et evidensbaseret afsæt for vurderinger i de øvrige foromtalte intervaller for gennemsnitsvægt. SamMark anser således evidensgrundlaget for de forelagte mindstekrav til indvendige etagehøjder som særligt mangelfuld. Sammenholdt med konklusionen fra rapporten: ”Blandt de undersøgte etagehøjder og under de givne (...) fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser.” anser SamMark det som urimeligt, at der uden et fagligt, veldokumenteret evidens foreslås mindstekrav til indvendige etagehøjder – som vil være enormt skærpende for den danske eksportbranches muligheder for at konkurrere med de øvrige medlemsstater.

SamMark mener ikke, at der kan fastsættes mindstekrav for indvendige etagehøjder for grise under 40 kg. i de fremlagte intervaller på baggrund af en undersøgelse af smågrise med en gennemsnitsvægt i intervallet 20-25 kg. Man har ved alene at undersøge mindre grise (20-25 kg) på nuværende og højere etagehøjder (hhv. 60, 70, 80, 90 cm), og dermed ikke på lavere etager (50 eller 55 cm), udelukket at kunne konkludere at grise på fx på 30 kg. har brug for mere plads.

Det bemærkes, at det anførte er skrevet i en sammenhæng, hvor AU har sammenlignet 60 cm, 70 cm, 80 cm og 90 cm højde. Der er ikke foretaget undersøgelser af betydningen af en lavere frihøjde end 60 cm. Fødevarestyrelsen har vurderet, at de foreslåede talmæssige normer under alle omstændigheder sikrer god ventilation og fri

<p>Et tillæg på 40,85% til grises højde savner evidens og ligger uden for undersøgelsens konklusioner</p> <p>I udkastets bilag 1 er der under tabel 1 forklaret, at der tillægges 40,85 % til grises gennemsnitshøjde uden yderligere forklaring på, hvor det tal kommer fra. Ved gennemregning af den valgte højdeberegningsmodel (12) fra rapport af Kaiser et Al, 2023, om grises højde i forhold til vægt, kan man komme frem til, at der tages udgangspunkt i gennemsnitsvægten for de undersøgte grise (23 kg). Grisene i undersøgelsen er bl.a. transporteret ved en etagehøjde på 60 cm og undersøgelsen konkluderer, at der <i>”fandtes kun sporadiske og ubetydelige effekter af etagehøjde på de valgte indikatorer for ventilation og naturlige bevægelser”</i>. Grisene på gennemsnitlig 23 kg har ved den laveste etagehøjde i undersøgelsen (60 cm) en frihøjde svarende til ovennævnte 40,85%. Denne frihøjdeandel gøres i tabellen til frihøjdeandel for alle vægtintervallerne op til 40 kg uanset ventilationstype mekanisk/naturlig og at dette giver et stigende antal centimeter over dyrene.</p> <p>I Undersøgelsen fra AAU blev der overvejende transporteret ved naturlig ventilation, hvorfor det er slående, at man uden grund og evidens og uden hensyn til kravet om ikke at diskriminere håndtering af nogen størrelser af grise (op til 40 kg) i forhold til andre, ikke foreslår lavere etagehøjder ved mekanisk ventilation.</p> <p>AAU’s undersøgelse har desuden ikke afdækket, hvorvidt grise kan transporteres upåvirket ved lavere frihøjde end de allerede kendte indvendige højdekrav, men det fremgår af undersøgelsen at der er tale om en gennemsnitsvægt, hvorfor også grise over gennemsnitsvægten i undersøgelsen er transporteret ved 60 cm. Det kan derfor ikke konkluderes af undersøgelsen, hvordan andre vægtintervaller end de undersøgte reagerer på den givne antagne frihøjde på 40,85% af grisens højde eller hvordan de vil reagere ved en anden ventilationstype, men man kan lige så vel vurdere, at mindre tillæg af frihøjde er tilstrækkelig.</p>	<p><i>bevægelse og konstateret, at der ved den laveste undersøgte højde blev fundet en tendens til temperaturstigning ved høje udetemperaturer.</i></p>
--	---

Det foreslås i øvrigt at ændre kravene i nuværende §9 stk. 3 fra 60 til 61 m³/t pr 100 kg svin, hvilket savner logik og må bero på en fejl, da kravet formodes at skulle svare til det krav der er i forordningens bilag 1, kap. VI punkt 3.

SamMark anser det som utidigt at udsende et udkast til en ny, national bekendtgørelse, mens der foregår forhandlinger på dette område i EU

SamMark anser det for utidigt, at der udsendes et udkast til en ny, national bekendtgørelse – med ikrafttrædelse d. 1. april 2024 – om en dansk særregel for indvendige højdekra­v, samtidig med at der behan­dles et udkast til en ny transportforordning i EU. Indholdet i udkastet til bekendtgørelsen vil medføre store ændringer og dyre investeringer i nye transporter for den danske eksportbranche, som tillige vil være behæftet med en stor usikkerhed, grundet den igangværende behandling af en ny transportforordning i EU. Såfremt notificeringen af bekendtgørelsen bliver godkendt, vil bekendtgørelsen være en national særregel, som i høj grad vil hæmme konkurrenceevnen i den danske eksportbranche.

En direkte konsekvens af implementeringen af udkastet til bekendtgørelsen – før revisionen af transportforordningen er færdigbehandlet og implementeret – vil være, at aktører i den danske eksportbranche vil indlede deres udskiftning af køretøjer i takt med nedslidning, og i denne udskiftning vil være med en enorm stor usikkerhed, idet kravene i den kommende forordning ikke er fastlagt. Alternativt vil man forsøge at udskyde udskiftningen til kravene i forordningen er lagt fast, men det betyder at der i stedet vil blive transporteret dyr på udtjent og slidt materiel.

SamMark anser udkastet til den nationale bekendtgørelse som mere end en præcisering af de gældende EU-regler på området

SamMark ønsker i den forlængelse at adressere problemstillingen i, at den nationale bekendtgørelse forekommer som mere end en præcisering af de gældende EU-regler om krav til indvendige etagehøjde for grise under 40 kg.

Kravene går videre end minimumskravene i forordningen, hvorfor det som gengivet i høringsbrevet *”kræves at danskerne ikke bør stilles ringere i den*

internationale konkurrence og hvorfor implementeringen ikke bør være mere byrdefuld end den forventede implementering i sammenlignelige EU-lande, med mindre særlige hensyn taler herfor”.

I et svar på MOF. Alm. del spørgsmål 177 d. 13. december redegør Ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri med udtalelser fra Fødevarestyrelsen om bl.a. *”ingen af de øvrige Vought-lande har fastsat nationale bestemmelser om indvendige højdekrav. (...) at i Sverige er der fastsat arealkrav for grise på ca. 25 kg. og herefter på ca. 100 kg. Tyskland har fastsat arealkrav, der i overvejende grad ligner de danske. Fødevarestyrelsen er ikke bekendt med om de øvrige EU-lande har valgt at præcisere transportforordningens bestemmelser vedrørende areal- og højdekrav for transport af grise under 40 kg.”*

Det kan heraf konkluderes at udkastet er mere byrdefuldt end implementeringen i sammenlignelige EU-lande.

Videre angives som ”særlige hensyn” den politiske aftale fra 2018 der har til formål at styrke kontrollen, hvilket skal medføre bedre regelefterlevelse og dermed højere dyrevelfærd. Der er ikke noget i den undersøgelse fra AAU, der lægges til grund for de foreslåede indvendige højdekrav der tilsiger bedre dyrevelfærd og det er vist langt fra almindeligt at regne med at nye skærpede regler giver bedre regelefterlevelse, særligt når de savner virkning.

SamMark vurderer at den danske notificering til EU er uretmæssig grundet manglende undersøgelse af gældende praksis i alle øvrige EU-lande.

Den danske regering har sendt udkastet til bekendtgørelsen til EU d. 12. december 2023 til notificering. Som det fremgår ovenfor i svar på MOF. Alm. del. spørgsmål 177 d. 13. december har Danmark ikke hørt sig vedr. indvendige højdekrav for grise hos alle EU-medlemslande, før bekendtgørelsen blev sendt i høring. Jf. EU-dommen C-316/10 præmis 58 og 59, bør Danmark undersøge konsekvenserne både for danske og udenlandske operatører og desuden undersøge hvad der gælder i de øvrige medlemsstater. Her gælder umiddelbart i branchen, at grise op til 40 kg kan transporteres på indvendige etagehøjder på

60 cm og at man derfor i stor udstrækning transporterer på 5 etagers køretøjer, hvilket der ikke er taget højde for i den erhvervsøkonomiske beregning.

På den baggrund mener SamMark ikke, at Danmark opfylder sine forpligtelser til at spørge alle andre EU-lande om netop indvendige højdekrav, inden man udsteder en ny bekendtgørelse.

SamMark anser det desuden som særligt problematisk, at det ikke fremgår tydeligt i notificeringen, at udkastet til bekendtgørelsen vil omfatte internationale transportture, ture der startes i Danmark og slutter i udlandet. SamMark anser det afgørende, at en sådan oplysning skal fremgå tydelig i notificeringen, således EU-medlemslandene kan foretage en vurdering af notificeringen på et oplyst grundlag. Udkastet til bekendtgørelsen vil også have meget store konsekvenser for andre EU-medlemslande, der udfører transportforretning der går fra Danmark. Dette især da den fremsendte notificering alene er medsendt med erhvervsøkonomiske beregninger på betydningen for danske operatører og ikke de udenlandske, hvorfor der forventeligt kan forekomme tvivl om, hvorvidt det er gældende for internationale ture dvs. alle ture, der ikke fuldt ud afvikles indenfor Danmarks grænser.

SamMark appellerer til, at Danmark ikke implementerer nationale, konkurrenceforvridende særregler.

SamMark noterer sig desuden, at det er uklart i udkastet til bekendtgørelsen, hvorvidt denne tiltænkes at gælde internationale ture. Efter en henvendelse til ministeriet, er SamMark dog blevet gjort opmærksom på, at bekendtgørelsen gælder både national og international transport. Dette til trods for, at der alene til notificeringen er medsendt erhvervsøkonomiske beregninger på betydningen for danske operatører og ikke de udenlandske. SamMark ønsker hertil at understrege, at dette vil have graverende konsekvenser for den danske eksportbranche. SamMark anser det som et enormt skærpende indgreb i branchen, da udkastet til bekendtgørelsen således lægger op til, at køretøjer der er godkendt i andre EU-medlemslande ikke kan køre i Danmark. I dag er omtrent 80 pct. af transporterne, der kører til og fra et dansk samlested eller bedrift udenlandske køretøjer med 5-etager, og disse vil således ikke kunne bruge deres køretøjer i

Fødevarestyrelsen henviser til ovenstående bemærkninger til høringssvar fra ITD, idet det videre bemærkes at ved at notificere gøres der opmærksom på en præcisering af reglerne til indvendig højde for grise under 40 kg med indførelse af en ny bestemmelse. Det anføres således at der indføres en ny bestemmelse der gælder i Danmark. Det følger således implicit, at bekendtgørelsesudkastet vil omfatte internationale transportture der foretages på dansk territorium.

Danmark med de foreslåede højdekrav – selvom køretøjerne er godkendt i andre EU-medlemslande. SamMark opfatter således udkastet til bekendtgørelsen som ganske konkurrenceforvridende for den danske landmand og eksportør.

SamMark ønsker i den forlængelse at understrege, at nationale særregler ikke vil være udviklende for dansk eksport. Den danske eksportbranche henviser til, at Danmark bør afvente og følge EU's forordning for transport og implementere disse enslydende og alene supplere med eventuelle straffbestemmelser. SamMark mener ikke, at Danmark bør implementere utidige og konkurrenceforvridende udmeldinger på området, som vil komme i vejen for mange succesfulde danske eksporter. Dette for at sikre en ensartet konkurrence og stabile rammebetingelser i branchen. SamMark understreger, at fælles regler på området for transport af dyr på tværs af medlemslande i EU i langt højere grad vil sikre regelefterlevelse og dermed god dyrevelfærd.

SamMark støtter en overgangsperiode på minimum ti år

SamMark appellerer til, at alle eventuelle ændringer på mindstekrav for indvendige højdekrav som minimum indføres med den foreslåede overgangsperiode på ti år, således krav til indvendig etagehøjde for transportmidler, der transporter grise under 40 kg. tidligst finder anvendelse fra den 1. april 2034. En overgangsperiode på mindre end ti år vil have store økonomiske konsekvenser for den danske eksportbranche i form af store investeringer i indkøbte transportere, som med en kortere overgangsperiode vil have store værditab, da de vil miste deres værdi inden de er slidt og fuldt afskrevne.

Erhvervsøkonomiske beregninger

SamMark anser ikke de estimerede erhvervsøkonomiske beregninger opstillet i høringsbrevet som retvisende. Dette skyldes særligt den store usikkerhed med hensyn til den uafsluttede revision af transportforordningen i EU, som nævnt ovenfor. Grundet de igangværende forhandlinger på området i EU vil en udskiftning af køretøjer i branchen være behæftet med en stor usikkerhed, da den endelige revision af transportforordningen kan indebære andre mindstekrav til de indvendige etagehøjder, og erhvervet vil derfor igen skulle udskifte og foretage massive inve-

steringer i nye køretøjer. De erhvervsøkonomiske beregninger er sparsomt gengivet og er svære for erhvervet at kunne efterprøve, men umiddelbart synes det ikke korrekt, at omstillingen kan gøres for de angivne beløb og beregningerne er allerede forældede i forhold til stigninger til investeringerne i køretøjer, betalte lønninger mv. Branchen har haft store omkostningsstigninger efter både Covid-19 og krig i Ukraine. Desuden er der ukendte faktorer som afgifter grundet udledning af CO₂, der ikke er indregnet, da de endnu ikke var kendte på tidspunktet for beregningerne i 2020-2022.

Såfremt de erhvervsøkonomiske beregninger kun forholder sig til køretøjer der er indregistreret i Danmark, forekommer beregningerne yderligere misvisende. I dag foregår omtrent 80 pct. af transporterne, der kører fra et dansk samlested eller bedrift, på et udenlandsk køretøj med 5-etager. Derfor forekommer de erhvervsøkonomiske beregninger ganske misvisende, da de mangler at tage højde for langt størstedelen af transportkøretøjerne og de omkostninger der vil være forbundet med udskiftningen af disse.

Regneeksempel for konsekvensen af nye højdekrav for hele eksporten

Transport til Polen - 1000 km som udgør en gennemsnitstur for alle transporter

2 x 1000 km. til kilometertakst: kr. 14.00 28.000,00 kr.

Logbog (80 % udenl. operatør til 557 kr. og 20% dansk operatør til 652 kr.) 576,00 kr.

Veterinæromkostninger:

Direkte læsninger (27% af transporterne).

Startgebyr 636 kr.

5 x kvarter á kr. 555,00 + kr. 33,00. 2.940 kr. Veterinæromk. pr. direkte læsning i gennemsnit 3.576 kr.

Veterinæromkostninger:

Samlestedstransporter (73 % af transporterne). Startgebyr 647 kr.

3 x kvarter á kr. 443,00 + kr. 33,00 1.428 kr. Veterinæromk. pr. samlestedslæs i gennemsnit 2.075 kr.

Veterinærpris i snit (27% á kr. 3576,00 og 73% á kr. 2075,00) 2.480,27 kr.

Pris pr. transport

31.056,27 kr.

Beregningsmetoden følger Erhvervsministeriets Vejledning af maj 2021, hvoraf det følger, at der kun skal foretages beregning af erhvervsøkonomiske konsekvenser for danske virksomheder.

<p>Transportpris pr. 30 kgs. gris på 5 etager (160 m² á 4,505 grise) 43.13 kr. Transportpris pr. 30 kgs gris på 4 etager (130 m² á 4,505 grise) 53,09 kr.</p> <p>Til sammenligning vil en transportpris pr. 30 kgs gris på 5 etager fra Holland være på (160m² á 5,319) kr. 36,49, da de ikke har skærpede arealkrav på lange ture.</p> <p>Der er i 2023 eksporteret ca. 15,1 mio. grise, og det vurderes at 80% eksporteres på 5-etagers køretøjer, hvorfor meromkostningen til transport af eksportgrise vil løbe op i 80% af 15,1 mio. grise á 9,96 kr., hvilket vil løbe op i 120.316.800 kr. om året i meromkostninger efter endt implementering.</p> <p>Baggrund: Forudsætningerne i dette regneeksempel er, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gennemsnits eksporterne er 1000 km. - alle grise transporteres på fulde læs med arealkrav for lange ture - 80% af turene kræver 5-etagers køretøjer - gennemsnitsfragt pris inkl. løn, maut, brændstof, dæk, vedligehold, afskrivning og vask af biler antaget til 14 kr. km. - der i gennemsnit bruges 3 x kvarter på veterinærsyn på samlested pr. læs og - der i gennemsnit bruges 5 x kvarter på veterinærsyn ved direkte læsninger pr. læs <p>Med ønsket om at bekendtgørelsen kommer til at hvile på evidensbaseret viden og ikke på ønsker om at begrænse eksporten, ser vi frem til at følge arbejdet med et fornyet udkast.</p>	
<p>Landbrug & Fødevarer:</p> <p>Vi mener også, at det fremsendte forslag baserer sig på et fagligt ukorrekt grundlag. Formlen for grisenes højde i det angivne interval synes at være korrekt, men der mangler en sober forklaring/videnskabelig begrundelse for, hvorfor forskellen fra grisens højde til det foreslåede krav til indvendig højde fastsættes som den gør. Hvis den beregning var gennemført efter de principper, der hidtil har været brugt i fastsættelse af indvendig højde for forskellige aldersgrupper, ville højdekravet v. 30 kg være 61 cm i stedet for 65 cm, og det ville betyde, at det fortsat ville være muligt at køre med smågrise i 5 etager.</p>	<p><i>Der henvises til bemærkninger til høringssvar fra ITD og Danske Svineproducenter.</i></p> <p><i>Det er uklart hvilke principper der henvises til, da der aldrig har været talmæssige normer for grise under 40 kg. Fødevarestyrelsen bemærker dog, at der i forbindelse med indvendige højdekrav for grise over 40 kg gøres brug af interpolation, hvor der ved modellen for grise under 40 kg gøres brug af den indsatte beregningsmodel, da interpolation ikke er mulig.</i></p>

<p>Forslaget til etagehøjder er endvidere alene baseret på viden om transport af dyr med naturlig ventilation, og der er på den baggrund udarbejdet forslag til ensartet krav til indvendig højde ved både mekanisk og naturlig ventilation. Den indvendige højde skal først og fremmest sikre den nødvendige ventilation, og for de øvrige vægtintervaller for grise er der helt berettiget indregnet en positiv effekt for biler med mekanisk ventilation. Det må være en fejl, at der ikke er korrigeret til et lavere højdekrav, hvis bilerne har mekanisk ventilation, og vi skal opfordre til og går ud fra, at dette sker inden bekendtgørelsen udstedes.</p> <p>Hvis der på trods af ovenstående faglige betragtninger fortsat gennemføres ændringer, som hindrer biler i at køre med fem etager, er det helt afgørende, at der som foreslået bliver minimum en 10-årig overgangsperiode, der kan sikre, at investeringerne i de nuværende biler/trailere kan afskrives. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at det ikke er muligt at ombygge eksisterende biler til 4 etager.</p> <p>Når kapaciteten til transport af smågrise reduceres fra lastbiler med 5 til 4 dæk, vil det give betydelige omkostninger. Det gælder både den indenlandske transport mellem besætninger og eksporten af smågrise.</p> <p>Det estimeres, at kravet som minimum vil ramme omkring 2,4 mio. smågrise, som i dag transporteres mellem danske besætninger i vogntog med 5 etager. Det indvendige højdekrav vil reducere bilernes kapacitet med 20 pct. og omkostningerne til den indenlandske transport af smågrise vil øges med op til 3 kr. pr. smågris, hvilket svarer til en samlet meromkostning for slagtesvineproduktionen i Danmark på op imod 12 mio. kr., når bekendtgørelsens krav er fuldt indført. Det vil naturligvis få direkte betydning for konkurrenceevnen og føre til, at færre grise opdrættes til slagtning i Danmark.</p> <p>Tilsvarende vil eksporten af smågrise blive pålagt en betydelig meromkostning på omkring 4 kr. pr. smågris, da minimum 2/3 del af alle grise til eksport køres på biler 5 dæk. Det svarer til en samlet meromkostning på 37 mio. kr. for smågrisproducenterne, når kravene er fuldt indført. Det vil skabe en stor konkurrenceforvridende situation på det europæiske marked.</p>	<p><i>Der henvises til bemærkninger til høringssvar fra Danske Svineproducenter.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at Fødevarestyrelsen er bevidst om, at hvis man fremadrettet vil køre med grise i fem etager, vil det medføre, at der skal køres med mindre grise.</i></p> <p><i>Der er ved beregningen af de erhvervsøkonomiske omkostninger taget højde for, at visse transporter ikke kan udføres med lastbiler med 5 etager.</i></p>
---	---

<p>I høringen er det anført, at de miljømæssige konsekvenser falder under grænsen for, hvad der kræves for en konsekvensvurdering eller GU forelæggelse. Desuagtet medfører forslaget, at der skal køre væsentlig flere lastbiler for at transportere det samme antal grise, og det fører selvsagt til en belastning på vejnettet i Danmark samt miljø- og klimamæssige belastninger, som strider mod regeringens øvrige politiske prioriteter.</p>	<p><i>Vedrørende miljømæssige konsekvenser henvises til bemærkninger til høringssvar fra ITD.</i></p>
---	---