Anbefalinger om ændringer af EU's forordning om beskyttelse af dyr under transport

Indholdsfortegnelse

0. Sammenfatning af Grivitas anbefalinger 2
1. Maksimal transporttid på 8 timer for alle grise 3
2. Adgang til vand og foder senest efter 8 timers transport 7
3. Forbud mod transport af drægtige søer i sidste tredjedel af drægtigheden 12
4. Skærpede temperaturgrænser under transport og aktiv klimakontrol 16
5. Realtidskontrol og grænseoverskridende håndhævelse af dyretransportregler 18
6. EU-udviklings- og forskningsprojekt om incitamenter til øget lokal slagtning og eksport af genetisk materiale (sæd og befrugtede æg) 22
Noter/kilder 23
Appendix A. Transportdødelighed for grise ved danske griseeksporter 34
Appendix B. Eksporterede grise fra Danmark 36
Appendix C: Realtidskontrol og grænseoverskridende håndhævelse af dyretransportregler 37

Indledning

Rapporten præsenterer Grivitas anbefalinger til ændringer af EU's forordning om beskyttelse af dyr under transport. Grivita arbejder for bedre dyrevelfærd for grise, og rapporten omhandler konkret grisenes forhold. De bærende velfærdsprincipper (rejsetid, håndtering, vand/foder, temperatur mv.) er generelle, men dokumenteres her for grise.

Rapporten er ikke udtømmende for så vidt angår vores holdning til direktivet. Bl.a. behandles loftshøjder og arealkrav ikke.

For hver anbefaling er gældende EU-regler, Kommissionens forslag til forordning (2023), kompromisforslaget fra det tidligere polske formandskab (juni 2025) omtalt tillige med begrundelser for anbefalingen.

Kilder/noter til hvert afsnit er placeret til sidst i rapporten.

0. Sammenfatning af Grivitas anbefalinger

Tabellen nedenfor sammenligner Grivitas anbefalinger med gældende EU-regler, Kommissionens forslag og ministerens mandat. Anbefalingerne bygger på EFSA's videnskabelige vurderinger af grises velfærd under transport. På den baggrund anbefaler Grivita skærpede regler, som hver især adresserer væsentlige belastninger. De detaljerede begrundelser fremgår af de enkelte kapitler i rapporten.

Emne	Gældende EU-regler	Kommissionens forslag	Kompromis juni 2025	Danmarks mandat	Grivitas anbefaling
Transporttid slagtedyr	Op til 24 timer	9 timer	Under forhandling	8 timer	**8 timer**
Transporttid levebrugsdyr	Op til 24 timer	21 timer (med pause)	Under forhandling	Kortere end 21 timer	**8 timer**
Vand/foder krav - hvis 8 timers grænsen ikke gennemføres konsekvent	Vage formuleringer	Vage formuleringer	Under forhandling	Ikke i mandat	**Efter 8 timer**
Drægtige søer	Transport tilladt til 90% af drægtighed	Transport tilladt til 80% af drægtighed	Som kommissionen	Ikke i mandat	**Transport tilladt til 67 % af drægtighed**
Temperatur-grænse	5-30°C (±5°C)	Temp.grænse fjernes - "fleksibel"	Sensorer, ingen temperatur-grænse	Strengere krav	**Maks. 25°C absolut og aktiv klimakontrol**
Realtidskontrol og håndhævelse	Ikke krav i dag	Obligatorisk realtids-positionering, kobling til TRACES	Som kommissionen + lokale databaser, overvågning af temperatur	Ikke i mandat	**Live adgang til realtidspositionering, automatiske alarmer, digital kontrol/håndhævelse**

1. Maksimal transporttid på 8 timer for alle grise

Ifølge ministerens mandat skal han arbejde for en maksimal transporttid på 8 timer for slagtegrise og for kortere end 21 timer for levebrugsgrise. Vi havde gerne set et loft på 8 timer for alle grise. Vi medtager her dokumentation og vores begrundelser for denne position, så beslutningsgrundlaget er så komplet som muligt.

1.1 Gældende regler

Ifølge EU's nuværende transportforordning for dyr (Rådets forordning (EF) nr. 1/2005) kan grise transporteres i op til 24 timer i træk uden aflæsning[1]. Den såkaldte 8-timersgrænse i forordningen er ikke en maksimal transporttid, men en administrativ tærskel for "lang transport", der udløser særlige krav til køretøj og dokumentation. I praksis betyder reglerne, at mange grise -- både til slagtning og til opfedning -- tilbringer op til et døgn i lastbilen, hvorefter transporten kan fortsætte efter 24 timers hvile på en kontrolstation (med foder og vand). Der foreligger dog ikke videnskabelig dokumentation for, at sådanne ophold giver en særlig velfærdsmæssig gevinst

1.2 Kommissionens forslag

Kommissionens forslag af 7. december 2023 foreslår 9 timer som maksimal transporttid for dyr til slagtning. For dyr til andre formål (f.eks. avl og opfedning) foreslås 21 timer, med 1 times pause efter 10 timer -- uden aflæsning[3]. Ca. 98 % af Danmarks eksport af levende grise er netop smågrise til opfedning[14a]. Efter 21 timer kan transporten fortsætte, hvis dyrene først hviler 24 timer på en godkendt kontrolstation (foder/vand), hvorefter der kan køres op til 21 timer igen[2,3,4]. Pauser uden aflæsning giver ingen dyrevelfærdsgevinst, og adresserer ikke sult og tørst, trængsel, manglende hvile eller ophobede ammoniakkoncentrationer. Det er tilmed ikke dokumenteret, at ophold på kontrolstationer reelt forbedrer dyrevelfærden. Fra et dyrevelfærds-perspektiv er forslaget derfor utilstrækkeligt: EFSA har dokumenteret, at allerede efter 8 timer opstår der dehydrering og stress, skader og hygiejneforringelser tiltager også, ligesom sult opstår efter 12 timer[2]. EFSA fremhæver, at da næsten alle grise fastes i mange timer inden afgang, når de i praksis den fysiologiske sultgrænse langt tidligere end 12 timer efter transportens begyndelse[2].

1.3 Kompromisforslaget

Det polske formandskabs kompromisforslag fra juni 2025 indeholder ikke konkrete tidsgrænser for transport af dyr, men lægger i stedet op til fortsatte forhandlinger om netop transporttid, pauser og hvileperioder. Forslaget afspejler uenigheder blandt medlemslandene, hvor nogle ønsker at forlænge transporttiderne i forhold til Kommissionens udspil, mens andre ønsker mere restriktive regler[5].

1.4 Ministerens mandat

Ifølge referatet fra Europaudvalgets møde 20. juni 2025 er ministerens mandat[6]

- 8 timer for dyr til slagtning (skærpelse i forhold til Kommissionens 9 timer).

- For levebrugsdyr (herunder smågrise til opfedning) som udgør ca. 98% af Danmarks eksport af levende grise på godt 16 millioner årligt: kortere transporttid end 21 timer, men uden fast timetal for at bevare forhandlingsrum.
- For avlsdyr: mulighed for længere transport end for øvrige levebrugsdyr, hvis særlige dyrevelfærdskrav opfyldes.

1.5 Konklusion og anbefalinger

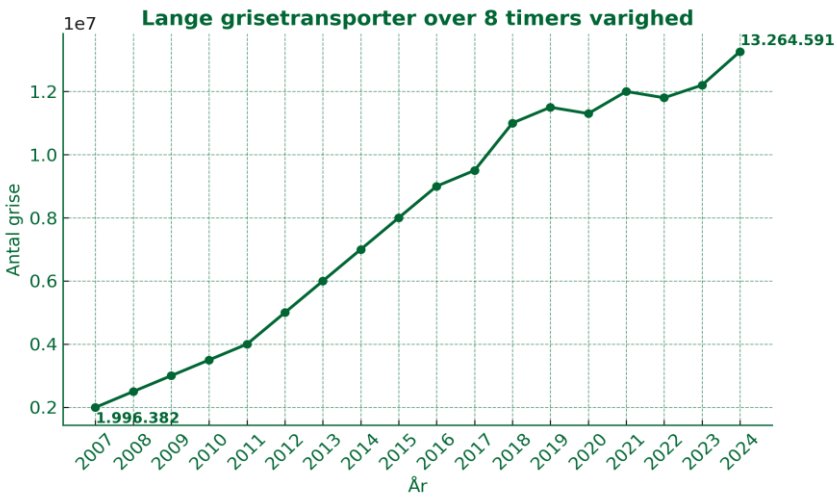
Ifølge EU's nuværende transportforordning (Rådets forordning (EF) nr. 1/2005) kan grise transporteres i op til 24 timer uden aflæsning, forudsat at de har adgang til vand. Dette betyder, at mange grise – både til slagtning og opfedning – tilbringer op til et døgn i lastbil, hvilket er langt over, hvad den videnskabelige evidens og EFSA vurderer som forsvarligt for dyrevelfærd. EFSA har dokumenteret, at dehydrering og stress opstår allerede efter 8 timers transport, og at risikoen for sult, skader og hygiejneforringelser stiger markant herefter. Pauser uden aflæsning har ingen dokumenteret dyrevelfærdsgevinst, da de ikke adresserer de grundlæggende behov for hvile, foder og frisk luft. Det er veldokumenteret at der ikke er grundlag for at skelne mellem transport til slagtning og anden transport, da de væsentligste velfærdsrisici for grise under transport (tørst, sult, stress, skader, hygiejneforringelse, dødelighed) opstår uanset transportens formål. Kommissionens forslag fra december 2023 foreslår 9 timer for slagtning og 21 timer for andre formål, men dette er fortsat langt over EFSA's anbefalinger. Det polske formandskabs kompromisforslag fastholder disse tider og adresserer ikke de centrale dyrevelfærdsproblemer. Der er massiv folkelig opbakning til kortere transporttider: 83 % af EU's borgere og 78 % af danskerne ønsker at stoppe transporter over 8 timer. Der er ingen videnskabelig begrundelse for at skelne mellem transport til slagtning og anden transport. Det ændres ikke af muligheden for efterfølgende ophold på kontrolstationer, jfr. også kap. 2.7. Grivita anbefaler derfor, at EU indfører en maksimal transporttid på 8 timer for alle grise, i overensstemmelse med den videnskabelige evidens og befolkningens ønsker.

Grivita anbefaler derfor en maksimal transporttid på 8 timer for alle grise.

1.6 Denne anbefaling begrundes nærmere nedenfor.

1.6.1 Transport over 8 timer er stærkt stigende

Antallet af grise, der transporteres over otte timer fra Danmark, er steget voldsomt. Langt størstedelen af de mere end 16 millioner grise, der eksporteres årligt, udsættes for lange og belastende transporter gennem Europa – ofte til lande som Tyskland, Polen, Italien og Rumænien. Denne udvikling er ifølge Dyrenes Beskyttelse en dyrevelfærdskatastrofe, da de lange transporter øger risikoen for tørst, sult, overophedning og udmattelse blandt dyrene[6a].



Kilde Dyrenes Beskyttelse og Fødevarestyrelsen

Danmarks Eksport af smågrise til opfedning udgør ca. 98% af den samlede eksport af levende grise, og de omfattes således ikke af nedsættelse af transporttiden til de foreslåede 8 eller 9 timer.

År	Smågrise til opfedning	Andre levende brugsdyr/avlsdyr	Grise til slagtning	Total levende eksport
2000	2,1	0,3	0,1	2,5
2005	5,8	0,4	0,1	6,3
2010	10,2	0,5	0,1	10,8
2015	12,0	0,4	0,1	12,5
2020	14,8	0,2	0,3	15,3
2023	15,1	0,1	0,2	15,4
2024	16,4	0,1	0,2	16,7

Grise der eksporteres fra Danmark
Kilde: Appendix B.

1.6.2 Videnskabelig evidens

EFSA vurderer, at tegn på tørst kan opstå allerede efter ca. 8 timers transport – også når drikkenipler er tilgængelige – og at risikoen for dehydrering herefter stiger. Tegn på sult ses typisk efter ca. 12 timer. I praksis indledes transporten dog ofte efter en længere fasteperiode, fordi næsten alle grise fastes i timerne forud for læsning og afgang. EFSA påpeger, at dette betyder, at grisene når den fysiologiske sultgrænse langt tidligere end efter 12 timer fra transportens begyndelse[2]. Den samlede faste- og transporttid forværrer øvrige belastninger som dehydrering, varmestress, træthed og social stress[6b].EFSA beskriver desuden, at stressreaktioner opstår ved læsning og forværres under transport, og at problemer som skader, varmebelastning, trængsel og manglende hvile tiltager med rejsetiden. Korte pauser uden aflæsning har ingen dokumenteret dyrevelfærdsgevinst, da de ikke imødekommer dyrenes grundlæggende behov for hvile, foder, vand og frisk luft (EFSA 2022 - se afsnit 1.6.5).

1.6.3 Belastningsfaktorer under transport

Under transport udsættes grisene for en kombination af belastninger: Begrænset mulighed for at lægge sig ned, høj dyretæthed, vibrationer, skiftende temperaturer og skadelig ammoniak. Risikoen for varmestress stiger markant, når temperaturen overskrider grisenes øvre kritiske temperatur -- for søer ca. 22 °C, for slagtesvin ca. 25 °C, og for smågrise (~30 kg) ca. 30 °C. Grise har begrænset evne til at svede/køle sig og er derfor særligt udsatte[7,8,9].

Lange transporter betyder desuden flere timer uden uforstyrret hvile. En større analyse viser, at dødeligheden for slagtegrise stiger med transportlængden -- fra 0,049 % (<50 km) til 0,145 % (>300 km) -- og risikoen er højere i varme[10,11]. Belastningen er den samme for dyret, uanset om det transporteres til slagtning, opfedning eller avl.

1.6.4 Hygiejne og ammoniak

En slagtegris udskiller i størrelsesordenen 1,2–1,4 kg fæces og 3,5–4,0 L urin pr. dag[12]. På lange transporter - ofte mindst 500 grise på 4-5 etager - ophobes ekskrementer hurtigt - og dyrene kan ikke adskille toilet- og hvileområde, som de naturligt forsøger. 500 grise producerer ca. 2,5 tons ekskrementer på 24 timer. Ophobningen skaber ammoniak (NH_3), høje ammoniak-niveauer er forbundet med irritation af luftveje og øjne, hoste og nedsat trivsel[2 11].

1.6.5 Pauser uden aflæsning gavner ikke

Den foreslåede times pause uden aflæsning giver i praksis ingen velfærdsgevinst for grisene. Pausen reducerer hverken trængsel eller giver dyr mulighed for at ligge uforstyrret — og den ændrer ikke på den hurtige ophobning af gødning/urin og ammoniak[12] [13]. Tørst og sult adresseres heller ikke, fordi grisene hverken kan fodres og heller ikke drikke effektivt. EFSA har vist, at tegn på tørst opstår allerede efter ca. 8 timer og forværres med tiden[2] [2a]. Drikkeniplerne sikrer ikke tilstrækkeligt indtag for alle dyr, og høj belægningsgrad begrænser adgangen yderligere[2a] [2b] [2c]. Reelt kræver rehydrering og fodring aflæsning på en kontrolpost med ro, plads, foder og vand[2a]. Dertil kommer, at stilstand kan forværre varme- og luftkvalitet, da ventilation/udluftning ofte er dårligere ved stop, så mikroklimaet omkring dyrene kan blive endnu mere belastende[7] [8] [9]. Samlet set er en pause uden aflæsning derfor uden værdi: Den fjerner ikke de belastninger, som dokumenteret driver tørst, sult, stress, skader og hygiejneproblemer[10] [11] [12] [13] — det gør kun kortere rejsetider og/eller aflæsning til kontrollerede hvile- og forsyningsfaciliteter.

1.6.6 Ingen faglig grund til at skelne mellem transportformål

Den tilgængelige evidens viser, at de samme stressorer og velfærdskonsekvenser (bl.a. tørst, sult, varme-/kuldepåvirkning, håndteringsstress, skader, træthed og øget dødelighed) optræder ved svinetransport uanset formål (slagtning, opfedning, avl). EFSA's faglige vurdering for grise identificerer 10 højtrelevante velfærdskonsekvenser under transport og anbefaler bl.a. at rejsetiden holdes på et minimum, uden at skelne efter transportens formål. Det er rejsetid/varighed, mikroklima (temperatur/fugt), tæthed og manglende adgang til vand/foder, der driver risikoen—ikke formålet med turen. Studier viser desuden, at dødeligheden stiger med afstand/varme, på tværs af kategorier. Samlet er der ikke et videnskabeligt grundlag for lempeligere tidsgrænser for "ikke-slagtetransporter" end for slag-tetransporter[2,2a,2b,2c,10].

1.6.7 Stor folkelig opbakning til kortere transporttider

Der er stor folkelig opbakning til kortere transporttider. En EU-undersøgelse viser, at 83 % af EU-borgerne ønsker kortere transporttider for dyr. En dansk undersøgelse viser, at 78 % af danskerne mener, at transporter over 8 timer bør forbydes. [15,16,17].

1.6.8 Europa-Parlamentets tilkendegivelse

Europa-Parlamentet har i sin resolution af 20. januar 2022 støttet forslaget om, at transport til slagtning for husdyr bør begrænses til højst 8 timer[22]. Denne position bygger på omfattende dokumentation for, at dyrevelfærden forringes markant ved længere transporter, og at risikoen for dehydrering, udmattelse, skader og dødsfald stiger betydeligt, jo længere dyrene er undervejs. Parlamentets udmelding gjaldt dog kun transport til slagtning. Grivita vurderer, at den videnskabelige evidens viser de samme belastninger uanset transportens formål, og anbefaler derfor, at den maksimale transporttid på 8 timer bør gælde for alle grise – både til slagtning, opfedning og avl. Dermed bygger Grivitas position videre på Parlamentets tilkendegivelse, men udvider den til at dække alle kategorier i overensstemmelse med evidensen.

2. Adgang til vand og foder senest efter 8 timers transport

2.1 Gældende regler

EU's transportforordning (1/2005) fastsætter arts-specifikke grænser for vand og foder under transport. For grise specificerer forordningen, at de kan transporteres i op til 24 timer med kontinuerlig adgang til vand, hvorefter de skal aflæsses og hvile mindst 24 timer med vand og foder[1]. I praksis betyder dette, at grise kan være uden foder under 24-timers kørsel, såfremt de har adgang til vand.

Problemet forværres af, at mange transporter netop planlægges til at vare lige under 24 timer for at undgå kravet om hvileperiode på kontrolpost. Selvom køretøjerne skal være udstyret med vandingssystemer, anfører EFSA at grisene bliver tørstige efter omkring 8 timer – også med nipler[2]. Dette uddybes nedenfor i afsnit 2.5.

EU's transportforordning bruger vage formuleringer som 'passende intervaller' uden konkret præcisering af hyppighed for vanding og fodring undervejs[1]. EFSA dokumenterer, at vandindtag under transport i praksis ofte er utilstrækkeligt[2], og Kommissionens evaluering af Regulation (EC) No 1/2005 (2011/2012) rapporterer, at mange transportkøretøjer mangler tilstrækkelige vandings- og fodringsfaciliteter[26]. Denne vaghed i regelsættet muliggør fortolkninger baseret på logistisk bekvemmelighed snarere end dyrenes fysiologiske behov

2.2 Kommissionens forslag

Kommissionens forslag fra december 2023 forbedrer ikke dette forhold særligt. Forslaget introducerer lange rejser i to dele á maksimalt 21 timer, med en 1-times pause efter maksimalt 10 timer hvor dyrene forbliver i køretøjet, og 24 timers hvile med foder og vand på kontrolpost mellem de to dele[3]. Vandnippel-systemer i transportkøretøjerne anerkendes af EFSA som problematiske, særligt under kørselsforhold[4]. Kommissionens forslag repræsenterer derfor kun en marginal forbedring af status quo, idet grise fortsat kan være uden foder i op til 21 timer under transport.

For ufravænnede smågrise (typisk under 10 kg som stadig har behov for mælk) foreslår Kommissionen en særlig transportstruktur: maksimalt 9 timers transport, efterfulgt af minimum 1 times obligatorisk pause hvor grisene skal tilbydes mælkeerstatning eller elektrolytopløsning, hvorefter transporten kan fortsætte i yderligere maksimalt 9 timer[5]. Denne regel anerkender de særlige behov hos meget unge grise, men ser bort fra, at effektiv mælkefodring i et transportkøretøj er meget vanskelig - smågrise har brug for ro, varme og kendte omgivelser for at drikke tilstrækkeligt.

2.3 Kompromisforslaget (juni 2025) og ministerens mandat

Kompromisforslaget fastholder strukturen fra Kommissionens forslag uden eksplicitte krav om, at alle grise skal have adgang til vand og foder senest efter 8 timers transport. Der fastholdes krav om adgang til vand under transport via drikkesystemer, men der er ikke indført nye, kontrollerbare krav, der sikrer, at dyrene faktisk får tilstrækkeligt vand og foder inden for de første 8 timer[6].

Ministeren har mandat fra Folketingets Europaudvalg til at arbejde for "kortere transport end 21 timer for levebrugsdyr", men det indeholder ingen instruktioner vedrørende dyrenes adgang til vand og foder undervejs, og emnet blev ikke diskuteret i Europaudvalget.

2.4 Den utilstrækkelige 1-times pause uden aflæsning

Både Kommissionens forslag og kompromisforslaget introducerer et krav om obligatorisk 1-times pause efter 10 timers kørsel. Det er kritisk for dyrevelfærden, at pausen sker uden aflæsning - dyrene forbliver i lastbilen mens køretøjet holder stille[8]. Hertil kommer, at der ikke foreligger dokumentation for, at ophold på kontrolstationer i sig selv giver en væsentlig velfærdsmæssig gevinst. Tværtimod indebærer de yderligere risici, bl.a. håndteringsstress og øget smittepres, jfr. kap. 2.7.

EFSA dokumenterer eksplicit, at pauser uden aflæsning ikke adresserer de grundlæggende velfærdsproblemer som opstår under transport[9]. Dyrene forbliver i samme trange forhold uden mulighed for at ligge ned uforstyrret, mens gødning og urin fortsætter med at ophobe sig. Normtal viser at 500 grise producerer cirka 2,5 tons ekskrementer på 24 timer[10]. De skadelige ammoniakkoncentrationer, som allerede har nået kritiske niveauer (fx >20 ppm) efter 8-10 timers transport, fortsætter med at akkumulere[11].

2.5 Drikkenipler som systemisk problem

Mest problematisk er, at pausen ikke løser problemet med utilstrækkeligt vand- og foderindtag. EFSA peger på begrænset vandoptag og reduceret adgang under transport, og at tørst opstår omkring 8 timer – også med nipler[12]. Flere strukturelle faktorer gør drikkenipler fundamentalt uegnede som vandforsyning under transport:

Fysisk utilgængelighed: Drikkenipler monteres standardmæssigt langs transportkøretøjets vægge. Ved kommissionsforslagets pladsformel ((k=0,027) svarer det ved 25 kg til ca. 0,23 m² pr. gris[13]) står dyrene så tæt pakket at kun en del af de grise, som er yderst mod væggene har direkte adgang til niplerne. Grise placeret centralt i ladet - typisk 60-70% af dyrene - må navigere gennem en kompakt masse af andre grise for at nå vandkilderne, hvilket EFSA beskriver som meget vanskeligt under normale transportforhold[14].

Konkurrence og aggression: Når mange grise deler få drikkenipler, opstår der konkurrence om adgangen—et problem der forstærkes, når tørst indtræder efter ~6–8 timers transport (EFSA)[15].

Ukendt teknologi: For de fleste af danske eksportgrise som er smågrise på 20–30 kg udgør drikkenipler ofte en fremmed teknologi. Disse dyr er typisk opdrættet med vandskåle eller andre systemer og skal under ekstrem transportstress pludselig mestre en helt ny drikketeknik[18]. Studier viser, at selv grise trænet i nippelanvendelse reducerer deres vandindtag under transport sammenlignet med staldforhold[19 20].

Køretøjsbevægelser: Transportkøretøjets vibrationer, acceleration og sving er dokumenteret i feltstudier og reviews og gør det vanskeligere for grise at stå stabilt[21]; samtidig dokumenterer EFSA, at adgang til vandnipler under transport ofte er begrænset af bevægelser og trængsel[2]. Tilsammen reducerer det det praktiske vandindtag under kørsel.

Stress-induceret drikkeundertrykkelse: Transportstress aktiverer grisenes sympatiske nervesystem, hvilket fysiologisk undertrykker tørst- og sultfornemmelse i de første 4–6 timer[23].

Når tørsten senere bliver akut, er dyrene ofte for udmattede eller stressede til at konkurrere om vandadgang[24].

Den omfattende videnskabelige dokumentation viser imidlertid, at selv når de i Kommissionens vejledning beskrevne god-praksis-tiltag følges, sikrer det ikke tilstrækkelig hydrering for alle dyr under transport. EFSA har dokumenteret, at vandindtag er alvorligt kompromitteret under transport (2022)[2], og Kommissionens egen konsekvensanalyse fandt i 2016, at drikkenipler i køretøjer i praksis ofte er utilstrækkelige til at dække alle dyrs behov[26]. Observationsstudier og reviews bekræfter tilsvarende, at en betydelig andel af grisene slet ikke får adgang til vand, eller reducerer deres vandindtag under transport[17 19 20]. Fra et dyrevelfærdsperspektiv repræsenterer fastholdelsen af drikkenipler som primær vandforsyning efter vores opfattelse en bevidst accept af systematisk dehydrering. Når en betydelig andel af dyrene aldrig får vand, og når vandindtaget for dem der drikker er kraftigt reduceret, kan systemet ikke betragtes som sufficient.

2.6 Ventilationsproblemer under pause

Paradoksalt kan pausen faktisk forværre forholdene. Ventilationen i mange transportkøretøjer er designet til at fungere gennem passiv luftgennemstrømning under kørsel. Ved stilstand reduceres eller ophører denne naturlige ventilation, hvilket kan føre til hurtig temperaturstigning[27]. Teknologisk Institut har beregnet, at temperaturen i en stillestående lastbil med grise kan overstige 35 °C selv ved udetemperaturer på kun 16 °C, og at temperaturen kan stige med op til 1 °C per minut de første 10 minutter efter stop[28]. Grisefaglige studier dokumenterer tilsvarende hurtige temperaturspidser på +16–20 °C ved opstart/standsning i læs[27].

Dehydrerede grise mister evnen til effektiv termoregulering gennem øget respiration[30]. Når temperaturen overstiger ca. 25 °C – hvilket er almindeligt under sommertransporter – ses en hurtig stigning i kropstemperatur og risiko for varmebelastning[31]. Dette accelererer væsketabet yderligere og kan føre til dødeligt hedeslag ved længerevarende transport under varme forhold[32].

FAKTABOKS: Schweiz viser vejen med 8-timers grænse

Schweiz har siden 2015 haft nogle af Europas mest restriktive regler for dyretransport med en maksimal samlet transporttid på 8 timer for produktionsdyr, herunder grise. Reglen er fastlagt i Tierschutzverordnung (TSchV) art. 152a og trådte i kraft 1. december 2015[33,34].

Hovedpunkter i den schweiziske model:

o Maksimalt 8 timers samlet transporttid for produktionsdyr – inklusive både kørsel og ophold[33,35]

o Maksimalt 6 timers køretid uden ophold – herefter kræves pause eller aflæsning[35,36].

o Gælder både for nationale og internationale transporter ind og ud af Schweiz, så længe transporten foregår på schweizisk territorium[37].

o Reglerne er begrundet i dyrevelfærdshensyn (bl.a. for at forebygge sult, tørst, træthed og skader) og er støttet af omfattende videnskabelig dokumentation om velfærdsproblemer ved lange transporter[38].

o Schweiz-eksemplet viser, at et 8-timers loft kan gennemføres og opretholdes i praksis – selv i et geografisk udfordret land med betydelig transittrafik[39].

Kilde: Note 33-39

2.7 Konklusion og anbefalinger

EFSA vurderer, at grise oplever tørst efter ~8 timer også med drikkenipler i køretøjet, og fysiologiske tegn på sult efter 12 timer[42]. Kombinationen af sult og tørst forværrer transportstress markant, særligt for unge dyr med højere stofskifte, hvor problemerne kan indtræde endnu tidligere.

Det er væsentligt at understrege, at EFSA's reference til sult efter ca. 12 timer alene vedrører timerne under selve transporten. Da grise i praksis fastes i mange timer inden afgang, opstår sult derfor langt tidligere – ofte allerede kort efter transportens begyndelse[2]. Dette understøtter behovet for at sikre adgang til vand og foder senest efter 8 timers transport, eller alternativt at begrænse den samlede faste- og transporttid til højst 8 timer[43].

Grivita anbefaler derfor en maksimal transporttid på 8 timer for alle grise, hvilket i praksis vil fjerne risikoen for tørst og sult under transport og er i overensstemmelse med EFSA's dokumentation. At forudsætte, at grisenes behov for vand dækkes af vandingssystemer, som dokumenteret i praksis er utilstrækkelige til at dække dyrenes behov, risikerer at udgøre en accept af systematisk dehydrering.

Ministeren har mandat i EU-forhandlingerne til at arbejde for kortere transporttid end de 21 timer, der aktuelt foreslås for levebrugsdyr.

Hvis et transportloft på 8 timer imidlertid ikke kan forhandles igennem og EU vedtager længere transporttid end 8 timer, anbefaler Grivita som skadebegrænsende tiltag:

• Krav om dokumenteret adgang til og faktisk indtag af vand og foder senest efter 8 timers transport, kontrolleret via digitale logbøger og sensorer

• Obligatorisk aflæsning på certificerede kontrolposter efter 8 timer, hvor dyrene kan hvile, spise og drikke under kontrollerede forhold

Afslutningsvis skal det understreges, at videnskabelig dokumentation viser, at ophold på kontrolstationer, selv når grisene får adgang til foder, vand og hvile, ikke kan retfærdiggøre transporter ud over otte timer. Kommissionens forslag om 21 timers transporttid med pauser adresserer ikke tilstrækkeligt behovet for vand og foder, og der er fortsat betydelige velfærdsrisici forbundet med så lange transporter[1,44,45,46].

Der foreligger ikke tilstrækkelig videnskabelig evidens for, at ophold på kontrolstationer under transport giver en væsentlig velfærdsmæssig gevinst, der kan legitimere, at rejsetiden overstiger otte timer. EFSA har understreget, at pauser kun kan være gavnlige, hvis dyrene aflæsses og får adgang til vand, foder og hvile, men der findes ikke evidens for, hvor længe eller hvor effektivt et sådant ophold skal vare for at skabe en reel forbedring af dyrenes tilstand[1]. Dermed kan brugen af kontrolstationer ikke anvendes som et veldokumenteret grundlag for at tillade længere transporter end otte timer[1,47,48].

Samtidig er der betydelige risici forbundet med kontrolstationer. Dyr udsættes for håndteringsstress i forbindelse med af- og pålæsning, og de kan opleve sult og tørst, mens der desuden er øget risiko for skader. Hertil kommer en forhøjet sandsynlighed for smitteoverførsel i miljøer, hvor mange dyr passerer igennem på kort tid[2]. Nyere undersøgelser fra kontrolstationer i Sydeuropa viser, at især grise er udsatte for dårlig velfærd, og at ophold

ved flere kontrolstationer under lange rejser kan forværre frem for at forbedre situationen[3]. Forskere peger derfor på, at der mangler systematisk og kontrolleret forskning, som kan dokumentere, at kontrolstationer faktisk giver en netto velfærdsgevinst[1,45,46,47,48].

Ophold på kontrolstationer ikke giver videnskabeligt grundlag for at tillade længere transporttider end 8 timer, da der ikke foreligger solid videnskabelig evidens for, at sådanne ophold effektivt beskytter eller forbedrer dyrenes velfærd under længerevarende transport[1,45,46,47,48] .

3. Forbud mod transport af drægtige søer i sidste tredjedel af drægtigheden

3.1 Gældende regler

Efter de nuværende EU-regler (Rådets forordning (EF) nr. 1/2005) betragtes hundyr som ikke transportegnede, når 90% eller mere af drægtigheden er passeret, samt i en uge efter faring[1]. For søer betyder dette konkret, at de kan transporteres frem til dag 103-104 af deres 114-dages drægtighed, altså helt frem til de sidste 10-11 dage før forventet faring. For transport følger Danmark EU's minimumsregler (90% af drægtighed + 7 dage efter faring). Danmark har dog et nationalt forbud mod slagtning og aflivning af drægtige produktionsdyr i sidste tiendedel af drægtigheden (≈ sidste 11 dage), jf. BEK nr. 817 af 15.6.2023, §§ 8-10[2]. Flere EU-lande har dog erkendt utilstrækkeligheden af denne regel. Tyskland har indført forbud mod at aflevere højdrægtige pattedyr til slagtning i sidste tredjedel af drægtigheden, mens transport til andre formål fortsat følger EU's 90%-regel[3]. Østrig forbyder specifikt transport til slagtning samt aflivning af pattedyr i sidste tredjedel, mens transport til andre formål (fx flytning mellem bedrifter) fortsat er tilladt indtil EU's 90%-grænse[4]. I Holland har regeringen fremlagt udkast til regler, der forbyder at aflevere dyr til slagtning i sidste tredjedel af drægtigheden[5].

3.2 Kommissionens forslag og ministerens mandat

Kommissionens forslag af 7. december 2023 skærper gældende ret ved at gøre drægtige dyr ikke egnede allerede ved ≥80% af den forventede drægtighedsperiode (for søer ≈ dag 92) og fastholder +7 dage efter faring. Samtidig foreslås, at transport til slagtning kun må være af kortere varighed (≤ 9 timer)[8] [9]. Kommissionens forslag skelner mellem transportformål og begrænser transport til slagtning til maksimalt 9 timer for drægtige dyr, mens der ikke er tilsvarende tidsbegrænsning for transport til andre formål, så længe 80%-grænsen overholdes. Europa-Parlamentet anbefalede den 20. januar 2022 (ikke-bindende resolution), at transport i sidste tredjedel af drægtigheden kun bør ske - hvis uundgåelig da begrænses til maks. 4 timer[10]. Rådets statusrapport fra juni 2025 viser, at der fortsat ikke er enighed om specifikke grænser for transport af drægtige dyr[11]. Mens nogle medlemsstater ønsker længere transporttider end Kommissionens 80%-forslag, kræver andre mere restriktive regler. Det polske formandskab bekræfter, at drægtige dyr behandles som "vulnerable animals" med særlige behov. Ministerens mandat indeholder ikke specifikke tilkendegivelser om regler for beskyttelse af drægtige søer.

3.3 Konklusion og anbefaling

Grivita anbefaler en differentieret tilgang:

- Transport til slagtning:
  Totalt forbud mod transport til slagtning af drægtige søer fra dag 77 (sidste tredjedel)
  Ingen undtagelser
- Transport til andre formål:
  Forbud mod transport fra dag 77 efter insemination, med følgende strenge undtagelser:
  - Veterinærnødtransport til nærmeste egnet behandlingssted (maks. 4 timer, jf. EP's anbefaling)
  - Nødvendig flytning ved force majeure (brand, oversvømmelse etc.)
  - Flytning til dokumenteret bedre velfærdsforhold, når:
  - Afstanden er kortere end til nærmeste slagteri

- Transporttiden ikke overstiger 4 timer
- Der foreligger skriftlig veterinærattest om dyrets transportegnethed
- Der er mulighed for minimum 48 timers hvile efter ankomst

- For begge transporttyper:
  Forbud mod transport i 7 dage efter faring
- Denne grænse ved dag 77 (sidste tredjedel) er videnskabeligt velbegrundet baseret på EFSA's dokumentation af fosterudvikling og soens øgede sårbarhed, ligger på niveau med eller over Kommissionens 80%-forslag, og er mere praktisk kontrollerbar end tidligere cut-offs.
- En daggrænse ved dag 77 efter insemination frem for en abstrakt angivelse som "sidste tredjedel" vil samtidig forbedre retssikkerheden og håndhævelsen, fordi den gør det muligt for myndigheder og transportører at foretage en klar og objektiv vurdering baseret på inseminationsdato, frem for at skulle beregne procenter eller vurdere faringstidspunkt bagudrettet.

3.4 Begrundelse

3.4.1 Fosterets neurologiske udvikling og smerteregistrering

EFSA's videnskabelige vurdering fra 2017 fastslår, at grisefostre i den sidste tredjedel af drægtigheden har udviklet de anatomiske og neurofysiologiske strukturer, der gør dem i stand til at reagere på stimuli. I denne periode er centrale hjerneområder, herunder thalamus og somatosensoriske baner, funktionelt udviklede, hvilket muliggør overførsel og bearbejdning af sensoriske signaler. EFSA understreger, at selv om grisefostre i sidste tredjedel af drægtigheden har udviklet de neurale strukturer, der gør dem i stand til at reagere på stimuli, er det mest sandsynligt, at de ikke er bevidste i livmoderen på grund af inhibitoriske mekanismer. Netop derfor anbefaler EFSA, at der udvises særlig forsigtighed ved håndtering og slagtning af drægtige dyr i den sidste tredjedel af drægtigheden[13] [13a] [14].

3.4.2 Soens stress og fosterudvikling

Forskning viser, at når soen er stresset, stiger hendes niveau af stresshormonet kortisol. En lille del kan, trods moderkagens beskyttelse (et enzym kaldet 11β-HSD2), passere over til fosteret og påvirke dets hormon- og nervesystem [16]. Transport og anden håndtering får typisk kortisol til at stige hos søer[17], og stress under drægtigheden hænger i svin sammen med ændringer i grislingenes stresssystem efter fødslen[17a]. Effekterne ses ofte tydeligst i den sidste del af drægtigheden, men studierne er ikke helt enige[17a]

3.4.3 Fysiologisk sårbarhed hos den drægtige so

Fra omkring dag 60–80 i drægtigheden accelererer fostervæksten markant, og fodertildelingen øges typisk i denne periode, fordi kravene til energi og næringsstoffer stiger; i datagrundlaget bag SEGES' kapitel ses bl.a. et breakpoint omkring dag 69 for fosterets protein- og fedtaflejring.[18]
Svineproduktion

EURCAW-Pigs beskriver, at søer er mere udsatte for varmestress end lettere svinekategorier, bl.a. pga. stor kropsstørrelse og relativt lavt overfladeareal i forhold til kropsvægt, højere

energitilførsel (især hos diegivende/nyligt fravænnede) og mere subkutant fedt; EFSA estimerer desuden en øvre grænse for termisk komfortzone ved ~20 °C og en øvre kritisk temperatur på ~22 °C, og sene-drægtige søer foretrækker køligere temperaturer end andre stadier.[19]

Uafhængige europæiske fagkilder sammenfatter øget varmefølsomhed, mobilitets-/haltheds- og skadesrisici samt behov for særlige forholdsregler for søer (fx vurdering af fitness for transport, belægningsgrad, ventilation og tidsvalg), særligt tæt på faring.[19] [20]

3.4.4 Omfanget af problemet

EFSA's omfattende undersøgelse fra 2017 fastslår at 0,5% af alle svin i EU slagtes i sidste tredjedel af drægtigheden[13]. De danske tal ligger dobbelt så højt - cirka 1% eller ca. 5.000 højdrægtige søer årligt ifølge Københavns Universitets rapport til Fødevarestyrelsen[21].

3.4.5 Etiske overvejelser

EFSA konkluderer, at fostre sandsynligvis ikke er bevidste i livmoderen på grund af inhibitoriske mekanismer, men fremhæver, at der i den sidste tredjedel af drægtigheden er sket en væsentlig anatomisk og neurofysiologisk udvikling, og at der derfor bør udvises særlig forsigtighed ved slagtning af drægtige dyr i denne periode.[1] Grivita vurderer, at det reelt kun er muligt at udvise den nødvendige forsigtighed ved at forbyde slagtning i den sidste tredjedel. Hvis der kræves 'særlig forsigtighed', er den mest konsekvente og etisk robuste løsning at indføre et klart forbud. Hertil kommer, at søerne selv er fysiologisk særligt udsatte i de sidste uger af drægtigheden: de har lav varmetolerance (kritisk temperatur for drægtige søer ca. 20–22 °C), øget vægtbelastning og markant forhøjet risiko for transportstress og skader.[2] Et forbud beskytter derfor både so og foster.

3.4.6 Begrundelse for differentieret tilgang

Transport til slagtning adskiller sig fundamentalt fra anden transport ved at:

- Være irreversibel og resultere i aflivning af både so og fostre
- Ofte involvere længere transportafstande
- Medføre dokumenteret højere stressniveauer ved ankomst til ukendt miljø (slagteri) med specifikke stressfaktorer som nye lugte, lyde og håndteringsprocedurer[19]
- Mangle mulighed for rehabilitering eller hvile efter transport
- Have økonomisk incitament til at transportere dyr uanset kondition
- Transport til andre formål kan i særlige tilfælde være i dyrets interesse:
- Veterinærbehandling kan redde både so og fostre
- Flytning til bedre opstaldningsforhold kan forbedre velfærd
- Evakuering ved naturkatastrofer kan være livsnødvendig

Denne differentiering gælder i Tyskland, Østrig og Holland (forslag), samt afspejler Kommissionens egen skelnen mellem transportformål. Den sikrer balance mellem dyrevelfærd og praktisk nødvendighed, samtidig med at risikoen for omgåelse minimeres gennem strenge dokumentationskrav og tidsbegrænsninger.

Aktør/Land	Transport til slagtning	Transport til andre formål	Drægtighedsgrænse (dage)
EU gældende ret	Ikke transportegnet ved ≥ 90% af drægtighed	Ikke transportegnet ved ≥ 90% af drægtighed	Dag 103-104
Danmark	Ikke transportegnet ved ≥ 90% af drægtighed + nationalt forbud mod slagtning fra dag 103	Ikke transportegnet ved ≥ 90% af drægtighed	Dag 103-104
Tyskland	Forbud mod at aflevere til slagtning i sidste tredjedel	Følger EU-regler (≥ 90%)	Slagtning: dag 77 / Andre: dag 103-104
Østrig	Forbud mod transport til slagtning i sidste tredjedel	Følger EU-regler (≥ 90%)	Slagtning: dag 77 / Andre: dag 103-104
Holland (forslag)	Forbud mod at aflevere til slagtning i sidste tredjedel	Følger EU-regler (≥ 90%)	Slagtning: dag 77 / Andre: dag 103-104
Kommissionens forslag	Ikke egnet ved ≥ 80% + maks. 9 timers transport	Ikke egnet ved ≥ 80%	Dag 92
EP-anbefaling (2022)	Bør ikke transporteres i sidste tredjedel; hvis uundgåelig maks. 4 timer	Bør ikke transporteres i sidste tredjedel; hvis uundgåelig maks. 4 timer	Dag 77
Grivitas anbefaling	Forbud fra dag 77	Forbud fra dag 77 (med snævre undtagelser*)	Dag 77

*Undtagelser: Veterinærnødtransport til nærmeste egnet behandlings- eller aflivningssted; særlige force majeure-situationer med skriftlig risikovurdering fra dyrlæge; flytning til bedre velfærdsforhold med dyrlægeattest.

"Ikke transportegnet (uegnet)" har i praksis samme effekt som et forbud, men formuleringen afspejler, at vurderingen af egnethed foretages konkret af dyrlæge, transportør eller myndighed. "Forbud" betyder, at transport slet ikke må finde sted for dyr over den angivne grænse, uanset individuel vurdering.

4. Skærpede temperaturgrænser under transport og aktiv klimakontrol

4.1 Gældende regler og deres utilstrækkelighed

Den gældende transportforordning fastsætter, at vejtransportmidler ved lange transporter (> 8 timer) af kvæg, får, geder, svin og ikke-registrerede heste skal kunne holde temperaturen i lastrummet mellem 5 °C og 30 °C med en tolerancemargen på ± 5 °C afhængigt af udetemperaturen[1] . I praksis betyder det, at temperaturen i varme perioder kan nå op mod ca. 35 °C[2]. Mange transportkøretøjer mangler kølesystemer (har kun ventilation), hvilket gør det vanskeligt at opretholde acceptable temperaturer—særligt når udetemperaturen overstiger 30 °C[2a]. Kontrollen med overholdelse har desuden dokumenterede svagheder[2b].

4.2 Kommissionens forslag (december 2023)

Kommissionens forslag fra december 2023 fjerner den eksisterende faste temperaturgrænse og erstatter den med et mere fleksibelt system[3]. Reglerne knyttes nu til vejrudsigten (udendørs temperatur) og enkelte afbødende tiltag, eksempelvis:

- Ved udendørstemperaturer mellem 25-30°C må kørsel kl. 21-10 højst vare 9 timer.
- Ved temperaturer over 30°C skal transporten foregå om natten (kl. 21-10).
- Ved nattetemperaturer over 30°C foreslås blot 20% ekstra plads pr. dyr som kompensation.

Denne tilgang flytter fokus fra en målt indvendig temperatur til forventede udetemperaturer kombineret med proceskrav[3]. Forslaget repræsenterer et betydeligt tilbageskridt for dyrevelfærden, da det åbner for transport under potentielt dødelige forhold, så længe visse formelle krav overholdes[4],[5]. En simpel pladsforøgelse ændrer ikke den termiske belastning, når den omgivende luft allerede er for varm, og mikroklimaet i rummet er ujævnt[7]. "Natkørsel" er heller ingen garanti for lave udetemperaturer i Sydeuropa, hvor tropenætter (>20 °C) og nætter med ≥25 °C er hyppige i sommerperioden[8].

4.3 Kompromisforslaget (juni 2025)

Det polske formandskabs kompromistekst fra juni 2025 introducerer overvågning af den indvendige temperatur i dyreområdet undervejs (monitorering i lastrummet), mens arrangøren fortsat skal tage hensyn til vejrudsigten ved planlægningen[9]. Selvom dette er en teknologisk forbedring, fastsætter kompromiset fortsat ingen fast maksimaltemperatur. I stedet henvises der til planlægning efter prognoser og beredskabs-/nødplaner, uden angivelse af konkrete temperaturtærskler for indgriben[9].

4.4 Dansk position

Den danske minister har modtaget mandat til at arbejde for strengere krav til temperaturen inde blandt dyrene end de nuværende regler[10].

4.5 Konklusion og anbefalinger

Grises fysiologiske sårbarhed overfor varme er veldokumenteret. Grise mangler evnen til at svede effektivt og er derfor ekstremt sårbare overfor varmestress[4]. EFSA's videnskabelige vurdering fastsætter de øvre kritiske temperaturer (UCT) for forskellige kategorier af grise: ca. 25 °C for slagtesvin og 22 °C for voksne søer, mens fravænnede grise (~30 kg) har en UCT omkring 30 °C[4]. Over UCT stiger risikoen for varmestress markant, hvilket kan føre til hypertermi (hedeslag), dehydrering, elektrolytforstyrrelser og i værste fald kredsløbskollaps; selv moderat varmestress påvirker immunforsvaret negativt og øger modtageligheden for sygdomme[4]. Risikoen for dødsfald stiger også ved varme forhold; fx viser en stor analyse fra USA, at risikoen er 1,37× for slagtesvin og 1,93× for udsætter-søer ved en varmeindeks (HI) på 29,4–33,3 °C sammenlignet med 12,2–26,1 °C[11].

Nye beregninger fra Teknologisk Institut viser, at temperaturen i en stillestående lastbil med smågrise kan overstige 35 °C ved udetemperaturer helt ned omkring 16 °C, selv med mekanisk ventilation[5]. Beregningerne (teoretisk model) tager højde for grisenes varmeproduktion og ventilationskapaciteten i lastbilen og viser bl.a., at ved 30 °C ude kan ladtemperaturen nå ~48,3 °C ved lovkravets ventilationsrate og ~38,6 °C ved en højere, praksisnær rate[5]. Disse resultater understreger, at i stilstand (fx kø/pauser/lastning) er ventilation alene ofte utilstrækkelig til at holde temperaturen under kritiske grænser og peger på behovet for aktiv klimakontrol og et lavere temperaturloft[5].

Dyrenes Beskyttelse fremhæver, at millioner af grise transporteres i årets varmeste måneder, og at mekanisk ventilation ofte er utilstrækkelig til at forhindre overophedning—særligt når lastbiler holder stille[6].

4.5 Anbefaling

Baseret på videnskabelig evidens anbefaler Grivita følgende reviderede og konsistente pakke:

1. **Absolut maksimaltemperatur på 25°C målt i dyreområdet (repræsentative "worst-case"-punkter, ikke ved væg eller i førerhus).** Dette harmonerer med EFSA's UCT for slagtesvin og søer[4].

2. **Obligatorisk aktiv klimakontrol (mekanisk ventilation og køling/fordampningskøling el.lign.) for køretøjer, der opererer på ruter/årstider, hvor udendørs temperatur forventes >20°C.** Kravet omfatter dokumenteret kapacitet til at holde ≤25°C i dyreområdet også ved stilstand og ved realistiske "hot-spot"-scenarier.

3. **Forbud mod transport når vejrudsigten viser temperaturer over 30°C**, uanset tidspunkt på døgnet, for køretøjer uden certificeret klimakontrol. For køretøjer med certificeret klimakontrol kan transport kun ske ved dokumenteret rute-/tidsplan, beredskabsplan og automatisk abort-kriterium (fx hvis indetemperatur >26°C i >60 min trods tiltag). Ved varslede hedebølger/rødvarsel i berørte regioner foreslås generelt stop uanset udstyr.

4. **Realtidsovervågning af indetemperatur og luftfugtighed** med minimum én sensor pr. rum/dæk plus "hot-spot"-placeringer; data logges, geotagges og telematisk deles i TRACES/nationalt system; automatisk alarm til chauffør/disponent og myndighedsflag ved overskridelser.

5. Realtidskontrol og grænseoverskridende håndhævelse af dyretransportregler

5.1 Gældende regler og problemets omfang

EU's dyretransportforordning (EF nr. 1/2005) fastslår, at dyr ikke må transporteres på en måde, der forårsager skade eller unødig lidelse, og stiller krav om objektive og ensartede inspektioner med årlig rapportering til Kommissionen[1]. I praksis er håndhævelsen fragmenteret og utilstrækkelig med store forskelle mellem landene[2]. Danmark har indført skærpet kontrol, herunder krav om forhåndsgodkendelse af visse logbøger, men en gennemgang fra Fødevarestyrelsen viste, at over 26.000 logbøger var blevet indsendt til kontrol siden 2015, hvoraf omkring 1.000 logbøger med dokumenterede overtrædelser ikke blev fulgt op systematisk[3]. Rigsrevisionen dokumenterede i 2020, at Fødevarestyrelsen ikke i tilstrækkelig grad sanktionerede transportører, der gentagne gange overtrådte reglerne for lange grise-transporter. Samtidig blev kontrolindsatsen ikke udvidet i takt med den markante stigning i eksporten, hvilket bidrog til, at overtrædelserne fortsatte[4]. Europa-Parlamentets ANIT-udvalg og Den Europæiske Revisionsret har dokumenteret, at der findes systematiske mangler i håndhævelsen af EU's dyretransportregler i en række medlemsstater – herunder overskridelser af tilladte transporttider, køretøjer der ikke lever op til godkendelseskrav, og utilstrækkelig kontrol og sanktionering i praksis[4a]. Flere velfærdsproblemer er veldokumenterede: Ifølge Dyrenes Beskyttelse dør op mod 9.000 eksportgrise årligt allerede inden de har forladt Danmark[12]. Organisationen har også dokumenteret temperaturer på grisetransporter, der når ekstreme niveauer, uden myndighedsindgriben[15]. Fødevarestyrelsens dyrevelfærdskontrol viste i 2023 et betydeligt antal regelbrud i besætninger[14], hvilket peger på systemiske problemer i hele produktionskæden. I oktober 2025 har Dyrenes Beskyttelse afsløret et systematisk trick, hvor danske grisetransporter registreres til små samlesteder uden de lovpligtige 48 timeres hvile iflg. den gældende transportforordning. Politiken har også belyst denne systematiske overtrædelse, hvor antallet af grise er firedoblet fra 45.000 til 194.000 fra 2022 til 2025[17]. Det fremgår heraf, at "samlestedstricket" indgår i forhandlingerne om transportforordningen i ministerrådet. Se også Appendix C.

5.2 Håndhævelsesvakuum for udenlandske transportører

En særlig udfordring er de udenlandske transportører, der står for størstedelen af eksporten. Ifølge rapporter fra 2024 blev kun én ud af 21 sager om for høje temperaturer under transport ført til bøde, mens 14 blev henlagt – hovedsageligt på grund af uforholdsmæssigt høje omkostninger ved retsforfølgelse, forældelsesproblemer og manglende svar fra udenlandske transportører[9]. Dette skaber et alvorligt håndhævelsesproblem, hvor udenlandske transportører i praksis kan overtræde reglerne uden nævneværdig risiko for sanktioner.

5.3 Sikkerheds- og depositumordninger i regulerede brancher

Et gennemgående træk ved sikkerheds- og depositumordninger i regulerede brancher er, at der kræves en økonomisk sikkerhed (fx depositum eller bankgaranti), som kun frigives, hvis aktøren kan dokumentere, at alle regulatoriske krav er overholdt. Mange af disse ordninger har deres rod i EU-lovgivning, som fastsætter overordnede rammer og principper, der efterfølgende implementeres i national ret med variationer mellem medlemslandene. Dette understreger relevansen af at anvende lignende EU-baserede mekanismer inden for dyretransport, hvor grænseoverskridende aktiviteter er normen. Ordningerne ses blandt andet i følgende brancher.

Bygge- og anlægssektoren. I Danmark er det standard, at entreprenøren i henhold til AB 18 (Almindelige Betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed) skal stille en økonomisk sikkerhed, typisk i form af en bankgaranti på 10 % af entreprisesummen[1]. Sikkerheden reduceres gradvist til 2% efter afleveringen og frigives kun, hvis byggeriet afsluttes i overensstemmelse med kontrakt og gældende regler. Hvis der konstateres mangler eller overtrædelser, kan hele eller dele af sikkerheden tilbageholdes, indtil forholdene er bragt i orden[1]. Disse ordninger suppleres af EU's direktiv om bekæmpelse af forsinket betaling, som sikrer rettidig betaling og økonomisk beskyttelse af entreprenører[2].

Råstofudvinding. Virksomheder der driver grusgrave, stenbrud eller anden råstofindvinding skal stille økonomisk sikkerhed for efterbehandling og retablering af området. Sikkerhedsstillelsen fastsættes af kommunen og skal dække omkostningerne ved at retablere arealet til natur eller andet formål efter endt indvinding. Sikkerheden frigives først, når myndighederne har godkendt den udførte efterbehandling. Ordningen sikrer, at samfundet ikke efterlades med oprydningsregningen, hvis virksomheden går konkurs eller undlader at opfylde sine forpligtelser[4].

Miljø- og affaldssektoren. Virksomheder, der f.eks. driver deponeringsanlæg eller er omfattet af særlige miljøkrav, skal stille økonomisk sikkerhed. Sikkerheden er et lovmæssigt vilkår for at kunne sætte virksomheden lovligt i drift og kan anvendes af myndighederne til nedlukning, efterbehandling eller oprydning, hvis forpligtelser ikke opfyldes. Frigivelse sker først, når myndigheden har verificeret, at vilkår og miljøkrav er overholdt[5,6]. På EU-niveau udstikker affaldsdirektivet de overordnede rammer og principper (bl.a. "forureneren betaler"), som medlemsstaterne implementerer i national ret[7].

Fælles for ordningerne er, at de skaber et økonomisk incitament til at overholde reglerne, fordi aktøren ellers risikerer at miste hele eller dele af sikkerheden. Samtidig sikrer ordningerne, at der er midler til rådighed til at afhjælpe skader eller manglende opfyldelse af forpligtelser.

5.3.1 Overførbarhed til dyrevelfærd og dyretransport

En depositumordning for dyretransport kunne eksempelvis indebære, at transportører stiller et økonomisk depositum, der kun tilbagebetales, hvis transporten gennemføres i overensstemmelse med dyrevelfærdsreglerne. Ved dokumenterede overtrædelser kan hele eller dele af depositummet tilbageholdes og anvendes til at finansiere indgreb, sanktioner eller forbedringer.

5.4 Kommissionens forslag og danske forbehold

Kommissionens forslag fra december 2023 indeholder bl.a. krav om realtids-GPS-sporingsdata af vejkøretøjer, forbundet med TRACES, digitalisering af logbøger og stærkere sanktioner for alvorlige overtrædelser[5,6]. Danmark modsætter sig dog administrative bøder af forfatningsmæssige årsager, da sådanne betragtes som straf og kun kan pålægges af domstole[8].

5.5 Grivitas anbefalinger

5.5.1. Digitalisering og realtidskontrol

Grivita foreslår, at alle dyretransporter som udgangspunkt registreres i det fælleseuropæiske TRACES-system med et unikt, gennemgående Rejse-ID. Dyr må kun befinde sig på offentlig vej, hvis de er knyttet til en aktiv TRACES-rejse med gennemgående Rejse-ID. Myndighederne forudsættes at få adgang til data i TRACES, herunder positionsdata i realtid via GPS-tracking, temperaturdata og rejse-ID. Det vil give mulighed for, at overskridelser kan opdages og stoppes undervejs – ikke kun konstateres bagefter. Desuden vil transporternes sporbarhed sikres hele vejen til slutdestination.

Som en del af denne digitale kontrol forudsættes, at overdragelse af dyr mellem køretøjer ("digitalt håndtryk") finder sted i godkendte, geoafgrænsede kontrolzoner som samlesteder, kontrolstationer og grænseposter. Lukning af Rejse-ID ved ankomst gælder for alle godkendte slutmodtagere, uanset om de befinder sig i en geoafgrænset kontrolzone eller ej. Dette sikrer, at transporten digitalt afsluttes og dokumenteres, og at ingen dyr kan forsvinde ud af systemet uden ansvar.

For at optimere ressourceanvendelsen og minimere den administrative byrde for lavrisikotransporter, kan kravene differentieres baseret på en dynamisk risikovurdering: Højrisikotransporter – defineret ud fra faktorer som grænseoverskridende karakter, varighed (fx >8 timer), antal dyr, sårbarhed af dyregrupper eller transportørens historik for overtrædelser – vil være underlagt fuld realtidskontrol og skærpede krav. Lavrisikotransporter kan underlægges forenklede krav, men med mulighed for automatisk opgradering til højrisikokategori ved mistanke om svindel eller overtrædelser.

Automatiske alarmer/"myndighedsflag" f.eks. ved mere end 8 timers transport og ved overskridelse af temperaturgrænser kan sendes direkte til både transportør og kontrolmyndighed. Transportøren kan pålægges at stoppe ved nærmeste rasteplads ved kritiske alarmer. Teknologien til GPS-tracking og realtids temperaturovervågning er allerede udviklet og anvendes bredt i fødevaretransport, bl.a. for at sikre efterlevelse af EU's hygiejneforordninger 852/2004 og 853/2004, som kræver dokumenteret temperaturkontrol under transport[10] [11]. Digital overvågning kan dermed bruges proaktivt til at forebygge dyrelidelser frem for alene at sanktionere efterfølgende. Det er paradoksalt, at en pakke frossen fisk i praksis overvåges mere systematisk end levende grise.

5.5.2. Håndhævelsesmekanismer

For at løse håndhævelsesproblemet foreslår Grivita:

• Depositumordning: Krav om forudbetalt depositum for højrisikotransporter (f.eks. over 8 timer, ekstreme temperaturer, over 400 grise). Depositum tilbagebetales ved regelkonform transport; ved overtrædelser anvendes depositum til dækning af kontrolomkostninger. Ordningen rejser ingen forfatningsmæssige betænkeligheder, da den udgør en civilretlig sikkerhedsstillelse – ikke en straf.

• TRACES-suspension: Automatisk blokering af nye transporttilladelser ved dokumenterede overtrædelser. Genaktivering kræver dokumentation for korrigerende handlinger. Disse mekanismer er inspireret af eksisterende EU-modeller som trafikbødedirektivet (2015/413/EU), der sikrer grænseoverskridende opkrævning[18], og GDPR, der demonstrerer effektive administrative konsekvenser uden strafferetlig karakter.

5.5.3 Grænseoverskridende koordinering og håndhævelse

Grivita foreslår en udvidelse af TRACES til at inkludere alle overtrædelser og kontroldata, med automatisk informationsdeling mellem nationale myndigheder og mulighed for gensidig anerkendelse af kontrolgebyrer. EU har allerede etableret en sammenlignelig mekanisme i trafikbødedirektivet (2015/413/EU), som muliggør grænseoverskridende informations-udveksling om færdselsforseelser – et princip, der kan udvides til dyretransporter[18].

5.6. Konklusion

Grivita går således længere end både de nuværende regler og Kommissionens forslag, fordi anbefalingerne fokuserer på realtidsforebyggelse, økonomiske depositum-incitamenter, fuld digital screening og automatisk grænseoverskridende håndhævelse – hvor Kommissionens forslag primært styrker digitaliseringen og sanktionerne, men stadig er mere reaktivt.

Danmark modsætter sig administrative bøder af forfatningsmæssige grunde. Anbefalingerne i afsnit 5 løser dette ved at bruge ikke-strafferetlige virkemidler: midlertidig TRACES-spærring (administrativ adgangsstyring), krav om depositum/sikkerhed for højrisiko-transporter (med fortabelse ved misligholdelse som civilretlig konsekvens), samt vilkår i godkendelser og risikobaseret intensiveret kontrol. Tilsammen skaber det reel efterlevelse og økonomiske incitamenter uden at pålægge administrative bøder—og uden at kollidere med Grundloven.

---

6. EU-udviklings- og forskningsprojekt om incitamenter til øget lokal slagtning og eksport af genetisk materiale (sæd og befrugtede æg)

Transport af dyr vil altid være en dyrevelfærdsmæssig belastning, som stiger med transporttid- og længde. Slagtning på eller tæt på opdrætsstedet er den bedste måde at reducere transportbelastningen på.

Kommissionen nævner i forslaget, at den ønsker at bidrage til en bæredygtig landbrugs- og fødevareproduktion ved at sikre et højere dyrevelfærdsniveau og bidrage til et skift i retning af et økonomisk, miljømæssigt og socialt bæredygtigt fødevaresystem i overensstemmelse med jord til bord-strategien. Den nævner at forslagene i sig selv medvirker til slagtning af dyr lokalt, således at transport af levende dyr erstattes af slagtekroppe og kød. Den nævner også at transport af embryoner (befrugtede æg) og sæd og lignende er langt mere effektivt med hensyn til at reducere antallet af transporterede dyr og vil være til gavn for miljø og omkostninger.

Grivita anbefaler at man fra dansk side udarbejder og arbejder for et forslag til et EU-udviklings- og forskningsprojekt som udvikler incitamenter til støtte af udvikling af lokale og mobile slagterier samt øget eksport af genetisk materiale.

Noter/kilder

Afsnit 1. Maksimal transporttid på 8 timer for alle grise

[1] Rådets forordning (EF) nr. 1/2005
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32005R0001

[2] EFSA Panel on Animal Health and Welfare (2022). Welfare of pigs during transport (EFSA Journal 2022;20(9):7445). https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.2903/j.efsa.2022.7445

[2a] EFSA – Plain Language Summary: *Welfare of pigs during transport* (7.9.2022).
https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-pigs-during-transport

2b Rioja-Lang, F.C. et al. (2019). *A Review of Swine Transportation Research on Priority Welfare Issues* (Frontiers in Veterinary Science 6:36).
https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fvets.2019.00036/full

2c Grandin, T. (2015). *Welfare of Pigs During Transport* (praktisk oversigt).
https://www.thepigsite.com/articles/welfare-of-pigs-during-transport

[3] Forslag COM(2023) 770 final (forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport):
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=COM%3A2023%3A770%3AFIN

[4] Kommissionens Q&A om forslaget:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/qanda_23_6252/QANDA_23_6252_EN.pdf

[5] Rådet, fremskridtsrapport/Kompromisforslag juni 2025, dok. 9581/25:
https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9581-2025-INIT/en/pdf

[6] Folketinget, Europaudvalget -- Offentligt referat 20/6-2025 (EUU Alm.del -- Bilag 603):
https://www.ft.dk/samling/20241/almdel/euu/bilag/603/index.htm

[6a] Dyrenes Beskyttelse: Forfærdelig udvikling skal stoppes: Lange grisetransporter sætter igen rekord:
https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/forfaerdelig-udvikling-skal-stoppes-lange-grisetransporter-saetter-igen-rekord

[6b] Herskin, M.S., Kernberger-Fischer, I., & Gerritzen, M.A. (2023). Review on transport of sows. EURCAW-Pigs Review, version 1.0, January 2023. Groen Kennisnet.
https://pure.au.dk/portal/files/358022888/review_on_transport_of_sows_version_groen_kennisnet_587502.pdf

[7] Huynh et al. (2005) -- termiske grænser for svin:
https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/15890816/

[8] Brown-Brandl et al. (2001) -- miljøstress hos svin:
https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301622601001841?utm_source=chatgpt.com

[9] EFSA (infografik) -- temperatur/øvre kritiske niveauer: https://www.efsa.europa.eu/sites/default/files/2022-09/infographic-animal-free-moving.pdf

[10] Sutherland, McDonald & McGlone (2017) – Effects of transport distance and season on the mortality rate of pigs (AJAS 30(1):119–126) https://www.animbiosci.org/upload/pdf/ajas-30-1-119.pdf

[11] Europe PMC -- temperatur og dødelighed ved transport: https://europepmc.org/article/MED/27189639

[12] Aarhus Universitet (DCA/DCE m.fl.), Normtal for husdyrgødning – Kapitel 2: Næringsstofudskillelse fra svin, ab dyr (2023/24). Link: https://pure.au.dk/portal/files/361948152/Kapitel_2_Normtal_for_svin_2023-24_final.pdf SEGES, Normtal for næringsstoffer i grisegødning (metode og principper for opgørelse). Link: https://www.landbrugsinfo.dk/-/media/landbrugsinfo/public/4/3/0/miljoret_normtal_for_naringsstoffer_i_grisegodning.pdf

[13] Danmarks Statistik -- animalsk produktion (temaside): https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervsliv/landbrug-gartneri-og-skovbrug/animalsk-produktion

[14] OEC -- Danmark som stor eksportør af levende svin: https://oec.world/en/profile/bilateral-product/pigs/reporter/dnk

[14a] Se Appendix B

[15] Verian-måling (via Ritzau) -- 78 % vil stoppe transporter >8 timer: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/14441220/bredt-flertal-af-befolkningen-vil-forbyde-lange-dyretransporter-kom-sa-politikere?lang=da

[16] Dyrenes Beskyttelse -- artikel om samme måling: https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/bredt-flertal-af-befolkningen-vil-forbyde-lange-dyretransporter-kom-saa-politikere

[17] Eurobarometer 2023 -- holdninger til dyrevelfærd: https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2996

[20] Se Appendix A og B.

[21] Se Appendix C.

[22] Europa-Parlamentets resolution (20. januar 2022) -- opfølgning på ANIT-undersøgelsen: fastlægger 8-timers grænse for transport til slagtning. Læs her

Afsnit 2. Adgang til vand og foder senest efter 8 timers transport

[1] Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport, Bilag I, kapitel V, punkt 1.4(b) og 1.5. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32005R0001

[2] EFSA (2022). Welfare of pigs during transport. EFSA Journal 2022;20(9):7445, s. 62. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[3] Kommissionens forslag til revision af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005, COM(2023) 770 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=COM%3A2023%3A770%3AFIN

[4] EFSA (2022). Op. cit., s. 78. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[5] Kommissionens forslag COM(2023) 770 final, Annex VI, Part 1, Section 1.2. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52023PC0770

[6] Rådet, fremskridtsrapport/Kompromisforslag juni 2025, dok. 9581/25. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9581-2025-INIT/en/pdf

[7] Danmarks Statistik (2024). Eksport af levende svin 2023. Statistikbanken HDYR07. https://www.statistikbanken.dk/HDYR07

[8] Rådet, fremskridtsrapport juni 2025, dok. 9581/25, s. 47. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9581-2025-INIT/en/pdf

[9] EFSA (2022). Op. cit., s. 89. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[10] Aarhus Universitet (2023). Normtal for husdyrgødning, Kapitel 2, s. 12-14. https://pure.au.dk/portal/files/361948152/Kapitel_2_Normtal_for_svin_2023-24_final.pdf

[11] Lambooij et al. (2012). Ammonia concentrations in livestock vehicles. Livestock Science 148(3), 255-260. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1871141312001795

[12] EFSA (2022). Op. cit., s. 62. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[13] Gerritzen, M.A. et al. (2013). Multistage studies on the effect of loading density on welfare of pigs. Animal Welfare 22(3), 343-355. https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24001436/?utm_source=chatgpt.com

[14] EFSA (2022). Op. cit., s. 78. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[15] EFSA (2022). Welfare of pigs during transport. EFSA Journal 2022https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[16] Vermeer, H.M. et al. (2014). Space allowance and pen design affect welfare indicators in growing pigs. Livestock Science 160, 206-214. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1871141313005258

[17] Bench, C. et al. (2022). Water consumption patterns and factors affecting water intake in commercial pig transport. Applied Animal Behaviour Science 247, 105551. https://brill.com/edcollchap/book/9789086866373/BP000008.pdf

[18] Torrey, S. et al. (2008). Effect of drinker type on water intake and waste in newly weaned piglets. J. Anim. Sci. 86(6):1439–1445. https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/18272851/

[19] A multidisciplinary approach to assess the welfare of weaned pigs during transport at three space allowances. A multidisciplinary approach to assess the welfare of weaned pigs during transport at three space allowances - PubMed

[20] Averós, X. et al. (2010). Quantitative assessment of the effects of space on welfare of fattening pigs. Animal Welfare 19(4), 419-431. Quantitative assessment of the effects of space

allowance, group size and floor characteristics on the lying behaviour of growing-finishing pigs - PubMed

[21] Alambarrio, D. et al. (2022). Commercial straight-deck trailer vibration and microclimate conditions during market-weight pig transport during summer. Frontiers in Animal Science. https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fanim.2022.1051572/full

Morris, C. et al. (2021). Three-axis vibration and microclimate conditions in commercial swine trailers. Animals, 11(2): 406.https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7904064/?utm_source=chatgpt.com

Rioja-Lang, F.C. et al. (2019). A review of swine transportation research on priority welfare issues: A Canadian perspective. Frontiers in Veterinary Science, 6:36. https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6395376/?utm_source=chatgpt.com

[22] Petherick, J.C. & Phillips, C.J.C. (2009). Space allowances for confined livestock and their determination from allometric principles. Applied Animal Behaviour Science 117, 1-12. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0168159108002633

[23] Martínez-Miró, S. et al. (2016). Causes, consequences and biomarkers of stress in swine: an update. BMC Veterinary Research 12, 171. https://bmcvetres.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12917-016-0791-8

[24] Rioja-Lang, F.C. et al. (2019). A review of swine transportation research on priority welfare issues. Frontiers in Veterinary Science, 6:36. https://www.frontiersin.org/journals/veterinary-science/articles/10.3389/fvets.2019.00036/full

[25] Europa-Kommissionen, DG SANTE (2018). Guide to good practices for the transport of pigs, s. 27 (punkt 68) og s. 48 (punkt 148). https://food.ec.europa.eu/document/download/74387586-9cf4-44f2-a6bf-1d897f12a8c8_en

[26] European Commission, Directorate-General for Health and Food Safety (2016). Study on the impact of Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport. Final Report, s. 124. https://food.ec.europa.eu/document/download/670e4f82-7246-46ce-b489-0e12b600f6a3_en?filename=aw_practice_trans_study_report_en.pdf&utm_source=chatgpt.com

[27] Kettlewell et al. (2001). Heat and moisture production of livestock during transportation. Animal Welfare 10(S), S163-S181. https://www.ingentaconnect.com/content/ufaw/aw/2001/00000010/A00101s1/art00015

[28] Teknologisk Institut (2024). Notat om varmeudvikling i en grisetransport, s. 3. https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/dyrenesbeskyttelse.dk/files/grafik/Varme%20transporter%202025/Notat%20om%20varmeudvikling%20i%20en%20grisetransport%20D24-573043%201.0.pdf?utm_source=chatgpt.com

[29] Dadgar et al. (2010). Effect of microclimate temperature during transportation on broiler chicken welfare. Poultry Science 89(5), 1033-1042. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0032579119404473

[30] Huynh, T.T.T. et al. (2005). Thermal behaviour of growing pigs in response to high temperature and humidity. Applied Animal Behaviour Science 91, 1-16. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0168159104002771?via%3Dihub

[31] OMAFRA – varmebelastning hos svin (opdaterede faktaark / tekniske bulletins). aktaark (PDF, 2023): Avoiding Production Losses in Swine Due to Heat Stress — Government of Ontario. https://www.ontario.ca/files/2023-09/omafra-avoid-production-losses-in-swine-due-to-heat-stress-23-041-en-2023-07.pdf

Faktaark (PDF, 2020), inkl. transportråd og stilstands-varme: https://onswine.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/07/omafra-factsheet-17-039-heat-stress-in-swine.pdf

PorkGateway: Welfare of Pigs During Transport (indeholder passus om at varme opbygges hurtigt i stillestående køretøj). https://porkgateway.org/wp-content/uploads/2015/07/welfare-of-pigs-during-transport1.pdf

[32] Fitzgerald, R.F. et al. (2009). Factors associated with fatigued, injured, and dead pigs on arrival at the packing plant. Journal of Animal Science 87, 1156-1166. https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19028860/

[33] Tierschutzverordnung (TSchV), Art. 152a (Transportdauer), Schweiz (Fedlex): https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2008/416/de

[34] BLV og Viehhandel Schweiz/STS: Retningslinjer for transporter af Nutztiere (klovdyr inkl. svin) og heste: https://www.viehhandel-schweiz.ch/fileadmin/files/Infos_Transporte/STS_Richtlinien_Transport_20220301_DE.pdf

[35] BLV (2020): Rechtsvorschriften zu Fahrzeit, Fahrunterbruch und Transportdauer (begrebsafklaring og grænser): https://www.blv.admin.ch/dam/blv/de/dokumente/tiere/transport-und-handel/rechtsvorschriften-zu-fahrzeit-fahrunterbruch-und-transportdauer.pdf

[36] Ibid., s. 1: “Die Fahrzeit ab Verladeplatz darf höchstens 6 Stunden betragen.”

[37] BLV: Dyretransporter – schweizisk lov gælder på CH-territorium, inkl. gennemkørende transporter: https://www.blv.admin.ch/blv/de/home/tiere/transport-und-handel/tiertransporte.html

[38] SCAHAW (2002): The welfare of animals during transport: https://food.ec.europa.eu/system/files/2020-12/sci-com_scah_out71_en.pdf; EFSA (2011): Scientific Opinion on the Welfare of Animals during Transport: https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966

[39] BLV (2018): Vollzugshilfe Tiertransport – praktiske krav og håndhævelse i Schweiz: https://www.blv.admin.ch/dam/blv/de/dokumente/tiere/transport-und-handel/vollzugshilfen-tiertransport.pdf

[42] EFSA (2022). Op. cit., Section 5.2. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[43] Herskin, M.S., Kernberger-Fischer, I., & Gerritzen, M.A. (2023). Review on transport of sows. EURCAW-Pigs Review, version 1.0, January 2023. Groen Kennisnet. https://pure.au.dk/portal/files/358022888/review_on_transport_of_sows_version_groen_kennisnet_587502.pdf

[44] EFSA BIOHAZ Panel (2022). Slaughterhouse and animal transport as risk factors for AMR spread. https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7446

[45] Angeloni, M.G., Padalino, B., Ambra, C.D., Serrapica, M., Iavecchia, C., Nanni Costa, L., Rota Nodari, S., & Vecchio, D. (2025). Welfare of sheep, cattle, and pigs at control posts during long distance transportation across Europe. Italian Journal of Animal Science, 24(1), 1893-1908. https://doi.org/10.1080/1828051X.2025.2549346

[46] Herskin, M.S. m.fl. (2023). Førende forskere efterlyser dokumentation: Ny EU-lovgivning risikerer at ende i uvidenskabeligt kompromis. Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug. https://dca.au.dk/aktuelt/nyheder/vis/artikel/foerende-forskere-efterlyser-dokumentation-ny-eu-lovgivning-risikerer-at-ende-i-uvidenskabeligt-kompromis

[47] DCA (2023). Førende forskere efterlyser dokumentation: Ny EU-lovgivning risikerer at ende i uvidenskabeligt kompromis. https://dca.au.dk/aktuelt/nyheder/vis/artikel/foerende-forskere-efterlyser-dokumentation-ny-eu-lovgivning-risikerer-at-ende-i-uvidenskabeligt-kompromis

[48] Dansk Veterinærtidsskrift (2025). God intention, tvivlsom effekt – ny dyretransportpolitik risikerer at halte fagligt. https://dvt.ddd.dk/bladarkiv/2025/nr-5/god-intention-tvivlsom-effekt-ny-dyretransportpolitik-risikerer-at-halte-fagligt/

Afsnit 3. Forbud mod transport af drægtige søer i sidste tredjedel af drægtigheden

[1] Rådets forordning (EF) nr. 1/2005, bilag I, kapitel I, punkt 2(c). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32005R0001

[2] Bekendtgørelse om slagtning og aflivning af dyr, BEK nr. 817 af 15/06/2023, §§ 8-10. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/817

[3] Tiererzeugnisse-Handels-Verbotsgesetz (TierErzHaVerbG) § 4, Tyskland. https://www.gesetze-im-internet.de/khfeverbg/__4.html

[4] Tierschutzgesetz § 6(2c), Østrig. https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20003541

[5] https://www.internetconsultatie.nl/verbodhoogdrachtigedieren?utm_source=chatgpt.com

[8] European Commission (2023): COM(2023) 770 final – DA hovedtekst (7.12.2023). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=COM%3A2023%3A770%3AFIN

[9] European Commission (2023): COM(2023) 770 final – Annexes (80 % + 7 dage; korte rejser til slagtning). https://food.ec.europa.eu/system/files/2023-12/aw_in-transit_reg-proposal_2023-770_annexes_0.pdf

[10] European Parliament (2022): Resolution of 20 January 2022 on the protection of animals during transport (sidste tredjedel, 4 timer). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022IP0015

[11] European Parliament: EU legislation in progress - Animal welfare during transport. https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-promoting-our-european-way-of-life/file-revision-of-animal-welfare-legislation

[11a] Council of the European Union (2025): Progress report on animal transport regulation. Document 9581/25, 10 June 2025. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9581-2025-INIT/en/pdf

[12] Folketinget EU-konsulenten: Samlenotat vedr. COM(2023) 770 – Transport af dyr. https://www.eu.dk/samling/20231/kommissionsforslag/kom(2023)0770/index.htm

[13] EFSA Panel on Animal Health and Welfare (2017). Animal welfare aspects in respect of the slaughter or killing of pregnant livestock animals (cattle, pigs, sheep, goats, horses). EFSA Journal 15(5):4782, s. 84–87.

https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.2903/j.efsa.2017.4782

[13a] EFSA (2017). Welfare insights on slaughter of pregnant animals (factsheet og nyhed). https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/4782

[14] Mellor, D.J. (2010). Galloping colts, fetal feelings, and reassuring regulations: putting animal welfare science into practice. Journal of Veterinary Medical Education 37(1):94–100. https://utppublishing.com/doi/10.3138/jvme.37.1.94?utm_source=chatgpt.com

[15] Mellor, D.J., Diesch, T.J. (2006). Onset of sentience: The potential for suffering in fetal and newborn farm animals. Applied Animal Behaviour Science 100(1-2), 48-57. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0168159106001110

[16] Klemcke, H.G. et al. (1995). Placental metabolism of cortisol at mid- and late gestation in pigs. Biol. Reprod. 53:1293–1301. https://academic.oup.com/biolreprod/article-abstract/53/6/1293/2761817?redirectedFrom=PDF&login=false

Klemcke, H.G. (2003). 11β-hydroxysteroid dehydrogenase and glucocorticoid receptors in porcine placenta (early gestation). Biol. Reprod. 69:1945–1950. https://academic.oup.com/biolreprod/article-abstract/69/6/1945/2712895?redirectedFrom=fulltext&login=false&utm_source=chatgpt.com

Kanitz, E. et al. (2012). High and Low Protein:Carbohydrate Dietary Ratios during Gestation Alter Maternal-Fetal Cortisol Regulation in Pigs. PLOS ONE 7:e52748 (viser 11β-HSD1/2 i placenta og ændringer i fosterhjerne). https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371%2Fjournal.pone.0052748

[17]Einarsson, S. (2008). Stress and its influence on reproduction in pigs: a review. Reprod. Domest. Anim. 43(Suppl 2): 260–267 / Acta Vet. Scand. 50:48 (OA). https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2630310/?utm_source=chatgpt.com

Herskin, M.S. et al. (2023). Review on transport of sows (EURCAW-Pigs). Rapport. https://pure.au.dk/portal/files/358022888/review_on_transport_of_sows_version_groen_kennisnet_587502.pdf?utm_source=chatgpt.com

[17a] Haussmann, M.F. et al. (2000). Administration of ACTH to restrained, pregnant sows alters their pigs' HPA axis. J. Anim. Sci. 78:2399–2411. https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/10985416/

Otten, W. et al. (2010). Maternal social stress during late pregnancy affects HPA function and brain neurotransmitter systems in pig offspring. Domest. Anim. Endocrinol. 38:146–156; se også Otten et al. (2008) Theriogenology om gentagen. https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19879712/

[18] SEGES Svineproduktion: Fysiologi og ernæring hos drægtige søer. Chapter 18: Sow reproduction. https://svineproduktion.dk/-/media/PDF/Services/Undervisningsmateriale/Laerebog_fysiologi/Chapter-18.pdf

[19] Herskin, M.S., Kernberger-Fischer, I., Gerritzen, M.A. (2023). Review on transport of sows. EURCAW-Pigs, January 2023. https://edepot.wur.nl/587502?utm_source=chatgpt.com

[20] EURCAW-Pigs (2021) – "Review of fitness for transport of pigs – Review and recommendations. https://edepot.wur.nl/546057?utm_source=chatgpt.com

[21] Københavns Universitet (2017): Slagtning af drægtige kvæg og svin. Rapport til Fødevarestyrelsen. https://foedevarestyrelsen.dk/Media/638566311141957957/VID_DraegtigeDyr_Afrapportering.pdf

[22] Aarhus Universitet (2024): Velfærd hos udsættersøer under transport og på slagteriet – en overset dyregruppe. DCA – Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug. https://dca.au.dk/aktuelt/nyheder/vis/artikel/velfaerd-hos-udsaettersoeer-under-transport-og-paa-slagteriet-en-overset-dyregruppe

[23] EFSA (2017): Welfare insights on slaughter of pregnant animals (news). https://www.efsa.europa.eu/en/press/news/170530

Afsnit 4. Skærpede temperaturgrænser under transport og aktiv klimakontrol

[1] Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport, Artikel 3 og Bilag I. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32005R0001

[2] Europa-Kommissionen (2020): Welfare of animals during transport under high temperatures (præsentation, gengiver 5–30 °C med ± 5 °C tolerance) .https://food.ec.europa.eu/document/download/6d3dabde-b766-4d10-8584-31167f311d20_en?filename=reg-com_ahw_20200715_pres_trans_eur.pdf&utm_source=chatgpt.com

2a DG SANTE (2020): Overview report on welfare of animals exported by road (anfører at problemer i varme skyldes fravær af kølesystemer i kreaturtransportkøretøjer). https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview/download/1520?utm_source=chatgpt.com

2b Den Europæiske Revisionsret (2018): Special Report 31/2018 – Animal welfare in the EU: closing the gap between ambitious goals and practical implementation. https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/animal-welfare-31-2018/en/?utm_source=chatgpt.com

[3] COM(2023) 770 final – forslag til ny transportforordning, artikel 31. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52023PC0770

[4] EFSA (2022). Welfare of pigs during transport. EFSA Journal 2022;20(9):7445, særligt afsnit 3.7.3 om termisk stress. https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445

[5] Teknologisk Institut (2024): Notat om varmeudvikling i en grisetransport. https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/dyrenesbeskyttelse.dk/files/grafik/Varme%20transporter%202025/Notat%20om%20varmeudvikling%20i%20en%20grisetransport%20D24-573043%201.0.pdf?utm_source=chatgpt.com

[6] Dyrenes Beskyttelse, "Beregninger peger på voldsom varmeudvikling i grisetransporter," pressemeddelelse, 10. august 2025, https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/nyheder/beregninger-peger-paa-voldsom-varmeudvikling-i-grisetransporter.

[7] EURCAW-Pigs (Bracke et al., 2020): Review of climate control and space allowance during pig transport. https://edepot.wur.nl/529443

[8] Copernicus Climate Change Service (C3S): European State of the Climate 2022, https://edepot.wur.nl/515292?utm_source=chatgpt.com

[9] Rådet (2025): Progress report / Presidency compromise – June 2025, dok. 9581/25. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9581-2025-INIT/en/pdf?

[10] Folketinget – Europaudvalget: Offentligt referat af Europaudvalgets møde 20/6-2025 (EUU Alm.del – Bilag 603) — se særligt s. 30. https://www.ft.dk/samling/20241/almdel/EUU/bilag/603/3049792.pdf?utm_source=chatgpt.com

[11] Peterson et al. (2017): Use of Temperature, Humidity, and Slaughter Condemnation Data to Predict Increases in Transport Losses… Frontiers in Veterinary Science 4:67. https://www.frontiersin.org/journals/veterinary-science/articles/10.3389/fvets.2017.00067/full

Afsnit 5. Realtidskontrol og grænseoverskridende håndhævelse af dyretransportregler

[1] Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport, artikel 27. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32005R0001

[2] Review of the rules on the protection of animals during transport https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/760360/EPRS_BRI(2024)760360_EN.pdf

[3] Fødevarestyrelsens kontrol af dyretransporter får dumpekarakter https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/foedevarestyrelsens-kontrol-af-dyretransporter-faar-dumpekarakter?utm_source=chatgpt.com

[4] Rigsrevisionen (2020). Beretning om kontrol med dyretransporter. https://www.rigsrevisionen.dk/revisionssager-arkiv/2020/jan/beretning-om-kontrol-med-dyretransporter?utm_source=chatgpt.com

[4a] Europa-Parlamentet (2021). Animal transport: Systematic failures revealed – interview med rapportør Tilly Metz (ANIT-udvalget). https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20211215STO19501/animal-transport-systematic-failures-revealed-interview

Den Europæiske Revisionsret (2023). Revision af praksis for transport af levende dyr – Beretning nr. 03/2023. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_DA.pdf

FOUR PAWS – State of Play: Live Animal Transport in Europe (2025). https://media.4-paws.org/8/1/d/1/81d1f2290dd695e479d29cf2a711923e16048c5a/Live_Animal_Transport_Report_2025_08.pdf?utm_source=chatgpt.com

[5] Kommissionens forslag til revision af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005, COM(2023) 770 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52023PC0770

[6] TRACES – Trade Control and Expert System. https://food.ec.europa.eu/animals/traces_en

[7] Europa-Parlamentets ANIT-udvalg (2022). Betænkning om beskyttelse af dyr under transport i og uden for EU. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0001_DA.html

[8] Folketinget, Europaudvalget – Offentligt referat 20/6-2025 (EUU Alm.del – Bilag 603). https://www.ft.dk/samling/20241/almdel/EUU/bilag/603/index.htm

[9] Dyrenes Beskyttelse (2024). Transportører går fri for straf: Politiet dropper sager om alt for varme grisetransporter. https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/transportoerer-gaar-fri-straf-politiet-dropper-sager-om-alt-varme-grisetransporter

[10] Regulation (EC) 852/2004 on the hygiene of foodstuffs. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32004R0852

[11] Regulation (EC) 853/2004 laying down specific hygiene rules for food of animal origin. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32004R0853

[12] Dyrenes Beskyttelse (2024). Afsløring: Tusindvis af eksportgrise dør inden de har forladt landet. https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/afsloering-tusindvis-af-eksportgrise-doer-inden-de-har-forladt-landet

[14] Fødevarestyrelsen (2024). Kontrol af dyrevelfærd i svine- og kvægbesætninger – Årsrapport 2023. https://www.foedevarestyrelsen.dk/Kontrol/Kontrolkampagner/Dyrevelfaerd

[15] Dyrenes Beskyttelse (2024). Kontroller afslører ekstrem varme på grisetransporter. https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/kontroller-afsloerer-ekstrem-varme-paa-grisetransporter

[17] Se Appendix C.

Rioja-Lang, F. C., Brown, J. A., Brockhoff, E. J., & Faucitano, L. (2019). https://www.frontiersin.org/journals/veterinary-science/articles/10.3389/fvets.2019.00036/full?utm_source=chatgpt.com

[18] Direktiv 2015/413/EU om lettere grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32015L0413

[19] EU-forordning (EF) nr. 882/2004 om offentlig kontrol. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32004R0882

[20] EU-forordning (EU) 2017/625 om offentlig kontrol på fødevare- og foderområdet. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32017R0625

[21] Almindelige Betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed (2023). https://www.byggerietsregler.dk/regler/ab18/

[22] EU-direktiv 2011/7/EU om bekæmpelse af forsinket betaling i handelsforhold. https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2011/7/oj/

[23] Råstofloven (LBK nr. 124 af 26/01/2017) § 10 om sikkerhedsstillelse. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/124

[24] Miljøgodkendelsesvejledningen 5.12.5 – Sikkerhedsstillelse: https://miljogodkendelsesvejledningen.dk/opslag/512-saerlige-problemstillinger/5125-sikkerhedstillelse

[25] Deponeringsbekendtgørelsen – krav om sikkerhedsstillelse (§ 7): https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2011/719

[26] EU's affaldsdirektiv 2008/98/EF: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=celex%3A32008L0098

Appendix A. Transportdødelighed for grise ved danske griseeksporter

Danmark eksporterede i 2024 16,7 millioner levende grise, hvoraf 98,2% var smågrise til opfedning i andre EU-lande. På baggrund af en analyse af historiske data og europæiske videnskabelige studier anslås den samlede årlige dødelighed til:

- Bekræftede dødsfald ved danske samlefaciliteter: 8.670 grise (2024)
- Anslåede transportrelaterede dødsfald: 13.360 grise (2024)
- Total anslået dødelighed: 22.030 grise, svarende til 0,132% af eksporten

---

Tabel: Anslået transportdødelighed for danske griseeksporter 2000–2024

År	Eksport (mio.)	Dødelighed (%)	Transportdødsfald	Samlefacilitetsdødsfald	Total dødsfald
2000	0,5	0,120	600	100	700
2005	3,9	0,090	3.518	781	4.299
2010	7,3	0,090	6.586	5.795	12.381
2015	11,2	0,090	10.039	8.115	18.154
2020	15,1	0,080	12.080	8.510	20.590
2024	16,7	0,080	13.360	8.670	22.030

Dødelighedsprocenten er transportdødelighed (døde under transport). Samlefacilitetsdødsfald er døde ved opsamlingssteder før eksport.

Beregningen af transportdødelighed bygger på følgende principper:

1. Eksporttal:
   Eksporttal for 2000–2024 er interpoleret ud fra dokumenterede årstal (fx 2020: 15,1 mio., 2023: 15,3 mio., 2024: 16,7 mio.) og historisk udvikling fra minimal eksport i 2000 til rekordniveau i 2024.
2. Dødelighedsprocenter:
   Dødelighedsrater er baseret på europæiske studier:
   - 0,049% for transport under 50 km
   - 0,145% for transport over 300 km
   - 0,09% som gennemsnit for typiske danske eksportdistancer
     For 2000–2005 er en højere rate (0,12% → 0,09%) anvendt, faldende til 0,08% i 2020–2024 pga. forbedringer i transport og dyrevelfærd.
3. Transportdødsfald:
   Beregnes som eksporttal × dødelighedsprocent for det pågældende år.
4. Samlefacilitetsdødsfald:
   For 2015–2024 anvendes dokumenterede tal (8.000–9.000 årligt). Tidligere år er skaleret proportionalt med eksportvolumen.
5. Validering:
   Metoden giver for 2024: 13.360 transportdødsfald + 8.670 facilitetsdødsfald = 22.030 total, svarende til 0,132% af eksporten, hvilket ligger inden for det observerede spænd (0,05–0,15%) fra europæiske studier.

Samlefaciliteter

Samlefaciliteter (også kaldet *samlecentre* eller *omlastningsfaciliteter*) er steder, hvor grise fra forskellige besætninger samles, sorteres og ofte omlades, *inden* de eksporteres ud af Danmark. Ca. 95% af grise som eksporteres kommer til et af disse samlesteder, og kun en lille del eksporteres direkte fra produktionsstedet. På samlestederne opholder grisene sig typisk i kortere tid, inden de læsses på de lastbiler, der skal køre dem til modtagerlandet. Disse faciliteter er altså før selve eksporttransporten starter, og dødsfald her tælles ikke med i den egentlige transportdødelighed, men registreres særskilt.

Årsager til relativt høj dødelighed på samlefaciliteter:

- Stress og håndtering: Grisene udsættes for stress ved flytning, sammenblanding med fremmede dyr, håndtering og evt. ventetid.
- Sygdom og svækkelse: Svage eller syge grise kan bukke under for belastningen, især hvis de allerede er i dårlig stand ved ankomst.
- Miljøforhold: Temperatur, ventilation og pladsforhold kan variere, og dårlige forhold øger risikoen for dødsfald.
- Sortering: Grisene sorteres, og de svageste kan blive frasorteret og evt. dø eller aflives på stedet.

Appendix B. Eksporterede grise fra Danmark

Fordelt på kategorier 2000-2024. Millioner

År	Smågrise til opfedning	Andre levende brugsdyr/avlsdyr	Grise til slagtning	Total levende eksport
2000	2,1	0,3	0,1	2,5
2001	2,4	0,3	0,1	2,8
2002	2,7	0,3	0,1	3,1
2003	3,1	0,3	0,1	3,5
2004	3,6	0,3	0,1	4,0
2005	5,8	0,4	0,1	6,3
2006	6,7	0,4	0,1	7,2
2007	7,5	0,4	0,1	8,0
2008	7,3	0,4	0,1	7,8
2009	7,8	0,4	0,1	8,3
2010	10,2	0,5	0,1	10,8
2011	8,0	0,4	0,1	8,5
2012	8,7	0,4	0,1	9,2
2013	10,0	0,4	0,1	10,5
2014	11,3	0,4	0,1	11,8
2015	12,0	0,4	0,1	12,5
2016	12,7	0,4	0,1	13,2
2017	13,5	0,4	0,1	14,0
2018	13,9	0,4	0,1	14,4
2019	14,4	0,4	0,1	14,9
2020	14,8	0,2	0,3	15,3
2021	13,7	0,2	0,2	14,1
2022	13,5	0,2	0,2	13,9
2023	15,1	0,1	0,2	15,4
2024	16,4	0,1	0,2	16,7
Ændring 2000-2024	+681%	-67%	+100%	+568%

Kilder og forklaringer

Smågrise til opfedning: Primært smågrise (7-30 kg) eksporteret til opfedning i andre EU-lande, hovedsageligt Tyskland og Polen. Tallene for 2020-2024 er baseret på Danish Agriculture & Food Council Statistics og Frontiers in Veterinary Science (2023).

Datagrundlag:

Dokumenterede år: 2000, 2005, 2008, 2010-2012, 2016-2024 baseret på Danish Agriculture & Food Council, Danmarks Statistik, Fødevarestyrelsen, Eurogroup for Animals, og Dyrenes Beskyttelse.

Estimerede år: 2001-2004, 2006-2007, 2009, 2013-2015 er interpolerede baseret på kendte datapunkter og dokumenterede trends.

Appendix C: Realtidskontrol og grænseoverskridende håndhævelse af dyretransportregler

Nedenfor belyses, hvordan anbefalingerne i afsnit 5 kan medvirke til at imødegå nogle systematiske overtrædelser af transportforordningen.

1. Problemet: Systematiske overtrædelser uden konsekvenser

Aktuelle undersøgelser og aktindsigter dokumenterer omfattende og systematiske overtrædelser af EU's dyretransportregler, særligt for danske eksportgrise. Problemerne er veldokumenterede gennem flere kilder:

1.1 Overtrædelse af temperaturkrav

Dyrenes Beskyttelse har gennem aktindsigter og egne undersøgelser dokumenteret, at danske smågrise på vej til Polen, Tyskland og Serbien rutinemæssigt udsættes for temperaturer langt over den lovlige grænse på 30°C[1]. Konkrete eksempler viser temperaturer op til 40°C inde i transportkøretøjerne over mange timer[2]. Fødevarestyrelsens egne kontroller har de seneste år ført til sanktioner i mere end hver tiende sending om sommeren[3]. Grise udsat for så ekstreme temperaturer risikerer alvorlig lidelse gennem dehydrering, varmestress, kredsløbskollaps og i værste fald død[4].

1.2 Samlestedssvindel og omgåelse af hviletidsregler

Dyrenes Beskyttelse har afsløret et systematisk trick, hvor danske grisetransporter registreres til små samlesteder i udlandet som "slutdestination"[5]. Her skifter dyrene blot lastbil efter få timer og køres videre uden de lovpligtige 48 timers hvile, som kræves ved et reelt bestemmelsessted ifølge forordning (EF) nr. 1/2005[6]. På papiret ser alt lovligt ud, men i virkeligheden fortsætter den samme rejse uden myndighedsoverblik på tværs af landegrænser[7]. Politiken har belyst den systematiske omgåelse af transportreglerne gennem brug af samlesteder som falske bestemmelsessteder, hvor antallet af berørte grise er firdoblet fra 2022 til 2024. Problemstillingen forhandles aktuelt i EU's ministerråd under revisionen af transport-forordningen[27a,27b,27c].

1.3 Svært at retsforfølge transportørerne

Selv når myndighederne dokumenterer klare overtrædelser, forbliver det næsten konsekvensfrit for de udenlandske transportører[8]. Dyrenes Beskyttelse har afdækket, at mange sager henlægges, især når transportøren er udenlandsk, eller når overtrædelsen er sket uden for Danmark[9]. I en konkret undersøgelse modtog kun én ud af femten afsluttede sager en bøde, mens resten blev droppet på grund af uforholdsmæssigt høje omkostninger ved retsforfølgelse, forældelsesproblemer og manglende svar fra udenlandske transportører[10]. Ifølge rapporter fra 2024 blev kun én ud af 21 sager om for høje temperaturer under transport ført til bøde, mens 14 blev henlagt[11].

1.4 Fusk og svigt med kontrol

Der er dokumenteret omfattende fusk med temperaturovervågning og kontrol[12]. Dyrenes Beskyttelse har afsløret, at temperatursensorer periodisk måler forkert, eller at data ikke registreres korrekt[13]. Dette gør det vanskeligt at dokumentere overtrædelser og gennemføre

effektiv kontrol. Organisationen dokumenterer, at hundredvis af sager bliver henlagt, og at store eksportører ofte undgår ansvar, fordi overtrædelserne sker over landegrænser[14].

Rigsrevisionen dokumenterede i 2020, at Fødevarestyrelsen ikke i tilstrækkelig grad sanktionerede transportører, der gentagne gange overtrådte reglerne for lange grisetransporter[15]. Samtidig blev kontrolindsatsen ikke udvidet i takt med den markante stigning i eksporten, hvilket bidrog til, at overtrædelserne fortsatte[16].

2. Løsningen: Digital realtidskontrol og økonomiske incitamenter, jfr. afsnit 5.

Løsningspakken i afsnit 5 adresserer de identificerede problemer gennem tre hovedkomponenter:

2.1 Digitalisering og realtidskontrol

Løsningen bygger på obligatorisk GPS-tracking integreret med TRACES (EU's Trade Control and Expert System), hvor myndighederne får adgang til positionsdata i realtid[17]. Dette muliggør:

Automatiske alarmer ved overskridelse af 8 timers transport eller kritiske temperaturgrænser (>25°C), sendt direkte til både transportør og kontrolmyndighed[18]

Virtuelle kontrolzoner ved samlesteder og grænseovergange, der automatisk registrerer ankomst og afgang[19]

Gennemgående rejse-ID der følger sendingen ved omlæsning, så køre- og hviletider ikke kan "nulstilles"[20]

Realtidsovervågning af temperatur og luftfugtighed med minimum én sensor pr. rum/dæk plus "hot-spot"-placeringer[21]

Teknologien er allerede udviklet og anvendes bredt i fødevaretransport for at sikre efterlevelse af EU's hygiejneforordninger 852/2004 og 853/2004[22]. Det er paradoksalt, at en pakke frossen fisk i praksis overvåges mere systematisk end levende grise.

2.2 Depositumordning for højrisikotransporter

For transporter med høj risiko (f.eks. over 8 timer, ekstreme temperaturer, over 400 grise) indføres krav om forudbetalt depositum.

Depositum tilbagebetales ved regelkonform transport

Ved dokumenterede overtrædelser anvendes depositum til dækning af kontrolomkostninger og eventuelle bøder

Ordningen skaber et stærkt økonomisk incitament til regeloverholdelse

Ingen forfatningsmæssige betænkeligheder, da det udgør en civilretlig sikkerhedsstillelse – ikke en straf

Sådanne ordninger anvendes allerede succesfuldt i bl.a. bygge- og miljøsektoren, jfr. afsnit 5.

2.3 TRACES-suspension og grænseoverskridende koordinering

Systemet kan omfatte automatisk blokering af nye transporttilladelser ved dokumenterede overtrædelser[25] således at genaktivering kræver dokumentation for korrigerende handlinger.

Alle overtrædelser og kontroldata deles automatisk mellem nationale myndigheder via TRACES.

Gensidig anerkendelse af kontrolgebyrer på tværs af grænser inspireret af EU's trafikbøde-direktiv (2015/413/EU) for grænseoverskridende opkrævning[26]

3. Sådan stopper løsningen de dokumenterede problemer

3.1 Temperaturoverskridelser bliver umulige at skjule

Med realtidsovervågning og automatiske alarmer ved 25°C kan transportører ikke længere ignorere kritiske temperaturer. Systemet logger kontinuerligt data, som geotagges og deles telematisk i TRACES. Ved overskridelser pålægges chaufføren at stoppe ved nærmeste rasteplads, og myndigheder i både afsendelses- og modtagerlandet alarmeres øjeblikkeligt.

3.3.2 Samlestedssvindel lukkes effektivt

Det gennemgående rejse-ID og de virtuelle kontrolzoner lukker hullet, hvor samlesteder bruges som skalkeskjul[27]. Når en transport registreres som "ankommet" til et samlested, starter automatisk et 48-timers opholdstidsur. Kører transporten videre før tid, udløses øjeblikkelig alarm til myndighederne. GPS- og klimadata deles løbende i TRACES, så den samlede køretid og dyrenes forhold ikke kan "nulstilles" ved omlæsning[28].

3.3.3 Udenlandske transportører kan ikke længere undslippe ansvar

Depositumordningen sikrer, at der altid er økonomiske midler til rådighed ved overtrædelser. Kombineret med TRACES-suspension betyder det, at selv udenlandske transportører har stærke incitamenter til at overholde reglerne – ellers mister de både depositum og muligheden for fremtidige transporter.

3.3.4 Fusk bliver opdaget i realtid

Kontinuerlig temperaturovervågning med automatiske alarmer gør det umuligt at manipulere med data eller ignorere kritiske forhold. Når temperatursensorer registrerer overskridelser, sendes alarmer direkte til både chauffør og myndigheder, og transporten kan stoppes mens overtrædelsen sker – ikke blot konstateres bagefter.

3.3.5 Danmarks forfatningsmæssige udfordring løses elegant

Danmark modsætter sig administrative bøder af forfatningsmæssige grunde[29]. Løsningen bruger derfor ikke-strafferetlige virkemidler: midlertidig TRACES-spærring (administrativ adgangsstyring), krav om depositum for højrisikotransporter (med fortabelse ved misligholdelse som civilretlig konsekvens), samt vilkår i godkendelser og risikobaseret intensiveret kontrol. Dette skaber reel efterlevelse og økonomiske incitamenter uden at kollidere med Grundloven[30].

4. Konklusion

Denne løsningspakke transformerer dyretransportkontrollen fra reaktiv papirkontrol til proaktiv digital overvågning, hvor overtrædelser forebygges eller stoppes mens de sker. Med få, velafprøvede værktøjer – live data, virtuelle kontrolzoner og et ubrudt rejse-ID kombineret med automatiske spærringer og grænseoverskridende opkrævning – kan vi stoppe både temperatur-overskridelser og samlestedssvindel, mens det sker. Det giver fair konkurrence, bedre dyrevel-færd og en kontrol, der virker i hverdagen – ikke kun på papiret.

Kilder

[1] Dyrenes Beskyttelse (2024): "Kontroller afslører ekstrem varme på grisetransporter" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/kontroller-afsloerer-ekstrem-varme-paa-grisetransporter

[2] Dyrenes Beskyttelse (2024): "Kom med på grisetransport: Hvornår trykker du stop?" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/kom-med-paa-grisetransport-hvornaar-trykker-du-stop

[3] Fødevarestyrelsen (2023): Kontrol af dyrevelfærd - Årsrapport https://www.foedevarestyrelsen.dk/Kontrol/Kontrolkampagner/Dyrevelfaerd

[4] EFSA (2022): Welfare of pigs during transport, EFSA Journal 2022;20(9):7445 https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.2903/j.efsa.2022.7445

[5] Dyrenes Beskyttelse (2025): "Se første del af filmen: Dyrenes Beskyttelse følger efter en grisetransport" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/se-foerste-del-af-filmen-dyrenes-beskyttelse-foelger-efter-en-grisetransport-afsloere

[6] Forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32005R0001

[7] Dyrenes Beskyttelse (2025): "Mistanken: Hvor forsvinder de mange danske grise hen?" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/mistanken-hvor-forsvinder-de-mange-danske-grise-hen

[8] Dyrenes Beskyttelse (2024): "Politiet dropper sager om alt for varme grisetransporter" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/transportoerer-gaar-fri-straf-politiet-dropper-sager-om-alt-varme-grisetransporter

[9] Dyrenes Beskyttelse (2024): "Transportører går fri for straf" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/transportoerer-gaar-fri-straf-politiet-dropper-sager-om-alt-varme-grisetransporter

[10] Rigsrevisionen (2020): Beretning om kontrol med dyretransporter https://www.rigsrevisionen.dk/revisionssager-arkiv/2020/jan/beretning-om-kontrol-med-dyretransporter

[11] Dyrenes Beskyttelse (2024): "Fødevarestyrelsens kontrol af dyretransporter får dumpekarakter" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/foedevarestyrelsens-kontrol-af-dyretransporter-faar-dumpekarakter

[12] Dyrenes Beskyttelse (2025): "Kontroller afslører ekstrem varme på grisetransporter" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/kontroller-afsloerer-ekstrem-varme-paa-grisetransporter

[13] Dyrenes Beskyttelse (2025): "Myndighedernes blinde vinkel ingen ved hvor varmt grisene har det på transporter "https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/myndighedernes-blinde-vinkel-ingen-ved-hvor-varmt-grisene-har-det-paa-transporter

[14] Dyrenes Beskyttelse (2024): "Afsløring: Tusindvis af eksportgrise dør inden de har forladt landet" https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/artikler/afsloering-tusindvis-af-eksportgrise-doer-inden-de-har-forladt-landet

[15] Rigsrevisionen (2020): Beretning om kontrol med dyretransporter https://www.rigsrevisionen.dk/revisionssager-arkiv/2020/jan/beretning-om-kontrol-med-dyretransporter

[16] Den Europæiske Revisionsret (2023): Revision af praksis for transport af levende dyr – Beretning nr. 03/2023 https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_DA.pdf

[17] TRACES – Trade Control and Expert System, Europa-Kommissionen https://food.ec.europa.eu/animals/traces_en

[18] COM(2023) 770 final: Forslag til revision af transportforordningen https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52023PC0770

[19] TRACES NT – Hjælpeportal / Dokumentation https://webgate.ec.europa.eu/IMSOC/tracesnt-help/Default.htm

[20] TRACES NT – Kom godt i gang (officiel vejledning) https://webgate.ec.europa.eu/IMSOC/tracesnt-help/Content/en/getting-started.html

[21] Teknologisk Institut (2024): Notat om varmeudvikling i en grisetransport https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/dyrenesbeskyttelse.dk/files/grafik/Varme%20transporter%202025/Notat%20om%20varmeudvikling%20i%20en%20grisetransport%20D24-573043%201.0.pdf

[22] Forordning (EF) nr. 852/2004 og 853/2004 om fødevarehygiejne https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32004R0852

[25] Europa-Parlamentets ANIT-udvalg (2022): Betænkning om beskyttelse af dyr under transport https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0001_DA.html

[26] Direktiv 2015/413/EU om grænseoverskridende trafikbøder https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32015L0413

[27a] Politiken 5/10 -2025: "Den tur viser at der er tale om systematisk snyd" https://politiken.dk/danmark/art10563451/Den-tur-viser-at-der-er-tale-om-systematisk-snyd

[27b] Politiken 11/10 2025: “Grisene skal ikke transporteres, som om de var køleskabe eller kartofler” https://politiken.dk/danmark/art10574717/%C2%BBGrisene-skal-ikke-transporteres-som-om-de-var-k%C3%B8leskabe-eller-kartofler%C2%AB

[27c] Politiken 11/10 2025: ” Det virker, som om man kan kalde en hvilken som helst rasteplads for et bestemmelsessted for grisene” https://politiken.dk/danmark/art10578504/%C2%BBDet-virker-som-om-man-kan-kalde-en-hvilken-som-helst-rasteplads-for-et-bestemmelsessted-for-grisene%C2%AB

[28] EURCAW-Pigs (2020): Review of climate control during pig transport https://edepot.wur.nl/529443

[29] Folketinget, Europaudvalget – Offentligt referat 20/6-2025
https://www.ft.dk/samling/20241/almdel/EUU/bilag/603/index.htm

[30] Rådet, fremskridtsrapport/Kompromisforslag juni 2025, dok. 9581/25
https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9581-2025-INIT/en/pdf