Til ministeren for natur og dyrevelfærd
Ministeriet for Natur og Dyrevelfærd
Holmens Kanal 22
1060 København K
min@mgtp.dk

26. august 2026

www.grivita.dk
info@grivita.dk
Tlf. +45 8181 6070
CVR 45948196

Forhandlingerne om EU's transportforordning – Grivitas anbefalinger

Kære minister for natur og dyrevelfærd

Grivita er en dansk dyrevelfærdsforening med fokus på grises velfærd.

Vi fremsender vedlagte notat med vores anbefalinger i forbindelse med de videre forhandlinger om EU's nye transportforordning, COM(2023) 770.

Forhandlingerne går nu ind i en vigtig fase. De senest offentliggjorte forhandlingstekster i Rådet åbner imidlertid på flere centrale områder for et dyrevelfærdsmæssigt uacceptabelt niveau. Grivita mener, at den danske linje bør skærpes på en række centrale punkter.

For grise til slagtning åbner forhandlingsteksterne for op til 21 timers landtransport. For grise til opfedning og avl kan et transportsegment på op til 21 timer gentages op til tre gange. Mellem segmenterne skal grisene aflæsses i mindst 24 timer, før transporten fortsætter. Hvert 21-timerssegment skal indeholde mindst én times pause efter højst 10 timers transport, mens grisene bliver på den stillestående lastbil. Ved brug af to samlesteder kan der herudover komme op til 4½ timers landtransport fra oprindelsesstedet til det første samlested og op til 4½ time fra det andet samlested til den endelige destination. De tilladte landtransporttider kan dermed tilsammen udgøre op til 72 timer.

Grivita anbefaler

Grivita anbefaler et bindende maksimum på 8 timers transport i alt for alle grise – fra første pålæsning til endelig aflæsning – uanset om de transporteres til slagtning, opfedning eller avl.

EFSA's videnskabelige vurdering fra 2022 identificerer bl.a. bevægelsesstress, problemer med hvile, varmestress, skader, langvarig sult og langvarig tørst som centrale velfærdskonsekvenser under transport. Flere af belastningerne varer ved eller bliver mere alvorlige, jo længere transporten varer. EFSA anbefaler derfor, at transporternes varighed og hyppighed holdes på et minimum.

EFSA vurderer, at grise lider af langvarig tørst efter omkring 8 timers transport – også når køretøjet har drikkeanordninger – og af langvarig sult efter omkring 12 timer uden foder. Faste før transport er almindelig praksis. De europæiske transportvejledninger, som EFSA gennemgår, anbefaler mindst 5 timers faste på bedriften før transport af grise til videre opfedning. De 12 timer uden foder er dermed nået allerede efter omkring 7 af de op til 21 timers transport, som forhandlingsteksterne tillader i ét segment.

Grivita anbefaler herudover:

• **Et sammenhængende tidsregnskab:** Transporttiden bør opgøres fra første pålæsning til endelig aflæsning, så samlesteder, omlæsninger og skift af transportør ikke nulstiller tidsregnskabet.

• **Mere plads og lavere temperaturgrænser:** Arealkravene bør mindst svare til EFSA's anbefalinger, og temperaturgrænserne bør fastsættes efter EFSA's øvre kritiske temperaturer for de enkelte grisekategorier.

• **Foder, vand og pause:** Pausen på den stillestående lastbil løser ingenting for grisene. De bliver på bilen, fodring om bord er ikke en reel mulighed, og drikkeanordninger sikrer ikke, at de får vand nok. Efter Grivitas opfattelse fungerer pausen som begrundelse for at tillade op til 21 timers transport – uden at ændre noget for grisene.

• **Digital kontrol:** Myndighederne bør have operationel adgang til positions-, tids- og temperaturdata, mens transporten foregår, så der kan gribes ind ved overskridelser og kritiske forhold.

• **Stærkere beskyttelse af drægtige søer:** Almindelig transport bør ikke være tilladt fra begyndelsen af den sidste tredjedel af drægtigheden.

• **Effektiv håndhævelse:** Der bør fastsættes en fast og væsentligt lavere grænse for, hvornår en overskridelse af transporttiden automatisk klassificeres som alvorlig. Alvorlige eller gentagne overtrædelser bør kunne føre til hurtig suspension eller tilbagetrækning af autorisation.

• **De danske højdekrav:** De endelige EU-regler bør mindst opretholde det beskyttelsesniveau, som følger af de danske højdekrav, og om nødvendigt udtrykkeligt give Danmark mulighed for at opretholde kravene, herunder de krav for mindre grise, der træder i kraft fra 2031.

Et stærkere dansk mandat

Det gældende danske forhandlingsoplæg fra 20. juni 2025 lagde stor vægt på højst 8 timers transport for slagtedyr og på kortere transporttid for opfedningsdyr end Kommissionens forslag på 21 timer. For opfedningsgrise fastsætter oplægget imidlertid ikke et konkret maksimum. For avlsdyr lægger oplægget vægt på mulighed for længere transport.

På det centrale spørgsmål om transporttid er det gældende mandat derfor ikke tilstrækkeligt til den forhandlingslinje, Grivita anbefaler.

Grivita anbefaler, at ministeren forelægger et revideret forhandlingsoplæg for Folketingets Europaudvalg med henblik på et nyt og stærkere mandat.

En sådan skærpelse har også et bredt politisk grundlag. Regeringen har i regeringsgrundlaget fastlagt et mål om at reducere eksporten af levende smågrise og få flere grise opdrættet og forædlet i Danmark. I valgkampen gik en række partier, der tilsammen har et klart flertal i Folketinget, ind for højst 8 timers transport af grise eller en endnu kortere grænse. Dansk Folkeparti går også ind for maksimalt 8 timers transport til opfedning eller slagtning.

I 2025 blev ca. 13,6 mio. af de 17,3 mio. grise, der blev transporteret ud af Danmark, sendt på transporter over 8 timer. Antallet er næsten fordoblet siden 2015, hvor det var

ca. 6,9 mio. Det står i klar kontrast til regeringens mål om at reducere eksporten af levende smågrise. Det understreger betydningen af en skærpet dansk linje.

Danmark er for grænseoverskridende transporter mellem medlemsstater bundet af EU's fælles regler. Skal et bindende 8-timersloft gælde for grise, der transporteres fra Danmark til andre EU-lande, skal det derfor fastsættes i EU-forordningen.

Danmark har tidligere sammen med Belgien, Holland, Sverige og Tyskland arbejdet for kortere transporttider. Grivita anbefaler, at Danmark tager udgangspunkt i dette samarbejde og aktivt søger at samle en bredere kreds af medlemsstater om et bindende 8-timersloft og en markant styrkelse af beskyttelsen af grise i den endelige forordning.

Vi håber, at ministeren vil lade notatets anbefalinger indgå i det videre arbejde med revisionen af transportforordningen.

Med venlig hilsen

Jannie Christensen

Jannie Christensen

Chr. Bækgaard

Christian Bækgaard

Bilag:

Forhandlinger om EU's transportforordning – Grivitas anbefalinger

Forhandlinger om EU's transportforordning – Grivitas anbefalinger

Dette notat indeholder Grivitas anbefalinger i forbindelse med forhandlingerne om EU's transportforordning.

Notatet bygger på de senest offentliggjorte forhandlingstekster i Rådet, ST 8053/1/26 REV 1 og ST 6013/1/26 REV 1 af 27. maj 2026, sammenholdt med ST 10390/26 af 17. juni 2026, Kommissionens forslag COM(2023) 770, Kommissionens konsekvensanalyse SWD(2023) 401 og EFSA's vurdering af grises velfærd under transport fra 2022. De senere konsoliderede dokumenter ST 12192/26 og ST 12193/26 er registreret, men ikke offentliggjort.

Kilder og litteraturhenvisninger fremgår af Bilag B.

Grivitas centrale anbefalinger

- Grivita anbefaler et bindende maksimum på 8 timers transport i alt for alle grise – fra første pålæsning til endelig aflæsning – uanset om de transporteres til slagtning, opfedning eller avl.
- Grivita anbefaler et sammenhængende tidsregnskab fra første læsning til endelig aflæsning, så samlesteder, omlæsninger og skift af transportør ikke nulstiller transporttiden. Tiden om bord på et ro-ro-skib – hvor lastbilen køres om bord, mens grisene bliver i køretøjet under overfarten – samt på- og aflæsning bør indgå.
- Grivita anbefaler mindst EFSA's anbefalede pladsniveau, k = 0,027, for alle grise. K-værdien er den faktor, der bruges til at beregne gulvarealet i forhold til grisens vægt. Grivita anbefaler herudover bindende, kategorispecifikke temperaturgrænser efter EFSA's øvre kritiske temperaturer.
- Grivita anbefaler operationel myndighedsadgang til positions-, tids- og temperaturdata, mens transporten foregår.
- Grivita anbefaler, at ministeren forelægger et revideret forhandlingsoplæg for Folketingets Europaudvalg med henblik på et nyt og stærkere dansk mandat.

Notatet indeholder herudover særskilte anbefalinger om foder og vand, drægtige søer, håndhævelse og økonomisk sikkerhed, kortere overgangsperioder samt beskyttelse af de danske højdekrav.

1. Maksimal transporttid på 8 timer for alle grise

Forhandlingsteksterne

Fravænnede grise til slagtning kan transporteres i op til 21 timers landtransport. Hvert 21-timerssegment skal indeholde mindst én times pause efter højst 10 timers transport, mens grisene bliver på den stillestående lastbil.

For grise til opfedning og avl kan et transportsegment på op til 21 timer gentages op til tre gange. Mellem segmenterne skal grisene aflæsses på en kontrolpost og hvile i mindst 24 timer.

Ved brug af to samlesteder kan der herudover komme op til 4½ timers landtransport fra oprindelsesstedet til det første samlested og op til 4½ time fra det andet samlested til den endelige destination. De tilladte landtransporttider for den samme gris kan dermed tilsammen udgøre op til 72 timer.

Danmark er for grænseoverskridende transporter mellem medlemsstater bundet af transportforordningens fælles regler. Skal et bindende 8-timersloft gælde for grise, der transporteres fra Danmark til andre EU-lande, skal det derfor fastsættes i EU-forordningen.

Fagligt grundlag

EFSA's videnskabelige vurdering fra 2022 ("Grises velfærd under transport") er den nyeste samlede videnskabelige vurdering på området og blev udarbejdet på Kommissionens anmodning.

EFSA identificerer bl.a. bevægelsesstress, problemer med hvile, varmestress, skader, langvarig sult og langvarig tørst som centrale velfærdskonsekvenser under transport. Flere af belastningerne varer ved eller bliver mere alvorlige, jo længere transporten varer. EFSA anbefaler derfor, at transporternes varighed og hyppighed holdes på et minimum.

EFSA vurderer, at grise lider af langvarig tørst efter omkring 8 timers transport – også når køretøjet har drikkeanordninger – og af langvarig sult efter omkring 12 timer uden foder. Belastningen bliver mere alvorlig, jo længere grisene er uden tilstrækkeligt vand og foder.

Faste før transport er almindelig praksis. De europæiske transportvejledninger, som EFSA gennemgår, anbefaler for grise til videre opfedning mindst 5 timers faste på bedriften før transport. De 12 timer uden foder er dermed nået allerede efter omkring 7 af de op til 21 timers transport, som forhandlingsteksterne tillader i ét segment.

Transportens øvrige belastninger begynder ikke først efter 8 eller 12 timer. Bevægelsesstress og sansebelastning opstår under kørslen, problemer med hvile bliver større med varigheden, og varmebelastning og trængsel virker gennem hele transporten.

De fysiologiske belastninger, som EFSA beskriver, ændres ikke af, om grisen transporteres til slagtning, opfedning eller avl. Der er derfor efter Grivitas vurdering ikke et dyrevelfærdsfagligt grundlag for at tillade længere transporttider alene på grund af transportens formål.

Kommissionens oprindelige 9- og 21-timersmodel er heller ikke udledt af biologiske belastningsgrænser for grisene. Kommissionens konsekvensanalyse viser, at 9 timer bl.a. er knyttet til én chaufførs køre- og hviletid, mens 21 timer er konstrueret ud fra ca. 19 timers kørsel med to chauffører plus tid til læsning og aflæsning.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler et bindende maksimum på 8 timers transport i alt for alle grise – fra første pålæsning til endelig aflæsning. Det samlede tidsregnskab bør gælde uanset brug af samlesteder, omlæsninger, skift af transportør og aflæssede hvileperioder.

Otte timer skal ses som en øvre beskyttelsesgrænse for transportens samlede belastninger.

Subsidiær skadebegrænsning, hvis 8-timersloftet ikke opnås

Hvis et bindende 8-timersloft ikke kan forhandles igennem, anbefaler Grivita som skadebegrænsning, at grisene senest efter 8 timers transport skal aflæsses til en egnet facilitet med vand, foder og reel hvile.

Dette er ikke et dyrevelfærdsmæssigt ligeværdigt alternativ til et bindende 8-timersloft, men alene en subsidiær skadebegrænsende løsning.

Efter den aflæssede hvile bør transporten højst kunne fortsætte i ét yderligere segment på op til 8 timer til den endelige destination. Ordningen må ikke kunne gentages.

Dansk omfang

I 2025 blev ca. 17,3 mio. grise transporteret ud af Danmark. Ca. 13,6 mio. blev sendt på transporter over 8 timer. I 2015 var tallet ca. 6,9 mio. Antallet af danske grise på transporter over 8 timer er dermed næsten fordoblet på ti år.

Udviklingen understreger betydningen af, at Danmark arbejder for et fælles EU-loft. Et 8-timersloft vil samtidig understøtte regeringsgrundlagets mål om at reducere eksporten af levende smågrise og få flere grise opdrættet og forædlet i Danmark.

Et eksisterende samarbejdsgrundlag

Danmark har tidligere sammen med Belgien, Holland, Sverige og Tyskland arbejdet for kortere transporttider. Grivita anbefaler, at Danmark tager udgangspunkt i dette samarbejde og aktivt søger at samle en bredere kreds af medlemsstater om et bindende 8-timersloft og en markant styrkelse af beskyttelsen af grise i den endelige forordning.

Schweiz

Schweiz har et maksimum på 8 timers transportvarighed for produktionsdyr og højst 6 timers faktisk køretid. Transporttiden beregnes for det enkelte dyr fra pålæsning på oprindelsesstedet til aflæsning på bestemmelsesstedet.

En ny transporttid kan først begynde efter en hvileperiode på mere end 2 timer under egnede opstaldningsforhold med tilstrækkelig plads, vand, fodring efter behov og passende klima. Et almindeligt ophold under transportforhold nulstiller således ikke tidsregnskabet.

2. Foder, vand og pausen på den stillestående lastbil

Forhandlingsteksterne

Efter højst 10 timers landtransport skal køretøjet holde stille i mindst én time. Grisene bliver på lastbilen under pausen.

Fravænnede grise skal have adgang til vand under landtransporten. Grisene fodres under de aflæssede hvileperioder, men ikke under transporten på de enkelte segmenter på op til 21 timer. Et helt transportsegment på 21 timer kan derfor gennemføres uden fodring.

Fagligt grundlag

EFSA vurderer, at pausen på en stillestående lastbil ved almindelig kommerciel belægning ikke giver den tilsigtede drikning, ædning og hvile og ikke afbøder transportens velfærdskonsekvenser. Skal grisene spise, drikke og komme sig efter transporten, konkluderer EFSA, at de skal aflæsses til egnede faciliteter.

Fodring om bord på lastbilen er ikke en reel mulighed. EFSA fandt ikke dokumentation for vellykket fodring af grise under transport og fraråder fodring i et køretøj i bevægelse på grund af bl.a. transportsyge og aggression. Kommissionens konsekvensanalyse lægger tilsvarende til grund, at fodring under transport ikke er en mulighed for grise.

Når lastbilen holder stille, falder den luftbevægelse, som kørslen skaber. I varmt vejr kan varmebelastningen derfor blive større.

Som beskrevet i afsnit 1 anbefaler de europæiske transportvejledninger mindst 5 timers faste før transport af grise til videre opfedning. De 12 timer uden foder er dermed nået efter omkring 7 timers transport – altså efter 7 af de tilladte 21 timer. Herefter kan transportsegmentet fortsætte i yderligere omkring 14 timer uden fodring.

Adgang til drikkeanordninger sikrer ikke, at grisene får tilstrækkeligt vand. EFSA dokumenterer begrænset faktisk vandindtag under transport og vurderer, at grise lider af langvarig tørst efter omkring 8 timers transport, også når køretøjet har drikkeanordninger. Trængsel, drikkeudstyrets placering, vandflow og grisenes mulighed for at komme frem til udstyret har betydning for det faktiske vandindtag.

Pausen løser altså ingenting for grisene. Efter Grivitas vurdering fungerer den som begrundelse for at tillade op til 21 timers transport – uden at ændre noget for grisene.

Grivitas anbefaling

Grivita afviser den foreslåede pause på den stillestående lastbil som grundlag for at tillade op til 21 timers transport.

Grivita anbefaler samtidig målbare krav til drikkeudstyrets antal, placering, funktion og vandflow.

---

3. Plads

Forhandlingsteksterne

Forhandlingsteksterne differentierer arealkravet efter transportens varighed. For grise anvendes k = 0,0197 ved transporter under 9 timer, k = 0,0230 ved transporter på 9–21 timer og k = 0,0270 ved de længste relevante forløb.

K-værdien er den faktor, der bruges til at beregne gulvarealet i forhold til grisens vægt. Jo højere k-værdi, desto større areal pr. gris.

Fagligt grundlag

EFSA anbefaler mindst k = 0,027 for alle kategorier af grise under vejtransport. Det svarer til ca. 0,26 m² for en gris på 30 kg og ca. 0,62 m² for en gris på 110 kg.

Forhandlingsteksternes lavere k-værdier indebærer til sammenligning ca. 0,19 m² ved transporter under 9 timer og ca. 0,22 m² ved transporter på 9–21 timer for en gris på 30 kg. For en gris på 110 kg er de tilsvarende arealer ca. 0,45 m² og ca. 0,53 m².

Forhandlingsteksternes arealkrav ligger således tydeligt under EFSA's anbefalede niveau.

Pladsen skal bl.a. gøre det muligt for alle grise at ligge samtidig og stabilisere kroppen under kørslen.

Pladsbehovet hænger også sammen med varmebelastning og adgang til vand. Høj belægning begrænser dyrenes mulighed for at ændre stilling, afgive varme og komme uhindret frem til drikkeudstyret.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler mindst k = 0,027 for alle grise uanset transportens varighed. Yderligere plads bør kræves, når klima, luftfugtighed, luftcirkulation eller andre forhold øger belastningen.

---

4. Temperaturgrænser og klimakontrol

Forhandlingsteksterne

For fravænnede landdyr tillader forhandlingsteksterne temperaturer i dyreområdet på 0–35 °C. For ikke-fravænnede dyr er intervallet 5–30 °C. Alarmgrænserne for temperaturovervågningen er knyttet til de samme intervaller.

Fagligt grundlag

Grise kan ikke svede og er derfor særligt sårbare over for varme. Under transport er mulighederne for at afgive varme yderligere begrænsede af bl.a. tæt belægning, begrænset luftbevægelse og manglende adgang til kølige overflader.

EFSA estimerer den øvre kritiske temperatur til ca. 30 °C for fravænnede grise omkring 30 kg, ca. 25 °C for slagtegrise og ca. 22 °C for søer. Komfortzonens øvre grænser ligger endnu lavere.

Et loft på 35 °C ligger dermed ca. 5 °C over den øvre kritiske temperatur for smågrise, ca. 10 °C over for slagtegrise og ca. 13 °C over for søer.

Temperatur og transporttid virker sammen. Undersøgelser af kommercielle transporter af fravænnede smågrise viser, at dødeligheden stiger med transportens varighed i takt med stigende udetemperatur.

EFSA anbefaler, at temperaturen måles tæt ved dyrene på flere repræsentative steder, og at luftfugtigheden inddrages, fordi høj luftfugtighed øger varmebelastningen.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler bindende, kategorispecifikke temperaturgrænser med udgangspunkt i EFSA's øvre kritiske temperaturer og så vidt muligt komfortzonen.

Grivita anbefaler, at temperatursensorerne placeres tæt ved dyrene på flere repræsentative punkter i køretøjet og måler kontinuerligt under transporten. Køretøjerne bør have aktiv klimakontrol, og alarmgrænserne bør følge de samme kategorispecifikke temperaturgrænser.

---

5. Digital kontrol og realtidsadgang

TRACES (Trade Control and Expert System) er EU's digitale system til udveksling af data, oplysninger og dokumenter om bl.a. grænseoverskridende dyretransporter.

Forhandlingsteksterne

Artikel 24 kræver positioneringssystem ved alle lange vejtransporter og ved korte grænseoverskridende transporter. Systemet skal være operationelt fra læsning til aflæsning og sende positionsdata med korte intervaller til et informationssystem.

TRACES henter efter forhandlingsteksterne først de relevante oplysninger fra dette informationssystem umiddelbart efter transportens afslutning. Adgangsrettighederne til de løbende oplysninger henlægges til gennemførelsesretsakter.

Temperatursensorer og temperaturalarmer er efter artikel 24a knyttet til rejser over 9 timer.

Grivitas vurdering

Løbende registrering af positionsdata er ikke det samme som, at myndighederne har operationel adgang til oplysningerne, mens transporten foregår. Efterfølgende data kan dokumentere en overtrædelse, men kan ikke beskytte grisene mod en belastning, der allerede er sket.

Realtidsadgang gør det muligt at opdage overskridelser af transporttid, uventede standsninger, ruteafvigelser og kritisk varme, mens der stadig kan gribes ind.

Europa-Parlamentet anbefalede i 2022, at myndighederne får realtidsadgang til satellitnavigation og temperaturregistreringer på ethvert tidspunkt af rejsen samt til de oprindelige elektroniske data fra afsendelse til aflæsning, så oplysningerne ikke kan manipuleres.

Kravet om temperatursensorer ved rejser over 9 timer skaber samtidig et særligt problem, hvis der indføres et 8-timersloft. Uden en ændring af artikel 24a vil temperaturovervågningen netop falde bort for de transporter, som et 8-timersloft gør til hovedreglen. Varmebelastning afhænger ikke af, om en transport varer mere eller mindre end 9 timer.

De offentliggjorte opgørelser over lange grisetransporter bygger desuden på oplysninger om planlagt eller forventet transportvarighed. Der offentliggøres ikke en samlet opgørelse over de faktisk målte transporttider fordelt på destinationsland.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler temperaturmåling ved alle relevante grænseoverskridende grisetransporter uanset varighed og operationel myndighedsadgang til positions-, tids- og temperaturdata, mens transporten foregår.

Kritiske afvigelser bør udløse automatiske alarmer til transportør og myndighed samt klare handlepligter. Adgangsrettighederne bør fastlægges i selve forordningen og ikke alene i gennemførelsesretsakter.

Grivita anbefaler herudover, at de faktisk målte transporttider registreres digitalt og offentliggøres i aggregeret form pr. destinationsland.

---

6. Stærkere beskyttelse af drægtige søer

Forhandlingsteksterne

Drægtige hundyr anses for transportuegnede, når 80 pct. eller mere af den forventede drægtighed er gennemløbet, samt i syv dage efter fødsel. For søer svarer 80 pct. til omkring dag 91–92. Den gældende forordning anvender 90 pct., svarende til omkring dag 103–104.

Fagligt grundlag

Den sidste tredjedel af soens drægtighed begynder omkring dag 77. Den sidste del af drægtigheden er fysiologisk særlig krævende, samtidig med at søer har den laveste estimerede øvre kritiske temperatur blandt de grisekategorier, EFSA vurderer – ca. 22 °C. Det understreger varmebelastningens fysiologiske betydning sent i drægtigheden.

Europa-Parlamentet anbefalede i 2022, at transport af drægtige dyr i den sidste tredjedel af drægtigheden begrænses til højst 4 timer. Forhandlingsteksternes 80 pct.-grænse tillader almindelig transport gennem omkring to uger af den sidste tredjedel.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler et forbud mod almindelig transport af drægtige søer fra begyndelsen af den sidste tredjedel – omkring dag 77 efter inseminering.

Veterinær nødtransport til nærmeste egnede behandlingssted bør være den eneste undtagelse og højst kunne vare 4 timer.

Grivita anbefaler samtidig registrering af inseminingsdato, fordi en daggrænse er lettere at kontrollere end en procentgrænse beregnet ud fra forventet faring.

---

7. Håndhævelse, sanktioner og økonomisk sikkerhed

Forhandlingsteksterne

Dokumentation fra en myndighed i én medlemsstat kan efter forhandlingsteksterne danne grundlag for suspension og tilbagetrækning af en autorisation udstedt i en anden medlemsstat.

Forhandlingsteksterne anvender samtidig en tærskel på 30 pct. for, hvornår en overskridelse af den maksimale landtransporttid automatisk klassificeres som alvorlig. Ved et loft på 21 timer svarer 30 pct. til 6 timer og 18 minutter. Ved et loft på 8 timer svarer det til 2 timer og 24 minutter.

Grivitas vurdering

En procentbaseret tærskel på 30 pct. er for høj. Jo længere den tilladte transporttid er, desto større bliver den absolutte overskridelse, før overtrædelsen automatisk klassificeres som alvorlig.

Grænseoverskridende transport kræver samtidig en sammenhængende håndhævelseskæde. Myndighederne skal hurtigt kunne udveksle oplysninger, gribe ind over for en transport undervejs og reagere på alvorlige eller gentagne overtrædelser begået i andre medlemsstater.

Rigsrevisionen konstaterede i sin tidligere undersøgelse af området betydelige mangler i udvekslingen og opfølgningen på oplysninger om danske transportørers overtrædelser i andre EU-lande. Statsrevisorerne bad i maj 2026 Rigsrevisionen undersøge området igen, herunder opfølgning og sanktionering samt kontrollen med transporttids- og hviletidsregler ved udenlandske samlesteder og bestemmelsessteder.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler operationel myndighedsadgang til positions-, tids- og temperaturdata under transporten samt automatiske grænseoverskridende alarmer ved kritiske afvigelser. Det skal gøre det muligt for myndighederne at gribe ind, mens transporten foregår.

Grivita anbefaler samtidig en fast og væsentligt lavere grænse for, hvornår en overskridelse af transporttiden automatisk klassificeres som alvorlig, samt hurtig suspension eller tilbagetrækning af autorisation ved alvorlige eller gentagne overtrædelser.

Grivitas anbefaling om økonomisk sikkerhed

Grivita anbefaler en EU-harmoniseret, proportional og tilbagebetalingspligtig økonomisk sikkerhed for klart definerede højrisikotransporter. Sikkerheden skal sikre, at myndighederne straks har mulighed for at iværksætte nødvendige afhjælpende foranstaltninger, hvis en transport strander eller gennemføres i strid med reglerne, eksempelvis akut aflæsning, opstaldning, dyrlægehjælp eller alternativ eller tilbagegående transport.

Kontrolforordningen, forordning (EU) 2017/625, placerer allerede udgifterne til afhjælpende foranstaltninger efter artikel 138 hos den ansvarlige operatør. En sikkerhedsordning vil sikre, at de nødvendige midler også er til rådighed, når myndigheden skal handle akut.

Kun dokumenterede og nødvendige afhjælpningsudgifter bør kunne modregnes i sikkerheden. Den uudnyttede del skal tilbagebetales.

---

8. Kortere overgangsperioder

Forhandlingsteksterne

Forordningen foreslås som udgangspunkt anvendt to år efter ikrafttrædelsen.

Centrale bestemmelser om bl.a. positionering og transporttider foreslås imidlertid først anvendt fem år efter ikrafttrædelsen.

Det betyder, at nogle af de vigtigste forbedringer af beskyttelsen af dyr under transport først vil få virkning flere år efter, at forordningen er vedtaget.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler, at reglerne om transporttid og de centrale data- og kontrolkrav træder i kraft væsentligt tidligere end fem år efter ikrafttrædelsen.

Transporttidsregler og digital dataadgang kræver ikke i sig selv omfattende ombygning af køretøjer eller nye anlæg. Længere overgangsperioder bør forbeholdes tekniske krav, hvor det kan dokumenteres, at ombygning eller udskiftning kræver mere tid.

---

9. De danske højdekrav

Danmark har bindende krav til den indvendige højde ved transport af grise på 40 kg og derover. Fra 1. april 2031 træder desuden danske højdekrav for mindre grise i kraft.

Forhandlingsteksterne anvender en anden metode til at fastsætte den nødvendige højde, idet frihøjden måles over den højeste stående gris. De danske og de foreslåede EU-krav kan derfor ikke sammenlignes direkte alene ud fra centimetermål.

EU-Domstolens dom i sag C-316/10, Danske Svineproducenter, angik de danske krav til bl.a. indvendig højde ved grisetransport. Domstolen accepterede, at en medlemsstat kan konkretisere et generelt formuleret EU-

krav med nationale normtal, når EU-reglen ikke selv fastsætter det konkrete mål, forudsat at de nationale regler er proportionale og ikke bringer forordningens formål i fare.

Hvis den nye forordning regulerer højden så detaljeret, at dette nationale spillerum forsvinder, kan Danmark ikke nødvendigvis bevare et højere nationalt krav på samme grundlag ved transport til andre medlemsstater.

Grivitas anbefaling

Grivita anbefaler, at de endelige EU-regler mindst opretholder det beskyttelsesniveau, som følger af de danske højdekrav, og at forordningen om nødvendigt udtrykkeligt giver Danmark mulighed for at opretholde disse krav.

Et revideret forhandlingsoplæg

Det gældende danske forhandlingsoplæg fra 20. juni 2025 lagde stor vægt på højst 8 timers transport for slagtedyr og på kortere transporttid for opfedningsdyr end Kommissionens forslag på 21 timer. For opfedningsgrise fastsætter oplægget imidlertid ikke et konkret maksimum. For avlsdyr lægger oplægget vægt på mulighed for længere transport.

På det centrale spørgsmål om transporttid er det gældende mandat derfor ikke tilstrækkeligt til den forhandlingslinje, Grivita anbefaler.

Grivita anbefaler, at ministeren forelægger et revideret forhandlingsoplæg for Folketingets Europaudvalg med henblik på et nyt og stærkere mandat.

En sådan skærpelse har også et bredt politisk grundlag. Regeringen har i regeringsgrundlaget fastlagt et mål om at reducere eksporten af levende smågrise og få flere grise opdrættet og forædlet i Danmark. I valgkampen gik Socialdemokratiet, SF, Moderaterne, Radikale Venstre, Enhedslisten og Alternativet – tilsammen 98 af Folketingets 175 danske mandater – ind for højst 8 timers transport af grise eller en endnu kortere grænse. Dansk Folkeparti går også ind for maksimalt 8 timers transport til opfedning eller slagtning.

Bilag A. Sammenligning af centrale spørgsmål

Tema	Forhandlingsteksterne	Fagligt grundlag / Grivitas vurdering	Grivitas anbefaling
Slagtegrise – transporttid	Op til 21 timers landtransport. Mindst én times pause efter højst 10 timer med grisene på den stillestående lastbil.	EFSA identificerer en række tidsafhængige velfærdsbelastninger og vurderer, at grise lider af langvarig tørst efter omkring 8 timers transport, også med drikkeanordninger.	Bindende maksimum på 8 timers transport i alt.
Opfednings- og avlsgrise – transporttid	Op til tre transportsegmenter à 21 timer med mindst 24 timers aflæsset hvile mellem segmenterne. Med to samlesteder kan de tilladte landtransporttider tilsammen udgøre op til 72 timer.	Transportens fysiologiske belastninger afhænger af grisens tilstand og transportens varighed, ikke af om grisen transporteres til slagtning, opfedning eller avl.	Samme bindende 8-timersloft for alle grise.
Subsidiær skadebegrænsning	–	Hvis et bindende 8-timersloft ikke kan forhandles igennem, bør belastningen ved længere transport begrænses gennem reel aflæsning med vand, foder og hvile.	Aflæsning senest efter 8 timers transport. Herefter højst ét yderligere segment på op til 8 timer til den endelige destination. Ordningen må ikke kunne gentages.
Foder og pause på lastbilen	Grisene fodres under de aflæssede hvileperioder, men ikke under transportsegmenterne på op til 21 timer. Pause på mindst én time med grisene på lastbilen efter højst 10 timer.	EFSA vurderer, at pausen på bilen ikke giver den tilsigtede drikning, ædning og hvile og ikke afbøder transportens velfærdskonsekvenser. Fodring om bord er ikke en reel mulighed.	Grivita afviser pausen på den stillestående lastbil som grundlag for at tillade op til 21 timers transport.
Vand	Adgang til vand under landtransport.	Adgang til drikkeanordninger sikrer ikke tilstrækkeligt vandindtag. EFSA vurderer, at grise lider af langvarig tørst efter omkring 8 timers transport, også når køretøjet har drikkeanordninger.	Målbare krav til drikkeudstyrets antal, placering, funktion og vandflow.

Tema	Forhandlingsteksterne	Fagligt grundlag / Grivitas vurdering	Grivitas anbefaling
Samlesteder og samlet tidsregnskab	Samlesteder kan indgå mellem transportdele og medføre aflæssede hvileperioder.	Den samme gris kan gennemgå flere transportdele. Tidsregnskabet bør følge dyret gennem hele forløbet.	Ét sammenhængende tidsregnskab fra første pålæsning til endelig aflæsning.
På-/aflæsning og ro-ro	Særregler for dele af transportforløbet.	Belastningen ophører ikke, fordi køretøjet befinder sig på et skib eller under transportrelateret håndtering.	På-/aflæsning og tiden om bord på ro-ro-skib bør indgå i det samlede tidsregnskab.
Plads	k = 0,0197 under 9 timer, k = 0,0230 ved 9–21 timer og k = 0,0270 ved de længste relevante forløb.	EFSA anbefaler mindst k = 0,027. For en gris på 30 kg indebærer de lavere k-værdier ca. 0,19 og 0,22 m² mod EFSA's ca. 0,26 m². For en gris på 110 kg er arealerne ca. 0,45 og 0,53 m² mod EFSA's ca. 0,62 m².	Mindst k = 0,027 for alle grise uanset transporttid.
Temperatur	Op til 35 °C for fravænnede dyr og 30 °C for ikke-fravænnede dyr.	EFSA's øvre kritiske temperaturer er ca. 30 °C for smågrise, 25 °C for slagtegrise og 22 °C for søer. Grise kan ikke svede og er særligt sårbare over for varme.	Kategorispecifikke temperaturgrænser. Kontinuerlig temperaturmåling tæt ved dyrene på flere repræsentative punkter og aktiv klimakontrol.
Digital kontrol	Løbende positionsregistrering. TRACES henter relevante oplysninger efter transporten. Temperatursensorer på rejser over 9 timer.	Efterfølgende data kan dokumentere en overtrædelse, men ikke beskytte grisene, mens transporten foregår. Europa-Parlamentet anbefalede i 2022 realtidsadgang til positions- og temperaturdata.	Operationel myndighedsadgang under transporten, temperaturmåling uanset transportens varighed og automatiske alarmer.
Håndhævelse og sanktioner	En overskridelse på 30 pct. anvendes som tærskel for automatisk klassifikation som alvorlig. Mulighed for suspension og tilbagetrækning af autorisation.	30 pct. af 21 timer er 6 timer og 18 minutter. Grænseoverskridende håndhævelse kræver hurtig informationsudveksling og mulighed for at gribe ind under transporten.	Operationel myndighedsadgang og automatiske grænseoverskridende alarmer. Fast og væsentligt lavere tærskel for alvorlige tidsoverskridelser og hurtig suspension eller tilbagetrækning ved alvorlige eller gentagne overtrædelser.
Økonomisk sikkerhed	Ingen generel forudgående sikkerhed, der sikrer midler til akut afhjælpning.	Kontrolforordningen placerer udgifter til afhjælpende foranstaltninger hos operatøren, men sikrer ikke i sig selv, at midlerne er umiddelbart til rådighed.	EU-harmoniseret, proportional og tilbagebetalingspligtig sikkerhed for klart definerede højrisikotransporter.
Drægtige søer	Transportuegnede fra 80 pct. af drægtigheden, ca. dag 91–92 for søer.	Sidste tredjedel begynder omkring dag 77. Europa-Parlamentet anbefalede i 2022 højst 4 timers transport i sidste tredjedel. Søer har en øvre kritisk temperatur på ca. 22 °C.	Ingen almindelig transport fra begyndelsen af sidste tredjedel. Kun snæver veterinær nødtransport til nærmeste behandlingssted, højst 4 timer.
Overgangsperioder	Generel anvendelse efter to år. Centrale regler om transporttid og positionering efter fem år.	En femårig overgang fastholder centrale velfærds- og kontrolproblemer længe efter vedtagelsen.	Transporttidsregler og centrale data- og kontrolkrav bør træde i kraft væsentligt tidligere end efter fem år.
Danske højdekrav	EU-modellen anvender frihøjde over den højeste stående gris.	Dansk og foreslået EU-målemetode er forskellige og kan ikke sammenlignes direkte. En detaljeret EU-regel kan begrænse det hidtidige nationale spillerum.	EU-reglerne bør mindst opretholde det danske beskyttelsesniveau eller udtrykkeligt give mulighed for at bevare de danske krav.

Bilag B. Kildegrundlag

Rådets og EU-institutionernes dokumenter

Rådet, ST 8053/1/26 REV 1, 27. maj 2026 – Consolidated Articles.

Rådet, ST 6013/1/26 REV 1, 27. maj 2026 – Consolidated Annexes.

Rådet, ST 10835/26, 18. juni 2026 – forhandlingstekst om bl.a. definitioner og samlesteder.

Rådet, ST 10390/26, 17. juni 2026 – Regulation on the protection of animals during transport: state of play.

Rådet, ST 12192/26 – Stable consolidated articles, registreret i juli 2026, men ikke offentliggjort.

Rådet, ST 12193/26 – Clean consolidated annexes, registreret i juli 2026, men ikke offentliggjort.

Europa-Kommissionen, COM(2023) 770 final, 7. december 2023 – forslag til forordning om beskyttelse af dyr under transport.

Europa-Kommissionen, SWD(2023) 401 final – konsekvensanalyse til COM(2023) 770.

Europa-Parlamentet, henstilling af 20. januar 2022, P9_TA(2022)0015 – bl.a. transporttid, realtidsdata, samlesteder og drægtige dyr.

Fagligt grundlag

EFSA Panel on Animal Health and Welfare, Welfare of pigs during transport, EFSA Journal 2022;20(9):7445.

Averós m.fl. – undersøgelse af transportvarighed, temperatur og dødelighed blandt 58.682 fravænnede smågrise på 109 kommercielle transporter.

Nielsen, Dybkjær og Herskin – videnskabelig gennemgang af velfærdsmæssige forhold ved transport af grise.

European Animal Transport Guides – vejledning om bl.a. faste før transport af grise til videre opfedning.

Federation of Veterinarians of Europe – anbefalinger om temperaturbeskyttelse under dyretransport.

Danske og øvrige kilder

Folketingets Europaudvalg, forhandlingsoplæg 20. juni 2025 om KOM(2023) 0770.

Statsministeriet, regeringsgrundlaget, juni 2026.

Rigsrevisionen / Statsrevisorerne, materiale om kontrol med grisetransporter til udlandet og udviklingen i lange transporter.

Forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport.

Forordning (EU) 2017/625 om offentlig kontrol, navnlig artikel 138.

EU-Domstolen, sag C-316/10, Danske Svineproducenter mod Justitsministeriet.

Schweizisk dyretransportlovgivning om maksimal transport- og køretid.

Socialdemokratiet, forslag om bedre forhold for grisene, marts 2026.

Partiernes tilkendegivelser om maksimal transporttid for grise i forbindelse med folketingsvalget 2026.

Dansk Folkepartis EU-dyrevelfærdsudspil om maksimalt 8 timers transport til opfedning eller slagtning.