

# Analyse 03

DA

## Transport af levende dyr i EU: udfordringer og muligheder



DEN  
EUROPÆISKE  
REVISIONSRET

2023

# Indhold

|  | Punkt |
|--|-------|
| <b>Resumé</b>  | I-X   |
| <b>Indledning</b>  | 01-12 |
| <b>Analysens omfang og metode</b>  | 13-17 |
| <b>Faktorerne bag transport af dyr</b>   | 18-62 |
| <b>Reguleringsmæssige faktorer</b>   | 19-38 |
| EU-lovgivningen om dyretransport håndhæves ikke ensartet af medlemsstaterne              | 20-23 |
| Den fælles landbrugspolitik har fokus på andre elementer end dyrevelfærd under transport | 24-28 |
| Der findes ingen fælles standard for mærkning af kød                                     | 29-36 |
| Nylige EU-strategier foreslår et mere bæredygtigt fødevarer system                       | 37-38 |
| <b>Økonomiske faktorer</b>   | 39-62 |
| Specialisering i husdyrsektoren  | 40-43 |
| Øget koncentration i slagterisektoren  | 44-49 |
| Der er forskelle i produktions- og slagteomkostninger mellem medlemsstaterne             | 50-53 |
| Dyrenes lidelser indregnes ikke i transportomkostningerne eller kødprisen                | 54-57 |
| Forbrugerpræferencer kan påvirke transporten af dyr                                      | 58-62 |
| <b>Udviklingen inden for dyretransport</b>   | 63-79 |
| <b>Der foreligger ikke omfattende centraliserede data på EU-plan om transport af dyr</b> | 63-66 |
| <b>Udviklingen i transport af dyr i og uden for EU</b>                                   | 67-73 |
| <b>Nye teknologier til at forbedre overvågningen af dyretransporter</b>                  | 74-79 |
| <b>Udfordringer og muligheder</b>  | 80-86 |

## **Bilag**

### **Bilag I - Væsentlige publikationer**

#### **Forkortelser:**

#### **Glossar**

#### **Holdet bag**

## Resumé

**I** Hvert år bliver milliarder af levende dyr transporteret på landevej, med skib, med fly og med jernbane i EU samt til og fra EU af forskellige årsager, f.eks. med henblik på avl, opfodning eller slagtning. EU har lovgivning om beskyttelse af dyr under transport. Europa-Kommissionen har imidlertid fundet svagheder i denne lovgivning, og akademiske undersøgelser har vist, at de gældende velfærdsstandarder ikke altid overholdes, hvilket rejser spørgsmål om deres tilstrækkelighed.

**II** Vores analyse beskriver de vigtigste faktorer bag transport af levende dyr og illustrerer udviklingen inden for dyretransport. Analysen giver os mulighed for at bidrage til debatten om dyretransport før den forestående revision af EU's dyrevelfærdslovgivning. Dette er ikke en revisionsberetning, men en analyse, der hovedsagelig er baseret på offentligt tilgængelige oplysninger, på materiale specifikt indsamlet til denne analyse og på vores tidligere arbejde.

**III** Adskillige indbyrdes forbundne faktorer - primært økonomiske og reguleringsmæssige - har indflydelse på transporten af levende dyr i EU og til lande uden for EU. EU-lovgivningen om dyretransport håndhæves ikke ensartet af medlemsstaterne, og der er en risiko for, at transportvirksomheder kan udnytte smuthuller, der skyldes forskelle mellem de nationale sanktionssystemer. Den fælles landbrugspolitik har støttet animalsk produktion for at sikre stabile forsyninger af fødevarer til en overkommelig pris og fremmet tiltag vedrørende bedre dyrevelfærd på bedrifterne, men har endnu ikke haft fokus på dyrevelfærd under transport.

**IV** Økonomiske faktorer udgør den største drivkraft bag transport af dyr. På det indre marked vil erhvervsdrivende såsom landbrugere og kødproducenter forsøge at reducere deres omkostninger, maksimere deres indtægter og optimere deres stordriftsfordele ved at udnytte omkostningsforskelle mellem medlemsstaterne. Transportens negative effekt på dyrevelfærden kan afbødes ved at reducere antallet og varigheden af transporterne, forbedre forholdene for levende dyr under transport og finde alternativer til transport af dyr.

**V** Dyrevelfærd under transport indregnes ikke i transportomkostningerne og kødprisen. Ifølge akademiske undersøgelser og Kommissionen selv hæmmer datamangel udviklingen af incitamentssystemer, der kan tilskynde transportvirksomheder til forebyggelse af dyrevelfærdsproblemer og minimere de økonomiske incitamentter til manglende overholdelse.

**VI** Forbrugerne kan bidrage væsentligt til at fremme forandringer. I forbindelse med undersøgelser foretaget af Kommissionen angav respondenterne, at de lagde vægt på dyrevelfærd ved køb af kødprodukter, men kun var villige til at betale højere priser, hvis de blev informeret om gode dyrevelfærdsforhold. Det store antal forskellige mærkningsordninger - især på nationalt plan - og manglen på specifikke oplysninger gør det imidlertid svært for forbrugerne at træffe informerede valg.

**VII** Den europæiske grønne pagt og jord til bord-strategien fremmer omstillingen til et mere bæredygtigt fødevarer-system. Denne omstilling vil kræve strukturelle ændringer i forsyningskæden og fødevarerforbrugsmønstrene. Set i et bredere perspektiv er der en sammenhæng mellem kødforbrugets omfang og antallet af levende dyr, der bliver transporteret. Med sine salg fremstød og finansieringsprogrammer hjælper Kommissionen EU's landbrugere og fødevarerindustrien med at sælge deres landbrugsprodukter, herunder kød (fersk, kølet og frosset) og kødvarer.

**VIII** Medlemsstaterne registrerer flytninger af dyr i nationale identifikations- og registreringsdatabaser. Flytninger mellem medlemsstater og transporter fra lande uden for EU registreres i en database hos Kommissionen. Disse databaser er oprettet med henblik på identifikation af dyr, registrering af bedrifter og sundhedscertificering i forbindelse med sygdomsbekæmpelse og kan ikke på nuværende tidspunkt give Kommissionen omfattende centraliserede data om transport af dyr. Anvendelse af nye teknologier kan forbedre overvågningen af dyretransporter og af dyrevelfærd under transport. Anvendelse af digitale værktøjer kan optimere planlægning og logistik i forbindelse med dyretransporter.

**IX** Vi konstaterer adskillige udfordringer for EU's politiske beslutningstagere og interessenter:

- finde alternativer til transport af dyr
- give forbrugerne bedre information, så de kan træffe informerede valg
- fremme strukturelle ændringer i retning af et mere bæredygtigt fødevarer-system
- give dyrenes lidelser under transport en pengeværdi og indregne den i transportomkostningerne og kødprisen
- sikre et omfattende centraliseret overblik på EU-plan over transport af dyr, anvende nye teknologier til at overvåge transport af dyr, måle dyrevelfærd under transport og fremme logistisk optimering.

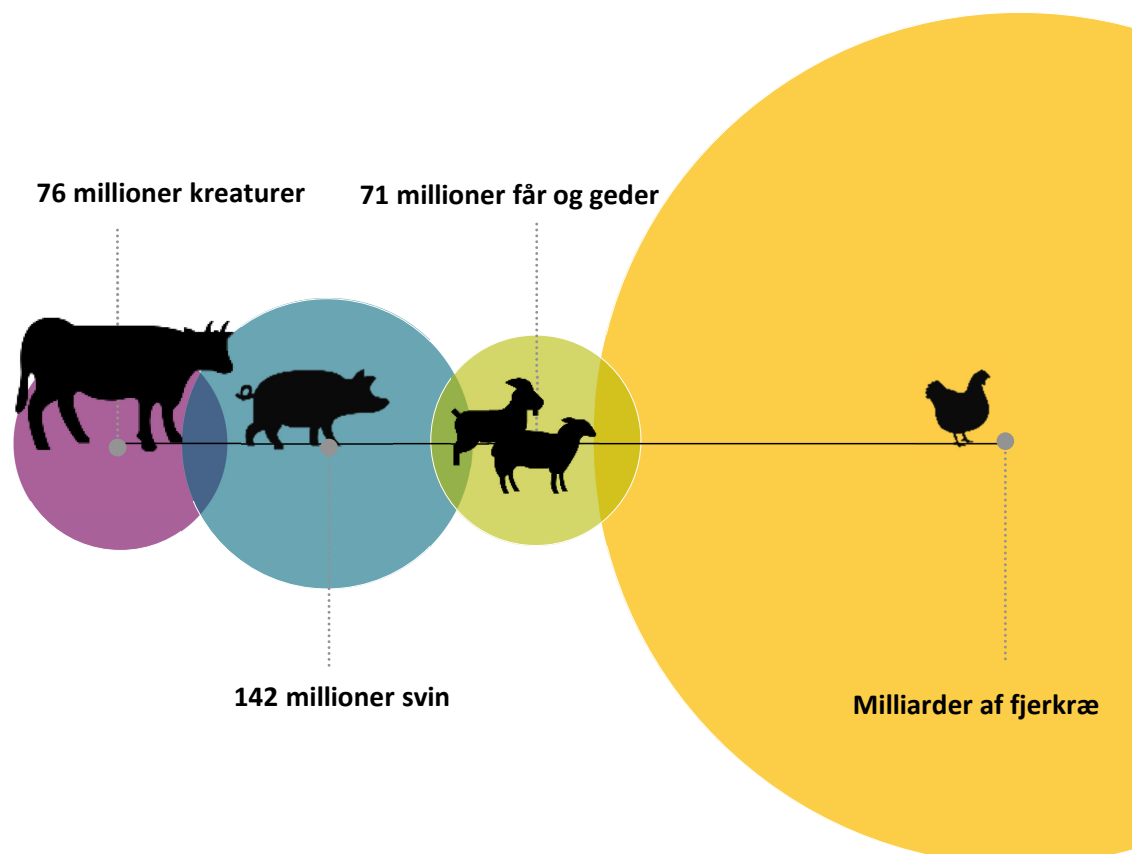
**X** Vi beskriver følgende muligheder, som kan tages i betragtning i forbindelse med den kommende revision af EU-lovgivningen:

- fremme transport af kød i stedet for levende dyr og anvendelse af lokale og mobile slagterier
- sikre større gennemsigtighed og harmonisering i mærkningen af kød, f.eks. ved indførelse af et EU-system for dyrevelfærdsmærkning
- give producenter, brugere og forbrugere de rette incitamenter til bæredygtig adfærd
- udvikle en metode til indregning af dyrenes lidelser i transportomkostningerne og kødprisen
- udnytte IT-systemer og teknologiske nyskabelser til registrering af alle dyretransporter, også indenlandske, bruge kameraer og sensorer til måling og overvågning af dyrevelfærd under transport og bruge digitale værktøjer til at optimere planlægning og logistik i forbindelse med dyretransporter.

# Indledning

**01** I 2021 opdrættede EU's landbrugere 76 millioner kreaturer, 142 millioner svin, 60 millioner får, 11 millioner geder og milliarder af fjerkræ foruden andre dyr - fra kaniner til heste (*figur 1*)<sup>1</sup>.

**Figur 1 - Dyreopdræt i EU i 2021**



*Kilde:* Revisionsretten, baseret på data fra Eurostat og EPRS.

**02** I løbet af deres levetid kan disse dyr blive transporteret fra én bedrift til en anden med henblik på avl eller opfodning, og de kan blive transporteret til slagtning på et slagteri. I de fleste tilfælde bliver dyrene i ét land, men de kan også blive transporteret til en anden medlemsstat eller til et land uden for EU. Transporternes længde og varighed kan variere betydeligt<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Eurostat, "Livestock population in numbers"; Europa-Parlamentets Forskningstjeneste (EPRS), "EU trade and transport of live animals" (2020), s. 1.

<sup>2</sup> EPRS, "EU trade and transport of live animals" (2020), s. 1.

**03** Kommissionen (Eurostat) inddeler dyretransport i tre kategorier:

- o indenlandsk transport, dvs. i en medlemsstat
- o transport i EU, dvs. mellem medlemsstater
- o transport uden for EU, dvs. til eller fra lande uden for EU<sup>3</sup>.

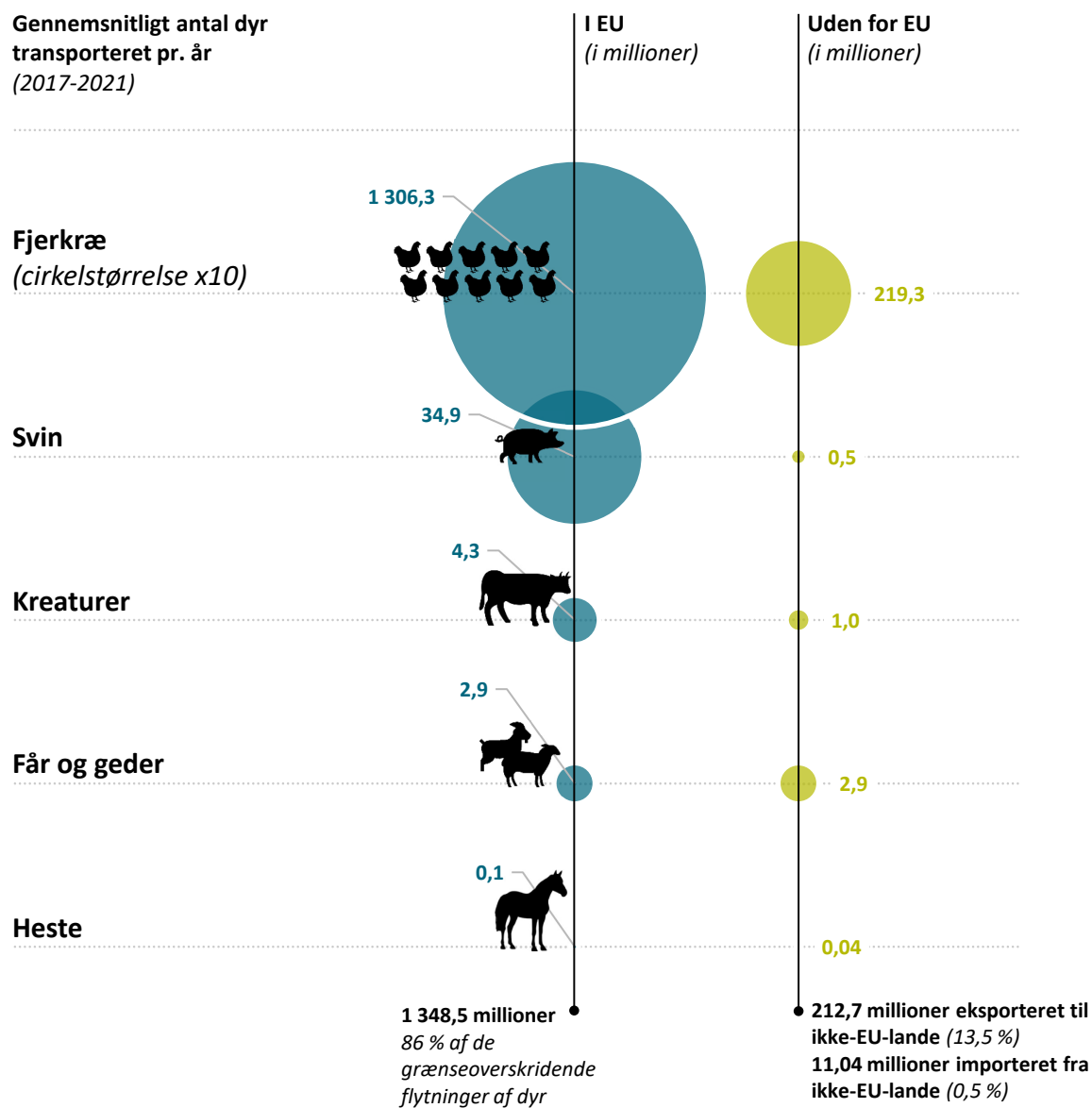
**04** Den grænseoverskridende transport af dyr i perioden 2017-2021 (beregnet både som antal dyr og i vægt) bestod af 86 % transport i EU, 13,5 % eksport til lande uden for EU og 0,5 % import fra lande uden for EU. 1,6 milliarder levende dyr blev transporteret mellem medlemsstaterne og til eller fra lande uden for EU (jf. [figur 2](#)).

---

<sup>3</sup> Eurostat, "Statistics explained".



**Figur 2 - Transport af levende dyr mellem medlemsstaterne og til eller fra lande uden for EU i 2017-2021**



Note: Comext-databasen indeholder ikke data om indenlandsk transport.

Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Comext.

**05** Dyr kan transporteres på landevej, med skib, med fly og med jernbane. Uanset transportformen er transport en kilde til stress for dyr og kan derfor indvirke negativt på deres velfærd<sup>4</sup>. Dyrene udsættes for stress, når de pålæsses og aflæsses, og under transporten kan de lide af sult, tørst og varme samt mangel på plads og hvile<sup>5</sup>. Dyrenes velfærd afhænger af transportens længde og varighed og af transportforholdene (f.eks. pladsforhold, mikroklimatiske forhold, vejforhold og chaufførens hensynsfuldhed)<sup>6</sup>.

**06** I de seneste år er EU-borgerne blevet mere og mere optaget af dyrevelfærd, og ikkestatslige organisationer (NGO'er) har fremhævet de dårlige forhold, som dyr kan være udsat for under transport<sup>7</sup>. Dette har ikke blot rejst spørgsmål om effektiviteten af EU-reglerne, men også om berettigelsen af at transportere levende dyr i lang tid eller over lange afstande.

**07** I 2019 understregede Rådet<sup>8</sup>, at der var behov for at forbedre velfærden for dyr, der transporteres over lange afstande, og det opfordrede Kommissionen til at revidere og ajourføre den gældende EU-lovgivning om dyretransport. Europa-Parlamentet opfordrede også Kommissionen til at revidere lovgivningen<sup>9</sup> ([tekstboks 1](#)).

---

<sup>4</sup> Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (EFSA), "[Welfare of cattle during transport](#)" (2022), s. 16.

<sup>5</sup> Europa-Parlamentets Generaldirektorat for Unionens Interne Politikker (IPOL), "[Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#)" (2021), s. 7; EFSA, "[Welfare of cattle during transport](#)" (2022), s. 5.

<sup>6</sup> EFSA, "[Welfare of cattle during transport](#)" (2022), s. 91.

<sup>7</sup> Eurogroup for Animals (EFA), "[Live animal transport](#)" (2021); Animals' Angels, "[The myth of enforcement](#)" (2016).

<sup>8</sup> Rådets konklusioner om dyrevelfærd (2019), punkt 7.

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets beslutning om beskyttelse af dyr under transport (2012), punkt 23, og Europa-Parlamentets beslutning om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 (2019), punkt 68.

## Tekstboks 1

### Europa-Parlamentets undersøgelse vedrørende beskyttelse af dyr under transport

I juni 2020 nedsatte Europa-Parlamentet et undersøgelsesudvalg om beskyttelse af dyr under transport (ANIT), der skulle undersøge påstande om overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af EU-reglerne om dyretransport.

I december 2021 fremlagde udvalget sin beretning, hvori det konkluderede, at EU-bestemmelserne på dette område ikke tog fuldt hensyn til dyrs forskellige behov, og at medlemsstaterne ikke altid overholdt EU-bestemmelserne<sup>10</sup>.

I januar 2022 vedtog Europa-Parlamentet en endelig henstilling, hvor det opfordrede Kommissionen og medlemsstaterne til at øge deres bestræbelser på at sikre respekt for dyrevelfærd under transport og til at ajourføre EU-reglerne. Parlamentet efterlyste navnlig transporttidsbegrænsninger og kontrol vedrørende eksport af levende dyr til lande uden for EU, og det angav en præference for transport af kødprodukter i stedet for levende dyr.

*Kilde: ANIT-udvalgets webside.*

**08** I maj 2020 fremlagde Kommissionen sin [jord til bord-strategi](#), hvor den forpligtede sig til at revidere EU's gældende dyrevelfærdslovgivning, herunder reglerne om dyretransport, med henblik på at i) bringe lovgivningen i overensstemmelse med den seneste videnskabelige evidens, ii) udvide dens anvendelsesområde, iii) gøre det lettere at håndhæve den og iv) i sidste ende sikre et højere dyrevelfærdsniveau. Kommissionen agter at foreslå revideret dyrevelfærdslovgivning inden udgangen af 2023<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Europa-Parlamentet, [Beretning om undersøgelsen af påstande om overtrædelser og fejl og forsømmelser i forbindelse med gennemførelsen af EU-retten for så vidt angår beskyttelse af dyr under transport i og uden for Unionen \(2021\)](#).

<sup>11</sup> Kommissionens [webside](#) om revisionsprocessen.

**09** Kommissionen er ansvarlig for at foreslå EU-lovgivning og overvåge medlemsstaternes gennemførelse af denne lovgivning. Den foretager kontrol i medlemsstaterne for at vurdere, om EU-lovgivningen gennemføres og håndhæves korrekt. Den kan anlægge sag mod medlemsstater, der ikke gennemfører EU-lovgivningen korrekt<sup>12</sup>.

**10** Medlemsstaterne er ansvarlige for at anvende EU-reglerne på nationalt plan, herunder ved at foretage offentlige inspektioner, og for at træffe passende håndhævelsesforanstaltninger<sup>13</sup>. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner for manglende overholdelse og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at reglerne anvendes<sup>14</sup>. Medlemsstaterne rapporterer årligt til Kommissionen om resultaterne af deres inspektioner<sup>15</sup>.

**11** Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (EFSA), som blev oprettet i 2002, er det EU-agentur, der yder videnskabelig rådgivning om risici vedrørende fødevarerekæden fra jord til bord, herunder vedrørende dyrevelfærd under transport.

**12** Europa-Parlamentets Generaldirektorat for Unionens Interne Politikker (IPOL) støtter Europa-Parlamentets udøvelse og udvikling af dets lovgivnings- og kontrolbeføjelser vedrørende interne politikker, herunder vedrørende dyretransport.

---

<sup>12</sup> [Revisionsrettens særberetning 31/2018](#) "Dyrevelfærd i EU: Bedre balance mellem ambitiøse mål og praktisk gennemførelse", figur 2.

<sup>13</sup> [Revisionsrettens særberetning 31/2018](#) "Dyrevelfærd i EU: Bedre balance mellem ambitiøse mål og praktisk gennemførelse", figur 2.

<sup>14</sup> Artikel 25 i [forordning \(EF\) nr. 1/2005](#).

<sup>15</sup> Artikel 27, stk. 2, i [forordning \(EF\) nr. 1/2005](#).

## Analysens omfang og metode

**13** Vores analyse beskriver de vigtigste faktorer bag transport af levende dyr med fokus på EU-politikker og økonomiske faktorer og illustrerer udviklingen inden for dyretransport. I denne analyse bruges udtrykket "levende dyr" som betegnelse for følgende landdyr: kreaturer, svin, fjerkræ, får, geder og heste (til kødproduktion, avl og konkurrence). Kæledyr, laboratoriedyr, dyr i zoologiske haver og cirkusdyr er ikke omfattet af analysen.

**14** Dette er ikke en revisionsberetning, men en analyse, der hovedsagelig er baseret på offentligt tilgængelige oplysninger, på materiale specifikt indsamlet til denne analyse og på vores 2018-beretning om dyrevelfærd<sup>16</sup>. Vi gennemgik den relevante EU-lovgivning, bl.a. om den fælles landbrugspolitik og om mærknings- og hygiejneregler. Vi gennemgik også relevante publikationer fra Europa-Parlamentet, Kommissionen og medlemsstaterne samt fra overordnede revisionsorganer, akademiske institutioner, NGO'er og faglige organisationer (*bilag I*). Vores analyse af faktorerne bag dyretransport fokuserede på årsagerne til, at levende dyr transporteres både i EU og til lande uden for EU.

**15** Vi analyserede data fra EU-databaserne Traces og Comext samt andre datasæt fra Eurostat. Vi brugte primært data fra perioden 2017-2021. Da der ikke foreligger offentligt tilgængelige data om indenlandsk transport, dækker vores dataanalyser ikke dette aspekt - de omfatter kun transport i eller uden for EU som angivet i de enkelte figurer.

**16** Vi talte med tjenestemænd i Kommissionen, vi indhentede synspunkter fra faglige organisationer inden for landbrug og kødproduktion og NGO'er inden for dyrebeskyttelse, og vi brugte input fra akademiske eksperter til at understøtte vores analyse af økonomiske faktoreres betydning for transport af dyr. For at få en forståelse af de involverede spørgsmål aflagde vi et informationsbesøg i Polen for at møde de nationale myndigheder og besøge faciliteter med tilknytning til dyretransport (bl.a. et slagteri og en kontrolpost, hvor dyr får lov at hvile under langdistancetransporter).

---

<sup>16</sup> Revisionsrettens særberetning 31/2018 "Dyrevelfærd i EU: Bedre balance mellem ambitiøse mål og praktisk gennemførelse".

**17** Ved at offentliggøre denne analyse i begyndelsen af 2023 har vi mulighed for at bidrage til den igangværende debat om dyretransport før Kommissionens forestående revision af EU's dyrevelfærdslovgivning.

# Faktorerne bag transport af dyr

**18** Adskillige faktorer kan have indflydelse på transporten af levende dyr i EU og til lande uden for EU<sup>17</sup>. I denne analyse inddeler vi dem i to indbyrdes forbundne kategorier:

- reguleringsmæssige faktorer
- økonomiske faktorer.

## Reguleringsmæssige faktorer

**19** Transporten af dyr påvirkes direkte eller indirekte af bl.a. følgende gældende EU-lovgivning, -politikker og -initiativer:

- **EU-lovgivningen om dyretransport:** Denne lovgivning fastsætter de EU-grundbestemmelser, som medlemsstaterne skal overholde for at sikre dyrevelfærd under transport.
- **Den fælles landbrugspolitik:** Med sine regler og incitamenter kan den fælles landbrugspolitik påvirke, hvordan de enkelte landbrugere vælger at forvalte deres jord, afgrøder og husdyr.
- **EU-mærkningspolitikker:** Obligatoriske eller frivillige mærkningsordninger gør det muligt for forbrugerne at træffe informerede valg, når de køber fødevarer. Kød, der sælges i EU, kan f.eks. gives forskellige betegnelser under ordningerne for oprindelsesmærkning og dyrevelfærdsmærkning.
- **Systemet for geografiske betegnelser og systemet for garanterede traditionelle specialiteter:** Disse EU-kvalitetsordninger beskytter navnene på specifikke produkters betegnelser med henblik på at fremme de unikke egenskaber, som er knyttet til deres geografiske oprindelse og den traditionelle knowhow. Mærkning med EU-symbolet er obligatorisk.
- **Den europæiske grønne pagt:** Denne strategi blev fremlagt i 2019 og har som mål at eliminere nettoemissionen af drivhusgasser senest i 2050 og sikre omstilling til et bæredygtigt fødevarsystem.

---

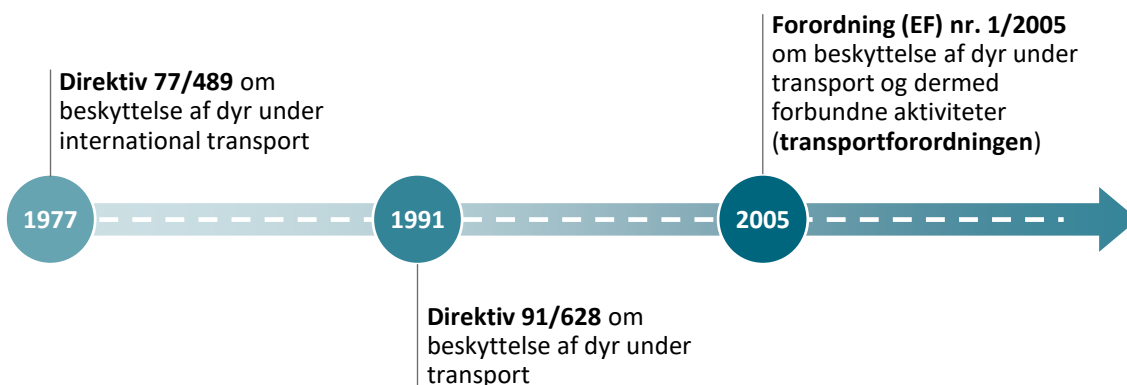
<sup>17</sup> IPOL, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021), del 2.

- **Jord til bord-strategien:** Denne strategi blev fremlagt i 2020 og har som mål at fremskynde omstillingen i hele fødevareforsyningskæden.
- **EU's hygiejnepakke:** Denne pakke blev vedtaget i 2004 og udgør en fælles hygiejnelovgivning, som gælder for alle fødevarer og fødevarevirksomheder og omfatter alle led i fødevareforsyningskæden, herunder slagterier.
- **Dyresundhedsloven:** Denne lov har været gældende siden april 2021 og regulerer sporbarheden af dyr med henblik på at forebygge overførbare dyresygdomme.

## EU-lovgivningen om dyretransport håndhæves ikke ensartet af medlemsstaterne

**20** Det er mere end 40 år siden, at EU først lovgav om beskyttelse af dyr under transport. **Figur 3** viser hovedpunkterne i udviklingen. Den gældende lovgivning (**transportforordningen**) beskriver det ansvar, der påhviler de forskellige aktører i transportkæden, og regulerer transporten af levende hvirveldyr i EU, også med bestemmelser om kontrol af dyr, der transporteres ind i eller ud af EU<sup>18</sup>.

**Figur 3 - Væsentlig EU-lovgivning om dyrevelfærd under transport**



Kilde: Revisionsretten.

**21** Ifølge respondenterne i en offentlig høring, som Kommissionen iværksatte i 2021, har EU-reglerne om dyrevelfærd, herunder transportforordningen, fremmet handelen og forbedret konkurrencen i Europa ved at fjerne hindringerne for handel med levende

<sup>18</sup> Revisionsretten, baggrundspapir: "Animal welfare in the EU" (2018), s. 6.



dyr på det indre marked<sup>19</sup>. Dette blev også bemærket i den evaluering af EU's dyrevelfærdslovgivning, som Kommissionen foretog i 2010<sup>20</sup>.

**22** Kommissionen har dog konstateret svagheder i gennemførelsen af transportforordningen, navnlig i forbindelse med medlemsstaternes offentlige kontrol af transportere til lande uden for EU og i forbindelse med transport af dyr, der er uegnede til transport<sup>21</sup>. I 2020 gennemførte medlemsstaterne mere end 900 000 offentlige kontroller og pålagde næsten 8 000 sanktioner. Hovedproblemerne vedrørte:

- o dyrenes egnethed (for kreaturer og svin)
- o transportpraksis (for fjerkræ)
- o transportdokumenter (for får, geder, heste og æsler<sup>22</sup>).

**23** Eftersom fastsættelsen og pålæggelsen af sanktioner er delegeret til medlemsstaterne, er der betydelige forskelle med hensyn til administrative procedurer og sanktionsprocedurer samt med hensyn til de typer sanktioner, der pålægges for manglende overholdelse, og sanktionernes hårdhed<sup>23</sup>. Forskere har konstateret, at håndhævelsesforskelle mellem medlemsstaterne kan medføre, at transportvirksomheder vælger en lang rute for at undgå medlemsstater med strenge lokale regler eller streng håndhævelse af transportforordningen<sup>24</sup>. I sin 2011-beretning

---

<sup>19</sup> Kommissionen, "Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation" (2022), s. 3.

<sup>20</sup> Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 25.

<sup>21</sup> Kommissionen, "Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU" (2015); Kommissionen, "Welfare of animals exported by road" (2020); Kommissionen, "Welfare of animals transported by sea" (2020).

<sup>22</sup> Kommissionen, "Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States (2019-2020) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products" (2022), s. 28-31.

<sup>23</sup> EPRS, "Protection of animals during transport: Sanctions for infringements" (2021), s. 4.

<sup>24</sup> Van Wagenberg og Baltussen, "Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU" (2021).

om transportforordningens virkning anerkendte Kommissionen behovet for en mere harmoniseret anvendelse af reglerne i transportsektoren<sup>25</sup>.

## Den fælles landbrugspolitik har fokus på andre elementer end dyrevelfærd under transport

**24** Den fælles landbrugspolitik blev indført i 1962. Med henblik på at opfylde målet om at sikre stabile forsyninger af fødevarer til en overkommelig pris tilskyndede den i begyndelsen landbrugerne til at producere fødevarer ved at garantere priserne på de vigtigste landbrugsprodukter (såsom oksekød) og landbrugernes indkomst<sup>26</sup>. Dette ændrede den traditionelle husdyrsektor i retning af større specialisering og koncentration, hvilket påvirkede transporten af levende dyr<sup>27</sup>.

**25** Den første store reform af den fælles landbrugspolitik i 1992 reducerede pristøtten gradvis og indførte direkte betalinger knyttet til produktionsområdet og til opdræt af bestemte dyr (kvæg og får)<sup>28</sup>. De efterfølgende reformer fra og med 2003 svækkede sammenhængen mellem de direkte betalinger og den type og mængde af produkter, som landbrugerne producerede. Samtidig indførte disse reformer strengere miljø- og dyrevelfærdsregler, som landbrugerne skulle overholde for at kunne modtage betalinger<sup>29</sup>. Den nye fælles landbrugspolitik, som trådte i kraft i 2023, har ikke indført væsentlige ændringer, der kan påvirke transporten af dyr med hensyn til omfang eller velfærdsforhold.

---

<sup>25</sup> Kommissionen, [Beretning om virkningen af Rådets forordning \(EF\) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport](#) (2011), s. 12.

<sup>26</sup> Kommissionen, ["The future of the livestock sector"](#) (2020), s. 38.

<sup>27</sup> Kommissionen, ["The future of the livestock sector"](#) (2020), s. 36.

<sup>28</sup> Kommissionen, [Sådan fungerer den fælles landbrugspolitik](#) (2017).

<sup>29</sup> Kommissionen, [Sådan fungerer den fælles landbrugspolitik](#) (2017).

**26** Størstedelen af støtten under den fælles landbrugspolitik tildeles med krav om opfyldelse af to sæt grundbetingelser:

- o normerne for god landbrugs- og miljømæssig stand (GLM-normerne), som ikke omfatter dyrevelfærd
- o de lovgivningsbestemte forvaltningskrav (LF'erne), som er reguleringsmæssige krav fastsat uden for den fælles landbrugspolitik<sup>30</sup>. Der er bl.a. fastsat krav i EU-direktiverne om dyrevelfærd<sup>31</sup>, men ikke i transportforordningen.

**27** Den fælles landbrugspolitik finansierer dyrevelfærdsforanstaltninger i medlemsstaternes programmer for landdistriktsudvikling, som fokuserer på forholdene på bedriften snarere end under transport. Ud over foranstaltninger til landdistriktsudvikling omfatter den fælles landbrugspolitik fra og med 2023 direkte betalinger via "bio-ordninger" vedrørende klima, miljø og dyrevelfærd, som fastsætter forpligtelser, der er mere vidtgående end EU's eller medlemsstaternes minimumskrav<sup>32</sup>. Kommissionen har offentliggjort et faktablad med en oversigt over de landbrugsmetoder, som bio-ordningerne kan støtte, men ingen transportrelaterede aktiviteter er angivet<sup>33</sup>.

**28** Foranstaltninger til landdistriktsudvikling finansierer også investeringer i fysiske aktiver, kvalitetsordninger og økologisk landbrug, og alle disse elementer kan fremme højere dyrevelfærdsstandarder<sup>34</sup>. I Polen finansierede den fælles landbrugspolitik f.eks. et kvalitetsprogram for oksekød, som omfattede dyrevelfærdskrav vedrørende opstaldning og antibiotikabrug samt transport- og slagteforhold<sup>35</sup>. Den fælles landbrugspolitik muliggør finansiering af alternativer til transport af dyr: I Malta

---

<sup>30</sup> Kommissionen, "Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use" (2022), s. 7.

<sup>31</sup> Direktiv 2008/119/EF om fastsættelse af mindstekrav med hensyn til beskyttelse af kalve; direktiv 2008/120/EF om fastsættelse af mindstekrav med hensyn til beskyttelse af svin; direktiv 98/58/EF om beskyttelse af dyr, der holdes til landbrugsformål.

<sup>32</sup> Artikel 31 i forordning (EU) 2021/2115.

<sup>33</sup> Kommissionen, "List of potential agricultural practices that eco-schemes could support" (2021).

<sup>34</sup> Kommissionen, "Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use" (2022), s. 7-10 og 48-50.

<sup>35</sup> Kommissionen, "Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use" (2022), s. 53 og 69.

støttede den et lille slagteri i tilknytning til en kaninbedrift, og i Letland støttede den et mobilt slagteri til fælles brug.

## Der findes ingen fælles standard for mærkning af kød

**29** Angivelse af oprindelsesland - **oprindelsesmærkning** - har på EU-plan været obligatorisk for oksekød siden 2000<sup>36</sup> og for svinekød og fjerkrækød samt fåre- og gedekød siden 2015<sup>37</sup>. Der gælder ingen obligatoriske krav for andet kød såsom hestekød og kaninkød. Som led i sin jord til bord-strategi overvejer Kommissionen at udvide de obligatoriske oprindelseskrav til at omfatte andre fødevarer<sup>38</sup>.

**30** Den gældende EU-retlige ramme kræver forskellige oprindelsesoplysninger om forskellige kødtyper (jf. [tabel 1](#)).

**Tabel 1 - Krav vedrørende oprindelsesmærkning**

| Kødtype                                      | Mærkningskrav  |
|--|--|
| Oksekød                                      | Krav om angivelse af fødested, opdrætssted og slagtested.  |
| Svinekød og fjerkrækød samt fåre- og gedekød | Intet krav om angivelse af fødested.<br>Krav om angivelse af opdrætssted og slagtested, men: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definitionen på opdræt tillader, at dyret i en kort periode er i et andet land end det, der angives som opdrætsland.</li> <li>○ Angivelserne af opdrætssted og slagtested kan erstattes af angivelsen "oprindelse", hvis fødevarerens virksomhed kan dokumentere, at kødet stammer fra dyr, der er født, opdrættet og slagtet i et enkelt land.</li> </ul> |

Kilde: Revisionsretten.

**31** Ifølge en forbrugerundersøgelse, som Kommissionen iværksatte i 2020, forstår forbrugerne kun i ringe grad udtrykkene "opdrætssted" og "oprindelse". De fleste

<sup>36</sup> Artikel 25 i [forordning \(EF\) nr. 1760/2000](#).

<sup>37</sup> Artikel 9 i [forordning \(EU\) nr. 1337/2013](#).

<sup>38</sup> Kommissionen, [Jord til bord-strategien \(2020\)](#), s. 13.

forstår "opdrætssted" som en angivelse af det land, hvor dyret tilbragte hele sit liv, eller hvor det blev født<sup>39</sup>.

**32** I EU's **system for geografiske betegnelser** (punkt **19**) anvendes andre mærkningstyper til at betegne produkter, hvis kvalitet eller omdømme er knyttet til deres geografiske oprindelse. Dyrerelaterede produkter kan have en beskyttet oprindelsesbetegnelse eller en beskyttet geografisk betegnelse (**tabel 2**).

**Tabel 2 - Gennemsigtighedsbegrænsninger i EU's geografiske betegnelser**

| Beskyttet oprindelsesbetegnelse  | Beskyttet geografisk betegnelse  |
|--|--|
| Alle produktionstrin (fødsel, opdræt og slagting) skal finde sted i det afgrænsede geografiske område. | Mindst ét produktionstrin skal finde sted i det afgrænsede område.<br><br>Dyret kan være født eller slagtet andre steder end i det geografiske område, der er omfattet af den beskyttede geografiske betegnelse. |

Kilde: Revisionsretten.

**33** **Systemet for garanterede traditionelle specialiteter** (punkt **19**) er også et system til særlig mærkning af fødevarer. Det lægger vægt på traditionelle aspekter, f.eks. hvordan produkterne laves, eller hvad de består af, men kræver ikke tilknytning til et bestemt geografisk område. Denne kvalitetsordning beskytter fremstillingsmetoden, men produkterne kan fremstilles hvor som helst.

**34** På nuværende tidspunkt findes der ét EU-dækkende obligatorisk **mærkningssystem for dyrevelfærd** (punkt **19**), og det gælder for konsumæg. Mærkningen af æg afhænger af det system, der bruges til at opdrætte æglæggende høner. Handelsnormerne for fjerkrækød definerer desuden en række valgfrie betegnelser, hvoraf nogle henviser til forskellige opdrætsformer<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionen, "Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry" (2021), s. 13; Kommissionen, Rapport om vurdering af den obligatoriske angivelse af oprindelsesland eller herkomststed for kødprodukter fra svin, fjerkræ, får og geder (2021), s. 6.

<sup>40</sup> EPRS, "Animal welfare on the farm - ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level" (2021), s. 73.

**35** I mangel af andre specifikke EU-regler er dyrevelfærdsrelaterede produkter omfattet af frivillig certificering på nationalt plan<sup>41</sup>. Der er derfor opstået forskellige nationale mærkningsordninger. De har forskellige tilgange, sikrer forskellige niveauer af dyrevelfærd og kan forvirre forbrugerne<sup>42</sup>. I sin jord til bord-strategi meddelte Kommissionen, at den ville overveje muligheder for dyrevelfærdsmærkning<sup>43</sup>.

**36** Ifølge en undersøgelse fra 2022<sup>44</sup> mente to tredjedele af forbrugerne ikke, at de fik tilstrækkelige oplysninger til at træffe informerede indkøbsvalg baseret på dyrevelfærd. Næsten halvdelen ønskede flere oplysninger om slagteforhold (40 %) og om passende fodring (40 %). Respondenterne var mindre interesserede i transportvarighed (16 %) og transportforhold (16 %).

### Nylige EU-strategier foreslår et mere bæredygtigt fødevarer-system

**37** Transport af dyr indebærer betydelige miljøomkostninger<sup>45</sup>. Undersøgelser har sammenlignet miljøpåvirkningen fra transport af kød og slagtekroppe på den ene side og transport af levende dyr på den anden. Resultaterne viser, at førstnævnte er mest bæredygtig set fra et miljø- og klimaændringssynspunkt<sup>46</sup>.

**38** Den europæiske grønne pagt og jord til bord-strategien fremmer omstillingen til et mere bæredygtigt fødevarer-system. I den grønne pagt foreslås det, at priserne på transport skal afspejle indvirkningen på miljøet. Gennemtænkte finansielle initiativer kan spille en direkte rolle ved at sende det rette prissignal og give producenter, brugere og forbrugere de rette incitamenter til bæredygtig adfærd<sup>47</sup>. Ifølge

---

<sup>41</sup> Artikel 36 og 37 i [forordning \(EU\) nr. 1169/2011](#); meddelelse fra Kommissionen - [EU-retningslinjer for bedste praksis i forbindelse med frivillige certificeringsordninger for landbrugsprodukter og fødevarer](#) (2010).

<sup>42</sup> Kommissionen, ["Inception Impact Assessment"](#) om dyrevelfærd (2021), s. 2.

<sup>43</sup> Kommissionen, [Jord til bord-strategien](#) (2020), s. 8.

<sup>44</sup> Kommissionen, ["Study on animal welfare labelling"](#) (2022), s. 18-21.

<sup>45</sup> Baltussen et al., ["Transport of live animals versus meat"](#) (2017), s. 7; Kommissionen, ["Fitness check of EU animal welfare legislation"](#) (2022), s. 49.

<sup>46</sup> Baltussen et al., ["Transport of live animals versus meat"](#) (2017), s. 13 og 15; Baltussen et al., ["Sustainable production: transporting animals or meat?"](#) (2009), s. 7 og 10.

<sup>47</sup> Kommissionen, [Den europæiske grønne pagt](#) (2019), s. 17.

Kommissionen kan denne omstilling ikke foretages uden strukturelle ændringer i både forsyningskæden og fødevarerforbrugsmønstrene<sup>48</sup>.

## Økonomiske faktorer

**39** Adskillige faktorer (f.eks. de naturlige produktionsbetingelser) har betydning for transport af levende dyr, men økonomiske faktorer udgør den største drivkraft bag denne transport. På EU's indre marked udnytter erhvervsdrivende forskelle i produktions- og slagteomkostninger mellem medlemsstaterne til at reducere deres omkostninger og maksimere deres indtægter<sup>49</sup>. Vi identificerede fem væsentlige økonomiske faktorer, der tilskynder til transport af levende dyr:

- specialisering i husdyrsektoren
- koncentration i slagterisektoren
- forskelle i produktions- og slagteomkostninger mellem medlemsstaterne
- lave transportomkostninger
- forbrugerpræferencer.

## Specialisering i husdyrsektoren

**40** I over 70 år har husdyrsektoren været i gang med en moderniserings- og intensiveringsproces, hvis formål er at maksimere produktionen pr. dyr og reducere omkostningerne<sup>50</sup>. Nogle dele af EU er nu højt specialiseret i intensiv animalsk produktion, mens andre er specialiseret i afgrødeproduktion. Denne specialisering skyldes også de naturlige produktionsbetingelser (f.eks. har områder med græsarealer en højere koncentration af mælkeproduktion og kalve fra malkekvæg). Mellem 2005 og 2016 faldt det samlede antal landbrugsbedrifter med 28,6 %, og antallet af bedrifter med husdyr faldt med 37,6 %<sup>51</sup>. De tilbageværende landbrugsbedrifter voksede imidlertid i størrelse.

---

<sup>48</sup> Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 49.

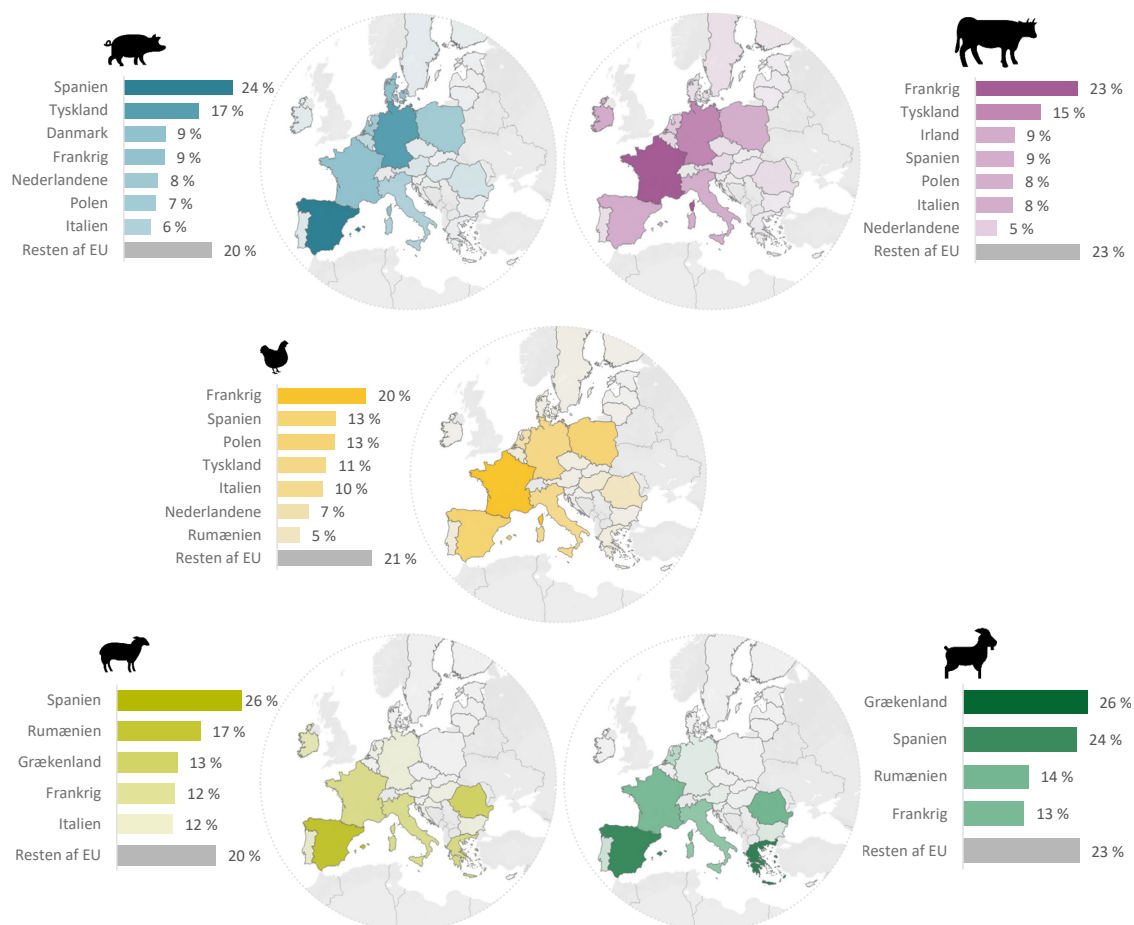
<sup>49</sup> Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 15.

<sup>50</sup> Kommissionen, "The future of the livestock sector" (2020), s. 36.

<sup>51</sup> Eurostat, "Agri-environmental indicator: livestock patterns".

**41** Antallet af kreaturer, svin, får og geder i EU-27 var relativt stabilt fra 2010 til 2020, mens antallet af fjerkræ steg. Husdyrproduktionen er ikke jævnt fordelt i EU (*figur 4*), og der er forskelle i produktionstætheden, også mellem regionerne i de enkelte medlemsstater.

**Figur 4 - Fordelingen af husdyr mellem medlemsstaterne (2016 for fjerkræ; 2021 for svin, kreaturer, får og geder)**

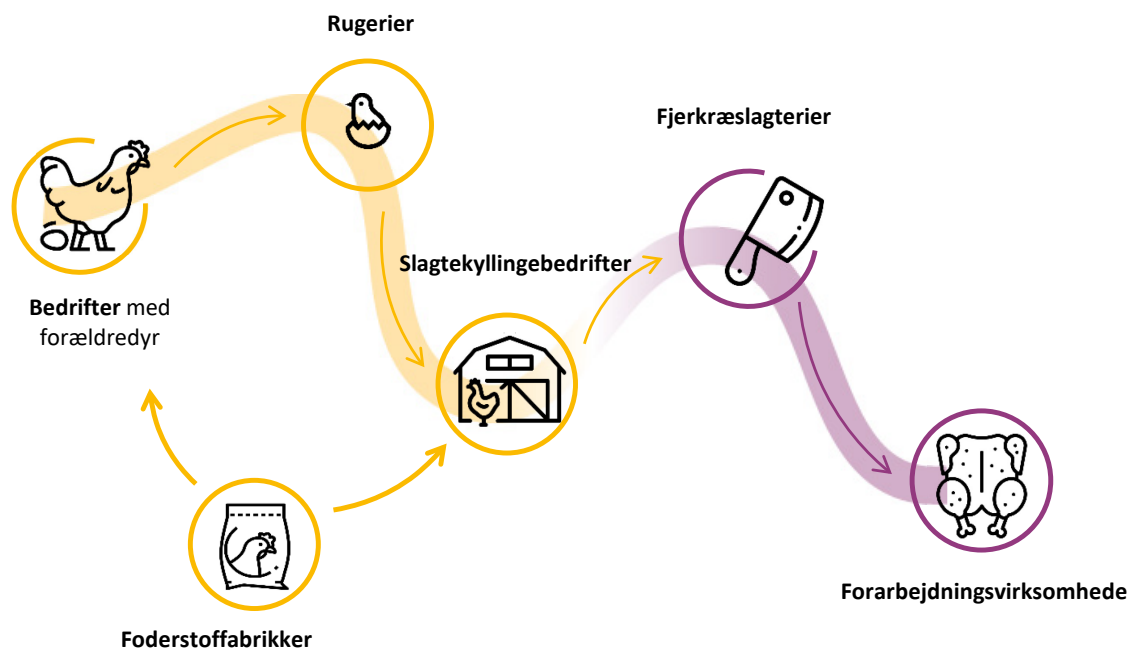


*Kilde:* Revisionsretten, baseret på data fra Eurostat.

**42** Specialisering finder sted på regionalt niveau, men også på bedriftsniveau, idet nogle bedrifter specialiserer sig i én dyreart, f.eks. fjerkræ (kød eller æg), svin, kalve eller malkekøer, eller specialiserer sig i ét produktionstrin, f.eks. avl eller opfodning. *Figur 5* illustrerer dette med fjerkræsektoren som eksempel.



Figur 5 - Specialisering i fjerkræsektoren



Kilde: Van Horne, "Competitiveness of the EU poultry meat sector" (2018), s. 17.

**43** Sammen med andre faktorer bidrager denne specialisering til, at levende dyr transporteres mellem medlemsstaterne. Som eksempler kan nævnes:

- at svin, der opfedes og slagtes i Tyskland, ofte er født i Danmark eller Nederlandene<sup>52</sup>.
- at kreaturer født i Frankrig, Irland og Litauen ofte opfedes og slagtes i Spanien eller Italien (*tekstboks 2*).

<sup>52</sup> Bittlmayer, "Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria" (2019).

## Tekstboks 2

### Kalve- og oksekødsproduktionen i Italien og Spanien er afhængig af kalve fra andre medlemsstater

Italien producerer kalvekød og Spanien producerer oksekød. Begge lande bruger hovedsagelig kreaturer af indenlandsk oprindelse, men importerer også kalve fra andre medlemsstater med henblik på at imødekomme:

- **den sæsonbestemte efterspørgsel:** Italien importerer kvæg fra april til juni for at kompensere for den utilstrækkelige indenlandske forsyning i denne periode og kunne sikre levering af kalvekød, når den nationale efterspørgsel er højest i december-januar
- **eksportefterspørgslen:** Spanien (Catalonien og Aragonien) er nødt til at importere kalve for at imødekomme den stigende efterspørgsel efter kreaturer, der kan eksporteres til slagtning i Mellemøsten.

*Kilde:* Kommissionen, "Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening" (2022), s. 25-29.

## Øget koncentration i slagterisektoren

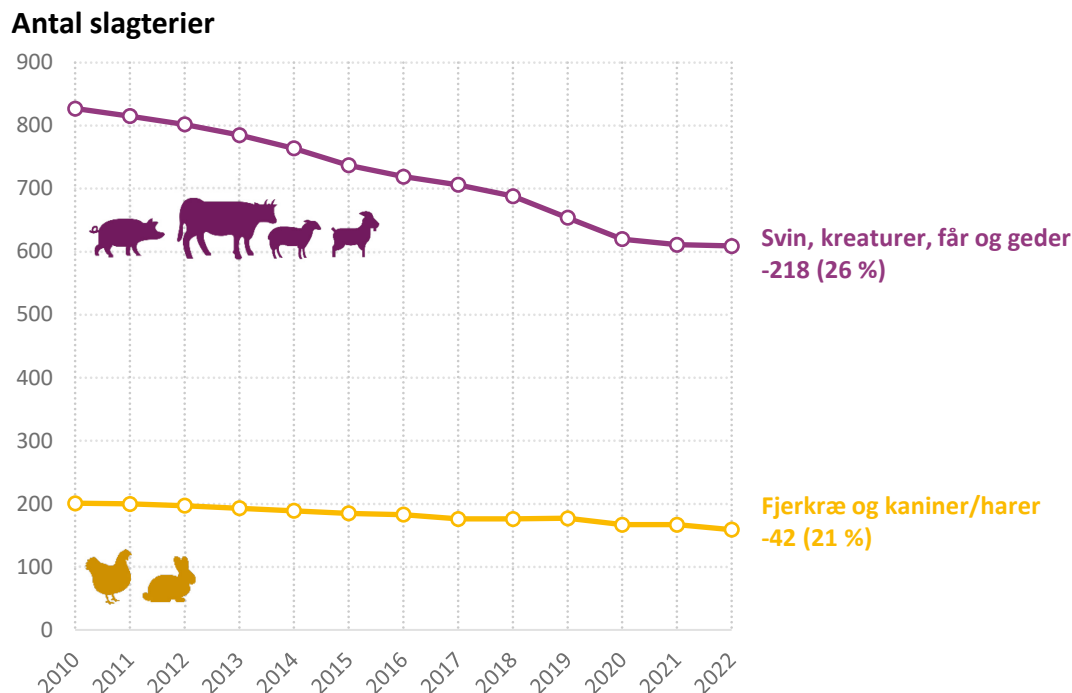
**44** Der foreligger ikke udtømmende data om antallet af slagterier i EU, men sektoren har oplevet en konsolideringsproces, som har ført til færre og større slagterier<sup>53</sup>.

**Figur 6** viser udviklingen i Polen siden 2010. Ikrafttrædelsen af EU's hygiejnepakke i 2006 (punkt **19**) satte fart i denne udvikling. For mange små slagterier var det svært at overholde de strengere hygiejnekrav i den nye lovgivning og forblive økonomisk levedygtige<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019), s. 18.

<sup>54</sup> IPOL, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021), s. 11.

Figur 6 - Antallet af slagterier i Polen (2010-2022)



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra de polske myndigheder.

**45** Det er lettere for store slagterier at overholde de strengere hygiejneregler. Da de generelt drives med lave fortjenstmargener, er de dog nødt til at opretholde en høj produktivitet for at opnå stordriftsfordele, hvilket kræver et tilstrækkeligt antal dyr fra et større geografisk område. De specialiserer sig også typisk i bestemte dyr, f.eks. svin, søer, fedekalve, tyre, fjerkræ eller lam. Alt dette har bidraget til faldet i antallet af slagterier og ført til en stigning i langdistancetransporten og potentielt den grænseoverskridende langdistancetransport af levende dyr til slagtning, navnlig i kategorier med små antal dyr, f.eks. kalkuner og dyr, der er ved afslutningen af deres produktive liv (f.eks. æglæggende høner)<sup>55</sup>.

**46** To undersøgelser<sup>56</sup> har vurderet fordele og ulemper ved langdistancetransport af levende dyr til slagtning sammenlignet med lokal slagtning og efterfølgende transport af kød. Begge konkluderer, at transport af kød i stedet for levende dyr kan være mere bæredygtig set fra et dyrevelfærdssynspunkt.

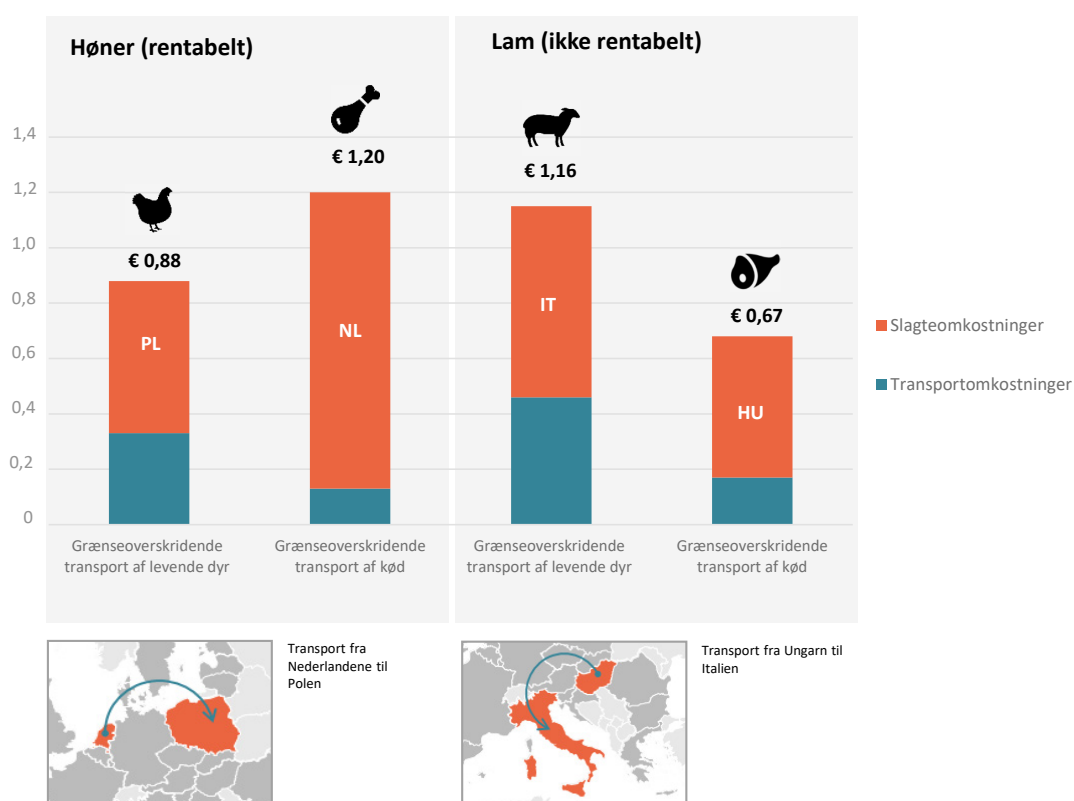
<sup>55</sup> EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019), s. 18; IPOL, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021), s. 11.

<sup>56</sup> Baltussen et al., "Sustainable production: transporting animals or meat?" (2009); Baltussen et al., "Transport of live animals versus meat" (2017).

**47** I 2017-undersøgelsen anslås omkostningerne til transport af æglæggende høner ved afslutningen af deres produktive liv fra Nederlandene til Polen og transport af levende lam fra Ungarn til Italien (*figur 7*). I det første tilfælde var det billigere at transportere levende dyr end kød, fordi slagteomkostningerne var højere i Nederlandene end i Polen. I det andet tilfælde var det billigere at transportere kød end levende dyr, men alligevel transporterede man levende lam, fordi andre faktorer gjorde sig gældende (f.eks. Ungarns begrænsede slagterikapacitet<sup>57</sup>).

**Figur 7 - Omkostninger til transport af henholdsvis levende dyr og kød**

Euro pr. kg kød



Kilde: Baltussen et al., "Transport of live animals versus meat" (2017), s. 12-14.

**48** Én mulighed for at reducere transporten af dyr er at sørge for slagtning tættere på produktionsstedet ved at etablere lokale slagterier og mobile slagtefaciliteter. Forskere har konkluderet, at et tilstrækkeligt antal mobile og små slagterier ville gøre svine- og kreaturtransporter på over fire timer næsten unødvendige i Sverige<sup>58</sup>. Lokale

<sup>57</sup> Baltussen et al., "Transport of live animals versus meat" (2017), s. 14.

<sup>58</sup> Håkansson et al., "Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation" (2016), s. 261.

og mobile slagterier er imidlertid løsninger i lille målestok, som kun egner sig til at imødekomme nicheefterspørgsel og specifikke behov<sup>59</sup>:

- o **Lokale slagterier:** I Tyskland har nogle lokale slagterier specialiseret sig i traditionelt forarbejdede højkvalitetsprodukter med kød fra regionen og en gennemsligt forsyningskæde fra bedrift til slagterbutik<sup>60</sup>. I Sverige har strenge reguleringsstandarder for dyrevelfærd og stigende forbrugerfokus på lokalt produceret bæredygtigt kød fremmet investeringer i fremstilling af højkvalitetsprodukter i lille målestok<sup>61</sup>.
- o **Mobile slagterier** kan udgøre en supplerende løsning til imødekommelse af specifikke behov, f.eks. for at undgå transport af udtjente køer, der er uegnede til transport<sup>62</sup>. Mobile slagterier har dog logistik- og rentabilitetsudfordringer. De har høje driftsomkostninger og er afhængige af, at det er muligt at skabe merværdi og opkræve høje detailpriser for slutprodukterne<sup>63</sup>.

**49** I januar 2022<sup>64</sup> anbefalede Europa-Parlamentet opførelse af lokale slagtnings- og forarbejdningsanlæg på flere steder og fremme af slagtning på bedriften ved brug af mobile slagterier, især i fjerntliggende områder (f.eks. i bjergområder og på øer). Det foreslog finansiering af sådanne løsninger med eksisterende EU-midler. En interessegruppe for EU-landbrugere, Copa-Cogeca, foretrækker, at der ydes EU-støtte til eksisterende slagterier for at forbedre deres faciliteter og dyrehåndtering, i stedet for at der opføres flere lokale slagterier<sup>65</sup>.

---

<sup>59</sup> EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019), s. 5 og 27.

<sup>60</sup> Eurofound, "Meat processing workers" (2018), s. 3; IPOL, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021), s. 13.

<sup>61</sup> Eurofound, "Meat processing workers" (2018), s. 2.

<sup>62</sup> EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019), s. 27; Kommissionen, "Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows" (2022), s. 157-162.

<sup>63</sup> IPOL, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021), s. 12; Hultgren, "Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs" (2022); Kommissionen, "Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows" (2022), s. 161.

<sup>64</sup> Europa-Parlamentets [henstilling om beskyttelse af dyr under transport](#) (2022), punkt 39, 89 og 105.

<sup>65</sup> Copa-Cogecas udtalelse om dyrevelfærd under transport (2021), s. 2.

## Der er forskelle i produktions- og slagteomkostninger mellem medlemsstaterne

**50** Omkostningsforskelle mellem forskellige produktionsstadier (f.eks. avl og opfødning) kan føre til transport af dyr. Smågrise er forholdsvis billige i Danmark og Nederlandene, og derfor transporteres et stort antal fra begge lande til Tyskland<sup>66</sup>. Det er dyrere at opfede slagtesvin i Tyskland end i Danmark, men den tyske kødindustri er mere omkostningseffektiv end den danske på grund af lavere lønomkostninger<sup>67</sup>.

**51** Forskelle i slagteomkostningerne pr. dyr kan medføre, at slagteaktiviteter henlægges til medlemsstater med højere omkostningseffektivitet. I en undersøgelse af fjerkræsektoren vurderes det f.eks., at slagteomkostningernes hovedelementer er som følger:

- o lønomkostninger (35 %)
- o bygninger og udstyr (25 %)
- o andre omkostninger (40 %), herunder transport, energi, vand, kontrol og emballering<sup>68</sup>.

**52** Omkostningerne i fjerkræsektoren varierer fra medlemsstat til medlemsstat. Da alle slagterier i EU anvender den samme slags udstyr, er det imidlertid undersøgelsens antagelse, at forskelle mellem landenes slagteomkostninger i fjerkræsektoren hovedsagelig skyldes lønforskelle<sup>69</sup>. Generelt beskæftiger kødforarbejdningsindustrien i stigende grad migranter, midlertidigt ansatte og vikarer, der ansættes gennem eksterne bureauer<sup>70</sup>.

**53** Der findes ingen offentligt tilgængelig EU-database, der kan give en oversigt over produktionsomkostningerne eller slagteomkostningerne i de enkelte medlemsstater<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> Hoste, "International comparison of pig production costs" (2018), s. 16.

<sup>67</sup> Hoste, "International comparison of pig production costs" (2018), s. 16.

<sup>68</sup> Van Horne, "Competitiveness of the EU poultry meat sector" (2018), s. 22.

<sup>69</sup> Van Horne, "Competitiveness of the EU poultry meat sector" (2018), s. 22.

<sup>70</sup> Eurofound, "Meat processing workers" (2018), s. 6.

<sup>71</sup> Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 7.

## Dyrenes lidelser indregnes ikke i transportomkostningerne eller kødprisen

**54** I forskellige undersøgelser er transportomkostningerne blevet beregnet efter forskellige metoder (omkostninger pr. sending, pr. dyr og pr. kilometer)<sup>72</sup>. Omkostningerne afhænger af flere faktorer, f.eks. dyretypen og transportafstanden. Lønomkostninger udgør en betydelig andel af de samlede transportomkostninger såvel som udgifter til brændstof, udstyr og dyresundhedskontrol samt vejafgifter<sup>73</sup>.

**55** Der findes ingen database, der kan give en oversigt over transportomkostningerne i de enkelte EU-medlemsstater. I mangel af harmoniserede data kunne vi ikke bestemme transportomkostningernes andel af den endelige kødpris, som forbrugerne betaler. Den begrænsede dokumentation og erklæringerne fra industrien tyder imidlertid på, at transportomkostningerne generelt kun udgør en lille brøkdel af den samlede detailpris på kød. I en undersøgelse vedrørende fjerkræ blev det anslået, at transportomkostningerne for brystfileter fra EU-producenter solgt i Tyskland udgjorde gennemsnitlig to cent pr. kilogram, dvs. under 1 % af den samlede kødpris<sup>74</sup>.

**56** Vi fandt kun få data om de finansielle konsekvenser af dyrevelfærdsproblemer under transport. I 2015 anslog en undersøgelse<sup>75</sup> omkostningerne som følge af problemer i forbindelse med transport af dyr med henblik på produktion eller slagtning, f.eks. sår, halvhed og dødsfald. Det forhold, at medlemsstaternes myndigheder og Kommissionen ikke har adgang til omfattende data, hæmmer udviklingen af incitamentssystemer, der kan tilskynde transportvirksomheder til at tage skridt til at forebygge dyrevelfærdsproblemer.

**57** Den finansielle effekt af, at kød afvises på slagterier med henvisning til dårlig dyrevelfærd (f.eks. på grund af hudlæsioner eller blå mærker på lemmer), anslås i Irland til 43 % af producenternes fortjenstmargen og udgør en alvorlig trussel mod

---

<sup>72</sup> Van Wagenberg, "The economics of animal transport" (2019), s. 6; Kommissionen, "Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening" (2022), s. 39; Kommissionen, "Welfare of animals exported by road" (2020), s. 5.

<sup>73</sup> Van Wagenberg, "The economics of animal transport" (2019) s. 6.

<sup>74</sup> Van Horne, "Competitiveness of the EU poultry meat sector" (2018), s. 6.

<sup>75</sup> Van Wagenberg et al., "Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU" (2015).

svinebedrifternes levedygtighed<sup>76</sup>. I visse tilfælde kan manglende overholdelse af reglerne om transport af uegnede dyr dog give producenterne en økonomisk gevinst (*tekstboks 3*).

### Tekstboks 3

#### Eksempler på årsager til, at uegnede dyr sendes til slagterier

Når landbrugere undlader at behandle uegnede køer før slagtning, skyldes det, at det ikke anses for omkostningseffektivt. Det er generelt dyrere for landbrugere at slagte uegnede køer på bedriften end at sende dem til et slagteri, og det kan give en økonomisk gevinst at sælge et dyr til et slagteri, selv om dyret er uegnet.

Desuden har sanktioner generelt ingen effekt på dårlige praksis eller ulovlige aktiviteter, fordi virksomhederne opfatter sanktionerne som lave i forhold til den pris, de får for et dyr. Under en kontrol konstaterede Kommissionen f.eks., at der var givet en bøde på 250 euro for transport af en tyr med et brækket ben, men at den omtrentlige værdi af en slagtet tyr var 1 500 euro.

*Kilde:* Kommissionen, "Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows" (2022) s. iv; Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 33; Kommissionen, "Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU" (2015), s. 9.

### Forbrugerpræferencer kan påvirke transporten af dyr

**58** Forbrugerpræferencer påvirker transporten af dyr<sup>77</sup>. Forbrugerefterspørgsel efter lokalt kød, friskslagtet kød eller særlige kødudskæringer kan sammen med sæsonbestemt efterspørgsel efter bestemte typer kød påvirke behovet for transport af dyr. Som eksempel kan nævnes importen af lam til Italien i påskeperioden.

**59** Eurobarometerundersøgelsen fra 2022 om fødevarer viste med hensyn til indkøb af fødevarer, at de fleste respondenter (54 %) lægger vægt på produktets pris, og 46 % lægger vægt på den geografiske oprindelse, mens færre respondenter lægger vægt på miljø- og klimaindvirkingen (16 %) eller etiske aspekter såsom dyrevelfærd (15 %)<sup>78</sup>.

<sup>76</sup> Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 42.

<sup>77</sup> EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019), s. 17.

<sup>78</sup> EFSA, "Eurobarometer on food safety in the EU" (2022), s. 8.



**60** Kommissionens undersøgelse af dyrevelfærdsmærkning viste, at selv om forbrugerne angav, at de lagde vægt på dyrevelfærdsaspekter ved køb af kødprodukter, var de ikke altid villige til at betale højere priser for produkter med bedre dyrevelfærd. Deres villighed til at betale ekstra voksede, hvis de var informeret om dyreopdrætsforhold, og hvis de mente, at et produkt var af højere kvalitet<sup>79</sup>. Ifølge industriorganisationer er markedsafkastet dog stadig ikke stort nok til at dække investeringer i dyrevelfærd, fordi forbrugerne ikke er klar over, hvilke standarder deres fødevarer produceres efter, og prisen derfor stadig er den mest afgørende faktor, når de træffer indkøbsvalg om fødevarer<sup>80</sup>.

**61** I fremtiden kan forbrugerne spille en vigtig rolle med hensyn til at fremme forandringer, da de - ifølge Kommissionen - forventes at lægge mere vægt på:

- produktionsprocesser og produkters oprindelse (f.eks. lokale markeder, økologiske ordninger og andre kvalitetsordninger, dyrevelfærd og miljøaftryk)
- sundhedsmæssige overvejelser (lavere indtag eller undgåelse af animalsk protein)
- bekvemmelighed (et skifte fra fersk kød til mere forarbejdet kød)<sup>81</sup>.

**62** I 2031 forventes EU's kødforbrug at være faldet, modsat tendensen på verdensplan. Med sine [salgsfremstød](#) hjælper Kommissionen imidlertid EU's landbrugere og fødevarerindustrien med at sælge deres landbrugsprodukter, herunder kød (fersk, kølet og frosset) og kødvarer<sup>82</sup>. Set i et bredere perspektiv er der en sammenhæng mellem kødforbrugets omfang og antallet af levende dyr, der bliver transporteret<sup>83</sup>.

---

<sup>79</sup> Kommissionen, "[Study on animal welfare labelling](#)" (2022), s. 110.

<sup>80</sup> Kommissionen, "[Fitness check of EU animal welfare legislation](#)" (2022), s. 42.

<sup>81</sup> Kommissionen, "[EU Agricultural outlook 2021-2031](#)" (2021), s. 30.

<sup>82</sup> Artikel 5, stk. 1, litra a), i [forordning \(EU\) nr. 1144/2014](#).

<sup>83</sup> IPOL, "[Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#)" (2021), s. 13 og 14.

# Udviklingen inden for dyretransport

## Der foreligger ikke omfattende centraliserede data på EU-plan om transport af dyr

**63** På EU-plan er dataene om transport af levende dyr fragmenterede<sup>84</sup>. Hovedårsagen er, at EU-lovgivningen ikke pålægger medlemsstaterne at indsamle og indberette data om transport af levende dyr. Transportforordningen pålægger dem kun at indberette data om deres inspektioner<sup>85</sup>. Med henblik på forebyggelse af overførbare dyresygdomme skal medlemsstaterne i henhold til dyresundhedsloven registrere flytninger af dyr i nationale identifikations- og registreringsdatabaser<sup>86</sup>. Disse nationale databaser er oprettet med henblik på identifikation af dyr, registrering af bedrifter og bekæmpelse af sygdomme. Kommissionen mener ikke, at disse databaser er egnede til udtræk og analyse af data om transport af dyr.

**64** To EU-databaser indeholder oplysninger om transport af dyr:

- **Comext**, Eurostats database over international handel med varer, herunder levende dyr.
- **Traces**, Kommissionens onlineplatform for sundheds- og plantesundhedscertificering i forbindelse med handel med dyr, fødevarer, foder og planter, både i EU og med andre lande.

**65** Dyr må flyttes til en anden medlemsstat, hvis de ledsages af et dyresundhedscertifikat<sup>87</sup>. Sådanne flytninger skal anmeldes via Traces-databasen<sup>88</sup>. Transporter til lande uden for EU registreres kun i Traces, når dyr passerer gennem en anden medlemsstat. Kommissionen erkender, at den ikke har et fuldstændigt overblik over eksporten af dyr på landevej<sup>89</sup>. Det samme gælder andre transportformer. Hvad angår eksporten med skib har Kommissionen anslået, at Traces i 2018 kun registrerede

---

<sup>84</sup> EPRS, "Protection of animals during transport" (2021), s. 8; Europa-Parlamentets beslutning om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 (2019), punkt 23.

<sup>85</sup> Artikel 27, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1/2005.

<sup>86</sup> Artikel 109 i forordning (EU) 2016/429.

<sup>87</sup> Artikel 143, stk. 1, i forordning (EU) 2016/429.



<sup>88</sup> Artikel 153, stk. 2, i forordning (EU) 2016/429.

<sup>89</sup> Kommissionen, "Welfare of animals exported by road" (2020), s. 13.

31,6 % af de kreaturer og 3,5 % af de får, der i alt blev eksporteret med fartøjer til transport af levende dyr fra Kroatien, Slovenien, Spanien, Frankrig, Irland, Portugal og Rumænien<sup>90</sup>.

**66** Traces indeholder visse transportrelaterede data og resultaterne af offentlige inspektioner. Traces kan dog ikke give et samlet overblik over transporten af dyr<sup>91</sup>. Comext indeholder data om international handel med varer, herunder levende dyr. Ingen af de to datakilder har dog data om indenlandsk transport af dyr. **Figur 8** viser de relevante data i de to databaser og vores brug af dem i forbindelse med denne analyse.

**Figur 8 - Comext- og Traces-data anvendt i vores analyse**

|  | værdi | antal | vægt | varighed  | afstand | transportform | årsag | indenlandsk | i EU | uden for EU |
|--|-------|-------|------|-----------|---------|---------------|-------|-------------|------|-------------|
|  | DYR   |       |      | TRANSPORT |         |               |       |             |      |             |
| <br><b>Comext</b><br>Eurostats database over international handel med varer | ✓     | ✓     | ✓    | ✗         | ✗       | ✓             | ✗     | ✗           | ✓    | ✓           |
| <br><b>Traces</b><br>Kommissionens onlineplatform for sundhedskrav          | ✗     | ✓     | ✓    | ✓         | ✓       | ✓             | ✓     | ✗           | ✓    | ✓*          |

✓ Data foreligger og blev brugt til analyse     
 ✓ Data foreligger, men blev ikke brugt til analyse     
 ✗ Data foreligger ikke

\* Traces: Begrænsede oplysninger om eksport til ikke-EU-lande, ingen oplysninger om import fra ikke-EU-lande

Kilde: Revisionsretten.

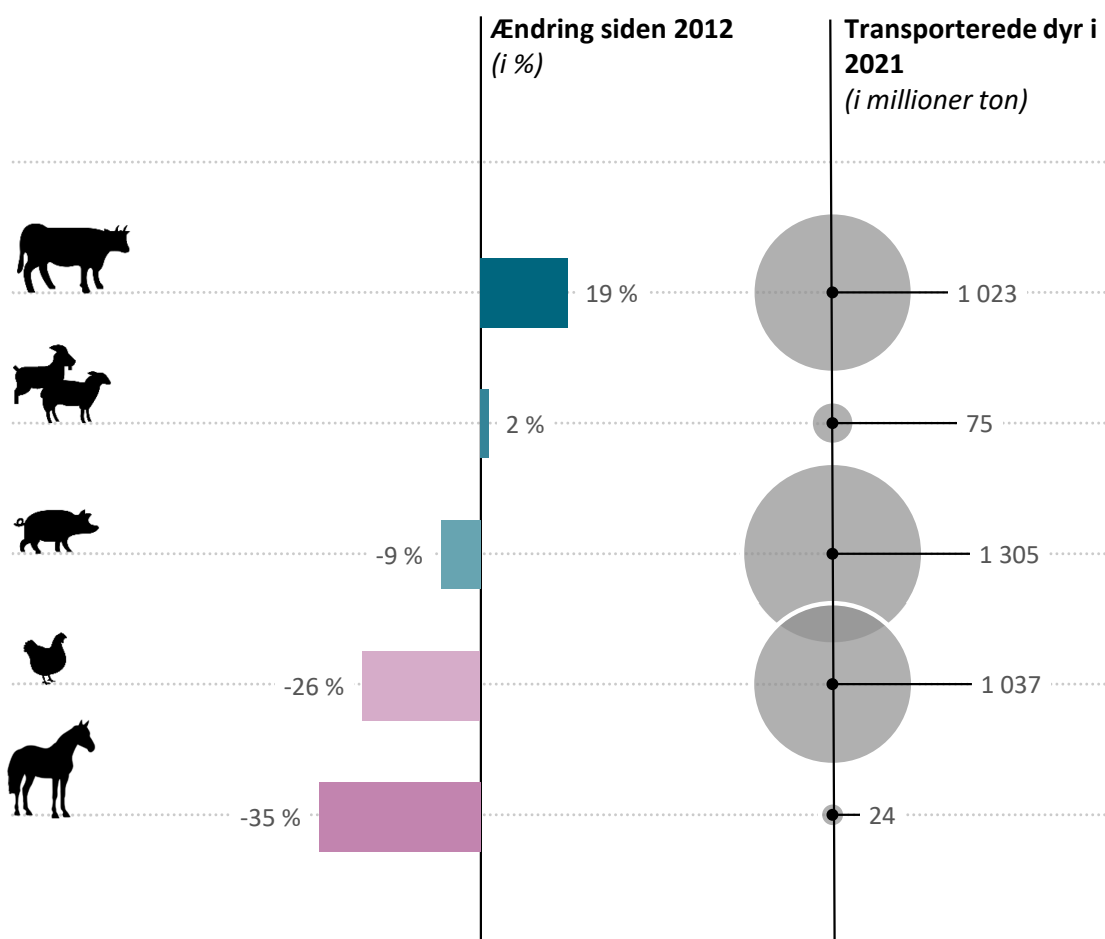
<sup>90</sup> Kommissionen, "Welfare of animals transported by sea" (2020), s. 5.

<sup>91</sup> Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022), s. 32.

## Udviklingen i transport af dyr i og uden for EU

**67** Vi analyserede de tilgængelige data om handel med levende dyr i EU i perioden 2012-2021. **Figur 9** viser udviklingen.

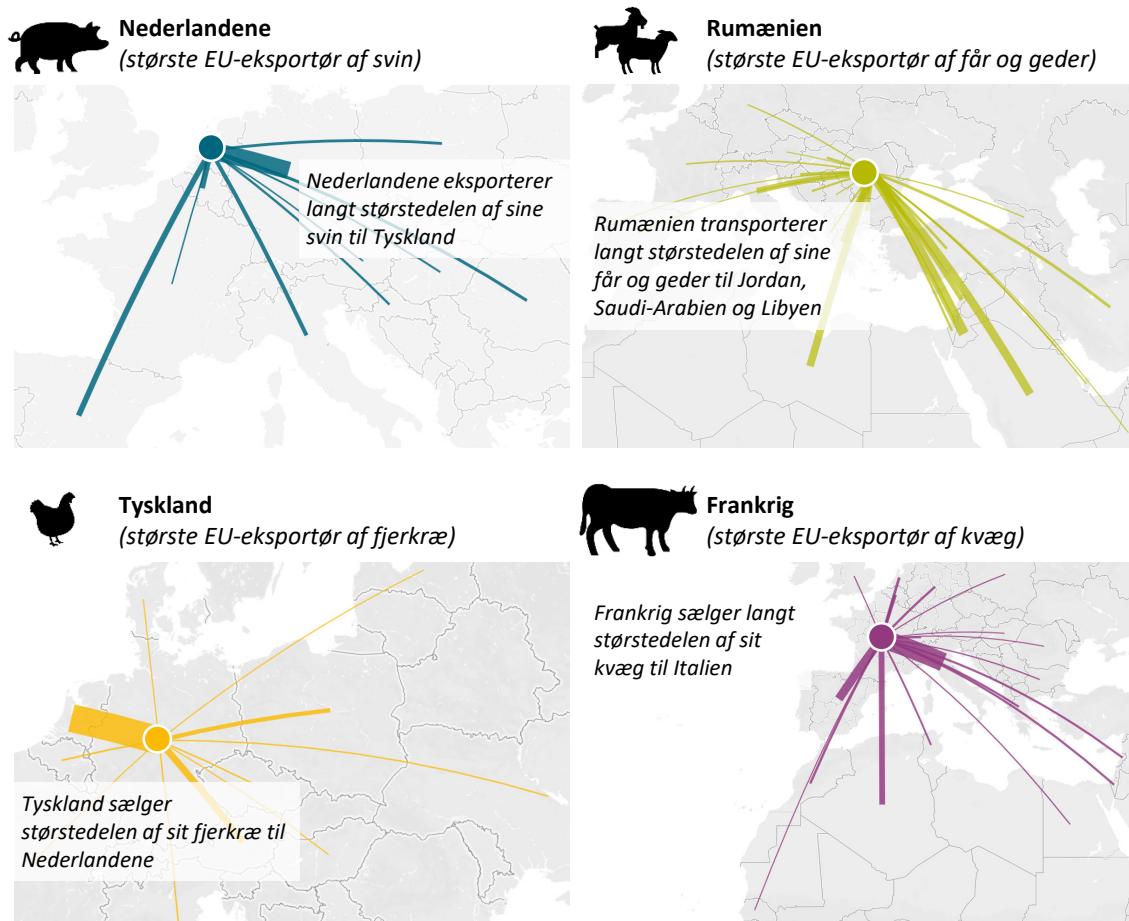
**Figur 9 - Udviklingen i transport af levende dyr i EU (2012-2021)**



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Comext (vægt).

**68** **Figur 10** viser, hvilke lande de største eksportører af de enkelte arter transporterer deres levende dyr til. De største aftagere er normalt nabolande, men ofte transporteres dyr meget langt væk, også til lande uden for EU.

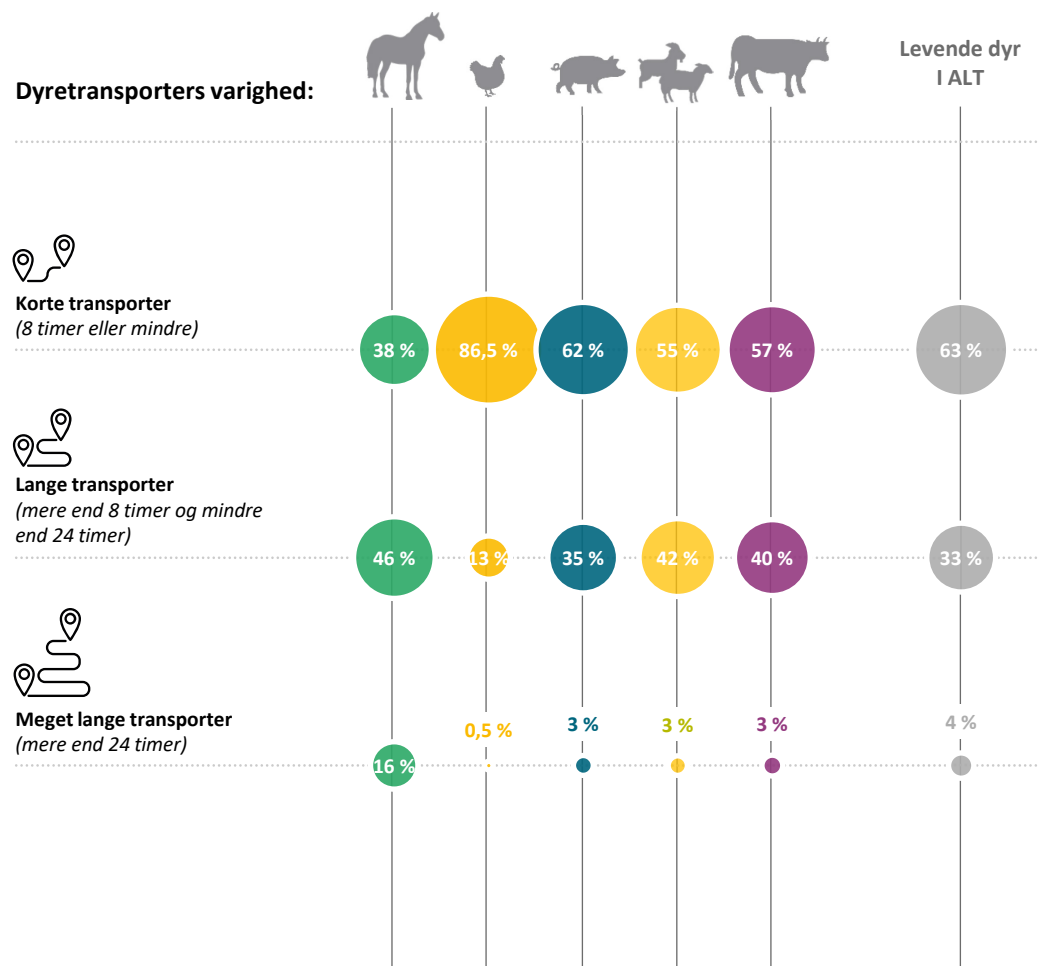
**Figur 10 - De største EU-eksportører pr. dyreart og de største aftagere (både i og uden for EU) i perioden 2017-2021**



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Comext (kumuleret vægt).

**69** Størstedelen af dyretransporterne i EU i 2017-2021 var korte transporter (63 %), efterfulgt af lange transporter (33 %) og meget lange transporter (4 %). Fjerkrætransporter er normalt korte (*figur 11*), mens hestetransporter ofte er længere.

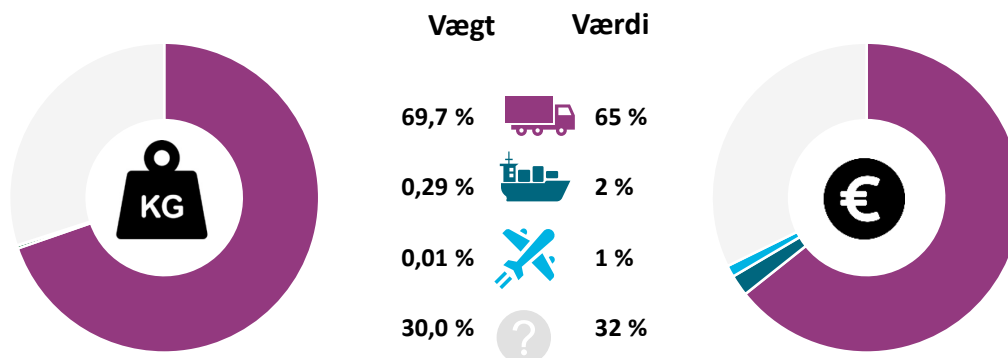
**Figur 11 - Varigheden af dyretransporter i EU, pr. art (2017-2021)**



*Kilde:* Revisionsretten, baseret på data fra Traces (sendinger).

**70** Størstedelen af transporten ved handel med levende dyr mellem medlemsstater foregår på landevej og tegner sig for 70 % målt i vægt og 65 % målt i markedsværdi (figur 12).

**Figur 12 - Transportform ved handel med levende dyr i EU (2017-2021)**

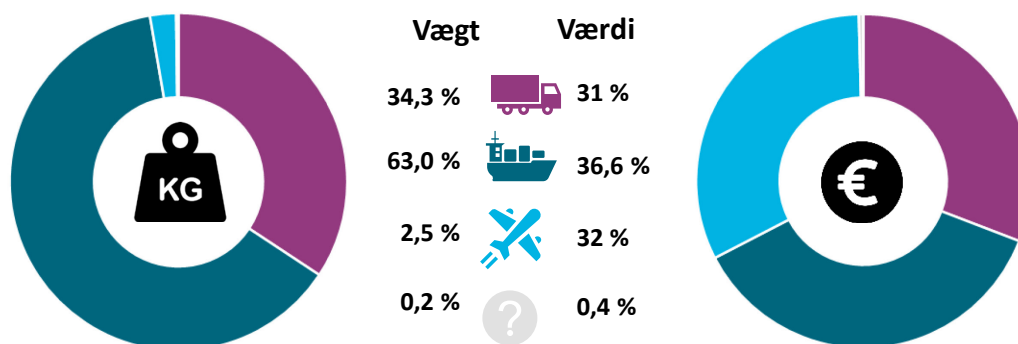


Omkring en tredjedel af de data, der er registreret i Comext (30,00 % i vægt, 32 % i værdi) viser ikke transportformen.

Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Comext.

**71** Målt i vægt foregår størstedelen af transporten ved eksport til lande uden for EU med skib (63 %), men målt i markedsværdi er den ligeligt fordelt mellem de forskellige transportformer (figur 13).

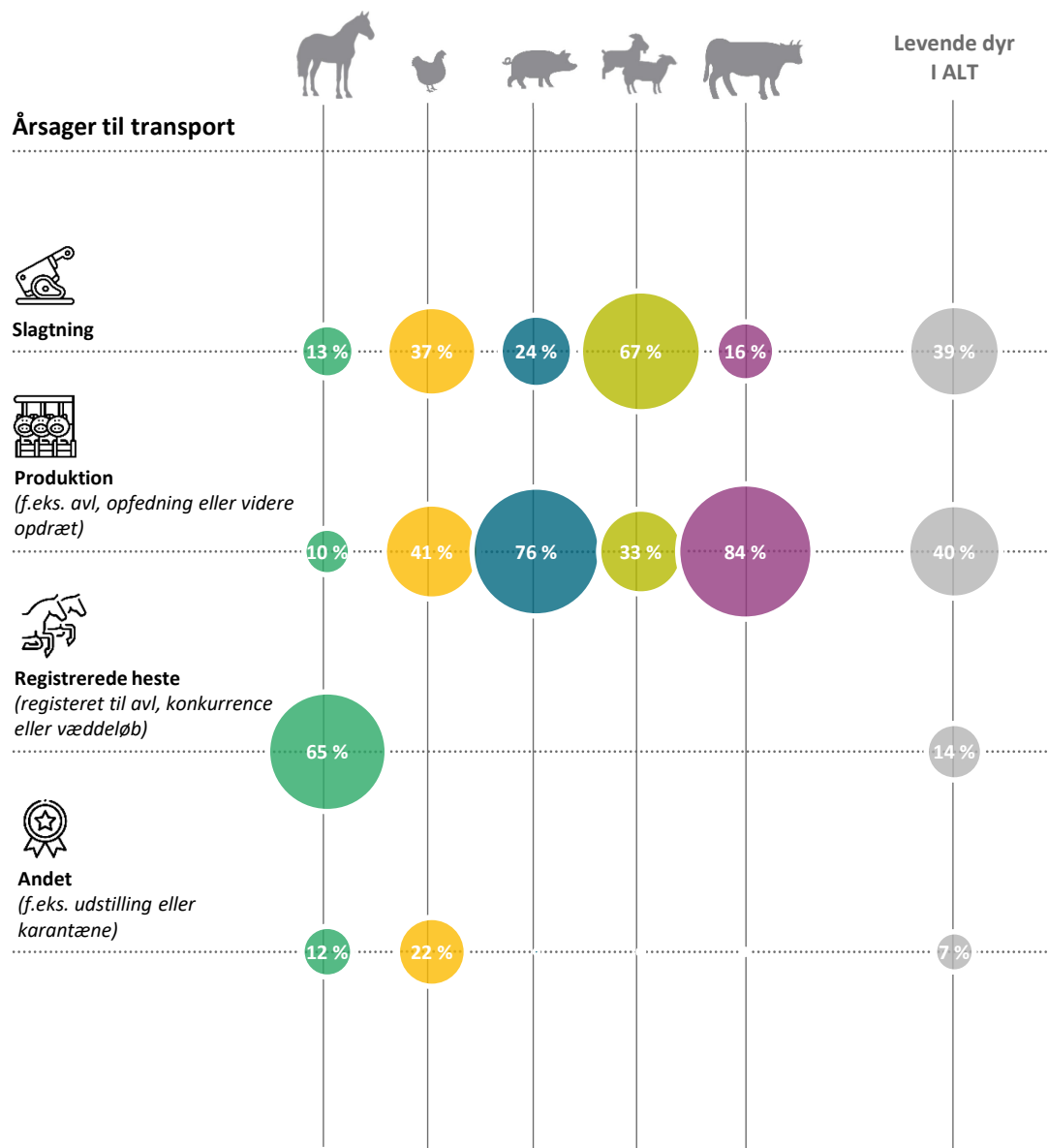
**Figur 13 - Transportform ved eksport af levende dyr til lande uden for EU (2017-2021)**



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Comext.

**72** I perioden 2017-2021 blev levende dyr hovedsagelig transporteret mellem medlemsstater med henblik på produktion og slagtning (*figur 14*).

**Figur 14 - Årsager til transport i EU, pr. art (2017-2021)**

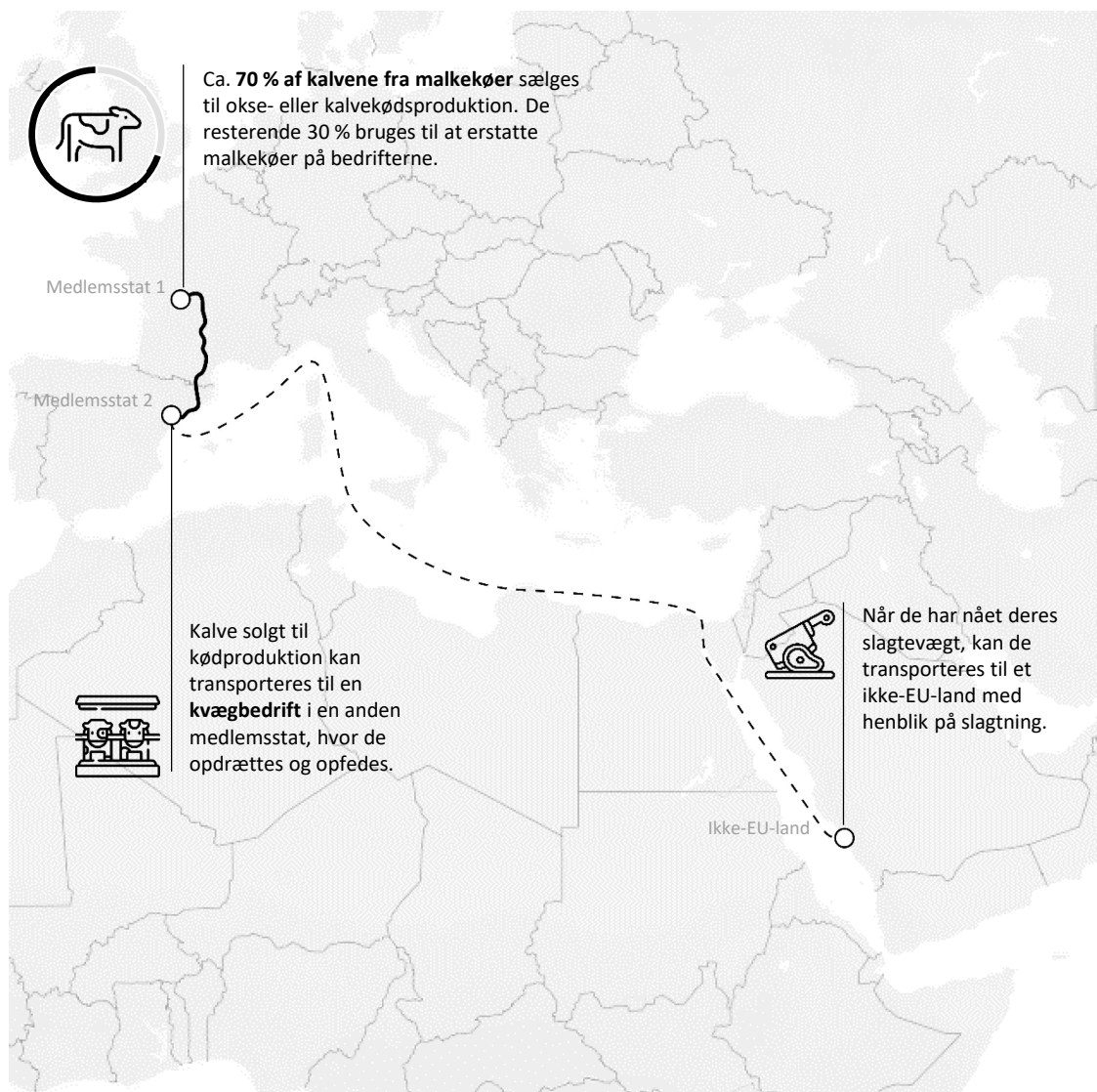


Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Traces.



**73** I løbet af sin levetid kan et dyr blive transporteret flere gange og af forskellige årsager. **Figur 15** viser som eksempel, hvordan en kalv sælges til kødproduktion.

**Figur 15 - Transport af en malkekvægsklav solgt til kødproduktion**



*Note:* Dette eksempel er baseret på vores analyse af foreliggende litteratur og data. Det beskriver ikke transporten af et bestemt dyr.

*Kilde:* Kommissionen, "[Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#)" (2022), s. 15, 19 og 38; data fra Comext.

## Nye teknologier til at forbedre overvågningen af dyretransporter

**74** I sin 2019-beslutning om gennemførelsen af transportforordningen<sup>92</sup> opfordrede Europa-Parlamentet Kommissionen til at fastsætte fælles minimumsstandarder for sporingsystemer i forbindelse med alle transporter med henblik på at muliggøre en mere harmoniseret dataindsamling.

**75** En rapport fra Kommissionen har beskrevet, hvordan anvendelse af et IT-system eller specifik software til registrering af ruter, transporttider og andre parametre for køretøjer, der transporterer dyr, kan forbedre overvågningen<sup>93</sup>. Som led i sin revision af dyrevelfærdslovgivningen overvejer Kommissionen at indføre nye teknologier for at forbedre overvågningen og håndhævelsen. De to muligheder, der er overvejet, er:

- at oprette et centralt IT-system på EU-plan, som kan digitalisere certifikater og tilladelser, foretage automatisk dokumentkontrol og give realtidsadgang til transportdata
- at pålægge medlemsstaterne at oprette sådanne systemer på nationalt plan<sup>94</sup>.

**76** I Sverige har forskere vist, at anvendelse af digitale værktøjer kan optimere ruteplanlægning og logistik i forbindelse med dyretransporter. En sådan optimering kan potentielt reducere transportafstandene<sup>95</sup>.

**77** Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (EFSA) mener, at vurdering af dyrenes egnethed til transport er afgørende for at bidrage til dyrevelfærden<sup>96</sup>. I 2015 iværksatte Kommissionen et pilotprojekt med det formål at udarbejde og formidle vejledninger om gode og bedre praksis for transport af dyr i Europa og til lande uden for EU med henblik på slagtning, opfodning og avl. Der blev udarbejdet vejledninger

---

<sup>92</sup> Europa-Parlamentets beslutning om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 (2019), punkt 23.

<sup>93</sup> Kommissionen, "Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015" (2021), s. 26.

<sup>94</sup> Kommissionen, "Inception Impact Assessment" om dyrevelfærd (2021), s. 4.

<sup>95</sup> Håkansson et al., "Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation" (2016), s. 261.

<sup>96</sup> EFSA, "Welfare of cattle during transport" (2022), s. 27 og 91.

om transport af kreaturer, heste, svin, fjerkræ og får<sup>97</sup>. I 2022 konstaterede Kommissionen i en undersøgelse vedrørende transport af uegnede malkekøer, at manglende forståelse eller forskellige fortolkninger af definitionen på "uegnet" medvirkede til, at uegnede køer blev transporteret<sup>98</sup>.

**78** Overvågning af dyrevelfærd under transport vanskeliggøres af, at der er begrænset adgang til dyrene under transporten<sup>99</sup>. I 2011 anbefalede EFSA udvikling af bedre værktøjer til overvågning af dyrevelfærd under lange transporter, f.eks. ved:

- integrering i navigationssystemer af de temperaturovervågnings- og advarselssystemer, som transportforordningen allerede kræver i køretøjer til lange dyretransporter<sup>100</sup>
- fastsættelse af fælles minimumsstandarder med henblik på at muliggøre en mere harmoniseret vurdering af de overvågede parametre<sup>101</sup>

Endnu er ingen af disse EFSA-anbefalinger blevet afspejlet i EU-lovgivningen. Manglen på overvågningsværktøjer kan indvirke negativt på overholdelsen og håndhævelsen og dermed på dyrevelfærden<sup>102</sup>.

**79** I 2022 foreslog EFSA udvikling af kameraer baseret på kunstig intelligens til overvågning af dyrevelfærd under transport, sensorer til registrering af bevægelsesstress hos dyr forårsaget af køretøjsbevægelser og bæltter til registrering af hestes fysiologiske data under transport. De disponible teknologiske værktøjer er blevet brugt i videnskabelige undersøgelser, men anvendes endnu ikke i praksis<sup>103</sup>.

---

<sup>97</sup> Pilotprojektets websted "[Animal Transport Guides](#)".

<sup>98</sup> Kommissionen, "[Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#)" (2022) s. iv.

<sup>99</sup> EFSA, "[Welfare of cattle during transport](#)" (2022), s. 91.

<sup>100</sup> Afsnit 3 i kapitel VI i bilag I til [forordning \(EF\) nr. 1/2005](#).

<sup>101</sup> EFSA, "[Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport](#)" (2011), s. 88.

<sup>102</sup> Kommissionen, "[Fitness check of EU animal welfare legislation](#)" (2022), s. 33.

<sup>103</sup> EFSA, "[Welfare of cattle during transport](#)" (2022), s. 18, 19 og 91.

## Udfordringer og muligheder

**80** Transport af levende dyr kan indvirke negativt på deres velfærd. EU har taget skridt til forbedring af dyrevelfærd under transport ved at vedtage lovgivning og overvåge medlemsstaternes håndhævelse af den. Økonomiske faktorer udgør den største drivkraft bag transport af dyr. Omkostningsforskelle mellem medlemsstaterne og behovet for at opnå stordriftsfordele har ført til specialisering i husdyrsektoren og koncentration i slagterisektoren, hvilket tilskynder til transport af dyr. Forbrugerpræferencer kan også påvirke de erhvervsdrivendes indstilling til at flytte levende dyr.

**81** Transportens negative indvirkning på dyrevelfærden kan afbødes ved at reducere antallet og varigheden af transporterne og forbedre forholdene for levende dyr under transport. I denne analyse har vi identificeret adskillige udfordringer og muligheder for EU's politiske beslutningstagere og interessenter, som kan tages i betragtning i forbindelse med den kommende revision af EU-lovgivningen på dette område.

**82** **Finde alternativer til transport af levende dyr.** Transport af kød i stedet for levende dyr kan være mere bæredygtig med hensyn til både dyrevelfærd og miljø- og klimaindvirkning, men er måske ikke altid økonomisk rentabel. Transport af dyr kan også delvis reduceres ved at slagte tættere på produktionsstedet. Udvikling af metoder til at fremme og tilskynde til opførelse af lokale slagterier og brug af mobile slagtefaciliteter kan bidrage til at opnå dette, selv om der typisk er tale om løsninger i lille målestok, som kun egner sig til at imødekomme specifikke behov og nicheefterspørgsel.

**83** **Give forbrugerne bedre information, så de kan træffe informerede valg.** Forbrugervalg kan bidrage væsentligt til at fremme forandringer. Forbrugerne foretrækker normalt lokalt produceret kød, og nogle er villige til at betale mere, hvis de informeres om gode dyrevelfærdsforhold. De forvirres imidlertid ofte af de begreber, der bruges ved mærkning af fødevarer, og af det store antal forskellige mærkningsordninger i medlemsstaterne. Større gennemsigtighed og harmonisering, f.eks. ved indførelse af et EU-system for dyrevelfærdsmærkning, kan gøre det lettere for forbrugerne at træffe informerede valg. Med sine salg fremstødt hjælper Kommissionen EU's landbrugere og fødevarerindustrien med at sælge deres landbrugsprodukter, herunder kød (fersk, kølet og frosset) og kødvarer.

#### **84 Fremme strukturelle ændringer i retning af en mere bæredygtig**

**fødevarerforsyningskæde.** Den europæiske grønne pagt og jord til bord-strategien fremmer omstillingen til et mere bæredygtigt fødevarer system. Denne omstilling vil kræve strukturelle ændringer i forsyningskæden og i fødevarerforbrugsmønstrene. Gennemtænkte finansielle initiativer kan spille en direkte rolle ved at sende det rette prissignal og give producenter, brugere og forbrugere de rette incitamenter til bæredygtig adfærd.

#### **85 Give dyrenes lidelser en pengeværdi og indregne den i**

**transportomkostningerne og kødprisen.** Dyrevelfærd indregnes ikke i transportomkostningerne eller kødprisen. Udvikling af en metode til indregning af dyrenes lidelser kan give mulighed for at indføre incitamentssystemer, der tilskynder transportvirksomheder til at forebygge dyrevelfærdsproblemer, og minimere de økonomiske incitamenter til manglende overholdelse.

#### **86 Sikre et omfattende centraliseret overblik over transport af dyr, overvåge forholdene for levende dyr under transport og fremme logistisk optimering.**

Medlemsstaterne indsamler oplysninger om flytninger af dyr med henblik på sygdomsbekæmpelse. Kommissionen har ikke omfattende centraliserede data om transport af dyr. Et IT-system på EU-plan til registrering af alle dyretransporter, også indenlandske, kan forbedre overvågningen og sikre Kommissionen omfattende centraliserede data om alle flytninger af dyr. Anvendelse af digitale værktøjer kan også optimere planlægning og logistik i forbindelse med dyretransporter. Overvågning af dyrevelfærd under transport vanskeliggøres af, at der er begrænset adgang til dyrene under transporten. De disponible teknologiske værktøjer er blevet brugt i videnskabelige undersøgelser, men anvendes endnu ikke i praksis. Nye teknologier såsom kameraer og sensorer kan bidrage til måling og overvågning af dyrevelfærd under transport.

Vedtaget af Afdeling I, der ledes af Joëlle Elvinger, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg på mødet den 1. marts 2023.

*På Revisionsrettens vegne*

Tony Murphy  
*formand*

# Bilag

## Bilag I - Væsentlige publikationer

- Baltussen et al., "Sustainable production: transporting animals or meat?" (2009)
- Baltussen et al., "Transport of live animals versus meat" (2017)
- Bittlmayer, "Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria" (2019)
- Kommissionen, Beretning om virkningen af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport (2011)
- Kommissionen, "Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU" (2015)
- Kommissionen, "The future of the livestock sector" (2020)
- Kommissionen, "Welfare of animals exported by road" (2020)
- Kommissionen, "Welfare of animals transported by sea" (2020)
- Kommissionen, Rapport om vurdering af den obligatoriske angivelse af oprindelsesland eller herkomststed for kødprodukter fra svin, fjerkræ, får og geder (2021)
- Kommissionen, "EU Agricultural outlook 2021-2031" (2021)
- Kommissionen, "Fitness check of EU animal welfare legislation" (2022)
- Kommissionen, "Study on animal welfare labelling" (2022)
- Kommissionen, "Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use" (2022)
- Kommissionen, "Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening" (2022)
- Kommissionen, "Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows" (2022)
- Revisionsretten, særberetning 31/2018: "Dyrevelfærd i EU: Bedre balance mellem ambitiøse mål og praktisk gennemførelse"
- EFSA, "Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport" (2011)

EFSA, "Welfare of cattle during transport" (2022)

EFSA, "Eurobarometer on food safety in the EU" (2022)

EPRS, "Animal welfare on the farm - ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level" (2021)

EFA, "A strategy to reduce and replace live animal transport" (2019)

EFA, "Live animal transport" (2021)

Eurofound, "Meat processing workers" (2018)

Europa-Parlamentets beslutning om beskyttelse af dyr under transport (2012)

Europa-Parlamentets beslutning om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 (2019)

Europa-Parlamentet, Beretning om undersøgelsen af påstande om overtrædelser og fejl og forsømmelser i forbindelse med gennemførelsen af EU-retten for så vidt angår beskyttelse af dyr under transport i og uden for Unionen (2021)

Håkansson et al., "Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation" (2016)

Hoste, "International comparison of pig production costs" (2018)

Hultgren, "Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs" (2022)

IPOL, "Patterns of livestock transport in the EU and to third countries" (2021)

Van Horne, "Competitiveness of the EU poultry meat sector" (2018)

Van Wagenberg et al., "Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU" (2015)

Van Wagenberg, "The economics of animal transport" (2019)

Van Wagenberg og Baltussen, "Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU" (2021)



## Forkortelser:

**ANIT:** Europa-Parlamentets Undersøgelsesudvalg om Beskyttelse af Dyr under Transport

**EFA:** Eurogroup for Animals

**EFSA:** Den Europæiske Fødevarsikkerhedsautoritet

**EPRS:** Europa-Parlamentets Forskningstjeneste

**IPOL:** Europa-Parlamentets Generaldirektorat for Unionens Interne Politikker

**NGO:** Ikkestatslig organisation

# Glossar

**Avl:** Opdræt af dyr med henblik på at producere afkom.

**Comext:** Eurostats database over EU's varehandel, både mellem medlemsstater og med lande uden for EU.

**Malkekvægskav:** Ung ko opdrættet med henblik på at producere mælk.

**Opfedning:** Opdræt af dyr med henblik på at producere kød.

**Sending:** En mængde varer, som er omfattet af ét certifikat eller dokument, og som transporteres fra samme oprindelsessted til samme bestemmelsessted med samme transportmiddel.

**Traces:** Kommissionens onlineplatform med oplysninger om sundheds- og plantesundhedscertificering i forbindelse med handel med dyr, fødevarer og foder af både animalsk og ikkeanimalsk oprindelse samt planter, både i EU og med andre lande.

## Holdet bag

Denne beretning blev vedtaget af Afdeling I - Bæredygtig brug af naturressourcer, der ledes af Joelle Elvinger, medlem af Revisionsretten. Arbejdet blev ledet af Eva Lindström, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Kristina Maksinen, tidligere kabinetschef Katharina Bryan, attaché Johan Stålhammar, politikassistent Elena Graziuso, økonom i kabinettet Andrzej Robaszewski, ledende administrator Emmanuel Rauch, opgaveansvarlig Michela Lanzutti og revisorerne Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang og Zvonimir Novoselic. Marika Meisenzahl ydede grafisk støtte. Stamatis Kalogirou og Lukasz Kolodziej ydede dataanalysestøtte og udviklede dashboards. Agata Sylwestrzak og Laura Mcmillan ydede sproglig støtte.



*Fra venstre til højre:* Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stålhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed.

# MEDDELELSE OM OPHAVSRET

© Den Europæiske Union, 2023

Den Europæiske Revisionsrets politik for videreanvendelse er fastsat i [Revisionsrettens afgørelse nr. 6-2019](#) om den åbne datapolitik og videreanvendelse af dokumenter.

Medmindre andet er oplyst (f.eks. i individuelle meddelelser om ophavsret), er det af Revisionsrettens indhold, der ejes af EU, licenseret i henhold til [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Det betyder, at videreanvendelse generelt er tilladt med korrekt angivelse af kilde og eventuelle ændringer. Ved videreanvendelse af Revisionsrettens indhold må den oprindelige betydning eller det oprindelige budskab ikke fordrejes. Revisionsretten er ikke ansvarlig for eventuelle konsekvenser af videreanvendelsen.

Yderligere tilladelse skal indhentes, hvis specifikt indhold afbilder identificerbare privatpersoner, f.eks. på billeder af ansatte i Revisionsretten, eller omfatter tredjeparts værker.

Hvis en sådan tilladelse opnås, erstatter denne tilladelse ovenstående generelle tilladelse, og den skal klart anføre eventuelle begrænsninger i anvendelsen.

Tilladelse til at anvende eller gengive indhold, der ikke ejes af EU, skal eventuelt indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

— **Figurer - Ikoner:** Alle figurer er udformet ved anvendelse af ressourcer fra [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Alle rettigheder forbeholdes.

Software og dokumenter, der er omfattet af industriel ejendomsret, såsom patenter, varemærker, registrerede design, logoer og navne, er ikke omfattet af Revisionsrettens videreanvendelsespolitik.

EU-institutionernes websteder på europa.eu-domænet har links til websteder uden for europa.eu-domænet. Da Revisionsretten ikke har kontrol over disse websteder, anbefales det at gennemse deres privatlivspolitik og ophavsretspolitik.

## **Anvendelse af Revisionsrettens logo**

Revisionsrettens logo må ikke anvendes uden Revisionsrettens forudgående samtykke.

Vores analyse beskriver de vigtigste faktorer vedrørende transport af levende dyr og illustrerer udviklingen inden for dyretransport. Hvert år bliver milliarder af levende dyr transporteret på landevej, med skib, med fly og med jernbane i EU samt til og fra EU af forskellige årsager, f.eks. med henblik på avl, opfedning eller slagtning. EU har lovgivning om beskyttelse af dyr under transport, men svagheder er blevet påpeget af Europa-Kommissionen og af akademiske undersøgelser. De fremtidige udfordringer og muligheder ligger i at finde alternativer til transport af levende dyr, at give forbrugerne bedre information, at fremme strukturelle ændringer i retning af en mere bæredygtig fødevarerforsyningskæde, at give dyrenes lidelser under transport en pengeværdi og indregne den i transportomkostningerne og kødprisen samt at fremme anvendelse af nye teknologier.

**DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET**  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1

**Kontakt:** [eca.europa.eu/da/Pages/ContactForm.aspx](https://eca.europa.eu/da/Pages/ContactForm.aspx)

**Websted:** [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

**Twitter:** @EUAuditors



DEN  
EUROPÆISKE  
REVISIONSRET