

DYRENES
BESKYTTELSE



LANGE TRANSPORTER AF KALVE

JUNI 2022

PHOTO: ANIMAL WELFARE FOUNDATION

DYRENES BESKYTTELSE

Indhold

1.	RESUME OG ANBEFALINGER	3
2.	FAKTA OM TRANSPORT AF SPÆDEKALVE	5
2.1	Udvikling i antal eksporterede kalve	5
2.2	Kalvenes alder	6
2.3	Modtagerlande	6
2.4	Lange kalvetransporter over 8 timers varighed	7
2.5	Sådan foregår transporterne	7
2.6	Relevant lovgivning	8
2.7	Tysk forbud	9
3.	DYREVELFÆRDSPROBLEMER UNDER TRANSPORT	10
3.1	Generelle dyrevelfærdsproblemer under transport	10
3.2	Unge kalve er særligt sårbare	10
3.3	Manglende adgang til vand under transporten	10
3.4	Ingen adgang til mælk under transporten	11
3.5	Dokumentation af transport fra Danmark til Holland	12
3.6	Brud på transportforordningen	13
3.7	Konklusion	15
4.	DANSKERNES HOLDNING TIL KALVETRANSPORTER	16
5.	DYREVELFÆRDSPROBLEMER I MODTAGERLANDE	17
5.1	Opfedning af kalve i udenlandske slagtekalvebesætninger	17
5.2	Restriktiv fodring kan medføre blodmangel og stereotypi	17
5.3	Risiko for manglende adgang til drikkevand	18
5.4	Konklusion	18
6.	FORSLAG TIL REVIDERET LOVGIVNING	19
7.	SLUTNOTER.....	20

DYRENES BESKYTTELSE

1. RESUME OG ANBEFALINGER

Hovedkonklusioner:

- Dyrenes Beskyttelse vurderer, at mange tusinde danske spædekcalve sulter og tørster på lange transporter, idet det ikke kan sikres, at de får tilstrækkeligt foder eller vand til at dække deres behov. Sulten og tørsten kan være så langvarig, at kalvene udsættes for betydelig lidelse. Vi mener derfor ikke, at transporterne gennemføres i overensstemmelse med hverken dansk lov eller EU-lovgivning. Dette bekræftes af den stikprøve, vi har foretaget ved at følge en transport hele vejen fra Danmark til Holland.
- Transport er særligt belastende for spædekcalve, som er ude af stand til selvstændigt at indtage foder og vand, og som ikke har udviklet et aktivt immunsystem, og som derfor på ingen måde er egnede til lange transporter. Dyrenes Beskyttelse opfordrer derfor til, at der med henvisning til kalves manglende transportegnethed straks indføres dansk forbud mod lange transporter af kalve, som stadig er afhængige af mælkefodring.
- Dyrenes Beskyttelse finder det både uetisk og dyrevelfærdsmæssigt uforsvarligt, at danske landmænd eksporterer kalve til Holland og Belgien til opfodning under forhold, som er forbudt i Danmark.

Stadig flere spædekcalve sendes på lange transporter ud af Danmark. I 2021 blev 40.546 kalve sendt på lange ture ud af landet. Det er 60 pct. flere end i 2016. Stikprøver viser, at så godt som alle kalvene (over 99 pct.) er under otte uger gamle på afsendelsestidspunktet.

Transport udgør en stor velfærdsmæssig belastning for landbrugsdyr, som risikerer stress, skader, sult, tørst, dehydrering, udmattelse og overophedning. Kalvene, som ofte kun er to-tre uger gamle, når de eksporteres, kan ikke uden hjælp indtage vand eller føde under transport. De risikerer derfor i særligt høj grad at blive udsat for langvarig sult og tørst, når de transporteres over lange afstande. Ni ud af ti kalve eksporteres til Holland på transporter af op til 17,5 timers varighed. I Holland - og i mindre grad i Belgien - opfedes de under forhold, som har store, negative konsekvenser for dyrenes velfærd, og som ikke er tilladt i Danmark.

Dyrenes Beskyttelses forslag om forbud mod eksport af levende kalve under otte uger understøttes af konklusionerne i blandt andet Dohrmann-rapporten om beskyttelse af dyr under transport, som blev vedtaget af Europa-Parlamentet i foråret 2019¹. Rapporten påpeger de helt særlige dyrevelfærdsmæssige problemer ved transport af spædekcalve og indstiller, at lange transporter af denne dyregruppe helt forbydes.

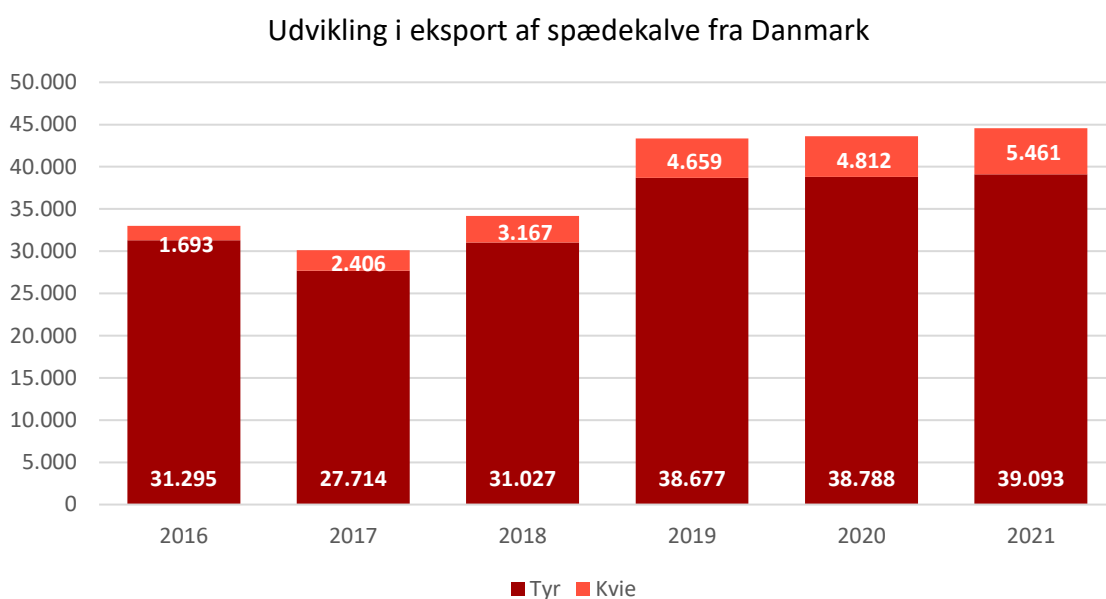
DYRENES BESKYTTELSE

EU-Kommissionen har besluttet, at EU's transportforordning skal revideres i 2023. I den forbindelse er det under de indledende høringer i Europa-Parlamentets undersøgelsesudvalg for dyretransporter (ANIT) blevet påpeget - blandt andet fra internationale dyreværnsorganisationer og den europæiske sammenslutning af dyrlæger (FVE) - at der er behov for langt strammere regler, især for transport af ikke-fravænnede dyr, herunder kalve.

2. FAKTA OM TRANSPORT AF SPÆDEKALVE

2.1 Udvikling i antal eksporterede kalve

I 2021 blev der fra Danmark eksporteret 44.582 spædekcalve under 8 uger gamle². Det svarer til ca. 8 pct. af alle kalve født i danske malkekvægsbesætninger³.



Figur 1. Eksporten af spædekcalve under 8 uger er stigende².

Langt størstedelen af de spædekcalve, der eksporteres, er tyrekalve, som er tilovers i den danske mælkeproduktion. I 2021 stod tyrekalve for 88 pct. af alle de eksporterede kalve under 8 uger gamle². Af de eksporterede spædekcalve er det primært racen Dansk Holstein (63 pct.), også kendt som Sortbroget Dansk Malke race, eller krydsningsracer (36 pct.)².

Tyrekalve af malkekvægsrace har historisk kun haft en meget lille økonomisk værdi. I uge 12, 2021 blev eksportkalve af malkekvægsrace afregnet helt ned til en pris på 200 kr. I uge 4, 2022 var noteringen på 300 kr. for en eksportkalv.

Den danske kvægsektor har i en årrække haft fokus på at nedbringe eksporten af spædekcalve, men desværre er det ikke lykkedes at reducere antallet væsentligt, og siden 2017 er der igen sket en stigning i antallet af eksporterede kalve.

DYRENES BESKYTTELSE

2.2 Kalvenes alder

I henhold til EU's transportforordning må en kalv transporteres over otte timer (lang transport), fra den er 14 dage gammel. Kalve må transporteres under otte timer, når de er 10 dage gamle.

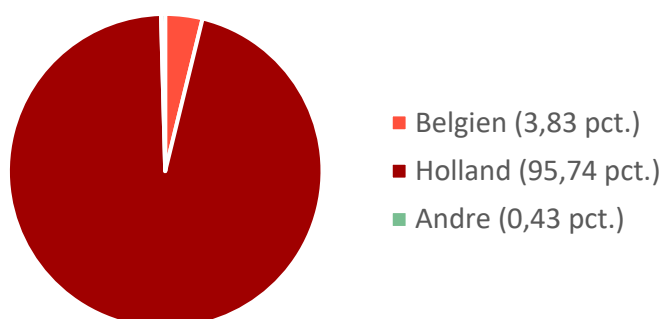
Langt størstedelen af de eksporterede kalve er kun ganske få uger gamle og altså stadig fuldstændig afhængige af mælk, når de læsses på lastbilerne.

Alder (dage)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Hovedtotal
0-6	4	0	15	11	24	43	97 (0,04 pct.)
7-13	71	51	68	105	51	44	390 (0,17 pct.)
14-20	18.015	16.461	18.081	21.620	20.773	20.569	115.519 (50,48 pct.)
21-27	8.758	8.269	9.490	11.706	12.487	13.713	64.423 (28,15 pct.)
28-34	3.508	3.098	3.562	5.407	6.036	5.921	27.532 (12,03 pct.)
35-41	1.598	1.360	1.736	2.819	2.820	2.773	13.106 (5,73 pct.)
42-48	646	561	780	1.111	1.009	1.034	5.141 (2,25 pct.)
49-56	388	320	462	557	400	485	2.612 (1,14 pct.)
Hovedtotal	32.988	30.120	34.194	43.336	43.600	44.582	228.820

Tabel 1. Aldersfordeling for eksport af kalve fra Danmark under 8 uger gamle².

2.3 Modtagerlande

De danske spædekcalve under 8 uger gamle eksporteres primært til Holland (95,74 pct. i 2021) eller Belgien (3,83 pct. i 2021), hvor der er efterspørgsel på kalve til produktion af helt lyst kalvekød. En produktion, som vurderes at have store, negative konsekvenser for dyrenes velfærd, og som derfor ikke er lovlig i Danmark i henhold til den danske bekendtgørelse om dyrevelfærdsmæssige mindstekrav til hold af kvæg⁴, se afsnit 5 "Dyrevelfærdsproblemer i modtagerlande".



Figur 2. Danske spædekcalve under 8 uger eksporteres primært til Holland og Belgien. Grafen viser fordelingen i 2021².

DYRENES BESKYTTELSE

2.4 Lange kalvetransporter over 8 timers varighed

I 2021 blev 40.546 kalve under 6 måneder gamle sendt på lange ture ud af landet⁵. Det er 60 pct. flere end i 2016.

Transporterne fra Danmark til Holland og Belgien er så lange, at de fleste ikke kan gennemføres på under 8 timer. I 2021 endte ca. 39.450 af de eksporterede, danske kalve på transporter til Holland eller Belgien af over 8 timers varighed⁵ - svarende til ca. 90 pct. af alle de eksporterede småkalve.

Dyrenes Beskyttelse har via aktindsigt i eksporter af kalve til Belgien og Holland⁶ gennemgået fødselsdatoerne på samtlige 1.668 kalve, som blev sendt på lange transporter fra Danmark til Belgien og Holland i ugerne 40 og 41 i 2020 og kan dokumentere, at hele 91 pct. af kalvene var under 1 måned gammel på afsendelsesdagen. Stort set alle kalve (99,7 pct.) var under 8 uger gamle, og den yngste kalv, som blev sendt afsted fra Danmark, var blot 12 dage gammel – altså for ung til transport ifølge transportforordningen. Varigheden af transporterne er i logbøgerne for ovennævnte transporter angivet til mellem 9 og 17,5 timer.

2.5 Sådan foregår transporterne

Alle eksporter af danske spædekcalve foregår over et samlested i Danmark. I 2021 var der 5 aktive samlesteder, der eksporterede spædekcalve under 8 uger gamle, hvoraf 3 af samlestederne tegnede sig for 99,85 pct. af alle eksporterede spædekcalve.

Samlested	Kalve til eksport i 2021
Nordjydske Landboauktion & Eksportstalde, 9610 Nørager	10.686
Skærbæk Eksport Aps, 6780 Skærbæk	23.620
Holstebro Eksportstald Aps, 7500 Holstebro	10.209
Kurt Nisgaard Aps, 6900 Skjern	51
Kreaturhandler Anders Rasmussen A/S, 7500 Holstebro	16
Hovedtotal	44.734

Tabel 2. Fordeling af eksport af spædekcalve under 8 uger gamle på samlested i 2021².

Kalvene afhentes i danske malkekvægsbesætninger af lastbiler, som kører fra gård til gård, indtil alle kalve på ruten er afhentet. De første kalve kan således have stået flere timer på lastbilen, når de sidste kalve afhentes. Der er ikke krav om, at kalvene skal være fodret inden afhentningen. Herefter køres alle kalvene til samlestedet, hvor de aflæsses under syning af en embedsdyrlæge, som kontrollerer dyrenes alder og vurderer deres transportegnethed, det vil sige, om de udviser tegn på sygdom eller tilskadecomst, som gør dem uegnede til transport. Kalvene bliver herefter sorteret og indsat i bokse på samlestedet.

DYRENES BESKYTTELSE

Ifølge transportforordningen kan samlestedet betragtes som afgangssted, hvis kørselsafstanden mellem pålæsningssted og samlestedet er under 100 km., eller hvis dyrene opstaldes på samlestedet i mindst 6 timer inden tidspunktet for afgang fra samlestedet. Typisk anbringes kalvene derfor på samlestedet i mindst 6 timer, så samlestedet rent teknisk regnes som afgangssted, således at hverken transporten til- eller opholdet på samlestedet skal medregnes i dyrenes samlede transporttid.

Kalvene skal ifølge lovgivningen have adgang til vand under opholdet på samlestedet, men der er ikke lovkrav om, at de skal fodres (dvs. mælk eller mælkeerstatning). Kalvene er fuldstændig afhængige af hjælp fra mennesker, hvis det skal sikres, at alle får mulighed for at drikke, hvad end der er tale om vand eller mælk. Dette er en opgave, som kræver både ansatte og god tid. Ressourcer, der ikke nødvendigvis findes på samlestederne.

Der findes sandsynligvis samlesteder, hvor nogle af kalvene fodres med mælkeerstatning, men da fodring på samlestedet ikke er et lovkrav, foretages der ingen kontrol eller registrering af, hvornår eller med hvor meget mælk kalvene eventuelt er blevet fodret.

Når alle kalve er aflæst og eventuelt har stået på samlestedet i minimum 6 timer, bliver dyrene igen læst på lastbiler og kørt til slagtekalvebesætninger i Holland og Belgien. Eksportturen kan altså starte så sent som 10-12 timer efter, at de første kalve blev afhentet ude i besætningerne.

Den samlede tid, hvor spædekalkene ikke har mulighed for at få stillet deres sult og tørst, kan således risikere at nå op på over et døgn.

2.6 Relevant lovgivning

Reglerne for transport af dyr er forskellige alt efter, hvilke dyr det drejer sig om, samt hvor langt og i hvilken forbindelse de skal transporteres.

Transport af spædekalkene af mere end 8 timers varighed er primært reguleret af følgende regler:

- Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter (Transportforordningen)⁷
- Vejledning nr. 145 af 21. december 2006 om Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter m.v.⁸
- Bekendtgørelse nr. 26 af 13. januar 2020 om beskyttelse af dyr under transport⁹

DYRENES BESKYTTELSE

- Bekendtgørelse nr. 21 af 7. januar 2016 om beskyttelse af dyr på samlesteder og andre samlinger af dyr, med senere ændringer¹⁰
- Lov om dyrevelfærd (dyrevelfærdsloven), nr. 133 af 25/02/2020¹¹

2.7 Tysk forbud

I Tyskland har Forbundsrådet vedtaget en stramning af transportreglerne, således at det nu bliver forbudt med indenrigstransporter af kalve, som er under fire uger gamle¹². Det sker primært med henvisning til, at kalvenes immunforsvar dykker kraftigt ved 3-4-ugers alderen. Det skyldes, at kalvene mister antistofferne fra råmælken, mens deres eget immunforsvar stadig er meget umodent. Tidligst fra kalven er en måned gammel begynder kalvens eget immunsystem at være tilstrækkeligt effektivt.

De tyske regler for stop af indenrigstransporter for kalve under 4 uger trådte i kraft i 2021 med en overgangsperiode på 12 måneder – således forventet endelig ikrafttræden senest januar 2023.

3. DYREVELFÆRDSPROBLEMER UNDER TRANSPORT

3.1 Generelle dyrevelfærdsproblemer under transport

Både korte og lange transporter belaster kalvene, men helt grundlæggende er det naturligvis mere problematisk, når dyr udsættes for belastende forhold i længere tid, end når de udsættes for belastende forhold i kortere tid.

De sundheds- og velfærds-mæssige problemer omfatter:

- Tørst og dehydrering (manglende adgang til vand),
- Sult (manglende adgang til mælk),
- Udmattelse (manglende kræfter til at holde sig stående og manglende plads til at ligge ned og hvile),
- Smitterisiko ved sammenblanding med andre dyr,
- Overophedning (manglende mulighed for at søge køligere sted at opholde sig),
- Kulde (manglende mulighed for at søge varmere sted at opholde sig),
- Risiko for skader forårsaget af køretøjets inventar eller andre dyr,
- Mange ukendte og potentielt ubehagelige og skræmmende sanseindtryk (bevægelse, lyde, lugte, synsindtryk),
- Stress (grundet kombinationen af ovenstående).

3.2 Unge kalve er særligt sårbare

Forskning viser, at kalve i alderen 2-4 uger er særligt sårbare, fordi de endnu ikke har udviklet et aktivt immunsystem¹³. I netop denne alder befinder kalvene sig i et "immunologisk tomrum", hvor de antistoffer, som de har fået via råmælken, ikke længere er aktive, samtidig med at deres eget immunsystem endnu er for umodent til selv at danne antistoffer. De er således meget modtagelige for infektioner. Risikoen for at møde sygdomme og smitte stiger selvsagt ved sammenblanding med kalve fra andre besætninger.

Da transport samtidig stresser kalven, udgør det samlede resultat af transport, sammenblanding med andre dyr og manglende immunsystem en væsentlig risiko for kalvens helbred og velfærd.

3.3 Manglende adgang til vand under transporten

Muligheden for at drikke vand er af afgørende betydning for spædekalkes helbred og velfærd, og det er derfor et EU-krav, at der holdes en pause, hvor alle kalve får vand efter 9 timers transport.

Eftersom de danske kalve ikke læses af lastbilen, når der afholdes pause, er transportøren forpligtet til at give dem vand ombord på bilen.

DYRENES BESKYTTELSE

Ifølge Dyrenes Beskyttelses oplysninger løses opgaven ved, at der under pausen åbnes for vandtilførslen til drikkeventiler på lastbilen. Dyrenes Beskyttelse kan imidlertid ikke finde dokumentation for, at spædekalve overhovedet er i stand til at benytte disse drikkeventiler.

Spædekalve skal være tilvænnet en given drikkeanordning for at kunne benytte den. Selv hvis ventilerne er beklædt med gummiovertræk, formodes det at være meget begrænset, hvor meget vand en kalv kan optage fra dem, idet systemet ikke er konstrueret på en måde, så ventilerne med sikkerhed udløser vand, når kalvene sutter på dem. De tekniske detaljer i denne problematik er beskrevet i en nyligt publiceret artikel i det tyske tidsskrift for embedsdyrlæger¹⁴.

Da kalvene desuden befinder sig i ukendte omgivelser og står tætpakkede i mørke på lastbiler med helt lukkede sider, anser vi det for usandsynligt, at kalvene - uden menneskelig assistance - vil være i stand til at finde drikkeventilerne.

En hollandsk undersøgelse fra 2020 fandt, at næsten 40 pct. af kalve transporteret over samlested viste kliniske symptomer på dehydrering (indsunkne øjne) umiddelbart efter transporten - selv ved transporter som varede under 8 timer¹⁵.

Dyrenes Beskyttelse vurderer, at det i praksis er umuligt at give vand i tilstrækkelig mængde til et større antal spædekalve ombord på en lastbil, og at disse transporter derfor ikke lever op til gældende EU-lovgivning.

3.4 Ingen adgang til mælk under transporten

For kalve under 2 måneder er kun mælk eller mælkeerstatning egnet til at dække dyrenes foderbehov¹⁶. Kalve på denne alder har et fysiologisk behov for en daglig mælkemængde svarende til minimum 15 pct. af deres kropsvægt fordelt på minimum to måltider. Derfor er der også et EU-krav om, at kalvene skal fodres - om nødvendigt - under den obligatoriske hvilepause efter 9 timers transport ved de lange transporter.

Hvis kalve skal fodres med mælk ombord på en lastbil, kræver det et avanceret udfodringssystem, som skal rengøres og desinficeres efter hver transport. Herudover vil kalvene stadig have behov for individuel menneskelig hjælp og overvågning for at sikre tilstrækkelig forsyning til det enkelte dyr.

Dyrenes Beskyttelse har ikke kendskab til, at der findes lastbiler til transport af kalve, som er udstyret med et sådan udfodringssystem.

DYRENES BESKYTTELSE

Hvis alle dyr reelt skal have mulighed for at drikke, mens de opholder sig på lastbilen, vil det betyde, at hver enkel kalv skal tilbydes vand eller mælk med spand eller lignende. Det er en procedure, der umuligt kan gennemføres for flere hundrede dyr på bare en time af én eller to chauffører.

Dyrenes Beskyttelse vurderer på den baggrund, at det rent praktisk er umuligt at mælkefodre et større antal spædekælve ombord på en lastbil. Vurderingen af, at kalve *ikke* kan mælkefodres ombord på en lastbil, bakkedes op af EU's Fødevarer sikkerhedsautoritet (EFSA), som i en rapport fra 2009 konkluderer, at det er *"teknisk umuligt at fodre kalve ombord på et køretøj med mælk eller mælkeerstatning"*¹⁷.

Det må derfor anses for ulovligt at gennemføre transporter af spædekælve af mere end 9 timers varighed, medmindre der i transportplanlægningen er indlagt mulighed for, at kalvene læsses af bilen med henblik på fodring.

3.5 Dokumentation af transport fra Danmark til Holland

For at dokumentere tids- og hændelsesforløbet ved kalveeksporter sendte Dyrenes Beskyttelse i sommeren 2021 et kamerahold til samlestedet Nørager i Nordjylland for at følge en kalvetransport til Holland.

Optagelserne, som foregik torsdag den 8. juli 2021, viser, at de første kalve ankom med lastbil til samlestedet ca. kl. 10 om formiddagen. I løbet af de næste 40 minutter ankom yderligere to lastbiler med kalve og kl. 14:48 ankom den sidste lastbil. De fire lastbiler medbragte kalve indsamlet fra i alt 36 forskellige malkekvægsbesætninger².

Cirka 5,5 timer efter de første kalve ankom, påbegyndtes læsningen af den hollandske lastbil, og ca. kl. 17 forlod lastbilen samlestedet med kurs mod Holland.

Efter godt 4 timers kørsel holdt chaufføren 1,5 times pause på en rastepuds i Tyskland. Under pausen besøgte chaufføren rastepudsens faciliteter og opholdt sig i lastbilens førerhus, men var ikke på noget tidspunkt inde hos kalvene. Han åbnede et par ventilationsåbninger og kiggede ind i lastrummet nogle få sekunder og oplyste til Dyrenes Beskyttelses undersøgelseshold, at han havde åbnet for vandtilførslen fra bilens vandtank til vandingsventilerne.

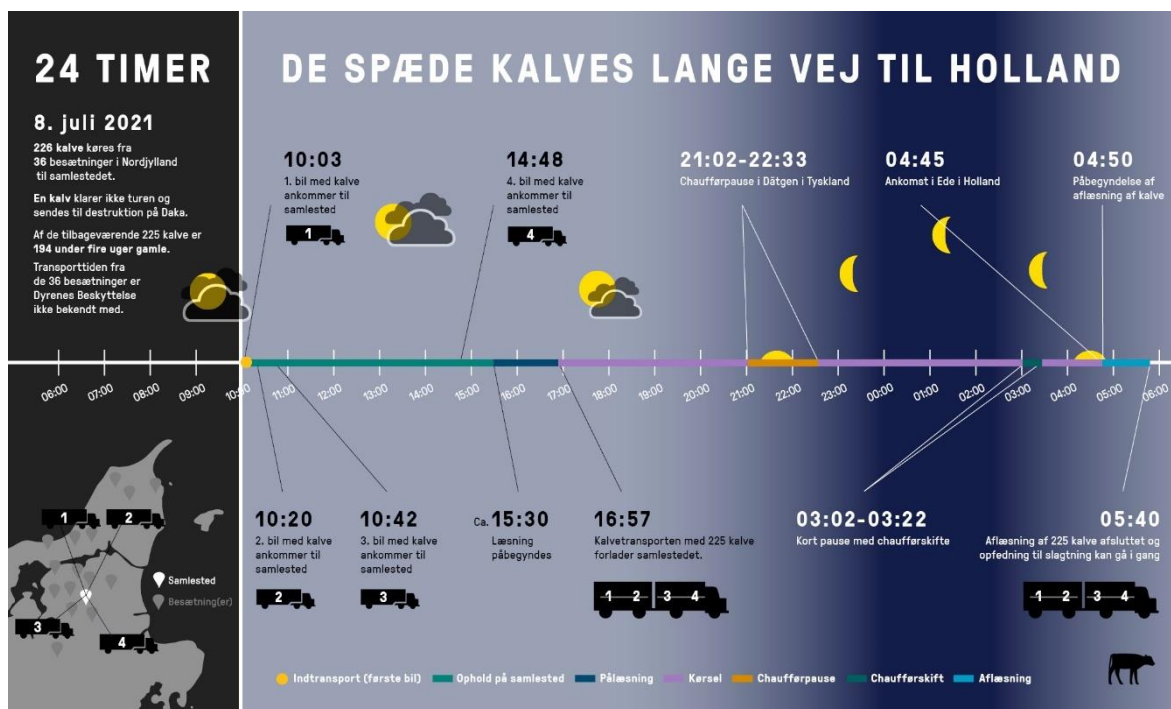
Der blev ikke afholdt nogen pause efter 9 timers transport, og kalvene blev hverken fodret eller vandet undervejs.

DYRENES BESKYTTELSE

Lastbilen fortsatte til Deurningen i Holland, hvor en ny chauffør overtog kørslen. Lastbilen ankom et par timer senere til slagtekalvebesætningen i den hollandske by Ede, hvor den sidste kalv blev læsset af kl. 5:40.

Transporttiden fra samlested til slutdestination blev dermed ca. 14 timer, mens den samlede varighed af ophold på samlestedet og transport til Holland blev over 21 timer for kalvene, som kom ind med de første lastbiler.

Det præcise tidspunkt for afhentning af kalve i besætningerne kender vi ikke, men vi kan konstatere, at der ankom kalve fra besætninger, som lå lidt over 100 km fra samlestedet. Endvidere kan det konkluderes, at hver af lastbilerne, som transporterede kalve til samlestedet, i gennemsnit har skullet køre til 9 forskellige besætninger for at afhente kalve. Dermed må det formodes, at de første kalve er blevet læsset adskillige timer før deres ankomst til Nørager, og at den samlede forsendelsestid for disse kalve dermed har været over et døgn.



3.6 Brud på transportforordningen

I EU's transportforordnings bilag 1, kapitel 5, 1.4 er det fastlagt, at ikke-fravænnede kalve efter 9 timers transport skal have en hvileperiode på *mindst* en time, hvor de *vandes og om nødvendigt fodres*. Dette er præciseret i den danske vejledning⁸ udstedt af Justitsministeriet. Efter denne hvileperiode kan transporten fortsætte i maksimalt 9 timer.

DYRENES BESKYTTELSE

Af Justitsministeriets vejledning om transportforordningen er kravene til en sådan hvileperiode beskrevet⁸. Heraf fremgår det at:

- Dyrene skal være under konstant opsyn,
- *Alle* dyr skal have tid til at blive vandet og evt. fodret,
- Der skal være opsyn med vanding og evt. fodring af dyrene for at sikre, at alle dyr får adgang til vand og foder,
- Foderet skal være i en form, som dyrene er vant til, og det skal tilbydes dyrene på en vant måde,
- Tilfældige pauser under forsendelsen regnes ikke for hvileperioder.

Ud fra den videodokumenterede transport den 8. juli 2021 samt aktindsigter i logbøger for kalveeksporter kan Dyrenes Beskyttelse konstatere, at **der ikke afholdes hvil efter 9 timers transport**, som foreskrevet i transportforordningen.

Chaufføren holdt pause efter ca. 4,5 timers kørsel, hvor han efter eget udsagn åbnede for vandtilførslen til drikkeventilerne og kiggede ind gennem et par ventilationsluger. Dette var den eneste form for opsyn med dyrene, som fandt sted på turen.

Lange transporter af en varighed på op til 19 timer og med flere hundrede kalve på lastbilen gennemføres således med ét enkelt hvil, som i mange tilfælde finder sted efter 4,5 times kørsel, det vil sige på det tidspunkt, hvor chaufførerne skal holde pause for at overholde køre- og hviletidsbestemmelserne. Det skal bemærkes, at det ikke er tilladt for chaufføren at arbejde, herunder fodre dyr, i den lovpligtige 45 minutters hvilepause¹⁸.

Vi ved, at de danske spædekcalve *ikke* bliver fodret på lastbilen under transporten, men vi ved ikke, hvornår de sidst blev fodret inden pålæsningen, da der ikke er krav om registrering eller dokumentation af den sidste fodring i besætningen eller af en eventuel fodring på samlestedet.

Der føres således ingen kontrol med hvornår eller med hvilken mængde mælk, den enkelte kalv sidst er blevet fodret.

I danske malkekvægsbesætninger, hvor kalvene holdes adskilt fra koen, skal kalvene fodres med mindst tre liter mælk, mindst to gange dagligt⁴. Det er ikke nærmere præciseret, hvor langt intervallet mellem disse måltider bør være, men normal praksis i danske besætninger er at mælkefodre med ca. 12 timer mellem måltiderne.

DYRENES BESKYTTELSE

Herudover er det sandsynligt, at kalve grundet den fysiske belastning ved transporten har et øget foderbehov under transportforhold¹⁶.

Af udtalelse fra Det Veterinære Sundhedsråd om fodring af ikke-fravænnede småkalve, herunder i forbindelse med transport, fremgår det, at: *"Rådet finder, at kravet om fodring også gælder på tidspunkter, hvor kalvene er underkastet en transport"*¹⁹.

3.7 Konklusion

Dyrenes Beskyttelse vurderer, at danske spædekalve risikerer sult og tørst på lange transporter, idet det ikke kan sikres, at de får foder eller vand til at dække deres behov. Vi vurderer desuden, at kalvene udsættes for sult og tørst i så lang tid, at det kan medføre betydelig lidelse.

Vi vurderer, at transporterne ikke gennemføres i henhold til gældende lovgivning, og det vil aldrig være foreneligt med god dyrevelfærd at sende spædekalve på lange transporter.

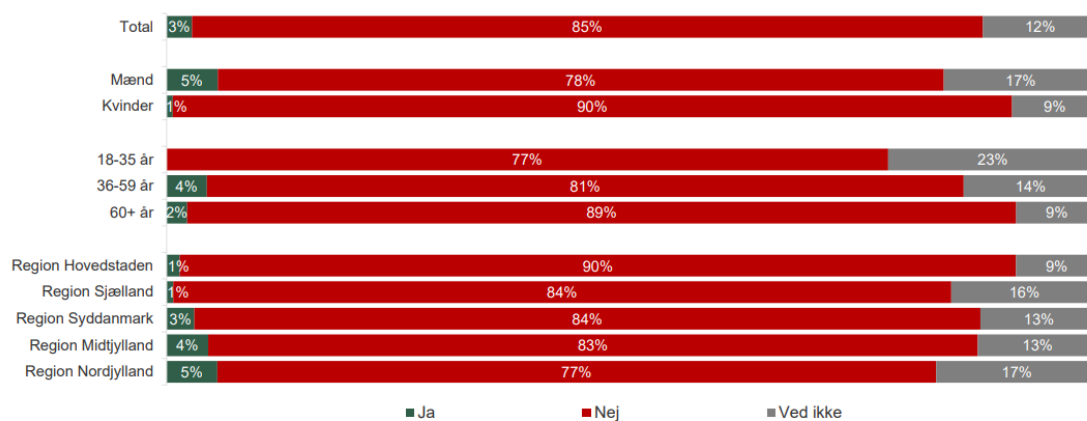
DYRENES BESKYTTELSE

4. DANSKERNES HOLDNING TIL KALVETRANSPORTER

Ifølge en undersøgelse udarbejdet af Kantar for Dyrenes Beskyttelse i perioden 28. juni-17. juli 2021 mener 85 pct. af de adspurgte, at det ikke er god dyrevelfærd at sende spædekalve ud på lange transporter²⁰.

Lange transporters - Dyrevelfærd

Langt størstedelen af de adspurgte (85%), mener ikke det er god dyrevelfærd at sende danske spædekalve ud på lange transporters.



Spm. 10: Mener du at det er god dyrevelfærd at sende spædekalve ud på lange dyretransporter?

5. DYREVELFÆRDSPROBLEMER I MODTAGERLANDE

5.1 Opfedning af kalve i udenlandske slagtekalvebesætninger

Udover de store dyrevelfærdsproblemer under selve transporten risikerer kalvene desuden at blive eksporteret til opfedning under forhold, som af dyrevelfærdsmæssige årsager er forbudt i Danmark²¹.

En konsekvens af kalvenes meget lave værdi i Danmark er, at en del tyrekalve fra den danske mælkeproduktion eksporteres til andre lande som fx Holland eller Belgien, når de er blot 14 dage gamle. Her produceres stadig helt lyst kalvekød, hvor kalvene fedes op i golde staldsystemer med begrænset adgang til stråfoder og på en kost med et meget lavt jernindhold for, at musklerne – og dermed kødet i køledisken – skal få et blegt udseende. Det lyse kalvekød anses stadig for en delikatesse i flere lande i Sydeuropa, men produktionsformen har desværre meget store negative konsekvenser for kalvenes velfærd og trivsel²².

Den danske bekendtgørelse om dyrevelfærdsmæssige mindstekrav til hold af kvæg stiller på flere centrale punkter som fx fodring, vand og lejeareal strengere krav end EU-kalvedirektivet²³, og det er problematisk, at danske kalve sendes til opfedning under forhold kun reguleret af EU's mindstekrav.

5.2 Restriktiv fodring kan medføre blodmangel og stereotypi

Den restriktive fodring i produktionen af lyst kalvekød gør, at kalvene udvikler blodmangel, fordi jern er nødvendigt for dannelsen af hæmoglobin og dermed de røde blodlegemer. Kalvens muskler får et blegt udseende.

Men blodmangel giver ikke kun lyst kød. Det har også betydning for dyrevelfærden. Hæmoglobins vigtigste opgave er at transportere ilt rundt i kroppen, og den jernfattige fodring betyder derfor for eksempel nedsat aktivitetsniveau og lavere vækst for dyrene. Da blodmangel forbindes med et svækket immunforsvar, kan der være større risiko for, at kalvene bliver syge af infektiøse sygdomme.

Kreaturer er drøvtyggere, og de vil under normale omstændigheder begynde at æde grovfoder i små mængder allerede i de første leveuger. For at udvikle normal vomfunktion er det helt afgørende, at kalve har adgang til grovfoder, for eksempel græs.

Den unaturlige og meget restriktive fodring af kalvene med mælkeerstatning og kraftfoder, der er nøje sammensat, så indholdet af jern holdes kunstigt lavt (altså ingen eller anden form for grønt stråfoder), har både sundheds- og dyrevelfærdsmæssige konsekvenser for

DYRENES BESKYTTELSE

kalvene. Det er så langt fra deres naturlige fodervalg, at der er risiko for, at kalvene udvikler unormal adfærd i form af stereotypier, som for eksempel tungerulning.

Kalvenes ensidige indtag af mælkeerstatning og tørfoder menes også at påvirke hele drøvtyggerens komplicerede fordøjelsessystem og drøvtygningsproces - og kan blandt andet give løbesår og leverbylder.

I modsætning til EU-kalvedirektivet stiller den danske lovgivning krav om, at afkom efter malkekvæg skal have adgang til grovfoder i mindst 20 timer i døgnet²⁴.

5.3 Risiko for manglende adgang til drikkevand

I Holland stilles intet krav om drikkevand for slagtekalve, og EU-kalvedirektivet stiller blot krav om, at kalvene skal have adgang til "frisk vand i tilstrækkelig mængde eller kunne stille deres væskebehov ved at drikke andre drikke"²³. Det betyder i praksis, at de hollandske dyr risikerer slet ikke at have adgang til drikkevand. I den danske lovgivning er der krav om at kalve over 2 uger til enhver tid skal have adgang til vand²⁵.

5.4 Konklusion

Dyrenes Beskyttelse finder det både uetisk og dyrevelfærdsmæssigt uforsvarligt, at danske landmænd eksporterer kalve til Holland og Belgien til opfedning under forhold, som er forbudt i Danmark.

6. FORSLAG TIL REVIDERET LOVGIVNING

Ifølge transportforordningens artikel 3 er det forbudt at transportere dyr eller lade dem transportere under sådanne forhold, at de kan komme til skade eller blive påført unødigt lidelse.

Ifølge transportforordningens bilag 1, kapitel 1 må ingen dyr transporteres, medmindre de er egnede til den påtænkte transport, og alle dyr skal transporteres under sådanne forhold, at de ikke kommer til skade eller påføres unødigt lidelse.

Transportforordningens bestemmelser giver således mulighed for, at medlemslandene nationalt kan indføre forbud mod transport af særlige dyregrupper på baggrund af en vurdering af denne dyregruppes generelt manglende egnethed til lange transporter.

Et forbud mod lange transporter af spædekølve vil svare til det danske forbud mod lange transporter af udsættersøer, hvor det er skrevet ind i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, at søer, som flyttes fra besætninger efter at have indgået i en produktion af smågrise, ikke anses for egnede til transporter på mere end 8 timer⁹.

Ligeledes indeholder samme bekendtgørelse en særbestemmelse for udsætterhøner, der anses som ikke-egne til transport.

På den baggrund foreslår Dyrenes Beskyttelse, at der indsættes følgende bestemmelse i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, kapitel 2 krav om transportegnethed:

§ Kalve under otte uger anses ikke for egnede til transporter på mere end otte timer.

Stk.2. Hvis afstanden mellem første pålæsningssted og et samlested er under 100 km, betragtes samlestedet som afgangssted. Kalve under otte uger, der opholder sig mere end to timer på samlestedet, anses dog kun for egnede til transporter på otte timer regnet fra udløbet af den anden time efter ankomsten til samlestedet.

Stk.3. Hvis afstanden mellem første pålæsningssted og et samlested er over 100 km, anses kalve under otte uger ikke for egnede til transporter, der overstiger otte timer regnet fra pålæsningen på første samlested. Opholdet på samlestedet medregnes i de otte timer i det omfang, opholdet overstiger to timer.

Det er vores håb og formodning, at et sådant forbud, udover at beskytte kalvene mod en lidelsesfuld transport, også vil bidrage til at fremskynde udviklingen af en mere bæredygtig og etisk forsvarlig dansk mælkeproduktion.

7. SLUTNOTER

¹ "Betænkning om gennemførelsen af forordning nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport i og uden for EU (2018/2110(INI))" (2019), også kaldet Dohrmann-rapporten, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0057_EN.html

² Data fra det Centrale Husdyrregister (CHR).

³ Beregning foretaget af Dyrenes Beskyttelse baseret på 44.582 spædekcalve under 8 uger gamle eksporteret i 2021 (se note 2) ud af en gennemsnitligt malkekvægsbestand på 562.550 malkekøer i 2021, hvilket svarer til 7,92 pct. Beregningen er dog behæftet med en vis usikkerhed grundet manglende, tilgængelig data.

Af de eksporterede, spæde kalve er det ifølge det Centrale Husdyrregister primært racen Dansk Holstein (63 pct.), også kendt som Sortbroget Dansk Malke race, eller krydsningsracer (36 pct.), hvilket er de racer, der bruges i malkekvægsproduktionen. Når 99 pct. af de eksporterede kalve er malkekvægsracer, kan vi anvende det samlede antal eksporterede, spæde kalve som samlet estimat for eksport af malkekvægskalve.

Der findes ikke offentligt tilgængelig data for, hvor mange kalve fødes årligt i Danmark, derfor anvender vi i stedet malkekvægsbestanden. Antallet af malkekøer er det bedste estimat, vi har, for antallet af kalve født i malkekvægsbesætninger, da køerne typisk kælver én gang årligt.

Beregningen er derfor behæftet med en vis usikkerhed, men giver alligevel et brugbart estimat for, hvor stor andel af danske kalve fra malkekvægsbesætninger, der eksporteres.

Malkekvægsbestand 2021:

31-mar: 562.700

30-jun: 564.700

30-sep: 563.500

31-dec: 559.300

Gennemsnit for 2021: 562.550

Kilde: <https://lf.dk/tal-og-analyser/statistik/oksekoed/danmarks-kvagbestand>

⁴ "Bekendtgørelse nr. 1743 af 30. nov. 2020 om dyrevelfærdsmæssige mindstekrav til hold af kvæg", BEK nr 1743 af 30/11/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/1743>

⁵ Dyrenes Beskyttelses aktindsigt hos Fødevarestyrelsen i lange transporter af kalve under 6 måneder i 2021 opgjort på modtagerland.

⁶ Dyrenes Beskyttelses aktindsigt hos Fødevarestyrelsen i lange transporter til Belgien og Holland i uge 40 og 41, 2020.

⁷ "Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32005R0001>

DYRENES BESKYTTELSE

⁸ "Vejledning om Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter m.v.", VEJ nr. 145 af 21/12/2006, <https://www.retsinformation.dk/eli/mt/2006/145>

⁹ "Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport", BEK nr. 26 af 13/01/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/26>

¹⁰ "Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr på samlesteder og andre samlinger af dyr", BEK nr. 21 af 07/01/2016, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2016/21>

¹¹ "Lov om dyrevelfærd (dyrevelfærdsloven)", LOV nr. 133 af 25/02/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/133>

¹² "Lovgivning skærpes: Tyske kalve skal nu være 28 dage gamle før transport" (2021), Landbrugsavisen, <https://landbrugsavisen.dk/kv%C3%A6g/lovgivning-sk%C3%A6rpes-tyske-kalve-skal-nu-v%C3%A6re-28-dage-gamle-f%C3%B8r-transport>

¹³ Velarde et al (2021), "Particular welfare needs in animal transport: unweaned animals and pregnant females", <https://research4committees.blog/2021/05/20/particular-welfare-needs-in-animal-transport-unweaned-animals-and-pregnant-females/>

¹⁴ Rabitsch & Mararhens (2020), engelsk version, "Remarks on the Transport of Unweaned Calves", https://media.4paws.org/a/6/2/a/a62a3b2b4dfe67c202496d7dca597e3de4d1669/Animal_Transport_EN.pdf

Oprindeligt publiceret på tysk som "Anmerkungen zum Transport nicht-entwöhnter Kälber (Remarks on the Transport of Unweaned Calves)" i: Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, 27. årgang., nr. 4, 2020, s. 185-195, https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/227426/A.%20Rabitsch_transport%20unweaned%20calves.pdf

¹⁵ Marcato et al (2020), "Transport of Young Veal Calves: Effects of Pre-transport Diet, Transport Duration and Type of Vehicle on Health, Behavior, Use of Medicines, and Slaughter Characteristics", <https://internal-journal.frontiersin.org/articles/10.3389/fvets.2020.576469/full>

¹⁶ Aarhus Universitet (2020), "Levering af bestillingen "Spørgsmål vedr. fodring af ikke-fravænnede kalve (under to måneder, der ernæres med mælk/mælkeblanding)".", https://pure.au.dk/ws/files/201055541/Feeding_of_un_weaned_calves_181120.pdf

¹⁷ Villa et al (2009), EFSA, "Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on transport", <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21>

¹⁸ Færdselsstyrelsen (2020), "Regler og vejledning om køre- og hviletid", <https://www.fstyr.dk/da/Takografkort-og-k%C3%B8re-hviletid/Regler-og-vejledning-om-koere-og-hviletid#>

¹⁹ Det Veterinære Sundhedsråd (2016), "Fodring af ikke-fravænnede småkalve herunder i forbindelse med transport", <https://detvetsund.dk/generelle-udtalelser/udtalelse/nyhed/fodring-af-ikke-fravaennede-smaakalve->

DYRENES BESKYTTELSE

[herunder-i-forbindelse-med-transport/](#)

²⁰ Kantar for Dyrenes Beskyttelse, 28. juni til 17. juli 2021.

²¹ Eurogroup for Animals (2021), "Welfare of calves kept for white and rosé veal production", https://www.eurogroupforanimals.org/files/eurogroupforanimals/2021-12/2021_05_20_efa_pp_white%20and%20rose%CC%81%20veal%20production.pdf

²² Bøtner et al (2012), EFSA, "Scientific Opinion on the welfare of cattle kept for beef production and the welfare in intensive calf farming systems", <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/2669>

²³ "Rådets direktiv (EF) af 18. december 2008 om fastsættelse af mindstekrav med hensyn til beskyttelse af kalve", 2008/119/EC, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0119>

²⁴ "Bekendtgørelse nr. 1743 af 30. nov. 2020 om dyrevelfærdsmæssige mindstekrav til hold af kvæg", BEK nr 1743 af 30/11/2020, §131, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/1743>

²⁵ "Bekendtgørelse nr. 1743 af 30. nov. 2020 om dyrevelfærdsmæssige mindstekrav til hold af kvæg", BEK nr 1743 af 30/11/2020, §50, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/1743>

Og "Rådets direktiv (EF) af 18. december 2008 om fastsættelse af mindstekrav med hensyn til beskyttelse af kalve (kodificeret udgave)", EC 2008/119, annex 1.13, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0119>