

DYRENES BESKYTTELSE

Transport af kalve



Indhold

1.	RESUME OG ANBEFALINGER	3
2.	BAGGRUND	4
2.1	Udvikling i antal eksporterede kalve	4
2.3	Modtagerlande	5
2.1	Dyrenes alder og varigheden af transporten	6
2.2	Transport af spædekalve er dårlig dyrevelfærd	6
2.3	Tysk forbud	7
2.4	Manglende adgang til vand under transporten	8
2.5	Manglende adgang til mælk under transporten	9
2.6	Opstaldningsforhold i udenlandske kvægbesætninger	9
2.7	Konklusion	9
3.	SÅDAN FOREGÅR TRANSPORTEN	10
3.1	Dokumentation af transport fra Danmark til Holland	11
4.	TRANSPORTFORORDNINGENS BESTEMMELSER	13
5.	UNDERSØGELSE AF DANSKERES HOLDNING TIL KALVETRANSPORTER	15
6.	OPFEDNING AF KALVE I UDENLANDSKE SLAGTEKALVEBESÆTNINGER	16
6.1	Produktion af lyst kalvekød er dårlig dyrevelfærd	16
6.2	Konsekvenser af unaturlig fordring af kalvene	16
7.	DYRENES BESKYTTELSE MENER	17
8.	FORSLAG TIL REVIDERET LOVGIVNING	18

1. RESUME OG ANBEFALINGER

Hovedkonklusioner:

- Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at spæde dyr, som er ude af stand til selvstændigt at indtage foder og vand, naturligvis ikke er egnede til lange transporter.
- Dyrenes Beskyttelse finder det både uetisk og dyrevelfærdsmæssigt uforsvarligt at eksportere kalve til opfodning under forhold, som er forbudt i Danmark.
- Dyrenes Beskyttelse foreslår, at der i Danmark, med henvisning til kalvenes begrænsede transportegnethed, straks indføres forbud mod lange transporter af kalve, som stadig er afhængige af mælkefodring, det vil sige alle kalve under 8 uger.

Kalvene, som ofte kun er 2-3 uger gamle, når de eksporteres, kan ikke, uden hjælp, indtage vand eller føde under transport. De risikerer derfor at blive udsat for langvarig sult og tørst, når de transporteres over lange afstande. Danske kalve eksporteres primært til Holland på transporter af op til 17,5 timers varighed.

Dyrenes Beskyttelse anbefaler derfor, at lange transporter af spædekalve forbydes med henvisning til denne dyregruppes særlige skrøbelighed, særlige fysiologiske behov og deraf følgende manglende egnethed til lange transporter.

Forslaget understøttes af konklusionerne i blandt andet Dohrmann-rapporten om beskyttelse af dyr under transport, som blev vedtaget af Europa-Parlamentet i foråret 2019.¹ Rapporten påpeger de helt særlige dyrevelfærdsmæssige problemer ved transport af spædekalve og indstiller, at lange transporter af denne dyregruppe helt forbydes.

EU-kommissionen har besluttet, at transportforordningen, som tillader lange transporter af kalve fra de er 14 dage gamle, skal revideres i 2023. I den forbindelse er det under de indledende høringer i Europa-Parlamentets undersøgelsesudvalg for dyretransporter – blandt andet fra internationale dyreværnsorganisationer og Den europæiske sammenslutning af dyrlæger (FVE) - blevet påpeget, at der er behov for langt strammere regler, især for transport af ikke-fravænnede dyr, herunder kalve.

Dyrenes Beskyttelse mener dog at Danmark bør indføre et forbud nu, og ikke blot afvente mulige forbedringer i forbindelse med EU's revision af transportforordningen. Især frygter vi, at den danske brancheaftale om forestående stop for aflivning af tyrekalve, vil medføre en stigning i eksporten, med store velfærdsmæssige konsekvenser for tusindvis af kalve til følge.

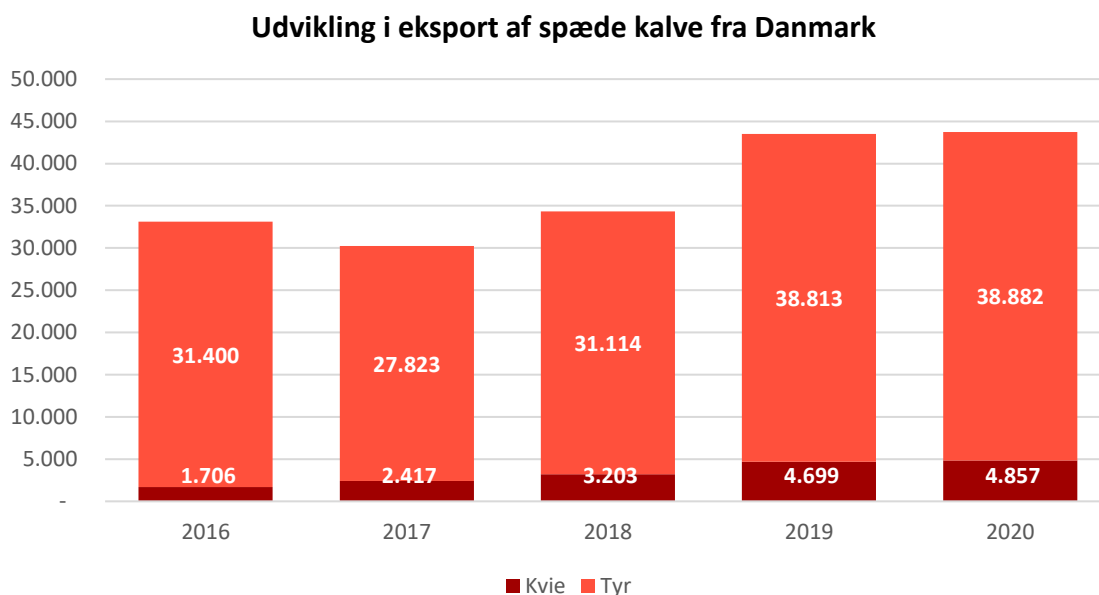
¹ Betænkning om gennemførelsen af forordning nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport i og uden for EU (2018/2110(INI)) / "Dohrmann-rapporten" https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0057_EN.html

2. BAGGRUND

Overskudskalve, det vil sige primært tyrekalve fra danske malkekvægsbesætninger, risikerer som spæde at blive transporteret til opfødning i Holland eller Belgien. En kalv defineres almindeligvis som spæd indtil den er 2 måneder gammel.

2.1 Udvikling i antal eksporterede kalve

I 2020 blev der fra Danmark eksporteret 43.739 kalve, som var under 2 måneder gamle på afsendelsestidspunktet.² Dette svarer til ca. 8 % af alle kalve født i danske malkekvægsbesætninger.



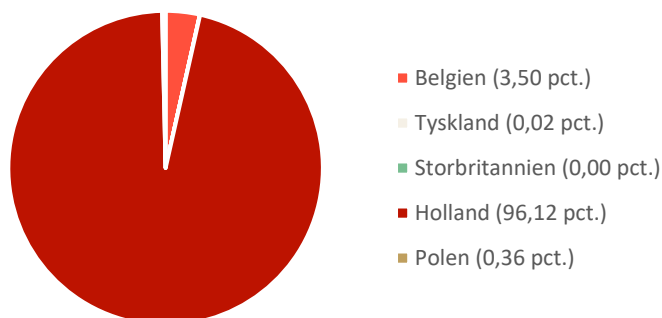
Figur 1. Eksporten af spæde kalve er stigende. Kilde: Det Centrale Husdyrregister

Langt størstedelen af de spæde kalve, der eksporteres, er tyrekalve, som er tilovers i den danske mælkeproduktion, fordi de ikke kan producere mælk, og fordi det ikke er rentabelt for landmanden selv at opfede dem. I 2020 stod tyrekalve for 89 pct. af alle eksporterede kalve under 2 måneder gamle. De eksporterede, spæde kalve er primært af racen Dansk Holstein (66 pct.), også kendt som Sortbroget Dansk Malke race, eller krydsningsracer (33 pct.).

² Kilde: Det Centrale Husdyrregister

2.3 Modtagerlande

De spæde, danske kalve eksporteres primært til Holland eller Belgien (99,62 pct.), hvor der er efterspørgsel på kalve til produktion af særligt lyst kalvekød. En produktion, som vurderes at have store, negative konsekvenser for dyrenes velfærd og derfor ikke praktiseres herhjemme.



Figur 2. Danske, spæde kalve eksporteres primært til Holland og Belgien. Grafen viser fordelingen i 2020.
Kilde: Det Centrale Husdyrregister

Kalve til denne produktionsform eksporteres, når de er få uger gamle og endnu ikke for alvor er begyndt at indtage fast føde. Da afstanden til de fleste destinationer i Holland og Belgien er af en sådan længde, at transporterne ikke kan gennemføres på under 8 timer, ender hovedparten af kalvene på det, der kategoriseres som "lange dyretransporter".

I 2020 endte ca. 33.000 af kalvene på lange transporter af mere end 8 timers varighed til Holland og Belgien. Stikprøver viser, at over 99 % af kalvene på disse lange transporter var under 2 mdr. gamle. Det svarer til, at ca. 75 % af alle eksporterede spæde kalve ender på lange og derfor mere belastende transporter.

Kvægbruget har i en årrække haft en ambition om at nedbringe eksporten af spædekalve, men desværre er det ikke lykkedes at reducere antallet væsentligt, og siden 2017 er der igen sket en stigning i antallet af eksporterede kalve.

Fra årsskiftet 2022 træder en brancheaftale om stop for aflivning af alle tyrekalve i Danmark i kraft, og Dyrenes Beskyttelse frygter, at konsekvensen af aftalen bliver, at endnu flere spædekalve sendes ud på lange transporter.

Fokus for dette notat er på forholdene for de danske, ikke-fravænnede kalve, der sendes til Holland og Belgien på transporter af over 8 timers varighed.

2.1 Dyrenes alder og varigheden af transporten

Langt størstedelen af de eksporterede dyr er spæde tyrekalve, som transporteres fra Danmark, når de er ganske få uger gamle og altså stadig fuldstændig afhængige af mælk eller mælkeerstatning.

Alder (dage)	2018	2019	2020	Hovedtotal
0-6	15	11	24	50 (0,04 %)
7-13	68	105	51	224 (0,18 %)
14-20	18.081	21.620	20.773	60.474 (49,92 %)
21-27	9.490	11.706	12.487	33.683 (27,81 %)
28-34	3.562	5.407	6.036	15.005 (12,39 %)
35-41	1.736	2.819	2.820	7.375 (6,09 %)
42-48	780	1.111	1.009	2.900 (2,39 %)
49-56	462	557	400	1.419 (1,17 %)
Hovedtotal	34.194	43.336	43.600	121.130

Tabel 1. Aldersfordeling for eksport af kalve fra Danmark under 8 uger gamle. Kilde: Det Centrale Husdyrregister

Dyrenes Beskyttelse har via aktindsigt i eksporter af kalve til Belgien og Holland gennemgået fødselsdatoerne på samtlige 1668 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 % af kalvene var under 1 måned gammel på afsendelsesdagen. Stort set alle kalve (99,7%) var under 2 måneder gamle, og den yngste kalv, som blev sendt afsted fra Danmark, var blot 12 dage gammel.³

Varigheden af transporterne er i logbøgerne for ovennævnte transporter angivet til mellem 9 og 17,5 timer.

2.2 Transport af spædekcalve er dårlig dyrevelfærd

Af mange forskellige grunde udgør transport en stor sundheds- og velfærdsmæssig belastning for spædekcalve.

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

³ Dyrenes Beskyttelses aktindsigt i lange transporter til Belgien og Holland, 2021

De sundheds- og velfærdsmæssige 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).

Kalve i alderen 2-4 uger er ydermere særligt sårbare, fordi de endnu ikke har udviklet et aktivt immunsystem. 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, og risikoen for smitte stiger 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.⁴

2.3 Tysk forbud

I Tyskland har Forbundsrådet for nyligt vedtaget en stramning af transportreglerne, således at det nu bliver forbudt overhovedet at transportere kalve, som er under fire uger gamle.⁵ De nye regler forventes at træde i kraft i efteråret 2021, og begrundes netop med kalvenes uudviklede immunsystem og hensynet til kalvenes velfærd og sundhed.

⁴ <https://research4committees.blog/2021/05/20/particular-welfare-needs-in-animal-transport-unweaned-animals-and-pregnant-females/>

⁵ <https://landbrugsavisen.dk/kv%C3%A6g/lovgivning-sk%C3%A6rpes-tyske-kalve-skal-nu-v%C3%A6re-28-dage-gamle-f%C3%B8r-transport>

2.4 Manglende adgang til vand under transporten

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

Der findes kun få videnskabelige undersøgelser af de sundheds- og velfærdsmæssige konsekvenser ved transport af spædekcalve, men i en hollandsk undersøgelse fra 2020 konstateres det, at næsten 40 % af de transporterede kalve viste kliniske symptomer på dehydrering (indsunkne øjne) umiddelbart efter transporten - selv ved transporter som varede under 8 timer.⁶

Eftersom de danske kalve ikke bliver læsset af bilen, når der afholdes pause, er transportøren forpligtet til at give dem vand, mens de befinder sig ombord på lastbilen. Ifølge Dyrenes Beskyttelses oplysninger løses opgaven ved, at der under pausen, åbnes for vandtilførslen til nogle drikkeventiler på lastbilen.

Dyrenes Beskyttelse kan imidlertid ikke finde dokumentation for, at spædekcalve overhovedet er i stand til at benytte disse drikkeventiler. 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 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 embedsdyrlæger.⁷

Da kalvene endvidere befinder sig i ukendte omgivelser og ligger tæt pakket i mørke på lastbiler med helt lukkede sider, anser vi det for usandsynligt, at alle kalve, uden menneskelig assistance, vil være i stand til at finde drikkeventilerne.

Dyrenes Beskyttelse vurderer, at det i praksis er umuligt at give vand i tilstrækkelig mængde til et større antal spædekcalve ombord på en lastbil.

⁶ <https://internal-journal.frontiersin.org/articles/10.3389/fvets.2020.576469/full>

⁷ Anmärkungen zum Transport nicht-entwöhnter kälber, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle, 4/2020

https://media.4-paws.org/a/6/2/a/a62a3b2b4dfe67c202496d7dca597e3de4d1669/Animal_Transport_EN.pdf

2.5 Manglende adgang til mælk under transporten

For kalve under 2 måneder er kun mælk eller mælkeerstatning egnet til at dække dyrenes foderbehov.⁸ Kalve på denne alder har et fysiologisk behov for en daglig mælkemængde svarende til minimum 15 % af deres kropsvægt fordelt på minimum to måltider.

Dyrenes Beskyttelse vurderer, at det rent praktisk er umuligt at mælkefodre et større antal spædekcalve ombord på en lastbil.

Hvis mælkefodring ombord på bilen skulle kunne finde sted, ville det kræve et avanceret udfodringssystem, som ville skulle rengøres og desinficeres efter hver transport. Herudover ville kalvene stadig have behov for individuel menneskelig assistance 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.

Vurderingen af at kalve *ikke* kan mælkefodres ombord på en lastbil, bakkes 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*".⁹

2.6 Opstaldningsforhold i udenlandske kvægbesætninger

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

I blandt andet Holland og Belgien produceres stadig såkaldt 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 trivsel.

2.7 Konklusion

På baggrund af ovenstående vurderer Dyrenes Beskyttelse, at mange tusinde danske spædekcalve årligt udsættes for udmattende, stressende og potentielt sygdomsfremkaldende transporter, hvor kalvene desuden risikerer langvarig sult og tørst. Vi vurderer, at sulten og

⁸ AU: 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

⁹ EFSA 2009: Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on transport,

<https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21>

tørsten kan være så langvarig, at kalvene udsættes for betydelig lidelse. Slutteligt vurderes det, at kalvene risikerer at blive eksporteret til opfedning under forhold, der dyrevelfærdsmæssigt er dybt kritisable og tilmed ulovlige herhjemme.

3. SÅDAN FOREGÅR TRANSPORTEN

Alle eksporter af spæde, danske kalve foregår over et samlested i Danmark. I 2020 var der 8 aktive samlesteder, hvoraf 3 samlesteder tegner sig for 95 pct. af alle eksporterede, spæde kalve.

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.

Det skal nævnes, at der ikke eksisterer noget krav om, at kalvene skal være fodret inden afhentningen.

Herefter køres alle kalvene til samlestedet, hvor de aflæsses under syning af en embedsdyrlæge. Embedsdyrlægen skal kontrollere kalvenes identitet og alder, samt tjekke at de ikke har sygdomme eller skader, der gør dem uegnede til transport. Kalvene bliver herefter sorteret og indsat i bokse på samlestedet.

Ifølge transportforordningen kan samlestedet betragtes som afgangssted, såfremt kørselsafstanden mellem pålæsningssted og samlestedet er under 100 km., eller såfremt dyrene har været opstaldet på samlestedet i mindst 6 timer inden tidspunktet for afgang fra samlestedet.¹⁰ Typisk anbringes kalvene derfor på samlestedet i mindst 6 timer for, at samlestedet rent teknisk kan 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 noget lovkrav om, at der skal foretages fodring (dvs. mælk eller mælkeerstatning). Som tidligere nævnt er kalvene fuldstændig afhængige af hjælp fra mennesker, hvis det skal sikres, at de 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 i hvert fald nogle af kalvene fodres med mælkeerstatning, men da fodring på samlestedet ikke er et lovkrav, foretages der ingen

¹⁰ Rådets Forordning Nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32005R0001>

kontrol eller registrering af, hvornår eller med hvor meget mælk kalvene eventuelt er blevet fodret.

Når alle kalve er aflæsset og eventuelt har stået på samlestedet i minimum 6 timer, bliver dyrene igen læsset på lastbiler og kørt til slagtekalvebesætninger i Holland og Belgien. Der vil på dette tidspunkt ofte være gået 10-12 timer, siden de første kalve blev afhentet ude i besætningerne.

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

3.1 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 malkekvægsbesætninger.¹¹

Cirka 5,5 timer efter at 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 rasteplads i Tyskland. Under pausen besøgte chaufføren rastepladsens 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.

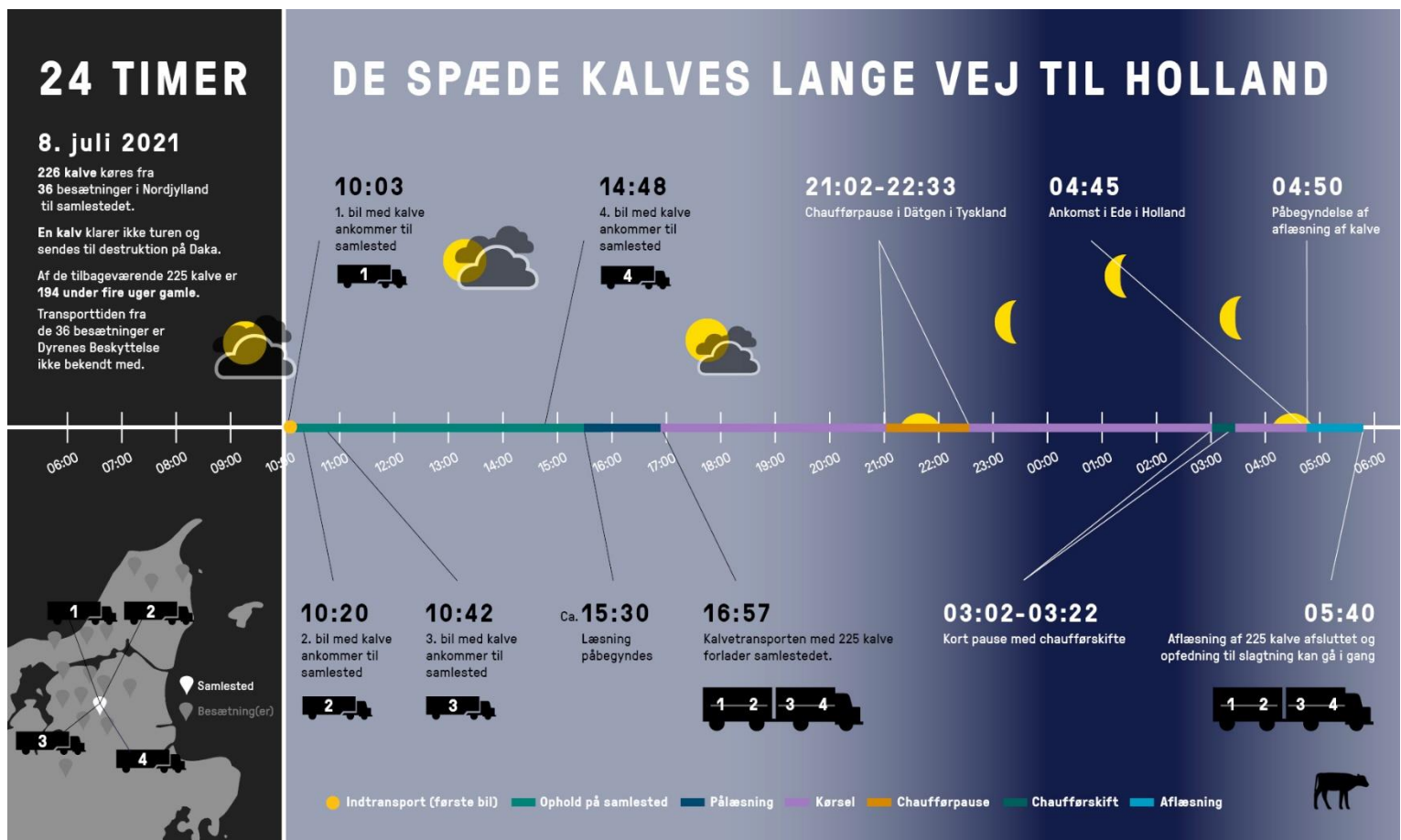
Lastbilen fortsatte til Deurningen i Holland, hvor en ny chauffør overtog kørslen. Lastbilen ankom et par timer senere til slagtekalvebesætningen i den hollandske by Ede, hvor den sidste kalv blev læsset af kl. 5:40.

Transporttiden, fra samlested til slutdestination, blev dermed ca. 14 timer, mens den samlede varighed af ophold på samlestedet og transport til Holland blev ca. 20 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.

¹¹ Data fra CHR

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 samlestedet, og at den samlede forsendelsestid for disse kalve sandsynligvis har været over et døgn.



4. TRANSPORTFORORDNINGENS BESTEMMELSER

Ifølge EU's transportforordning 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 vejledning udstedt af Justitsministeriet.¹² Efter denne hvileperiode kan transporten fortsætte i maksimalt 9 timer.

Af Justitsministeriets vejledning om transportforordningen er kravene til en sådan hvileperiode beskrevet.¹³ 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. Lange transporter af en varighed på op til 17,5 timer og med flere hundrede kalve på lastbilen gennemføres således med ét enkelt hvil, som i de fleste 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 i den lovpligtige 45 minutters hvilepause¹⁴).

Under den, af Dyrenes Beskyttelse, videodokumenterede transport holdt chaufføren en 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.

Selv om lastbilerne eventuelt er udstyret med en form for drikkenipler, er det, som tidligere nævnt, ikke tilstrækkeligt til at sikre, at kalvene rent faktisk får mulighed for at drikke.

¹³ Vejledning nr. 145 af 21. december 2006 om Rådets Forordning nr. 1/2005, <https://www.ft.dk/samling/20121/almdel/flf/spm/330/svar/1049444/1243230.pdf>

¹⁴ Færdselsstyrelsen: Regler og vejledning om køre- og hviletid (<https://www.fstyr.dk/da/Erhvervstransport/Koere-og-hviletid/Regler-og-vejledning-om-koere-og-hviletid#>)

Drikkenipler kan ikke anvendes til at mælkefodre kalvene, men kan kun anvendes til vand. 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.

Vi vurderer derfor, at mange spædekcalve slet ikke har mulighed for at drikke under opholdet på lastbilen og derfor udsættes for tørst og dehydrering.

Som nævnt er det beskrevet i forordningen, at kalvene "om nødvendigt" skal fodres i pausen efter 9 times transport. Det er dog ikke nærmere præciseret, hvad der menes med "om nødvendigt".

Under naturlige forhold vil kalve i de første uger af deres liv die ved deres mor 5-9 gange i døgnet.¹⁵

I danske malkekvægsbesætninger, hvor kalvene holdes adskilt fra koen, er det et lovkrav, at kalvene skal fodres med mindst tre liter mælk, mindst to gange dagligt.¹⁶

Det er ikke præciseret, hvor langt intervallet mellem disse måltider bør være, men normal praksis i danske besætninger er at mælkefodre med ca. 12 timer mellem måltiderne.

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.*¹⁷

Det er sandsynligt at kalve, grundet den fysiske belastning ved transporten, har et øget foderbehov under transportforhold.¹⁸

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.

¹⁵ AU: 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

¹⁶ Bekendtgørelse nr. 1743 af 30. nov. 2020 om dyrevelfærdsmæssige mindstekrav til hold af kvæg, file:///C:/Users/der/Downloads/B20200174305.pdf

¹⁷ Udtalelse fra Det Veterinære Sundhedsråd af 3. juni 2016 om fodring af ikke-fravænnede småkalve, herunder i forbindelse med transport, <https://detvetsund.dk/generelle-udtalelser/2016/fodring-af-ikke-fravaennede-smaakalve-herunder-i-forbindelse-med-transport/>

¹⁸ AU: 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

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

For spædekalve på lange transporter kan den samlede varighed af perioden uden sikkerhed for mælkefodring, inklusive transport til- og ophold på samlestedet, løbe op i over et døgn.

På baggrund af ovenstående opsummering af regler og transportpraksis på området, vurderer Dyrenes Beskyttelse:

1. at transportforordningens krav ikke overholdes for spædekalve på lange transporter

og

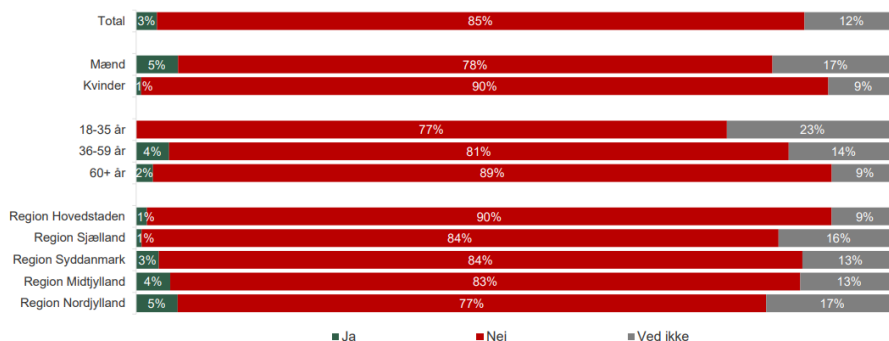
2. at den nuværende lovgivning, selv hvis den overholdes, ikke sikrer velfærd for spædekalve på lange transporter

5. UNDERSØGELSE AF DANSKERES HOLDNING TIL KALVETRANSPORTER

Ifølge en undersøgelse udarbejdet af Kantar for Dyrenes Beskyttelse i perioden 28. juni-17. juli 2021 mener 85 % af de adspurgte, at det ikke er god dyrevelfærd at sende spædekalve ud på lange transporter.¹⁹

Lange transporter - Dyrevelfærd

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



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

¹⁹ Kantar for Dyrenes Beskyttelse

6. OPFEDNING AF KALVE I UDENLANDSKE SLAGTEKALVEBESÆTNINGER

Tyrekalve af malkekvægsrace har kun en meget lille økonomisk værdi. Ifølge den danske kvægnotering fra uge 12, 2021 blev eksportkalve af malkekvægsrace afregnet helt ned til en pris på 200 kr.

En konsekvens heraf 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. Den danske lovgivning²⁰ stiller på flere centrale punkter som fx fodring, vand og lejeareal strengere krav end EU-kalvedirektivet,²¹ og det er problematisk, at kalvene sendes til opfodning under forhold reguleret af EU's mindstekrav.

6.1 Produktion af lyst kalvekød er dårlig dyrevelfærd

I Holland produceres stadig lyst kalvekød, hvor kalvene fodres ensidigt med mælkeerstatning og en begrænset mængde tørfoder med lavt jernindhold.

Kalvene udvikler blodmangel, fordi jern er nødvendigt for dannelsen af hæmoglobin og dermed de røde blodlegemer. Kalvens muskler får et blegt udseende, og det meget lyse kød betragtes desværre stadig som en eftertragtet delikatesse flere steder i Europa.

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 fx 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.

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".²² 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 vand.

6.2 Konsekvenser af unaturlig fordring af kalvene

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 fordøjelse er

²⁰ BEK nr. 2045 af 11/12/2020

²¹ 2008/119/EC

²² Bekendtgørelse nr. 1743 af 30/11/2020 §50 og EC 2008/119 annex 1.13

det helt afgørende, at kalve har adgang til grovfoder i form af for eksempel hø, halm eller græs.

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

Det er så langt fra deres naturlige fodervalg, at der er risiko for, at kalvene udvikler unormal adfærd i form af stereotyper som fx tungerulning. Her mener man, at de efterligner den normale adfærd forbundet med græsning og drøvtygning. 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 døgnet.²³

7. DYRENES BESKYTTELSE MENER

Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at kalve, som er ude af stand til selvstændigt at indtage foder og vand, under ingen omstændigheder er egnede til en transport af mere end 8 timers varighed.

Dyrenes Beskyttelse vurderer, at det i praksis er umuligt at opfylde flere hundrede spædekalkes fysiologiske behov for vand og mælk, imens de opholder sig på en lastbil.

Dyrenes Beskyttelse vurderer, at selv hvis transporten udføres i henhold til gældende lovgivning, med en pause af en varighed, der reelt giver tid til og mulighed for at vande og fodre alle dyr, vil transporttiden blive øget så betragteligt, at det samlet set ville betyde en uacceptabel velfærdsmæssig belastning af dyrene.

- **Dyrenes Beskyttelse forslår derfor, at lange transporter af kalve under 8 uger forbydes med henvisning til, at denne dyregruppe er uegnet til lange transporter på mere end 8 timer.**

²³ Bekendtgørelse nr. 1743 af 30/11/2020 §131

8. 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 spædekalve 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 timer.²⁴

Ligeledes indeholder samme bekendtgørelse en særbestemmelse for udsætterhøner, der anses som ikke-egnede 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 velfærdsmæssigt uforsvarlig transport, også vil bidrage til at fremskynde udviklingen af en mere bæredygtig og etisk forsvarlig dansk mælkeproduktion.

²⁴ Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2019/1495>

DYRENES BESKYTTELSE

Dyrenes Beskyttelse
Buddingevej 308
2860 Søborg

Tlf. +45 3328 7000
db@dyrenesbeskyttelse.dk
dyrenesbeskyttelse.dk

