

— F O R B Y D —

# LANGE OG BRUTALE DYRETRANSPORTER

En fortælling om min tur fra Padborg til Verona efter en  
grisetransport, og om hvorfor de nuværende regler skal ændres



# NIELS FUGLSANG

MEDLEM AF EUROPA-PARLAMENTET FOR



SOCIALDEMOKRATIET

”

NIELS FUGLSANG HAR VÆRET EN STÆRK STEMME I KAMPEN FOR DYREVELFÆRD OG FOR AT BEGRÆNSE SMÅGRISEEKSPORTEN, SOM VIL SIKRE FLERE DANSKE SLAGTERIARBEJDSPLADSER. **JEG TROR PÅ, AT NIELS FUGLSANG FORSAT KAN VÆRE EN STÆRK STEMME I EUROPA-PARLAMENTET, OG JEG GLÆDER MIG TIL AT FØLGE HANS FREMTIDIGE ARBEJDE.**

OLE WEHLAST, FORBUNDSFORMAND FOR FØDEVAREFORBUNDET NNF

”

VI HAR I ÅREVIS SET, HVORDAN LOVGIVERNE IKKE ER LYKKEDES MED AT LAVE REGLER, **DER BESKYTTER DYRENE, OG SOM RENT FAKTISK KAN KONTROLLERES UDE PÅ VEJENE, SÅ DEM DER IKKE OVERHOLDER REGLERNE KAN BLIVE STRAFFET.** OG GRISENE BETALER DYRT MED DERES LIDELSER. LANGE DYRETRANSPORTER KAN IKKE OG KOMMER ALDRIG TIL AT KUNNE FORENES MED DYREVELFÆRD. DERFOR SKAL DE FORBYDES.

BRITTA RIIS, DIREKTØR FOR DYRENES BESKYTTELSE

”

LANGE DYRETRANSPORTER HAR INGEN PLADS I ET CIVILISERET SAMFUND. **NIELS HAR GANG PÅ GANG VIST, AT HAN ER PÅ DYRENES SIDE.** OG DET ER DER BRUG FOR, HVIS DE BRUTALE DYRETRANSPORTER SKAL STOPPES.

JOH VINDING, DIREKTØR FOR ANIMA

”

JEG ER BEGEJSTRET FOR DET ARBEJDE, SOM NIELS PÅTAGER SIG I EU, HVOR HAN **SÆTTER FOKUS PÅ EMNET VED AT FØLGE EN GRISETRANSPORT,** OG SAMTIDIG DISKUTERER TRANSPORTTIDEN. HERHJEMME HAR JEG LÆNGE ARBEJDET FOR AT HÆVE LOFTSHØJDERNE, OG ENDELIG ER VI I SOCIALDEMOKRATIET LYKKEDE MED DET.

IDA AUKEN, FHV. MILJØMINISTER

”

JEG ER IMPONERET OVER DEN VEDHOLDENHED, NIELS FUGLSANG HAR HAFT, NÅR DET GÆLDER DYRETRANSPORTER I EU. MANGE FØR HAM HAR KÆMPET FORGÆVES, MEN NU DET FAKTISK LYKKEDE AT FÅ STARTET FORHANDLINGER OM EN NY LOV. **DET ER VIRKELIG GODT ARBEJDE!**

MOGENS JENSEN, FHV. FØDEVAREMINISTER

”

**MILLIONER AF DYR LIDER UNDER DEN NUVÆRENDE LOVGIVNING,** OG DET ER DYBT SKUFFENDE, AT EU-KOMMISSIONEN IKKE TAGER HENSYNET TIL DYREVELFÆRD ALVORLIGT. VI ER DERFOR GLADE FOR AT HAVE EN PARLAMENTARIKER SOM NIELS FUGLSANG, DER TYDELIGT TALER DYRENES SAG I EUROPA.

ESBEN SLOTH, KAMPAGNE- OG PROGRAMCHEF I WORLD ANIMAL PROTECTION

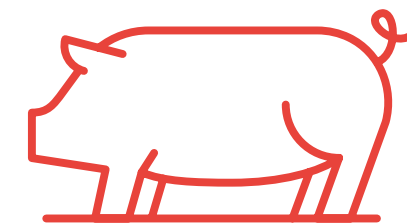
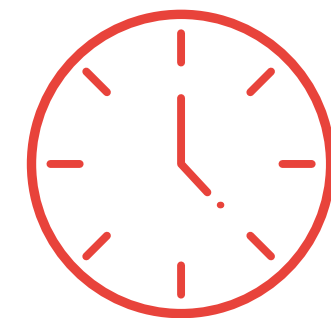
”

WE ARE GRATEFUL FOR THE WORK OF MEP NIELS FUGLSANG AND OTHERS, WHO PLACE PRESSURE TO **MAKE SURE THESE ISSUES ARE A PRIORITY TO THE EU,** AND WE ENCOURAGE OTHER MEPS TO JOIN FORCES TO ENSURE THAT THE REGULATION ADDRESSES ITS SHORTCOMINGS, IN LINE WITH THE DEMANDS OF CITIZENS AND SCIENCE.

REINEKE FRA EUROGROUP FOR ANIMALS

# INDHOLD

1. INTRODUKTION	2
2. TRANSPORTTID	4
3. TEMPERATUR	6
4. PLADSKRAV	8
5. PLEJE	10
6. AFSLUTNING	12





# 1. INTRODUKTION GRISENES VIDNER PÅ VEJEN

En tirsdag morgen klokken halv fem sad jeg, sammen Dyrenes Beskyttelse, nogle medarbejdere, en fotograf og en journalist, klar til at følge en dyretransport med grise ned gennem Europa. Vi havde på forhånd lagt en plan, men vidste samtidig godt, at usikkerhederne var mange. Vi ville med selvsyn dokumentere dyrenes forhold under transport.

Den lov der regulerer forholdene for transportforordning i Europa er EUs såkaldte transportforordning, som stammer helt tilbage fra 2005. Blandt folk der går op i dyrevelfærd, er der bred enighed om, at de nuværende regler simpelthen er forældede, og dermed ikke beskytter dyr i den grad, de har krav på.

Udover dårlig dyrevelfærd så er de lange dyretransporter også skadelige for danske arbejdspladser. For mens antallet af grise, vi eksporterer til udlandet de seneste mange år, er eksploderet, så slakter vi stadig færre grise i Danmark. Store slagterier bliver nødt til at dreje nøglen om og lukke. Se bare på på det store Danish Crown slagteri i Sæby, hvor omkring 700 slagterimedarbejdere mistede deres job i 2023.

I 2020 lovede EU-kommissionen, at der ville komme nye regler for dyretransporter inden udgangen af 2023. Men i løbet af sommeren samme år, stod det pludseligt mere og mere klart, at dette løfte stod til at blive skrottet. I vrede og desperation over, at det nu endnu engang så ud til at være dyrevelfærden, som blev nedprioriteret, besluttede jeg

mig for at gøre noget drastisk. Jeg ville med selvsyn dokumentere de vilkår, som den nuværende lovgivning tillader at transportere under. Så det gjorde jeg.

I dette magasin kan du læse om min tur ned gennem Europa. 22,5 timer

endte vi med at køre efter en grise-transport med endestation i Verona, Italien. Under turen blev grisene på intet tidspunkt tilset. De fik ikke mad, og deres vandtank blev ikke fyldt op. På de tyske motorveje kunne man inde fra vores bil høre, hvordan grisene skreg uafbrudt i flere timer.



Foto: @Kristian Brasen

Udenfor bagte solen i 27 graders varme. Vi ved, at det har været markant varmere inde i lastbilen - langt over 30 grader.

Det er ikke svært at forestille sig, hvordan de stakkels grise måtte have haft det. Jeg får ondt i maven bare ved tanken om det.

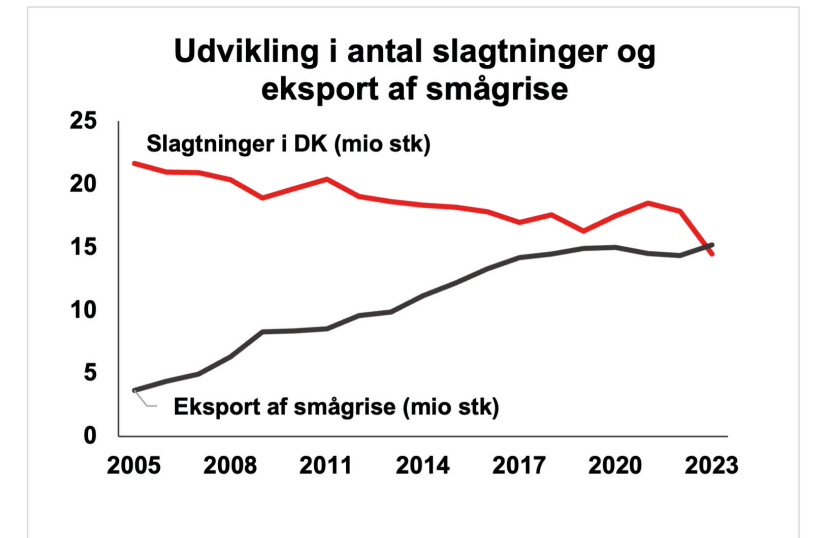
Efter turen står det for mig endnu mere klart, at de nuværende regler er forældede. At de simpelthen ikke tager højde for dyrenes ve og vel, men i stedet beskytter en industri, som betragter dyrene som produktionsenheder, og ikke det de er; nemlig sansende væsner.

Jeg håber du vil læse med og forhåbentlig blive klogere på, hvorfor de nuværende regler simpelthen ikke beskytter dyrene. Hvorfor de skal ændres, og hvorfor det er en sag, jeg har kæmpet for siden, jeg blev valgt til Europa-Parlamentet.

*God læselyst,  
Niels Fuglsang*

”

**UDOVER DÅRLIG  
DYREVELFÆRD  
SÅ ER DE LANGE  
DYRETRANSPORTER  
OGSÅ SKADELIGE  
FOR DANSKE  
ARBEJDSPLADSER.**



Kilde: Egne beregninger pba. Danmarks Statistik, Statistikbanken ANI51 2005-2019 og Danske Svineproducenters noteringer fra 2020-2023.



## 2. TRANSPORTTID 22,5 TIMER UDEN REEL PAUSE

Klokken 4.30 om morgenen sidder jeg klar, sammen med Dyrenes Beskyttelse, på en rastepads i Padborg. Ikke så langt derfra ligger et af flere såkaldte samlesteder, hvorfra grise transporteres ud af Danmark. Fra et sådant samlested, som primært består af flade staldbygninger, kan der gå mellem 10.000-15.000 grise igennem i døgnnet. Vi sidder klar ved rasteplassen, da vi ved, at grisetransporterne kommer den vej forbi, når de skal ud på motorvejen.

Med os i bilerne har vi en liste over nummerplader på lastbiler. De fleste er polske, en del er tyske, nogle er italienske og nogle kroatisk. Kun ganske få er danske. Listen med nummerplader indeholder statistik over, hvilke lastbiler der har kørt hvorhen i løbet af de sidste par måneder. Vi kan se, at det ofte er de samme lastbiler, der kører de samme steder hen. På den måde har vi en idé om hvilke nummerplader, vi gerne vil følge efter, hvis vi vil langt ned i Europa. Det burde egentlig ikke være svært, at finde sådan en. For de seneste år er der sket en udvikling fra, at dyrene primært transporteres til Tyskland, til nu at blive transporteret til lande, der ligger meget længere væk.

Fra rasteplassen kan vi se flere lastbiler køre forbi. Ingen af dem med de nummerplader, vi på forhånd har udvalgt. Efter timers venten kører vi forbi samlestedet. Vi ser en lastbil

”

**JEG KAN SIMPELTHEN IKKE FORSTÅ, DET KAN VÆRE LOVLIGT AT TRANSPORTERE DYR SÅ LANGT UNDER SÅ KUMMERLIGE FORHOLD.**

på polske nummerplader, som er på vores liste. Pulsene stiger. Lastbilen er ved at blive ladet med grise. Første gris på vognen kan vi dokumentere på video kl. 7.43.

Klokken 9.07 kører den fuldt læsede lastbil ud på landevejen, og vi sætter efter. Endelig. Grisene er pakket i fem lag. Vi har efterfølgende via myndighederne fundet ud af, at der var 660 grise med ombord. På listen over nummerplader fremgår det, at lastbilen med høj sandsynlighed kører til Italien. Da vi 22,5 timer senere har fulgt den hele vejen til endestationen, kan vi konstatere, at det gjorde den.

Før turen havde vi tænkt, at der ville blive rigeligt med tid til pauser. Vi blev hurtigt klogere. Fra vi kørte afsted fra Padborg kl. 9.07 om morgenen, til vi ankom næste morgen omkring 7.30 havde vi stort set ikke holdt pause. Kun ganske kort havde chaufførerne holdt ind for at tisse

eller skifte plads ved rattet. Grisene i lastbilen blev ikke på noget tidspunkt tilset.

Under de korte pauser, der blev holdt, kunne vi nå at kigge ind til grisene og tage billeder. Det er de billeder, som er med i magasinet. Grisene stod stuvet sammen på stort set ingen plads. De lå i deres eget pis og lort for at sige det lige ud. Det var ikke til at holde ud at se på, og jeg kan simpelthen ikke forstå, det kan være lovligt at transportere dyr så langt under så kummerlige forhold.

### NUVÆRENDE REGLER FOR TRANSPORT

Under de nuværende regler må grise transporteres i op til 24 timer uden længerevarende pauser. Efter 24 timer har grisene krav på et døgnshvile. Derefter må de igen transporteres yderligere 24 timer, og sådan kan det i princippet fortsætte, indtil grisene er blevet transporteret over på den anden side af kloden. At transportere dyr, som kan føle stress, smerte og glæde så langt, mener jeg simpelthen ikke er i orden. Derfor kæmper jeg for at få reduceret transporttiden for alle dyrearter og helt forbyde dyretransporter af svage dyr.

### DERFOR KÆMPER JEG FOR:



MAKS 8 TIMER TRANSPORT FOR ALLE DYR



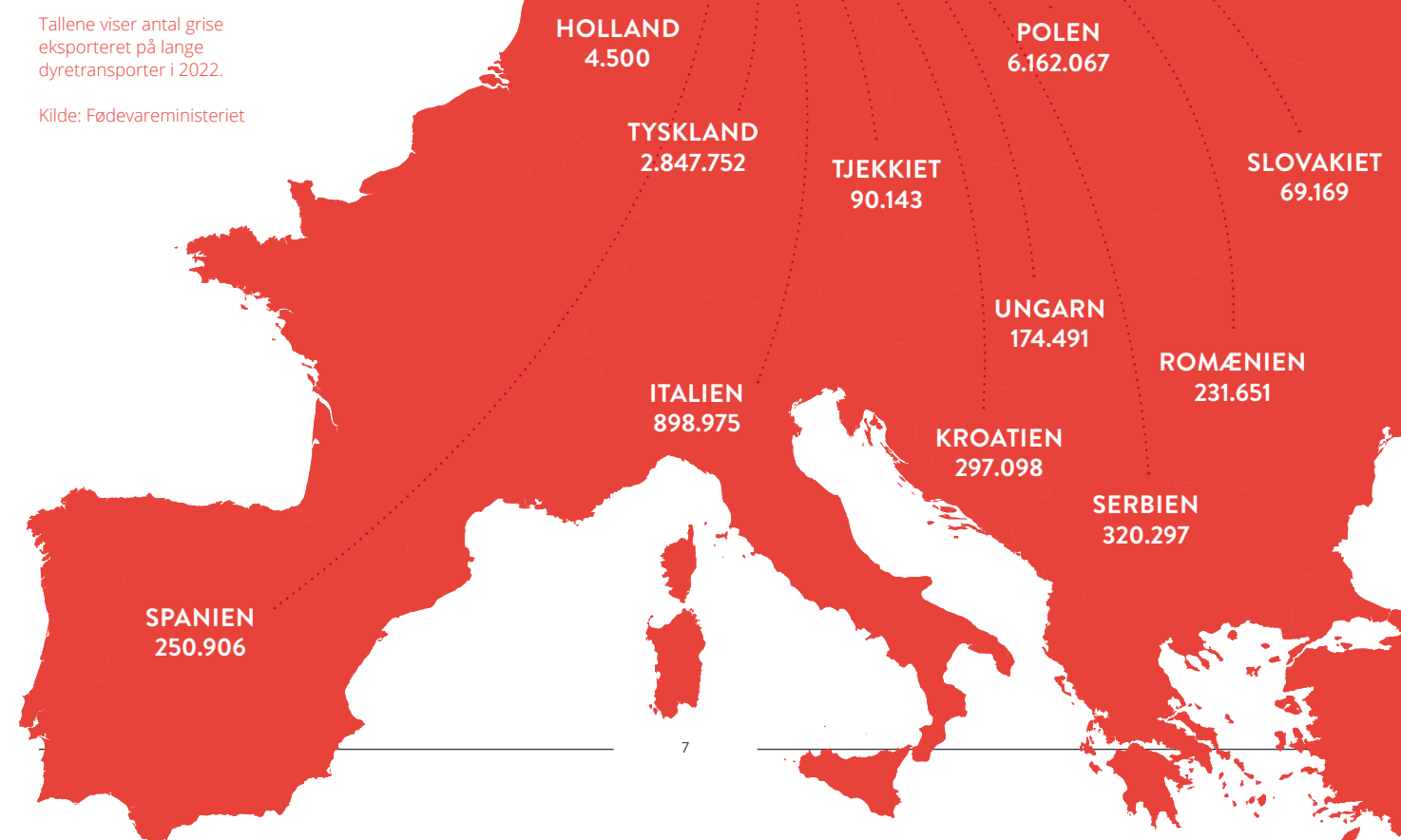
FORBUD MOD TRANSPORT AF UFRAVÆNNEDE OG GRAVIDE DYR



FORBUD MOD EKSPORT AF LEVENDE DYR TIL TREJDELANDE UDENFOR EU

Tallene viser antal grise eksporteret på lange dyretransporter i 2022.

Kilde: Fødevarerministeriet



### DANMARK EKSPORTERER SUVERÆNT FLEST LEVENDE GRISE I EU

- DE SENESTE ÅR ER ANTALLET AF GRISE DER TRANSPORTERES UD AF DANMARK EKSPLODERET.
- I 2011 BLEV DER EKSPORTERET 8,5 MILLIONER LEVENDE GRISE. I 2022 ER DETTE TAL 14,1 MILLIONER.
- I 2023 HAR DANSKE LANDMÆND EKSPORTERET FLERE GRISE LEVENDE, END DER ER BLEVET SLAGTET I DANMARK



# 3. TEMPERATUR

## BAGENDE SOL OG SKRIG PÅ MOTORVEJEN

Vores tur ned gennem Europa fandt sted i slutningen af september. Selvom det var en varm septemberdag, var det ingenting i forhold til de temperaturer, der blev målt over hele Europa henover sommeren - særligt i juli og august. Det vil sige, at den transporter vi fulgte, helt sikkert ikke var en af dem, hvor grisene havde det varmest. Alligevel var det helt tydeligt, at grisene havde det alt for varmt under store dele af turen.

Det man skal vide om grise er, at de ikke kan svede. Deres måde at regulere deres kropstemperatur på, hvis det bliver for varmt, er ved at rulle sig i f.eks. mudder. I den transport, som vi fulgte, var 660 grise stuvet sammen, på hvad der svarer til omkring 0,2 kvadratmeter pr. gris. Grisenes mulighed for at køle ned er derfor i praksis reduceret til ingen.

På billedet fremgår det tydeligt, hvordan grisene er stuvet så tæt sammen, at de hverken kan gøre fra eller til. Der er ikke plads til, at de kan lægge sig ned for at slappe af eller forsøge på at køle ned. De har ekskrementer i ansigtet og over hele kroppen. Det ved vi skaber enormt ubehag for grise, som faktisk er meget renlige dyr.

På vej ned gennem Europa, et sted omkring byen Magdeburg, kom vi til at holde i kø. For jer, der har prøvet at køre på bilferie, vil I vide, at kø på motorvejen på ingen måde er

unormalt. I bagende sol, holdt vi stort set stille i fem timer. Udenfor målte temperaturen 27 grader. Vi ved fra undersøgelser, at temperaturen inde i vognen er adskillige grader varmere. Der er nemlig ingen køling i en dyretransport - kun begrænset luftcirkulation. Forestil jer 660 grise stuvet sammen, i hvad der mest af alt minder om et stort stålbud i 27 graders varme i bagende sol.

”  
**GRISENE SKREG UAFBRUDT MENS VI HOLDT I KØ PÅ MOTORVEJEN. VI KUNNE HØRE DET HELT INDE FRA BILEN.**

Når man snakker med personer fra branchen indenfor grisetransporter, må man forstå, at grisene sover trygt gennem hele turen. I en radiodebat sammenlignede en repræsentant for Danske Svineproducenter det faktisk med et spædbarn i en autostol på bagsædet af en bil. Jeg synes sammenligningen er helt grotesk. Og jeg kan i hvert fald konstatere, at grisene skreg uafbrudt, mens vi holdt i kø på motorvejen. Vi kunne høre det helt inde fra vores bil.

Det var forfærdeligt. Jeg vil aldrig glemme lyden af de stakkels grise.

Som reglerne er nu, må grise ikke udsættes for temperaturer på under fem grader, eller over 30, dog med en margin på fem grader i hver ende. Det vil sige, at de i praksis må udsættes for 35 graders varme uden, det er ulovligt. Det er for mig at se helt uacceptabelt, at det kan være tilladt. Vi ved at grise kan opleve varmestres ved temperaturer over 30 grader - en tilstand de faktisk kan dø af. Derfor skal temperaturkravene strammes markant!

DERFOR  
KÆMPER JEG  
FOR:



**AT GRISE PÅ INTET TIDSPUNKT MÅ UDSÆTTES FOR TEMPERATURER PÅ OVER 30 GRADER**





# 4. PLADSKRAV 600-700 GRISE STUVET SAMMEN



Foto: @Kristian Brasen

En af grundene til, at det kan betale sig at transportere smågrise tusindvis af kilometer er, at lastbilerne efterhånden er så store, at der kan være 600-700 grise ombord. Under de nuværende regler har smågrise kun krav på 0,2 kvadratmeters plads pr. styk. Vi snakker smågrise med en vægt på omkring 30-35 kg, hvilket i størrelse cirka svarer til en labrador. Forestil dig fem grise på den størrelse deles om én kvadratmeter. Udover, at grisene står enormt tæt, er de også placeret i op til fem lag.

Den grisetransport, vi fulgte, var en af de store, som transporterer grise i fem lag, hvilket kan ses på billedet.

At grisene kan transportes i fem lag skyldes, at de nuværende regler for lofthøjde er endnu mere lempelige end reglerne for arealplads. Faktisk er det sådan, at der ikke rigtig er nogle regler for lofthøjde. Det eneste loven siger er, at grisene skal have tilstrækkelig med lofthøjde ift. at sikre ventilation. Lovgivningsmæssigt er det elastisk i metermål, hvilket

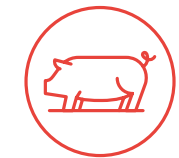
har betydet, at transporterne over tid har fået flere lag.

Når man snakker med branchen, mener de selv at have gode argumenter for, hvorfor pladskravene faktisk er gode, som de er. Man må f.eks. forstå, at det er godt for grisene at stå stuvet sammen på næsten ingen plads. Det sikrer nemlig, at de ikke skøjter rundt inde i transporten, hvis de udsættes for turbulens. Derudover må man forstå, at det fra et klimamæssigt synspunkt kun giver

løsningen må vel bare være ikke at transportere grisene overhovedet, men at opfede og slagte dyrene, hvor de er født.

Før jeg tog af sted, kendte jeg godt til reglerne for pladskrav til smågrisene. Jeg har længe kæmpet for at få reglerne ændret, så grisene har mere plads under transport. Men jeg må indrømme, at det alligevel kom bag på mig, hvor tæt de faktisk er stuvet sammen. Jeg synes simpelthen ikke det er i orden. Smågrise er ikke en vare, som kan stables og fragtes som almindeligt gods. De er levende og sansene væsner som har krav på respekt og værdighed. Det mener jeg ikke den nuværende lovgivning overhovedet tager tilstrækkelig højde for!

## DERFOR KÆMPEJEG FOR:



**AT PLADSKRAVENE FOR SMÅGRISE UDVIDES MARKANT**



**EU-BESTEMTE REGLER FOR LOFTHØJDE UNDER TRANSPORT AF SMÅGRISE**



mening at transportere så mange grise som muligt. For jo flere grise pr. transport, jo lavere er CO2-udledningen pr. gris. Jeg må indrømme, at jeg synes begge argumenter er helt på månen. At det skulle være bedre for grisene at stå så tæt, at de hverken kan gøre fra eller til, er for mig en ren tilståelsessag. Hvis det virkelig er rigtigt - ja så burde man nok bare helt lade være at transportere dyr på den måde. Klimaargumentet er også helt ved siden af. For



# 5. PLEJE

## UDEN MAD - UDEN OPSYN

Det tog ikke lang tid, før vi kunne konstatere, at chaufførerne, som transporterede grisene, ikke bekymrede sig det mindste om dyrenes ve og vel. På mig virkede det som om, at de lige så godt kunne have transporteret en hvilken som helst anden vare. At det bare handlede om at komme fra A til B. Og det handlede om at gøre det så hurtigt som muligt.

På den 22,5 timer lange tur fra Padborg til Verona blev der reelt ikke holdt nogen pause. Kun ganske få gange holdt lastbilen ind til siden, så chaufførerne kunne komme på toilet eller skifte plads bag rattet. Det handlede aldrig om dyrene. De blev ikke tilset, overhovedet. Det handlede kun om chaufførerne.

Under transporten fik grisene på intet tidspunkt mad. Det har de faktisk heller ikke krav på, så det er fuldstændig i overensstemmelse med reglerne. Vandtanken i lastbilen blev heller ikke fyldt op. Ifølge reglerne skal grisene altid have adgang til vand. Vi kan ikke vide, om det har været tilfældet for de her grise, men det virker usandsynligt.

Hvor meget vand smågrise har behov for under transport, ved vi faktisk ikke ret meget om. Man ved, at de under staldforhold har behov for omkring 4-8 liter i døgnet. Hvis vi antager, at de under transport har brug for markant mindre - lad os sige 2-4 liter - så skulle vandtanken på lastbilen have indeholdt 1.200-2.500 liter. Det er usandsynligt, at det har været tilfældet, da reglerne tilsiger, at de kun behøver at indeholde omkring 400 liter.

Jeg kan simpelthen ikke forstå, hvordan det kan være ok at transportere dyr så mange timer uden følge op på, om de har det bare nogenlunde ok.

Jeg har ladet mig fortælle, at det manglende opsyn med grisene skyldes flere ting. For det første er lastbilchauffører ikke dyrlæger, så det kan være svært for dem at vurdere, om en gris har det godt eller skidt. Det argument kan jeg sådan set godt følge, men det hjælper bare ikke noget. Det bør ikke være dyrenes problem. Derudover er der chaufførernes køre-hviletider at tage højde for. For i deres indlagte kørepauser må de rent lovteknisk ikke bruge deres tid på dyrene.

### DERFOR KÆMPER JEG FOR:



**AT DER IND-  
FØRES REGLER  
OM, AT DYR  
SKAL TILSES  
UNDER  
TRANSPORT**



**STRAMMERE  
REGLER FOR  
ADGANG TIL  
VAND UNDER  
TRANSPORT**

Foto: @Kristian Brasen



”

**DET HANDLEDE ALDRIG OM  
DYRENE. DE BLEV IKKE TILSET,  
OVERHOVEDET. DET HANDLEDE  
KUN OM CHAUFFØRERNE.**



# 6. AFSLUTNING

## ENDESTATION

### VERONA - TROEDE VI...



Foto: @Kristian Brasen

”

**JEG SYNES DET ER VILDT AT TÆNKE PÅ, AT DEN TRANSPORT JEG FULGTE, SÅDAN SET BARE VAR ÉN AF MANGE.**

Efter 22,5 timers nærmest uafbrudt kørsel, endte vi ved grisenes endestation i Verona, Italien. Eller det var i hvert fald, det vi troede. For det viste sig nemlig, at grisene ikke

blev sat af hos en landmand, men i stedet på endnu en samleplads. Vi kan derfor vide med sikkerhed, at selvom turen for os var slut, så var det samme ikke tilfældet for grisene. De skulle ud på endnu en transport. Måske sydpå i ulidelig varme. Uden nogen til at kontrollere det.

Efter nogle timers afslapning og en lille lur var tiden kommet til at vende snuden hjemad mod Danmark. På turen hjem sad jeg tilbage med en følelse af, at det jeg havde set, simpelthen ikke var ok. At kampen for at forbyde lange grisetransporter var vigtigere end nogensinde før. Jeg

kendte nu ikke kun til grisenes forhold under transport via forskning og beretninger. Jeg havde nu set det med mine egne øjne.

Jeg synes det er vildt at tænke på, at den transport jeg fulgte, sådan set bare var én af mange. At EUs regler tillader den her forkastelige praksis. At den måde at transportere dyr på er helt normalt og indenfor de gældende regler. På vejen hjem mødte vi endda selv samme grisetransport. Den havde kurs mod Danmark. Sikker for at hente endnu en leverance af grise.

# EFTERSPIK

## PRESSET VIRKER - DER KOMMER NYE REGLER!

Som jeg startede med at skrive, er reglerne for transport af dyr helt tilbage fra 2005. EU-kommissionen havde i første omgang lovet at revidere reglerne - sammen med øvrige regler inden for dyrevelfærd. Vi tog afsted på turen, fordi der pludselig gik stærke rygter om, at de nye dyrevelfærdsregler ville blive syltet. At det igen ville være dyrene, som ikke blev prioriteret.

Jeg har derfor gjort, hvad jeg kunne for at fremvise dokumentation fra det, jeg oplevede. Jeg har lagt massivt pres på EU-Kommissionen og øvrige beslutningstagere for alligevel at ændre reglerne. Og ved en høring i Europa-Parlamentet lykkedes det faktisk endelig at få et løfte om nye regler.

EU-Kommissionen har derfor i december 2023 fremsat et lovforslag om nye regler for transport af dyr i EU. Det er virkelig positivt. Det betyder, at der kommer til at ske noget. Men det er langt fra nok!

For det lovudkast, som Kommissionen har lagt frem, er slet ikke ambitiøst nok. Når det kommer til transporttid, lægger de op til at ændre maksgrænsen fra 24 timer til 21 timer. Det kan godt være, at det er en forbedring, men den er marginal og vil ikke ændre på det grundlæggende problem. Nemlig at grise transporteres alt for lang tid, under alt for dårlige forhold. Men I kan regne med, at jeg vil gøre alt, hvad jeg kan, for at den nye lov bliver så ambitiøs som muligt. For nu starter forhandlingerne. Som Europa-Parlamentatiker har jeg mulighed for at gøre min indflydelse gældende. Jeg vil gøre hvad jeg kan for at skabe flertal for at de nye regler skal sætte et loft på maks otte timer for dyretransporter. Det vil jeg prioritere. Det vil jeg love jer.

For den måde, vi transporterer dyr på i dag, er ikke ok. Det er ikke god dyrevelfærd. Det er forrykt og skal ændres!



**NÆSTFORMAND I EU-KOMMISSIONEN, MAROŠ ŠEĀČOVIĀ, HAR NETOP LOVET MIG, AT DER KOMMER NYE REGLER FOR TRANSPORT AF DYR I EU.**

”

**SOM EUROPA-PARLAMENTATIKER HAR JEG MULIGHED FOR AT GØRE MIN INDFLYDELSE GÆLDENDE. DET VIL JEG PRIORITERE. DET VIL JEG LOVE JER.**



# KOM MED

på vores tur fra Padborg  
til Verona efter en  
grisetransport



STATUS EFTER  
7,5 TIMER



STATUS EFTER  
22,5 TIMER



EFTER TUREN:



SE HELE  
TUREN HER

