

## Skema til afrapportering af ViD projekter

Videncenter for Dyrevelfærd

### 1. Projekttitle

Europæiske dyretransportchauffører og Transportforordningen (1/2005)

### 2. Projektstart og afslutning

1. februar 2020 - 31. januar 2022.

### 3. Projektleder og projektdeltagere

Projektleder:

Adjunkt Kirstin Dahl-Pedersen, Københavns Universitet, Institut for Klinisk Veterinærmedicin, Agrovej 8, 2630 Taastrup, tlf.: 27217399, e-mail: kdap@sund.ku.dk

Projektdeltagere:

Lektor Jens Frederik Agger,

Københavns Universitet, Institut for Veterinær- og Husdyrvidenskab, Grønnegårdsvej 8, 1870 Frederiksberg C, e-mail: jfa@sund.ku.dk

Lektor Nina Dam Otten,

Københavns Universitet, Institut for Veterinær- og Husdyrvidenskab, Grønnegårdsvej 8, 1870 Frederiksberg C, e-mail: nio@sund.ku.dk

Seniorforsker Mette S. Herskin,

Aarhus Universitet, Institut for Husdyrvidenskab, Blichers Allé 20, PO Box 50, 8830 Tjele, e-mail mettes.herskin@anis.au.dk

#### **4. Baggrund for projektet**

Dyretransportområdet oplever i disse år øget fokus - også politisk - men der er fortsat mange uafklarede aspekter. For eksempel spiller dyretransportchauffører en stor rolle for dyrs velfærd under transport, men de har som gruppe været genstand for et meget begrænset forskningsmæssigt fokus. Der mangler således bl.a. viden om deres uddannelse, og deres kendskab til og forståelse for lovgivningen på tværs af EU.

Dyrs velfærd under transport er inden for EU reguleret i Transportforordningen (1/2005). Forordninger er bindende retsakter, som alle EU's medlemsstater skal følge i alle enkeltheder. Imidlertid er det velkendt, at de enkelte medlemsstater fortolker lovgivningen forskelligt. For eksempel anføres det i en kommissionsrapport fra 2011 angående virkningen af Transportforordningen (1/2005) i punkt 2.6.1 at "*(...) der er betydelige forskelle i den måde, medlemsstaterne fortolker nogle af bestemmelserne i forordningen.*" Og i punkt 2.6.2 at "*(...) den største risiko forbundet med dårlig overholdelse og forkert håndhævelse er risikoen for, at dyrenes velfærd kompromitteres.*"

Minimumskrav til indholdet af uddannelsen af chauffører i EU er beskrevet i forordningens bilag VI, men alligevel kan der være betydelige forskelle i uddannelsens udformning på tværs af EU. I Transportforordningen (1/2005), præampelbetragtning nr. 14 står: "*Ringe dyrevelfærd skyldes ofte manglende uddannelse (...)*". Det er således et krav jf. forordningens artikel 17, stk. 1 og 2, at chauffører skal uddannes og erhverve et såkaldt kompetencebevis Certificate of Competence), godkendt af de kompetente myndigheder (Fødevarestyrelserne). Imidlertid indberetter medlemsstaterne via TRACES hvert år tusindvis af overtrædelser af bestemmelserne om transportegnethed.

Transportegnethed er et vanskeligt og vagt defineret begreb, og det kan ikke udelukkes, at forskelle i uddannelse er en medvirkende årsag til disse overtrædelser. Et studie fra Aarhus Universitet har tidligere afdækket danske kreaturchaufførers forståelse af og erfaringer med forordningen (Herskin, Hels et al. 2017), men et samlet overblik over situationen i EU vil kunne bidrage til større indsigt i nogle af årsagerne til de dyrevelfærdsmæssige udfordringer forbundet med transport.

#### **5. Beskrivelse af projektets formål og hypoteser samt materialer og metoder**

Formålet med dette projekt var at undersøge europæiske chaufførers konkrete viden om og forståelse af Transportforordningen (1/2005), herunder begrebet "transportegnethed" via en spørgeskemaundersøgelse. Transportegnethed er kun løst defineret i forordningen, og en fælles forståelse og fortolkning af begrebet på tværs af EU er afgørende for at kunne opretholde en acceptabel dyrevelfærd under transport.

Derudover var formålet at undersøge, hvordan de kurser, der ligger til grund for erhvervelsen af et kompetencebevis, organiseres i en række andre EU-medlemsstater sammenlignet med Danmark.

Hypotesen var, at om end Transportforordningen sætter rammen for uddannelsen af chaufførerne, så vil der være betydelige forskelle i uddannelsens udformning medlemsstaterne imellem og deraf muligvis forskelle i chaufførernes forståelse og fortolkning af lovteksten.

Projektet bestod af to dele. Del 1: direkte interviews med chauffører. Del 2: indsamling af information om uddannelsernes opbygning via fødevaremyndighederne/private kursusudbydere i en række medlemsstater.

Del 1: Oprindeligt var projektet planlagt således, at data i form af interviews med chauffører skulle indsamles flere steder i Europa, f.eks. i samlestalde, for at sikre, at så mange forskellige nationaliteter som muligt kunne inkluderes. Desværre satte COVID-19-pandemien en stopper for denne plan, og i stedet blev disse interviews gennemført i Padborg tæt ved den dansk-tyske grænse. Alle dyretransporter, der kører ind i Danmark, skal desinficeres af hensyn til smittefare med Afrikansk svinepest. Dette foregår i langt overvejende grad i Padborg ved Danish Safety Wash (Industrivej 44, 6330 Padborg) og MegaWash (Thorsvej 3, 6330 Padborg). Kun en ubetydeligt del af dyretransporterne kommer ind i Danmark ad andre ruter. Da Danmark er en af de største eksportører af levende dyr i EU (Dahl-Pedersen and Herskin 2020), var det derfor alligevel muligt at interviewe chauffører af flere forskellige nationaliteter, idet mange udenlandske chauffører kommer hertil for at hente dyr til eksport.

Interviewene blev gennemført, mens chaufførerne ventede på, at deres lastbil blev desinficeret. Det var frivilligt og fuldstændigt anonymt at deltage og det tog ca. 10 minutter. Interviewene baserede sig på et spørgeskema udarbejdet af projektgruppen og afprøvet på en lille gruppe chauffører, tilrettet og dernæst oversat til engelsk, tysk, rumænsk, polsk og russisk. Spørgeskemaet indeholdt både en række demografiske spørgsmål og en række spørgsmål, der drejede sig om chaufførernes forståelse for og erfaring med forordningen. I forbindelse med spørgsmål om transportegnethed inkluderede spørgeskemaet billedmateriale af forskellige kliniske tilstande, der kunne give anledning til tvivl om dyrets transportegnethed. For svinenes vedkommende var der tale om billeder af henholdsvis brok, ørebid og halebid, to billeder af hver lidelse, der kunne kategoriseres som henholdsvis "alvorligt" og "mindre alvorligt". For kreaturernes vedkommende var der tale om et billede af en ko i lavt huld samt to videoer med halte køer, igen henholdsvis "alvorligt" og "mindre alvorligt".

Del 2: Oplysninger om hvordan de enkelte medlemsstater tilrettelægger de kurser, der ligger til grund for erhvervelse af kompetencebeviset, blev søgt indhentet dels via de europæiske fødevaremyndigheder, dels via de private udbydere af kurserne, i det omfang disse kunne fremsøges på internettet. De oplysninger, der forsøgtes indhentet omfattede varighed af kurset, om der indgik praktiske elementer i undervisningen, om kurset indeholdt undervisning i transportegnethed og om denne undervisning blev varetaget af en dyrlæge,

om eksamen bestod af mundtlig, skriftlig eller praktisk prøve eller en kombination af disse og om et opfølgende kursus var obligatorisk indenfor en nærmere fastsat tidsgrænse.

## 6. Oversigt over projektets samlede resultater

### Del 1.

I perioden 2. november – 1. december 2021 blev i alt 99 chauffører interviewet ved vaskehallerne i Padborg. Alle chauffører var mænd, gennemsnitalderen var 39,5 år (23-64). Elleve nationaliteter var repræsenteret: Dansk, tysk, polsk, hollandsk, tjekkisk, ungarsk, rumænsk, ukrainsk, russisk, hviderussisk og bulgarsk. Langt størstedelen af chaufførerne var dog tyske (31%) og polske (46%). Chaufførerne var ansat i 10 forskellige lande, idet 90% dog var ansat i enten Danmark (21%), Tyskland (29%) eller Polen (39%), se tabel 1.

Tabel 1. Sammenhæng mellem nationalitet og ansættelsesland for 99 dyretransportchauffører.

Ansættelsesland	Nationalitet											N
	DK	DE	PL	NL	HU	CZ	RO	RU	UA	BY	BUL	
Danmark	4	5	11	1								21
Tyskland		26			1		1				1	29
Polen			35					1	1	2		39
Holland				3								3
Ungarn					1							1
Tjekkiet						1						1
Rumænien							3					3
Rusland												0
Ukraine												0
Hviderusland										2		2
	4	31	46	4	2	1	4	1	1	4	1	99

Stort set alle chauffører arbejdede kun med transport af én dyreart og i meget stabile mønstre med faste afhentningsdage og -steder. De fleste chauffører transportererede primært svin (77%). Enkelte havde dog erfaring fra flere forskellige typer af dyretransport. Chaufførerne kørte mellem 2 og 48 ture per måned med et gennemsnit på 12. I gennemsnit havde chaufførerne 9,8 års erfaring med dyretransport, dog med stor variation fra lidt under ét år til 40 år som chauffør. Af de polske chauffører havde 47% mindre end 5 års erfaring, mens kun 13% af de tyske chauffører havde under 5 år erfaring. Se tabel 2.

Tabel 2. Sammenhæng mellem nationalitet og erfaring inden for dyretransport for 98 dyretransportchauffører.

	Erfaring indenfor dyretransport
--	---------------------------------

Nationalitet	< 5 år	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
BUL	1				
BY	3	1			
CZ	1				
DE	4	10	9	1	7
DK	2	1			1
HU	1			1	
NL		1			3
PL	21	13	6	3	2
RO	4				
RU		1			
UA		1			
	37	28	15	5	13

Knapt halvdelen af chaufførerne angav at have erfaring med dyr fra tidligere beskæftigelse/opvækst. Af de 43 havde 63% tidligere arbejdet med landbrug, 7% havde arbejdet på slagteri, 14% havde været beskæftiget i sideerhverv som kreaturhandel, maskinstation, tyrestation og andet, mens 16% var opvokset på et landbrug.

Tre chauffører var selv ejere af vognmandsvirksomheden, men 96 chauffører var ansatte. Alle chauffører havde et kompetencebevis (Certificate of Competence), de fleste havde erhvervet det i deres hjemland. Se tabel 3. Syvogtyve procent af chaufførerne oplyste, at de skulle have et obligatorisk opfølgende kursus hvert femte år for at beholde deres kompetencebevis. Se tabel 4.

Tabel 3. Sammenhæng mellem nationalitet og udstedelsesland for kompetencebevis for 99 dyretransportchauffører.

	Udstedelsesland for kompetencebevis	
--	-------------------------------------	--

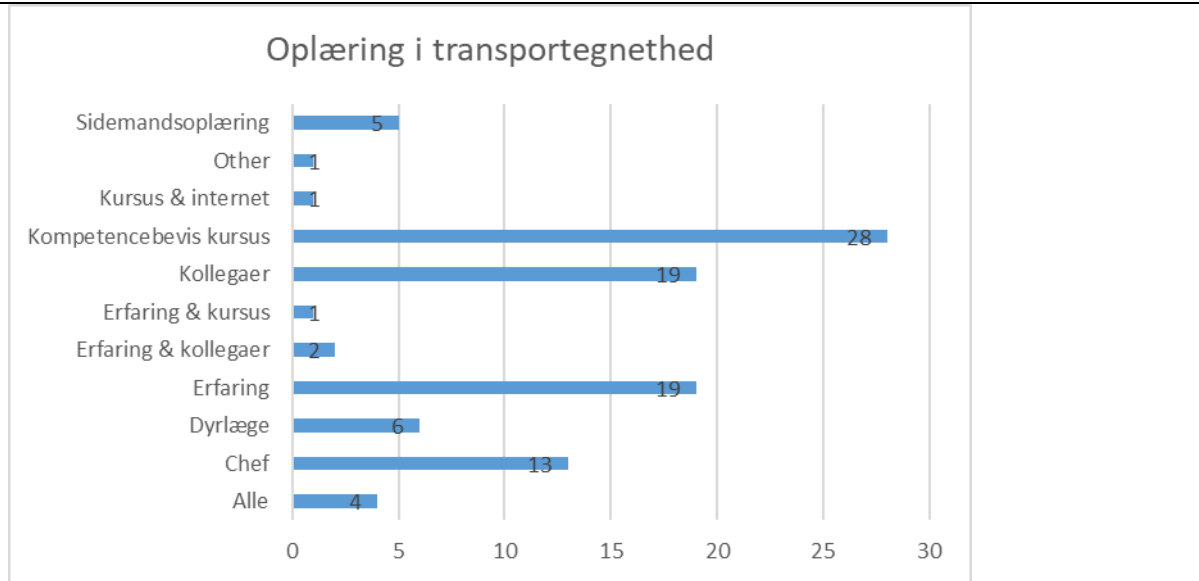
Nationalitet	CZ	DE	DK	HU	IT	LV	NL	NL/UK	PL	RO	
BUL		1									1
BY						1			3		4
CZ	1										1
DE		31									31
DK			4								4
HU				2							2
NL			1				2	1			4
PL					1				45		46
RO										4	4
RU									1		1
UA									1		1
	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>99</b>

Tabel 4. Sammenhæng mellem udstedelsesland af kompetencebevis og krav om obligatorisk opfølgende kursus.

	Udstedelsesland										
Follow-up	CZ	DE	DK	HU	IT	LV	NL	NL/UK	PL	RO	
Ja		4	3	2	1		2	1	10	4	<b>27</b>
Nej	1	28	2			1			40		<b>72</b>
	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>99</b>

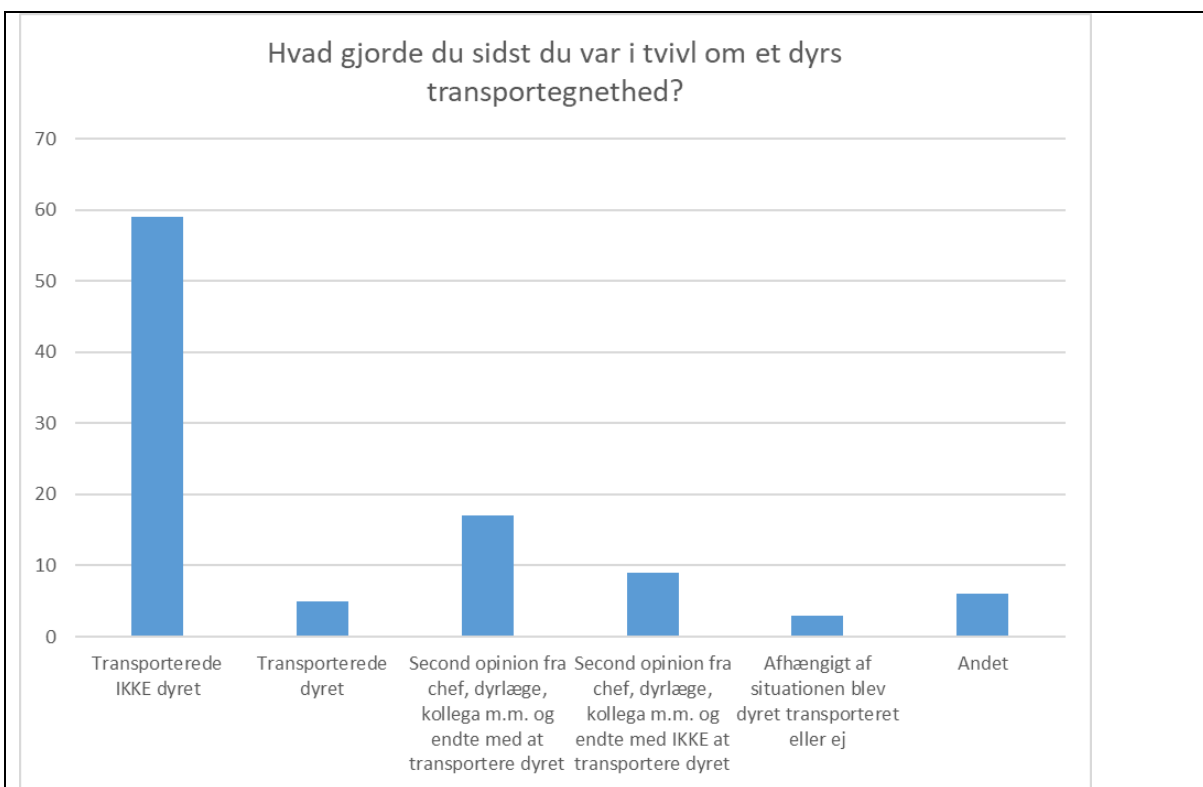
Transportegnethed:

Chaufførerne blev spurgt, hvordan de havde lært at bedømme et dyrs transportegnethed. De kunne angive flere svar, flest pegede på kompetencebeviset, kollegaer og egen erfaring. Se figur 1.



Figur 1. Oversigt over antallet af dyretransportchauffører der angiver forskellige kilder til deres viden om transportegnethed. Det var muligt at vælge mere end ét svar. N=99.

De fleste chauffører (50/99) angav, at de på mindre end 1% af deres ture oplevede være at i tvivl om transportegnetheden af et dyr, mens 17% aldrig oplevede at være i tvivl. I de tilfælde, hvor de eventuelt kunne opleve tvivl, svarede 59%, at de undlod at transportere dyret, mens 5% ville tage dyret med alligevel, og 26% ville spørge andre til råds, før de besluttede sig. Se figur 2.



Figur 2. Oversigt over hvordan 99 dyretransportchauffører handlede, sidst de var i tvivl om et dyrs transportegnethed.

Knappt halvdelen af chaufførerne svarede, at de havde oplevet at blive forsøgt presset af en landmand til at transportere et dyr, der efter deres opfattelse ikke var transportegnet. Af disse havde 83% afvist at transportere dyret, mens 17% enten havde taget dyret med eller gjort noget andet (f.eks. aflivet dyret).

På et spørgsmål om, hvor tit chaufføren troede, at et ikke transportegnet dyr kunne komme med transporten ved en fejl, svarede 15%, at de troede 25-50% af turene, 63% svarede, at de troede mindre end 25% af turene og 7% troede aldrig, det kunne forekomme.

Adspurgte hvilke lidelser hos svin, der kunne gøre det svært at vurdere transportegnethed, pegede hovedparten af chaufførerne på brok, efterfulgt af benproblemer og ørebid. For kvægs vedkommende pegede flest på benproblemer, efterfulgt af brækkede horn, magre dyr og sår, men da kun fem chauffører besvarede kvægspørgsmålet, må dette resultat tages med forbehold.

Bedømmelse af billedmateriale:

Svin: I alt 85 respondenter vurderede, om de ville transportere det afbildede dyr.

Brok, alvorligt: 85/85 svarede "Nej".

Brok, mindre alvorligt: 79/85 svarede "Nej".



Ørebid, alvorligt: 79/85 svarede "Nej", men 5 tyske og 1 rumænsk ville tage dette dyr med, hvis det skulle køres til slagtning og ikke til levebrug.

Ørebid, mindre alvorligt: 54/85 svarede "Nej".

Halebid, alvorligt: 76/85 svarede "Nej", men 5 tyske, 1 dansk og 3 polske chauffører ville tage dette dyr med til slagtning.

Halebid, mindre alvorligt: 36/85 svarede "Nej".

Det ser ud til, at chaufførerne skelnede mellem de tre forskellige lidelser, da der ikke ses et entydigt mønster for, om en chauffør konsekvent tog alt med, når det gjaldt brok og ørebid. Til gengæld var det de samme 8 chauffører, der ville tage både de alvorlige og mindre alvorlige halebid med.

Kvæg: I alt 23 respondenter vurderede, om de ville transportere det afbildede dyr.

Mager ko: 22/23 svarede "Nej".

Halthed, alvorligt: 23/23 svarede "Nej".

Halthed, mindre alvorligt: 11/22 svarede "Nej".

Kendskab til transportforordningen:

Chaufførerne blev stillet to specifikke spørgsmål, der relaterede sig til transportforordningen, 1) Hvad er den maximale udendørstemperatur, hvor man stadig må transportere dyr?, 2) Hvor gammel skal et svin mindst være, før det må transporteres over 100 km? Ti procent svarede korrekt på begge spørgsmål. Spørgsmål 1 om temperatur besvarer 50% korrekt (=30°C), mens 13% svarede for lav temperatur (19-28°C) og 27% svarede for høj temperatur (32-42°C), 9% svarede "ved ikke". På spørgsmål 2 om smågrises alder svarede 15% korrekt (= 3 uger), mens 58% svarede for høj alder, 26% svarede "ved ikke", og det hyppigste svar var 12 uger (4-30 uger).

Bøder for overtrædelse af dyretransportreglerne:

I alt 20/99 svarede, at de havde modtaget minimum én bøde for overtrædelse af regler, der direkte vedrørte dyrene (dvs. ikke regler vedrørende dokumenter, køre-hvile-tidsbestemmelser osv.). Ud af disse 20 bøder var 12 for overlæsning (svin). Andre årsager var bl.a. ikke transportegnet dyr og manglende tildeling af vand under transport.

Kommentarer:

I alt 51 chauffører tilføjede kommentarer til sidst i spørgeskemaet (dette var ikke obligatorisk). En del af disse drejede sig om, hvad chaufførerne opfattede som urimeligt mange og/eller nidkære kontroller, både ved ankomst til Danmark, altså kontrollen i forbindelse med desinfektionen, og i forbindelse med læsning og kørsel i Danmark. Én nævnte, at de mange kontroller fik ham til at føle sig "som en kriminel". Flere chauffører sagde, at de følte sig som sorteper eller en lus mellem to negle. Efter deres mening påhvilede der

chaufførerne for meget ansvar, og det gjorde dem stressede og bange for at komme til at tage en forkert beslutning.

Mange chauffører udtrykte frustration over, at dyrlæger efter deres opfattelse ikke vurderede transportegnethed ens, og desuden manglede indsigt i de praktiske forhold omkring transport.

Nogle gav eksempler på regler, de fandt uhensigtsmæssige. Det var f.eks. regler for vandtildeling under transport, hvor det bl.a. blev nævnt, at det ikke gav mening at skulle holde tændt for vandet undervejs, for svinene legede bare med det og tømte tanken for hurtigt.

Del 2: Indsamling af data om, hvordan kurset, der skal bestå for at opnå et kompetencebevis, er opbygget i forskellige medlemsstater, har været vanskelig. Det er ikke de enkelte staters fødevaremyndigheder, der udbyder kurserne, men derimod private udbydere, typisk landbrugsskoler eller fagskoler, der også udbyder andre former for transportkurser (persontransport, godstransport etc.). Ingen af de europæiske fødevaremyndigheder er således vendt tilbage på vores henvendelser, og de private udbydere af kurserne kun i meget begrænset omfang. Derfor er oplysninger, om hvordan kurserne er organiseret i de enkelte medlemsstater, hovedsageligt indhentet via google-søgning. Der er indsamlet oplysninger af varierende detaljeringsgrad fra følgende lande: Danmark, Frankrig, Holland, Irland, Polen, Rumænien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland og Østrig. Der må i det følgende tages de forbehold, at oplysningerne ikke kan opfattes som fuldstændig dækkende for hver enkelt medlemsstat samt at oplysningerne kan være forældede eller forkerte. Se bilag 1 med samlet oversigt.

Det vil sige, at der ikke kan skabes et fuldstændigt overblik over situationen i hele EU, men på baggrund af de oplysninger, det er lykkedes at indsamle, er det dog muligt at få en fornemmelse for, at medlemsstaterne griber det forskelligt an. Der til kommer, at der også er nationale forskelle i store lande som f.eks. Tyskland og Spanien, idet der ses et varierende kursustilbud mellem de enkelte delstater/regioner.

Generelt er kurserne opdelt i enten "Heste", "Fjerkræ" eller "Landbrugsdyr". I det følgende er der alene fokuseret på kurserne vedrørende landbrugsdyr, altså svin, kvæg, geder og får, idet 99% af de interviewede chauffører kørte med enten svin eller kvæg.

Varigheden af kurserne svinger mellem 6 timer og 30 timer, men da indholdet ikke er det samme er det ikke muligt at sammenligne direkte. De kortere kurser forudsætter oftest at andre grundlæggende kurser er bestået, mens de længere kurser inkluderer mere generel basisundervisning om landbrugsdyr. De fleste kurser er af 2 dages varighed (ca. 16 timer). Måden undervisningen foregår på varierer fra 100% fysisk fremmøde over blandede kurser med både fysisk og online undervisning, undervisning kun baseret på live webinarer og endelig også til kurser, der skal downloades og gennemføres på egen hånd. Kurserne har altovervejende et teoretisk indhold, men i Rumænien (hvor hele kurset i øvrigt afvikles i løbet af én dag på 12 timer inkl. eksamen) indgår der tre timers praktisk undervisning i håndtering af forskellige dyrearter.

Alle kurserne afsluttes med eksamen. I de tilfælde, hvor eksamensformen er beskrevet, er der tale om en multiple choice eksamen, hvor man skal have mellem 60 og 80% rigtige svar for at bestå. Et fransk kursus reklamerer dog med "100% af kursisterne består". I visse tyske delstater er der krav om en supplerende praktisk prøve, der skal aflægges efter den skriftlige prøve. Denne prøve skal arrangeres direkte med den lokale embedsdyrlæge, der skal overvære en læsse- eller aflæsningssituation. Noget lignende gør sig tilsyneladende også gældende i Irland.

I nogle medlemsstater er kompetencebeviset delt op i to, alt efter om man kun skal køre korte ture (<8t), eller om man skal køre lange ture (>8t). Kompetencebeviset til korte ture er da adgangsgivende til kurset for lange ture. Dette er f.eks. gældende i Irland og Østrig. I Østrig kræves der forud for både kortturskurset og langturskurset, at kursisten vedlægger en underskrevet erklæring om, at vedkommende aldrig er straffet for overtrædelse af lovgivningen vedrørende dyretransport, delstatens dyrevelfærdslovgivning eller den statslige lov om beskyttelse af dyr. Ligeledes skal der vedlægges dokumentation for at kursisten har erhvervet sig mindst 80 timers praktisk erfaring med håndtering af dyr i forbindelse med transport under opsyn af en person, der har et kompetencebevis.

Det har kun i få kurser (i SE, DE, PL og måske CZ) været muligt at afdække, om det er en dyrlæge, der underviser i vurdering af transportegnethed, men det kan naturligvis også være tilfældet alligevel i andre lande.

Kompetencebevisets gyldighed varierer tilsyneladende en del, men det er langt fra beskrevet for alle kurser. I Østrig, Rumænien og Holland er det gyldigt i fem år, hvorefter chaufføren skal tage et opfølgende kursus for at beholde beviset. I Holland kan det klares på én dag. I andre lande er kompetencebeviset gyldigt for evigt.

## **7. Diskussion, konklusion og perspektivering**

Det indeværende projekt kunne grundet COVID-19-pandemien og de medfølgende restriktioner modsat den oprindelige projektbeskrivelse kun udføres i Danmark. Derfor blev den endelige stikprøve anderledes end først tilsigtet. Da Danmark er en af de største eksportører af levende dyr i EU og herunder den største eksportør af svin, giver det god mening at starte med denne indledende stikprøve. Fordelingen af chaufførernes nationalitet og ansættelsesland afspejler derfor også af dette faktum, idet størstedelen af chaufførerne kørte grise fra Danmark til Tyskland og Østeuropa. De fleste ældre chauffører havde tidligere kørt langture, men var nu primært interesseret i at køre de korte træk tre gange om ugen fra Danmark til slagterier primært i Tysklands nordvestlige del (Schleswig Holstein, Niedersachsen og Nord-Rhein Westphalen). Dette afspejlede sig også i gennemsnitsalderen og erfaringen for specielt de tyske, danske og hollandske chauffører, der var betydeligt ældre og havde mere erfaring, end deres østeuropæiske kollegaer.

Der var en større velvilje blandt de vesteuropæiske chauffører til at deltage i interviewet.

Store forskelle i sprogfærdigheder bidrog formodentligt til, at der ikke sås så uddybende svar fra de østeuropæiske chauffører. Mange af dem var også meget nervøse for, om der var tale om endnu en form for ekstra kontrolmyndighed og afviste derfor at deltage. Til gengæld var de chauffører, det lykkedes at få i tale, glade for, at nogle interesserede sig for deres syn på dyretransport og ville høre om deres erfaringer og tanker. Flere chauffører udtrykte, at de følte sig pressede fra alle sider – landmænd, vognmænd, myndigheder, SEGES (desinfektionskravene) og befolkningen. Samtidig havde de en oplevelse af, at dyrlæger ikke vurderede transportegnethed ens og ikke vidste nok om de praktiske aspekter af dyretransport samt at mange regler for dyretransport ikke var til gavn for dyrevelfærden, men blot gjorde deres arbejde mere besværligt.

Størsteparten af chaufførerne oplyste, at de aldrig eller på under 1% af deres ture oplevede at være i tvivl om et dyrs transportegnethed. Der kan være flere forklaringer på dette. Det kan have noget at gøre med typen af dyr, de transportererede – de fleste transportererede smågrise til opfedning, altså i udgangspunktet unge, raske dyr, som landmanden har udvalgt til transporten og dermed dyr, som ikke ofte vil have lidelser, der gør det vanskeligt at vurdere transportegnetheden. Det kan også have noget at gøre med selve måden, oplysningerne er indhentet på. Det er velkendt, at personer, der besvarer spørgeskemaer, gør sig selv bedre, end de egentlig er (Fadnes, Taube et al. 2009), og det kan ikke udelukkes, at spille en rolle i dette tilfælde. I vurderingen af billedmaterialet var det tydeligt, at der var størst uenighed om de billeder, der viste mindre alvorlige lidelser, mens der var stor enighed om de alvorlige lidelser. Så selvom den enkelte chauffør måske aldrig eller kun sjældent oplevede at være i tvivl om transportegnethed, var der alligevel stor forskel på hvilke dyr, chaufførerne vurderede var transportegnede. Dette kan potentielt have negative konsekvenser for dyrevelfærden undervejs for dyr, der transporteres af chauffører, der kan være tilbøjelige til at medtage dyr med både mindre alvorlige og alvorlige lidelser.

Trods at det ikke var muligt, at indsamle udtømmende oplysninger vedrørende organiseringen af kompetencebeviskurserne i andre EU medlemsstater, blev der dog indsamlet oplysninger nok til, at det kan konkluderes, at organiseringen af disse kurser ikke er ens medlemsstaterne imellem, f.eks. angående varighed og undervisningsform. Ligeledes er der ikke ensretning, hvad angår kompetencebevisets gyldighed. Det kan ikke udelukkes, at forståelse af f.eks. begrebet transportegnethed er anderledes, hvis man modtager undervisning sammen med andre og har mulighed for løbende at diskutere eksempler med både medkursister og underviser, fremfor at gennemføre kurset som et selvstudium baseret på en downloaded version af kurset.

Konklusion: Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen viser, at de dyretransportchauffører, der henter dyr til eksport i Danmark, er en meget forskelligartet gruppe med hensyn

til viden og erfaring, bl.a. vurderede de billedeksempler af mindre alvorlige lidelser forskelligt med hensyn til transportegnethed. De indsamlede oplysninger om de kurser, der ligger til grund for erhvervelsen af kompetencebeviset, tyder på, at der er store forskelle medlemsstaterne imellem i opbygningen af disse kurser. Hypotesen, om at der ville være betydelige forskelle i uddannelsens udformning fra medlemsstat til medlemsstat og muligvis forskelle i chaufførernes forståelse og fortolkning af lovteksten herunder begrebet transportegnethed, kan dermed betragtes som bekræftet.

**Perspektivering:** Forhåbentlig kan resultaterne fra dette studie danne grundlag for videre forskning i dyretransportchaufførers rolle i sikring af dyrevelfærd. Da dette studie primært omfatter transporter fra Danmark til enten Tyskland eller Østeuropa, bør kommende forskningsprojekter søge at inddrage chauffører fra Syd- og Vesteuropa for at opnå en større viden om dyretransportchauffører i hele EU.

En fælles forståelse af transportegnethed blandt dyretransportchauffører, landmænd og dyrlæger er afgørende vigtig for sikring af såvel dyrevelfærden som retssikkerheden. Et tidligere studie af dyretransportchaufførers, landmænds og dyrlægers vurdering af haltekørs transportegnethed viste, at der højst var moderat enighed mellem grupperne (Dahl-Pedersen, Foldager et al. 2018). Et kommende forskningsprojekt kunne således med fordel inddrage disse forskellige parter i en dialog om transportegnethed i praksis og derigennem søge at afdække mulige måder at videreudvikle og ensrette undervisningen i transportegnethed på. Da Danmark er en af de største eksportører af levende dyr inden for EU, er det nærliggende, at Danmark går forrest med initiativer til forbedring af sikringen af dyrs velfærd under transport.

## **8. Populærvidenskabeligt dansk resumé**

**Baggrund og formål:** Dyretransportchauffører spiller en vigtig rolle for dyrevelfærden undervejs i transporten. Alligevel har ganske lidt forskning beskæftiget med netop denne gruppe. Formålet med dette projekt var at undersøge europæiske dyretransportchaufførers viden om og erfaring med EU Transportforordningen 1/2005, inklusive begrebet "transportegnethed". Transportegnethed er meget løst defineret i forordningen og en fælles forståelse og fortolkning af begrebet på tværs af EU's medlemsstater er afgørende for at kunne opretholde et acceptabelt niveau af dyrevelfærd under transport.

**Materialer og metoder:** En stikprøve (convenience sampling) af dyretransportchauffører blev interviewet i Padborg tæt ved den dansk-tyske grænse. Her skal alle dyretransporter, der kører ind i Danmark igennem en obligatorisk desinfektion i særlige vaskehaller for at holde smitte med Afrikansk Svinepest ude af landet. Deltagelse i studiet var frivilligt og anonymt og indebar besvarelse af et spørgeskema, der var tilgængeligt på en tablet på tysk, engelsk, rumænsk, polsk og russisk. Spørgeskemaet indeholdt både en række demografiske spørgsmål og spørgsmål, der drejede sig om viden og erfaring med EU Transportforordningen 1/2005, fx fik deltagerne forevist billeder af forskellige kliniske tilstande, der

kunne gøre et dyr ikke-transportegnet og blev bedt om at afgøre om de ville tage dyret med eller ej. Til sidst havde deltagerne mulighed for at tilføje deres eventuelle kommentarer til dyretransport.

Sideløbende blev der indsamlet data via internettet om de kurser og eksamener, der ligger til grund for erhvervelsen af kompetencebeviset i forskellige medlemsstater.

Resultater: I alt 99 chauffører med 11 forskellige nationaliteter indgik i studiet. De fleste kom fra Polen (46%) og Tyskland (31%), og var ansat i Polen (39%), Tyskland (29%) og Danmark (21%). Alle deltagere var mænd, gennemsnitsalderen var 39,5 år (mellem 23 og 64). De kørte i gennemsnit 12 ture pr. måned (mellem 2 og 48), og havde en gennemsnitlig erfaring med dyretransport på 9,8 år (mellem 1 og 40). Alle var i besiddelse af det obligatoriske kompetencebevis. Enoghalvtreds deltagere valgte at tilføje kommentarer. Disse drejede sig især om frustration over dyrlægers uens vurdering af transportegnethed og forskellige regler som deltagerne ikke mente gav mening i praksis.

Konklusion og perspektivering: Dyretransportchauffører er en meget forskelligartet gruppe med hensyn til viden og erfaring. Generelt fortalte deltagerne, at de følte sig i en udsat position og blev presset fra flere sider – landmænd, vognmænd, de veterinære myndigheder og befolkningen. Selvom de fleste i starten var lidt skeptiske over at blive spurgt om deres viden og erfaring, var de overordnet glade for at nogle interesserede sig for deres syn på dyretransport. Forhåbentlig kan resultaterne fra dette studie danne grundlag for videre forskning i dyretransportchaufførers rolle i sikring af dyrevelfærd. Da dette studie primært omfatter transporter fra Danmark til enten Tyskland eller Østeuropa, bør kommende forskningsprojekter søge at inddrage chauffører fra Syd- og Vesteuropa for at opnå en større viden om dyretransportchauffører i hele EU. En fælles forståelse af transportegnethed blandt dyretransportchauffører, landmænd og dyrlæger er afgørende vigtig for sikring af såvel dyrevelfærden som retssikkerheden. Et kommende forskningsprojekt kunne med fordel søge at inddrage disse forskellige parter i en dialog om transportegnethed i praksis og søge at afdække mulige måder at videreudvikle og ensrette undervisningen i transportegnethed på.

## **9. Populærvidenskabeligt engelsk resumé**

Background: Livestock drivers play an important role for animal welfare during transport, yet they have received very limited scientific attention. The aim of this project was to investigate European livestock drivers' knowledge about and experience with the EU Transport Regulation 1/2005, including the term "fitness for transport". Since the latter is vaguely described in the regulation a common understanding and interpretation of the term across the European Union (EU) is pivotal for maintaining animal welfare during transport.

Materials and methods: A convenience sample of livestock drivers were interviewed near the Danish-German border at the mandatory washing and disinfection facilities used as a

precautious measure against African Swine Fever for all livestock vehicles entering Denmark. Participation was voluntary and anonymous and based on a questionnaire, which was presented on a tablet and available in German, English, Romanian, Polish and Russian. The questionnaire included demographic questions, and questions related to knowledge about and experience with the EU Transport Regulation 1/2005, e.g. participants were shown pictures of different clinical conditions that could make an animal unfit for transport, e.g. ear bites or lameness and asked whether they would transport the animal or not. Lastly, the participants had the opportunity to add any comments they might have about animal transport.

In parallel, information about the organisation of the courses and exams required for obtaining a Certificate of Competence in different EU member states was collected on the internet.

Results: A total of 99 livestock drivers with 11 different nationalities were interviewed. The majority came from Poland (46%) and Germany (31%), and were employed in Poland (39%), Germany (29%) or Denmark (21%). All participants were male, mean age 39.5 years (range 23-64), drove between 2 and 48 journeys per month (mean 12) and had a mean experience with animal transport of 9.8 years (range 1-40). All had the mandatory Certificate of Competence for long distance transport within the EU. Fifty-one participants added comments covering frustration over inconsistent assessment of fitness between veterinarians and rules that the participants found made no sense in real practical life.

Conclusions and perspectives: Livestock drivers are a heterogeneous group of professionals in terms of knowledge and experience. In general, participants expressed a feeling of being in a very vulnerable position between farmers, hauliers, veterinary authorities and the public. Although, suspicious at first of being asked about their opinions and experiences, participants were generally happy that someone cared about their views on the animal transport industry. Hopefully, results from the present study can form a basis for further research into the role livestock drivers play in animal welfare. This present study mainly included transports from Denmark to either Germany or Eastern-European countries. Future studies should include livestock drivers from the south and west of Europe as well in order to gain a better understanding of livestock drivers across the whole EU.

A common understanding of fitness for transport between livestock drivers, farmers and veterinarians is pivotal for securing animal welfare during transport. Future research should seek to involve these parties in a discussion of how teaching in fitness for transport could be developed and harmonized across EU.

## **10. Redegørelse for hvordan projektet og projektets resultater har været eller forventes offentliggjort**

Projektet afrapporteres med denne rapport til Fødevarestyrelsen. Derudover er det planlagt at offentliggøre resultaterne dels i form af et oplæg ved en international, videnskabelig konference i sommeren 2022, dels som en peer-reviewed artikel i et internationalt videnskabeligt tidsskrift i løbet af 2022.

## Referencer

Dahl-Pedersen, K., L. Foldager, M. S. Herskin, H. Hone and P. T. Thomsen (2018). "Lameness scoring and assessment of fitness for transport in dairy cows: Agreement among and between farmers, veterinarians and livestock drivers." RESEARCH IN VETERINARY SCIENCE **119**: 162-166.

Dahl-Pedersen, K. and M. S. Herskin (2020). "Transportation of Cattle and Pigs between EU Member States 2014-2018-Can Data from TRACES be used to Create Overview and Inform about Potential Welfare Consequences?" JOURNAL OF APPLIED ANIMAL WELFARE SCIENCE.

Fadnes, L., A. Taube and T. Tylleskär (2009). "The Internet Journal of Epidemiology How to identify information bias due to self-reporting in epidemiological research." Internet Journal of Epidemiology.

Herskin, M. S., A. Hels, I. Anneberg and P. T. Thomsen (2017). "Livestock drivers' knowledge about dairy cow fitness for transport - A Danish questionnaire survey." Research in Veterinary Science **113**: 62-66.



BILAG 1 – Oversigt over organiseringen af kurser, der ligger til grund for erhvervelsen af kompetencebevis (Certificate of Competence).

Medlemsstater	Karakteristika ved kurset, herunder varighed	Praktiske elementer i undervisningen	Er det en dyrlæge, der underviser i transportegnethed	Er der en afsluttende eksamen	Kompetencebevise ts gyldighed	Web-henvisninger
Danmark	I Danmark skal chaufførerne gennemføre to uddannelser, inden de må transportere levende dyr. Først kurset "Dyretransport-håndtering på samlesteder" af tre dages varighed, dernæst "Dyretransport-kompetencebevis" af to dages varighed (16 timer).	Ja	Ja	Ja	Fem år	<a href="#">analyse-af-uddannelsesbehov-for-chauffoerer-der-transportere-levende-dyr-2016.pdf (tur.dk)</a>
Frankrig	Tre dage (to arter=17 timer, tre arter=21 timer). Der reklameres med "100% bestående".	Ja	Uvist	Ja, multiple choice	Uvist	<a href="#">Kompetencebevis Vejtransport af Levende Hovdyr - CCTROV - 1 KATEGORI - Katalog DC FORMATION (catalogueformpro.com) https://haute-marne.chambre-agriculture.fr/formation-emploi/toutes-les-formationen/detail-de-la-formation/actualites/transport-des-animaux-vivants-certificat-de-competences-au-</a>

BILAG 1 – Oversigt over organiseringen af kurser, der ligger til grund for erhvervelsen af kompetencebevis (Certificate of Competence).

						<a href="#">transport-routier-des-bovins-ovins-po/</a>
Holland	Mulighed for fuldstændigt selvstudie – det komplette kursus kan downloades. Sandsynligvis også mulighed for kurser med tilstedeværelse.	Nej	Nej	Ja	Fem år	<a href="#">Getuigschrift van Vakbekwaamheid veetransport - CBR</a> <a href="#">Transport of Animals Training Courses Ireland   City &amp; Guilds Training (ktcsafety.ie)</a>
Irland	Der skelnes mellem kurser, der kvalificerer til short-distance (<8 timer) og long-distance (>8 timer). Bestået short-distance-kursus er en forudsætning for optagelse på long-distance-kursus.	Nej, men krav om dokumentation af praktisk erfaring	Uvist	Ja	Uvist	<a href="#">Transport of Animals Training Courses Ireland   City &amp; Guilds Training (ktcsafety.ie)</a>
Polen	Én dag, online.	Nej	Ja	Ja	Uvist	<a href="#">Licencja na przewóz zwierząt 2021 / 2022   Star Szkolenia</a>
Rumænien	To dage (16 timer).	Uvist	Uvist	Ja Ja, multiple choice	Fem år	<a href="#">Curs de formare profesională pentru șoferii/insotitorii mijloacelor de transport destinate transportului de animale vii – Fundația Academia de Transport Intern și Internațional – ARTRI (FATII – ARTRI)</a>

BILAG 1 – Oversigt over organiseringen af kurser, der ligger til grund for erhvervelsen af kompetencebevis (Certificate of Competence).

Spanien	Flere forskellige typer kurser, forskelle mellem geografiske regioner: Tyve timer rent online selvstudie. Tyve timer, med 20% fremmøde og 80% online. Tredive timer fremmøde med basismodul om landbrugsdyr.	Nej/uvist	Veterinærteknikere/uvist	Ja	Uvist	<a href="#">Curso Online Bienestar Animal en el Transporte   Iberf Agroformación</a> <a href="#">Curso Online Bienestar Animal en el Transporte   Iberf Agroformación</a> <a href="#">Bienestar Animal en el Transporte - Curso Online (cursodebienestaranimal.es)</a>
Sverige	To dage (15 timer).	Nej	Ja	Ja	Ubegrænset	<a href="#">Välkommen till TYA   Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd</a>
Tjekkiet	Èn dag (12 timer), inkl. tre timers praktisk undervisning.	Ja	Sandsynligvis, da kurset afholdes på veterinærskolen	Ja	Uvist	<a href="https://www.vfu.cz/cz/preprav-a-zvirat">https://www.vfu.cz/cz/preprav-a-zvirat</a>
Tyskland	To dage (16 timer).	Uvist	Ja	Ja	Uvist	<a href="#">DEULA Rendsburg -: Start</a>
Østrig	Der skelnes mellem kurser, der kvalificeres til short-distance (<8 timer) på 11 timer og long-distance (>8 timer) på 6 timer. Bestået short-distance-kursus er en forudsætning for	Uvist	Uvist	Ja, multiple choice	Fem år	<a href="#">Tiertransportfahrer/in / Tiertransportbetreuer/in   WIFI Österreich</a>

BILAG 1 – Oversigt over organiseringen af kurser, der ligger til grund for erhvervelsen af kompetencebevis (Certificate of Competence).

	optagelse på long-distance-kursus. I begge tilfælde skal kursisten medbringe dels dokumentation for mindst 80 timers praktisk håndtering af dyr ifm. transport under overvågning af en person med kompetencebevis, dels en underskrevet erklæring om aldrig at være straffet for overtrædelse af love gældende dyr og dyretransport.					
--	--	--	--	--	--	--