



# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

Dato: 31. januar 2007  
Dok.: JAU40445  
Dyrevelfærdskontoret

### Udkast til tale

til ministeren til brug ved åbent samråd i Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 31. januar 2007.

#### Samrådsspørgsmål AN:

”Vil ministeren kommentere artiklerne ”Danske grise på langfart”, ”Danske grise på transport i 120 timer” og ”Begrænset viden om lange transporter” fra Jyllandsposten den 27. december 2006, og herunder redegøre for udviklingen i lange dyretransporter, samt oplyse hvad ministeren vil gøre for at dæmpe op for de lange transporter?”

1. Udvalget har bl.a. bedt mig om at kommentere tre artikler om lange transporter af svin, som blev bragt i Jyllands-Posten i december sidste år.

Det fremgår af artiklerne, at der i stigende omfang foretages lange transporter af svin fra Danmark til lande som Polen, Letland, Tjekkiet, Slovakiet, Ungarn, Ukraine og Rusland. Ifølge artiklerne transporteres svin fra Danmark til fjerne destinationer i Rusland og Ukraine, hvor nogle af svinene anvendes til avl, mens resten – det vil sige smågrisene – opfedes, inden de sendes til slagting.

Ifølge oplysningerne i artiklerne er svinene i nogle tilfælde blevet transporteret i op til 120 timer og har to gange undervejs været aflæst på samlesteder, hvor de i henhold til EU-reglerne har fået 24 timers hvile efter 24 timers transport.

Det fremgår desuden, at de lange transporter af smågrise til slagtning tilsyneladende kan betale sig for landmændene og transportørerne, fordi der i de nævnte lande gaves en væsentlig bedre kilopris på svinene.

2. Jeg vil godt med det samme slå fast, at jeg er modstander af, at svin og andre dyr transporteres over meget lange afstande – og det gælder uanset om formålet er slagtning, opfedning eller avl.

Jeg har ved flere lejligheder – senest under forespørgselsdebatten om dyretransporter i sidste uge – givet udtryk for, at jeg går ind for, at der fastsættes regler for, hvor langt dyrene må transporteres.

Som bekendt har vi jo i regeringen kæmpet aktivt for at få indført maksimale transporttider i EU for på denne måde at få sat en effektiv stopper for de lange transporter, men det er endnu ikke lykket at nå til enighed om en løsning på problemet.

Senest har Kommissionen i forbindelse med de politiske drøftelser omkring handlingsplanen for dyrevelfærd tilkendegivet, at den agter at fremsætte et forslag om fast-

sættelse af maksimale transporttider i EU inden udgangen af 2009.

Det er naturligvis et initiativ, som vi ser meget frem til. Problemet er jo bare, at der kan være sendt mange dyr til Rusland og Ukraine, før kommissionens initiativ er blevet præsenteret, forhandlet, vedtaget og trådt i kraft.

Jeg vil derfor – så snart der bliver lejlighed til det - tage sagen op med den ansvarlige kommissær med henblik på at få Kommissionen til at fremskynde dette initiativ.

**3.** Indtil vi får vedtaget fælles EU-regler om maksimale transporttider, er det ikke muligt for Danmark at fastsætte sine egne særlige regler på området. Selv om vi gerne ville, så kan vi altså ikke inden for rammerne af EU-retten forbyde den type lange transporter, som er omtalt i artiklerne.

Men vi kan selvfølgelig gøre en indsats for at sikre, at de lange transporter i det mindste foregår under så gode dyrevelfærdsmæssigt forsvarlige forhold, som muligt, så dyrene ikke udsættes for unødvendige lidelser undervejs. Det vil jeg komme tilbage til om lidt.

4. Først vil jeg kort redegøre for udviklingen i de lange transporter for nærmere at belyse omfanget af problemet.

Som det fremgår af artiklerne fra Jyllands-Posten, har vi gennem de senere år set en generel stigning i antallet af lange transporter – dvs. transporter, der har en varighed af mere end 8 timer. I Fødevarestyrelsen kan denne stigning i de lange transporter ses på antallet af godkendte ruteplaner – det, der nu kaldes logbøger – som styrelsen har modtaget de senere år.

Fødevarestyrelsen har oplyst, at der i 2003 blev indsendt og godkendt 6000 ruteplaner, mens tallet i 2004 var

7.657 ruteplaner. I 2005 skete der en stigning til 9.990 indleverede ruteplaner, mens tallet i 2006 er faldet til omkring 8.543 indleverede ruteplaner.

Tallene for ruteplanerne omfatter som bekendt alle transporter over 8 timer, der udføres til andre EU- lande og tredjelande, og det er således ikke muligt ud fra dette tal at se, hvor mange af disse transporter, der har strakt sig over meget lange afstande.

Fødevarestyrelsen har dog bekræftet over for Justitsministeriet, at der også er sket en stigning i antallet af meget lange transporter.

Ifølge Fødevarestyrelsens oplysninger, som baseres på indberetninger fra to af de tre fødevareregioner, blev der i 2005 gennemført ca. 65 forsendelser af svin til Rusland i perioden 2005-2006, hvoraf langt størstedelen af transporterne blev foretaget i 2006. Tilsvarende blev der i perioden fra 2005-2006 foretaget omkring 45 fors-

delser til Ukraine, hvoraf langt hovedparten blev foretaget i 2006.

Samlet set er der efter Fødevarestyrelsens skøn foretaget forsendelser af ca. 50.000 svin til Rusland og Ukraine i perioden 2005- 2006.

Dette tal skal naturligvis ses i forhold til, at der ifølge Fødevarestyrelsen eksporteres ca. 4,5 mio. svin fra Danmark på årsbasis. Antallet af de meget lange transporter udgør således en mindre andel af det samlede antal transporter ud af landet.

5. Som jeg redegjorde for under forespørgselsdebatten om dyretransporter i sidste uge, så findes der nu en række forudgående og efterfølgende kontrolforanstaltninger, som skal sikre, at de lange transporter foregår forsvareligt og i henhold til de gældende regler.

For eksempel foretager fødevarerregionerne, dvs. embedsdyrlægerne i regionerne, kontrol af de logbøger, der skal indsendes til Fødevarestyrelsen og godkendes, før der foretages transporter af dyr over 8 timer.

Embedsdyrlægerne kontrollerer logbogens oplysninger om forsendelsestiden og vurderer, om forsendelsens forventede varighed kan anses for realistisk. Embedsdyrlægen benytter sig i den forbindelse af et ruteplanlægningsprogram, der beregner transporttiden ved at tage hensyn til hastighedsbegrænsningerne på forskellige vejtyper og køre- og hviletidsreglerne for chauffører-  
ne.

Hvis embedsdyrlægen finder, at planlægningen af forsendelsen er uforsvarlig, for eksempel på grund af klimatiske forhold undervejs, eller fordi transporttiden forekommer urealistisk, kan dyrlægen vælge enten at pålægge transportøren at omlægge ruten eller nægte at godkende den planlagte rute.



Ved transporter af svin, der forventes at vare over 24 timer, kontrolleres det også, at logbogen indeholder oplysninger om godkendte kontrolsteder – det der tidligere hed mellemstationer –, hvor svinene kan få den nødvendige forplejning, inden den videre transport. Embedsdyrlægen kontrollerer, at det kontrolsted, som ønskes anvendt, er godkendt og har den fornødne kapacitet.

Når dyrene skal udføres til tredjelande skal det på samme måde fremgå af logbogen, hvor dyrene skal holde deres hvileperiode. Fødevarestyrelsen fører kontrol med, at kontrolstedet i tredjelandet er godkendt af det pågældende lands myndigheder, som skal påse, at kontrolstedet lever op til de standarder, som er fastsat i EU.

I de tilfælde, hvor svinene skal transporteres med færge, kontrollerer embedsdyrlægen, at der er planlagt hvil i nærheden af havnen, hvor dyrene ankommer.

Det fremgår i øvrigt af transportforordningen, at embedsdyrlæger i EU-medlemslandene ved EU's ydre grænser skal føre kontrol med, at reglerne i transportforordningen er overholdt.

Ud over logbogskontrollen og grænsekontrollen foretager fødevarerregionerne - som jeg tidligere har nævnt - en systematisk transportegnethedsvurdering af alle dyr, der skal transporteres over 8 timer. Derudover fører både fødevarerregionerne og navnlig Rigspolitiet en stikprøvevis kontrol af, om chaufføren er i besiddelse af de rette dokumenter, og om køretøjerne lever op til de gældende regler for transporter over 8 timer. Rigspolitiets kontrol er som bekendt fordoblet det seneste år, og der udføres nu betydeligt flere kontroller af de lange transporter.

Det er min opfattelse, at der med denne intensiverede kontrol er gjort meget for at sikre, at dyrene bliver behandlet så skånsomt som muligt under de lange trans-

porter. Med de fælles EU- regler og især den nye transportforordning er det i et vist omfang også blevet nemmere at sikre, at transportørerne også lever op til de gældende regler, når de har krydset den danske grænse.

6. Når det er sagt, så mener jeg fortsat, det er vigtigt, at vi fra dansk side fastholder målsætningen om helt at afskaffe de meget lange transporter.

Men som jeg også har redegjort for, så er det imidlertid kun muligt inden for rammerne af det europæiske samarbejde.

I den forbindelse vil jeg gerne endnu en gang understrege, at kravet om fælles maksimale transporttider i EU fortsat står meget højt på regeringens dagsorden. Og vi vil fra regeringens side presse på for at påvirke holdninger i de andre medlemslande, således at vi forhåbentlig kan opnå enighed om fælles regler på dette område.

Indtil det sker, vil jeg her til slut opfordre branchen til at udvise ansvarlighed og omtanke i sagen - og at det også overvejes, hvad det betyder for branchens renommé, når man sender levende dyr ud på flere tusinde kilometers transport i en lastbil for at opnå en beskedent merfortjeneste.

Tak.