



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 22. november 2006
Dok.: JAU40333
Dyrevelfærdskontoret

Udkast til tale

til ministeren til brug ved åbent samråd i Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 22. november 2006 (med ministeren for familie- og forbrugeranliggender).

Samrådspørgsmål Y:

”Vil ministeren redegøre for sagen om svinetransportørers omgåelse af reglerne om transport af svin til Tyskland som omtalt i TV-avisen den 31. november (oktober) 2006?” (besvares af ministeren for familie- og forbrugeranliggender)

Samrådspørgsmål Æ:

”Hvilke initiativer vil ministeren tage for at forbedre kontrollen med transport af levende dyr, efter at det er blevet afsløret, at transport af svin ofte foregår i strid med de gældende regler?” (besvares af ministeren for familie- og forbrugeranliggender)

Samrådsspørgsmål Z

”Hvilke initiativer agter ministeren at tage for at stramme reglerne for transport af levende dyr, efter at det er blevet afsløret, at det tilsyneladende er nemt for svintransportører at omgå de eksisterende regler, og vil ministeren herunder belyse, om det vil være en løsning at begrænse den maksimale transporttid til eksempelvis 4 timer før de skærpede krav til indvendig højde, ventilation, m.m. træder i kraft” **(besvares af justitsministeren)**

Samrådsspørgsmål Ø

”Hvilke sanktioner mener ministeren, der skal rettes mod transportører af svin, som gentagne gange overtræder reglerne om transport af dyr?” **(besvares af justitsministeren)**

Samrådsspørgsmål Å

”Vi ministeren redegøre for forholdet til EU-retten i sagen om svine-transportørers omgåelse af reglerne om transport af svin til Tyskland som omtalt i TV-avisen den 31. november (oktober) 2006.” **(besvares af justitsministeren)**

1. Jeg vil gerne starte med at sige, at det efter min mening er forkasteligt, når vi for åben skærm kan høre visse transportører erkende, at de bevidst tilsidesætter dansk lovgivning.

Det er i den forbindelse meget vigtigt at slå fast, at der ikke er tale om, at transportørerne udnytter ”et hul i lovgivningen”. Derimod drejer sagen sig grundlæggende om, at transportørerne tilsyneladende har valgt at afgive urigtige oplysninger over for Fødevareregionen om det endelige bestemmelsessted for dyretransporten. Jeg er bekendt med, at fødevareregionerne har indgivet politianmeldelse, og sagen er nu under behandling hos politiet.

Som familie- og forbrugerministeren netop har beskrevet har Fødevarestyrelsens opstramning af kontrollen med transportørerne jo allerede virket, sådan at vi nu ikke længere ser transportører, der angiver samlestedet Tarpholz som endeligt bestemmelsessted for de lange dyretransporter. Men derfor er der jo stadig grund til at spørge sig selv, hvordan det sikres, at transportørerne også fremover overholder reglerne, ligesom der er grund til at overveje, hvordan man sanktionerer de transportører, der stadig forbryder sig mod reglerne. Jeg er derfor

glad for at få lejlighed til at drøfte denne problemstilling nærmere med udvalget i dag.

2. Udvalget har stillet 5 spørgsmål, hvoraf familie- og forbrugerministeren har besvaret spørgsmålene Y og Æ, og jeg vil besvare de øvrige spørgsmål Z, Ø og Å. På grund af sammenhængen mellem spørgsmålene, vil jeg besvare spørgsmålene samlet.

Først og fremmest vil jeg redegøre for de regler, der gælder for de lange transporter, og som jo har særlig relevans i denne sag. I den forbindelse vil jeg komme ind på de EU-retlige regler, herunder de begrænsninger, som EU-retten medfører, når det gælder muligheden for at indføre skærpede regler for de lange transporter.

Desuden vil jeg redegøre nærmere for de muligheder, vi har for at indføre strengere sanktioner over for transportører, der gentagne gange overtræder reglerne om transport af dyr.

3. Som familie- og forbrugerministeren har redegjort for, så udspringer hele denne sag jo af, at nogle transportører har forsøgt at omgå de danske regler for lange transporter ved at angive forkerte oplysninger om transporternes bestemmelsessted.

Det følger klart af bekendtgørelsen om transport af dyr, at bestemmelsesstedet for en transport er det sted, hvor den *endelige* aflæsning af dyrene finder sted: Det vil sige det sted, hvor dyrene bliver læsset af vognen og skal opholde sig i længere tid – det vil efter praksis sige i mindst 24 timer.

Et samlested som Tarpholz, hvor dyrene eventuelt om- lades og højst opstaldes i kortere tid, kan ikke anses for et bestemmelsessted, når den endelige aflæsning af dyrene ikke finder sted der.

Det er derfor i strid med transportbekendtgørelsen og transportdirektivets regler at angive et samlested som et bestemmelsessted, når dyrene kun har opholdt sig der i kort tid og i nogle tilfælde slet ikke er blevet læsset af, ligesom de heller ikke er fodret og vandet på stedet, som reglerne foreskriver.

4. Når transportørerne vælger at omgå reglerne, ja så skyldes det jo desværre, at de på denne måde prøver at undgå at skulle leve op til de skærpede krav, der gælder for transporter over 8 timer.

Det er simpelthen uacceptabelt, og det er netop derfor, at Fødevarestyrelsen har skærpet kontrollen i forbindelse med udstedelse af sundhedscertifikaterne for at sikre, at der ikke bliver givet urigtige oplysninger til skade for dyrene.

5. Jeg må dog også sige, at løsningen på problemet efter min opfattelse ikke består i, at man strammer op på reg-

lerne om transport af dyr, f.eks. ved at lade de skærpede krav til lange transporter af dyr indtræde allerede ved 4 timers transport, sådan som der peges på i spørgsmål Z.

Sagt på en anden måde: Hvis de brodne kar ikke vil overholde f.eks. skærpede arealkrav for transporter over 8 timer, ja så vil de sandsynligvis heller ikke gøre det for transporter over 4 timer. Der skal andre midler til – og det vil jeg vende tilbage til om lidt.

6. De skærpede krav til lange transporter bygger på den EU-retlige regulering, som er fastsat i transportdirektivet og i vidt omfang gentaget i den nye transportforordning, som finder anvendelse fra den 5. januar 2007.

Reguleringen på transportområdet er ikke minimumsforskrifter, og det er derfor som udgangspunkt ikke muligt at fastsætte regler, der er strengere end dem, der kan udledes af EU-retten.

På visse områder, hvor det er muligt inden for EU-rettens rammer, har vi allerede strammet skruen i forhold til de krav til de lange transport, der er direkte opregnet i direktivet og forordningen.

Som familie- og forbrugerministeren nævnte før, så tog jeg i august sidste år initiativ til at skærpe de gældende regler om både arealkrav og ventilation for transport over 8 timer, og jeg indførte samtidig et krav om en indvendig inspektionshøjde på 140 cm.

Der var i den forbindelse stor debat om arealkravene ved transport af svin, fordi de nye skærpede krav ikke svarer til de arealkrav, der stilles i for eksempel Tyskland. Reglerne medfører nemlig et krav om 20 pct. mere plads til dyrene på de lange svinetransporter over 8 timer.

Det var - og er fortsat - min vurdering, at de skærpede arealkrav er i overensstemmelse med EU-retten. Den

vurdering bygger jeg på, at det følger af transportdirektivet – og fra 5. januar 2007 transportforordningen - at arealkravene ved transport af svin kan øges med indtil 20 pct., bl.a. af hensyn til transportens varighed. Når svinene skal ud på lange transporter, er der altså dyrevelfærdsmæssige hensyn, der kan begrunde, at man fastsætter skrappere krav end dem, der umiddelbart gælder i direktivet og forordningen.

Arealkravene blev kun skærpet for transporter over 8 timer, fordi 8 timer er den ”nedre grænse” i EU-retten for, hvad der udgør ”lange transporter”.

Hvis vi satte grænsen ned, så de skærpede arealkrav var gældende allerede efter 4 timers transport, ville det derfor klart være i strid med EU-retten.

Det samme gør sig gældende for de skærpede ventilationskrav, som følger direkte af den nye transportforordning. Det er nemlig udtrykkeligt angivet i forordningen,

at de skærpede ventilationskrav først er gældende for transporter over 8 timer. Vi kan derfor ikke i dansk ret fastsætte en regel om, at ventilationskravene skal være opfyldt ved transport over 4 timer eller lignende.

Endelig kan jeg nævne, at de ventilationskrav, der er fastsat sammen med reglerne for indvendig højde allerede i dag er gældende for både korte og lange transporter af svin.

7. Som det er fremgået, mener jeg ikke, at stramninger af de danske regler for de lange transporter er vejen frem, hvis vi vil sikre os, at reglerne ikke kan omgås. Dels fastsætter EU-retten klare grænser for, hvilke yderligere krav vi kan stille, og dels er skærpelsen af kravene jo ikke i sig selv nogen garanti for, at transportørerne overholder reglerne og dermed sikrer dyrenes velfærd.

Jeg mener i stedet, vi skal sætte ind med de kontrolmuligheder, som vi har til rådighed - og som jo faktisk har

vist sig at fungere - og vi skal heller ikke være blege for at skærpe sanktionerne i forhold til de transportører, som helt åbenlyst og meget groft tilsidesætter reglerne.

8. Det bringer mig over til det sidste, som jeg vil nævne i dag - nemlig muligheden for at indføre strengere sanktioner over for de transportører og også chauffører, der gentagne gange overtræder reglerne om transport af dyr.

Statistikkerne taler jo et tydeligt sprog: Det står stadig skidt til med dyretransporterne på de danske landeveje.

I sidste uge offentliggjorde Rigspolitiet således kontrolresultaterne for perioden 1. januar til 31. oktober 2006. Det fremgår heraf, at situationen er stort set uændret i forhold til tallene fra 2005, idet der i ca. hver fjerde transport konstateres overtrædelser af betydning for dyrenes velfærd.

Det vil vi ikke finde os i – og jeg mener derfor, det er på tide, at der lægges en hårdere kurs i forhold til de transportører og chauffører, der gentagne gange forbryder sig mod dyrevelfærden.

Men en afgørende forudsætning i den sammenhæng er naturligvis, at vi finder lovovertræderne, dvs. at kontrollen fungerer. Og jeg vil i den forbindelse fremhæve, at Rigspolitiet i 2005 kontrollerede 315 lange dyretransporter, dvs. transporter over 50 km. I perioden fra 1. januar til slutningen af oktober i år har man kontrolleret 580 lange transporter, altså næsten en fordobling af kontrolpresset i forhold til sidste år. Dertil kommer etableringen af Dyrevelfærdsrejseholdet i juni i år, som yder et vigtigt bidrag til gennemførelsen af kontrollen.

I forlængelse heraf kan jeg i øvrigt nævne, at Rigspolitiet overfor mig har oplyst, at man fremover vil fastholde dette forstærkede kontrolpres i forhold til dyretransporter.

terne. Risikoen for at blive afsløret er således ikke blevet mindre – tværtimod.

Som jeg nævnte før, er jeg også helt indstillet på at se nærmere på sanktionsmulighederne i forhold til de transportører og chauffører, som gentagne gange tilsidesætter de regler, som vi af hensyn til dyrenes velfærd har fundet det påkrævet at gennemføre.

Som det er udvalget bekendt, nedsatte jeg i februar i år en arbejdsgruppe, som har til opgave at undersøge muligheden for at indføre en klippekortordning for dyretransporter. Selv om det er et meget kompliceret område med mange tekniske detalregler, er arbejdsgruppen nået så langt, at man forventer omkring årsskiftet at kunne afgive en rapport med et forslag til en klippekortordning.

Det er min forventning, at vi med udgangspunkt i arbejdsgruppens forslag vil kunne etablere et effektivt

sanktionssystem, som også vil få den nødvendige præventive virkning på hele dyretransportområdet. Og jeg håber samtidig, at der kan skabes bred politisk enighed om at få gennemført de initiativer, som tilsyneladende er påkrævet for at få transportører og chauffører til at forstå, at reglerne skal overholdes – og at de skal overholdes for hver eneste dyretransport.

8. Samlet set er situationen altså den, at vi har gennemført de regler, som vi kan inden for EU-rettens rammer, ligesom vi har forstærket kontrollen med dyretransporterne. Nye initiativer er på vej, og jeg føler mig overbevist om, at de vil bidrage til at nedbringe antallet af lovovertrædelser på dette område.

[Jeg vil her til slut gerne sige, at hvis der er nogen i udvalget, der ønsker en uddybning af det, jeg har sagt, herunder om EU-retten på området, så står jeg naturlig-

vis til disposition, f.eks. i form af et møde i Justitsministeriet med ordførerne, hvor vi mere uformelt kan drøfte disse spørgsmål yderligere.]

Tak.