

Den 2. april 2008 kl. 9.00

## TALE SAMRÅD P

### DET TALTE ORD GÆLDER

#### **Fødevareministerens tale ved samrådet i Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 2. april 2008**

##### **Spørgsmål P:**

”Vil ministeren kommentere artiklerne ”Sager om dyretransporter smuldrer” og ”Ingen sag om dyretransport” bragt i Jyllandsposten henholdsvis den 7. og den 10. marts 2008, og i den forbindelse redegøre for forløbet i sagen og herunder oplyse, om der er begået sagsbehandlingsfejl i forbindelse med, at en polsk transportvirksomhed fik forbud mod at transportere levende dyr fra og i Danmark, om de potentielle økonomiske konsekvenser heraf samt oplyse, hvad ministeren agter at gøre i forlængelse heraf?”

##### **Svar:**

Udvalget har kaldt mig i samråd for at kommentere to artikler fra Jyllandsposten, der omhandler sagen om en polsk transportvirksomheds transport af kvier fra Danmark til Grækenland. Endvidere har udvalget bedt mig redegøre for sagsforløbet, herunder for eventuelle sagsbehandlingsfejl, oplyse

om de økonomiske konsekvenser af sagen, og hvad jeg agter at gøre i forlængelse af sagen.

Først vil jeg gerne redegøre for sagsforløbet.

Den 24. maj 2007 afgik en transport af 32 kvier til avlsbrug fra Danmark. Den 28. maj ankom kvierne til deres bestemmelsessted i Grækenland. Via ambassaden i Athen fik Fødevarestyrelsen den 15. juni 2007 oplysninger fra de græske veterinærmyndigheder om, at dyrene ved ankomsten var i dårlig forfatning. En af kvierne var død under transporten, og ni andre savlede, havde besværet åndedræt og ville ikke rejse sig. Alle dyrene led af stærk tørst og udmattelse. De græske myndigheder oplyste endvidere, at bilerne viste tegn på, at dyrene ikke havde været læsset af undervejs. Denne vurdering var blandt andet baseret på gødningsmængden og på en kraftig lugt af ammoniak. Chaufførerne kunne ikke fremvise logbøgerne, og kunne dermed ikke dokumentere, om de obligatoriske 24 timers hvil på et kontrolsted var blevet holdt.

Der var indledningsvis tvivl om, hvorvidt kvierne var blevet læsset om fra to biler til en bil, men denne tvivl er senere blevet afklaret, så dyrene er under hele transporten blevet transporteret på to biler. Tvivlen skyldtes en misforståelse i forbindelse med oplysninger om transportmidlerne fra de græske myndigheder.

Sagen blev efter styrelsens almindelige praksis overgivet til Fødevarestyrelsens Kontrolafdeling Haderslev, der havde afsendt dyrene, og derfor skulle kontrollere de returnerede logbøger. Samtidig blev de græske myndigheder kontaktet for yderligere oplysninger. I begyndelsen af juli rettede Fødevarestyrelsen henvendelse til de ungarske myndigheder for yderligere oplysninger, idet dyrene efter logbøgerne skulle have været aflæst til 24 timers hvil i Ungarn. De polske myndigheder blev ligeledes af Fødevarestyrelsen anmodet om at foretage en undersøgelse af sagen.

Kontrollen af logbøgerne afslørede ikke overtrædelser, men logbøgerne, der som nævnt ikke kunne fremvises i Grækenland, indeholdt kvittering for modtagelsen med en underskrift, angiveligt fra den græske modtager. Logbøgerne oplyste ikke, at en af kvierne var død under transporten, hvilket i henhold til transportforordningen er et krav.

Den 12. juli 2007 blev der på baggrund af disse oplysninger fra de græske myndigheder, de konstaterede uregelmæssigheder i logbøgerne og efter oplysninger om, at firmaet igen skulle transportere kvier til Grækenland med afgang dagen efter, nemlig den 13. juli 2007, nedlagt et forbud på foreløbig 3 måneder mod den polske transportør. Forbudet betød, at firmaet ikke måtte transportere dyr i Danmark, eller foretage transporter med afgangssted i Danmark.

Efterfølgende indgav den polske transportør en klage til Justitsministeriet, hvor sagen er under behandling. Jeg har derfor ikke mulighed for at oplyse om eventuelle sagsbehandlingsfejl, da de indgår i klagesagens behandling. Spørgsmålet om manglende partshøring, om adgangen til klage samt om eventuelt at undlade partshøring er med andre ord en del af den konkrete sagsbehandling i Justitsministeriet.

Den 24. juli 2007 indgav Fødevareregion Syd en politianmeldelse mod den danske organisator og altså ikke mod den polske transportør. Det er denne anmeldelse, som politiet efter grundige overvejelser nu har valgt ikke at forfølge yderligere. Jeg vil senere vende tilbage til, hvorfor det netop er organisatoren, som politianmeldes.

Efter politianmeldelsen og forbudet, har Fødevarestyrelsen modtaget yderligere informationer, der synes at være i modstrid med hinanden. Fødevarestyrelsen har i begyndelsen af august 2007 på den ene side modtaget oplysninger fra de ungarske myndigheder, der bekræfter dyrenes ophold på kontrolstedet i 24 timer. Fra de græske myndigheder har Fødevarestyrelsen i januar 2008 desuden modtaget yderligere oplysninger om dyrenes tilstand, der bekræfter, at de var i en kritisabel forfatning ved ankomsten, samt en erklæring fra modtageren, der viser, at det ikke er dennes underskrift på modtagelseskvitteringen i logbogen. Alle modtagne oplysninger er videregivet til politiet.

Jeg vil gerne kort redegøre for organisators rolle i forbindelse med en dyretransport, idet det er væsentligt i forhold til forståelsen af den pågældende sag. Organisator er den juridiske person, der er ansvarlig for planlægning af en transport. Det kan være, men er ikke altid den samme som den virksomhed, der udfører selve transporten. Organisator skal sikre, at de virksomheder, der udfører transporten er autoriserede, og at der er afsat tilstrækkeligt areal til dyrene under transporten. Det er endvidere organisator, der ved planlægningen skal sikre, at der er sammenhæng mellem transportens dele, at der er planlagt de nødvendige hvil i henhold til forordningen, samt at planlægningen tager hensyn til trafikale forhold mv.

Organisator og dennes rolle er et forholdsvist nyt begreb, der blev indført ved transportforordningens ikrafttrædelse d. 5. januar 2007, og derfor er det også vigtigt at få en vurdering fra anklagemyndighedens side af, hvor meget der skal til, for at en straffesag kan løftes og føres til doms ved domstolene.

Det er væsentligt, at vi ikke blander Fødevarestyrelsens afgørelse om midlertidigt transportforbud mod den polske transportør og politianmeldelsen af den danske organisator sammen. Det midlertidige forbud mod transport af dyr i Danmark er udstedt fremadrettet af hensyn til dyrenes velfærd. Den frafaldne politianmeldelse angår spørgsmålet om, hvorvidt organisator kan drages strafferetligt til ansvar ud fra de tilgængelige beviser og dokumentationer.

Der var i den konkrete sag tale om en dansk organisator, som var ansvarlig for transporten i henhold til transportforordningen og som benyttede en udenlandsk transportør. Denne kan ikke strafforfølges i Danmark for overtrædelser af transportforordningen begået i udlandet. På den baggrund blev kun organisatoren politianmeldt.

Transportvirksomheden har ifølge Jyllandsposten angiveligt oplyst, at den agter at anlægge et erstatningssøgsmål i forbindelse med nedlæggelse af forbudet, og at erstatsningskravet bliver ca. 1,9 millioner kroner. Fødevarestyrelsen har imidlertid meddelt mig, at en stævning ikke er modtaget, og jeg kan ikke oplyse nærmere om et eventuelt krav. En afgørelse af kravets berettigelse og eventuelle størrelse vil skulle træffes af domstolene, hvorfor jeg på nuværende tidspunkt selvsagt ikke kan udtale mig om de eventuelle konkrete økonomiske konsekvenser. En erstatningssag vil i øvrigt skulle afvente en afklaring af klagesagen.

Afslutningsvist kan jeg oplyse, at forbedringer af kontrollen med de lange dyretransporter indgår i den nyligt afleverede veterinærundersøgelse, og jeg vil blandt andet fokusere på en forbedret logbogskontrol, både før og efter transporterne. Indførelse af GPS-baseret kontrol vil medføre en forbedring af de oplysninger, der anvendes i kontrollen, og det vil således give øgede muligheder for at kontrollere overholdelse af de hvileperioder, som dyrene efter transportforordningen skal have.

Jeg har anmodet Fødevarestyrelsen sammen med Justitsministeriet om at foretage en undersøgelse af mulighederne for at indføre en GPS-kontrol, inden den fra EU's side skal indføres 1. januar 2009.