

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Fødevarestyrelsen

KONTOR FOR
KEMISK FØDEVARESIKKERHED,
DYREVELFÆRD
OG VETERINÆRE LÆGEMIDLER

Det talte ord gælder

Tale til åbent samråd den 12. december 2007 om kvægtransport til Rusland.

Samrådsspørgsmål G: Vil ministeren i forlængelse af artiklerne fra Jyllandsposten den 4. december 2007 "Svindet med kvægtransport", "Den lange vej til Rusland" og "Kvægsag trak længe ud" redegøre for den omtalte sag, oplyse om ministeren har kendskab til lignende sager, hvor der er udbetalt EU-støtte til dyretransporter, som der er svindlet med, samt oplyse hvad ministeren vil gøre for at sikre, at svindel med kvægtransporter ikke gentager sig?

Samrådsspørgsmål H: Vil ministeren i forlængelse af indslaget i TV-avisen den 4. december 2007 om svindel med kvægtransport til Rusland oplyse, hvad ministeren agter at gøre for at veterinærmyndighederne kontrollerer lange dyretransporter og dokumentationen i forbindelse med lange dyretransporter, så der fremover ikke sker svigt af denne karakter?

Indledning

Udvalget har bedt mig kommentere sagen om en kvieexport til Rusland, med udgangspunkt i tre artikler fra Jyllandsposten den 4. december 2007 og oplyse om, hvad jeg agter at gøre for, at der sker en bedre kontrol af lange dyretransporter. Efter aftale med udvalget besvarer jeg både samrådsspørgsmål G og H i denne tale.

Disposition

Jeg vil indledningsvist redegøre for den konkrete sag og regelgrundlaget. Derpå vil jeg redegøre for, om der foreligger lignende sager. Til slut vil jeg orientere om nye, supplerende initiativer, herunder initiativer, der knytter sig til veterinærmyndighedernes kontrol under de lange dyretransporter.

Resume af den konkrete sag

Jyllandsposten beskriver i de 3 artikler en kvægtransport af 242 kvier til Rusland. Transporten er ikke foregået efter gældende dyreværnsregler.

Den 15. februar 2007 blev kvierne sendt af sted fra Danmark med kurs mod Rusland. Det var i forhåndsansmeldelsen oplyst, at de ville ankomme den 19. februar, og der var planlagt 2 hvil af hver 24 timer undervejs.

Dyrene blev læsset af på det første hvilested i Polen den 17. februar, hvor de hvilede 24 timer, før transporten fortsatte til Rusland. Det var oplyst, at dyrene igen skulle have 24 timers hvil på et hvilested i Rusland. Dette skete dog ikke, idet dyrene i stedet for aflæsning på et hvilested tilbragte 24 timer i bilerne på en rasteplass i Rusland.

Ankomsten til bestemmelsesstedet blev overfor Fødevarestyrelsen oplyst til at være den 20. februar kl. 04 om morgenen. Dyrene ankom, angiveligt på grund af en omvej til Moskva for at få foretaget toldbehandling, dog først den 20. februar om aftenen efter mørkets frembrud på et tidspunkt hvor der var snevejr. På grund af de begrænsede aflæsningsfaciliteter på be-

stemmelsesstedet var det derfor først muligt at læse dem af næste morgen.

Direktoratet for FødevarerErhverv har fra firmaet Baltic Control fået oplyst, at aflæsningen først foregik den 21. februar, hvilket er i overensstemmelse med de oplysninger dyreværnsorganisationen Animals Angels har givet. Jeg vender tilbage til Baltic Controls rolle senere. Først vil jeg gerne redegøre for Fødevarestyrelsen og Direktoratet for FødevarerErhvervs kontrolmuligheder.

Det praktiske regelgrundlag

I forbindelse med en dyretransport, der har en varighed på mere end 8 timer, skal organisationen senest to dage forud for det forventede afgangstidspunkt indsende en logbog til en kontrolafdeling.

Logbogen skal beskrive den samlede forsendelse fra afgang til ankomst til bestemmelsesstedet, herunder hvor og hvornår dyrene skal fodres, vandes og have adgang til hvile.

Logbogen kontrolleres af den tilsynsførende dyrlæge. Det kontrolleres bl.a. om den angivne forsendelsestid er realistisk, samt om den angivne rute er realistisk og forsvarlig. Denne kontrol sker ved hjælp af ruteplanlægningsprogrammet Route Logix.

Som led i kontrollen er det procedure, at kontrollanten sikrer sig, at de angivne hvilesteder findes, og ligger på ruten. Dette kan f.eks. ske ved opslag i ruteplanlægningsprogrammet eller

ved brug af kort. Kan hvilestedet ikke findes, kontaktes den virksomhed, der har anmeldt transporten for nærmere oplysninger om stedets placering.

I de tilfælde, hvor logbogen ikke er tilfredsstillende, anmoder dyrlægen transportøren om at ændre planlægningen af den pågældende transport. Først når logbogen overholder transportforordningens bestemmelser, vil logbogen blive godkendt.

Under selve transporten skal chaufføren udfylde logbogens del 4 med oplysninger om turens faktiske forløb, herunder datoer og tidspunkter for ankomst og afgang til hvilestationerne.

Denne del af logbogen skal senest en måned efter transportens afslutning indsendes til myndigheden på afgangsstedet, som derefter foretager en kontrol af logbogen. Kontrollen sker ved at sammenholde det planlagte forløb med det faktiske. Det vil sige, at der sker en sammenligning mellem de oplysninger, chaufføren har udfyldt undervejs på turen, og de oplysninger der blev afgivet i forbindelse med forhåndsanmeldelsen, før transporten afgik. Det kontrolleres herved, om dyrene har fået de hvil, de efter reglerne skal have, og om transporten er afviklet efter reglerne for dyretransporter.

Der foretages altså både en forudgående kontrol og en efterkontrol af de dokumenter, der ledsager transporten.

Eksportstøtte

Denne dokumentkontrol er baseret på transportørernes egne oplysninger om transportens faktiske forløb, og hvis der bevidst afgives falske oplysninger, er det meget svært at konstatere dette med de kontrolmuligheder, der foreligger.

Det er ikke muligt for de danske kontrolafdelinger at kontakte myndigheder i Rusland og udbede sig oplysninger vedrørende en konkret transport.

Hvis der er ansøgt om eksportstøtte til den pågældende eksport er der en modtagelseskontrol på destinationen i modtagelandet. Denne kontrol anvendes således alene for eksporten af racerene avlsdyr og kun for de eksporter, hvortil der er ansøgt om eksporttilskud.

Forud for en eksport af levende dyr til lande udenfor EU foretages der en veterinær kontrol af dyrene. I Danmark foretages denne af fødevareregionerne. Herudover foretages der veterinær kontrol ved udgangsstedet fra EU, hver gang der skiftes transportmiddel udenfor EU, samt ved ankomsten til det første aflæsningssted i bestemmelseslandet.

Modtagekontrollen udføres af godkendt kontrol- og overvågningsselskab, idet den faktiske kontrol udføres af en dyrlæge, der udarbejder en rapport om kontrollen.

Kontrollen udføres for eksportørens regning, og det er eksportøren, der efterfølgende er forpligtet til at indsende kontrolrapporten til Direktoratet for FødevarerErhverv.

Alle ansøgninger om eksporttilskud til levende dyr kontrolleres i Direktoratet for FødevarerErhverv forud for udbetaling eller forud for frigivelse af sikkerhed i tilfælde af forskudsbetaling.

I Direktoratet for FødevarerErhverv kan sagerne først afsluttes når stamblade og sundhedscertifikater, grænsedyrlægens attest ved udgangen fra EU toldområde samt rapport for kontrol i tredjeland er modtaget og godkendt. Fremadrettet vil Direktoratet for FødevarerErhverv også kræve en underskrevet og godkendt logbog.

Den konkrete sag

Ved kontrol af den forud indsendte anmeldelse af transporten i den konkrete sag, blev der til fødevareregionen forevist en fax fra det russiske hvilested. Ved en fejl blev der ikke foretaget tilstrækkelig grundig kontrol af hvilestedets placering ud fra adressen. Proceduren er normalt som beskrevet ovenfor, og det er derfor en beklagelig fejl, at proceduren ikke også blev fulgt i dette tilfælde.

Efter transportforordningen skal afvigelser fra den godkendte forhåndsanmeldelse indberettes på del 4 og 5, med en forklaring på hvorfor afvigelsen er sket. Dette skete ikke i den konkrete sag. Fødevarestyrelsen var således fra transportøren hverken orienteret om, at der var sket en forsinkelse, eller at dyrene ikke som planlagt havde fået 24 timers hvil på et russisk hvilested, samt at dyrene var kørt en omvej på 500 km til Moskva for at ordne toldpapirer.

Efter transporten blev logbogen returneret indenfor en måned, mhp. efterkontrol. I den konkrete sag var den returnerede logbog imidlertid ikke kontrolleret indenfor den måned Fødevarestyrelsen har til at kontrollere logbogen. Imidlertid viser den nu foretagne kontrol, at der ifølge det indsendte logbogsmateriale ikke skulle foreligge nogen overtrædelse.

Logbogen skulle kontrolleres i kontrolafdeling Haderslev, der grundet en uforudset stor stigning i antallet af eksporter, med dertil hørende nødvendigt ressourceforbrug til veterinær eksportkontrol, ikke har nået at kontrollere returnerede logbøger inden for fristen. Det drejer sig om en pukkel på ca. 1200 logbøger, hvoraf kun ganske få vedrører eksporter af levende dyr med eksportstøtte.

Regionen tilfører nu området ekstra ressourcer, og det forventes, at puklen er afviklet i løbet af første kvartal 2008.

Det er naturligvis ikke tilfredsstillende, at kontrollen ikke sker indenfor den fastsatte tid på en måned. Jeg glæder mig dog over, at der kun er problemer i en enkelt kontrolafdeling ud af 10. Alle øvrige 9 kontrolafdelinger er således helt ajour med den efterfølgende logbogskontrol.

Herefter vil jeg vende mig mod firmaet Baltic Control og dette firmas rolle i den konkrete sag.

Baltic Controls rolle

Baltic Control er et overvågningsfirma godkendt af Direktoratet for FødevarerErhverv. Firmaet udfører modtagekontrol på eksportørens vegne, bl.a. i Rusland. I den konkrete sag er det Baltic Control, der har udført modtagekontrollen ved dyrenes ankomst til bestemmelsesstedet den 21. februar 2007. Firmaets rapport oplyser intet usædvanligt.

Ifølge efterfølgende oplysninger fra Baltic Control ankom en repræsentant for firmaet til dyrenes bestemmelsessted den 20. februar om aftenen, og blev der til aflæsningen fandt sted den 21. februar. Baltic Control har oplyst, at aflæsningen blev udsat til om morgenen pga. en snestorm og mørke, der gjorde at aflæsning om aftenen ville medføre en betydelig risiko for dyr og mennesker.

Direktoratet for FødevarerErhverv er for øjeblikket ved at undersøge, om der er grundlag for at kritisere indsatsen fra Baltic Controls side. Direktoratet overvejer i den forbindelse hvilke sanktioner, der eventuelt skal tages i anvendelse overfor firmaet.

Konklusion på den konkrete sag Sammenfattende kan jeg konstatere, at dyrene opholdt sig på bilerne i 95 timer fra hvilestedet i Polen og til de endelig blev læsset af i Rusland. Jeg finder det dybt kritisabelt og ser med stor alvor på sager som denne, hvor dyr udsættes for uforsvarlig behandling under en transport. Det gør det bestemt ikke bedre, at der samtidig er udbetalt eksportstøtte til denne transport. Jeg er derfor meget tilfreds med eksportørens udmelding i Jyllandsposten om, at de

lange transporter ad landevej indstilles.

Status i sagen

Status i sagen er pt., at Fødevarestyrelsen har anmeldt de ansvarlige transportører til politiet.

Efter Direktoratet for FødevareErhvervs vurdering er der grundlag for at kræve restitutionsbeløbet tilbage. Man afventer i øjeblikket eksportørens høringssvar. Herefter vil Direktoratet træffe endelig afgørelse.

Lignende sager

M.h.t. spørgsmålet om eventuelle lignende sager, kan jeg oplyse, at Direktoratet for FødevareErhvervs restitutionskontrol i indeværende år har afdækket problemer i 7 eksportforretninger, hvortil der er ansøgt om eksporttilskud. I 4 sager er der givet afslag på udbetaling, heraf er 2 påklaget. De øvrige 3 er under behandling.

For en sikkerheds skyld vil Direktoratet for FødevareErhverv i samarbejde med Fødevarestyrelsen foretage en fornyet gennemgang af eksportstøttesager vedrørende transporter af kvæg til tredjelande, som er modtaget efter den nye transportforordnings ikrafttræden. Formålet er at sikre, at der ikke er yderligere sager som denne.

Fremadrettede initiativer

Jeg har på EU-plan rejst spørgsmålet om en afskaffelse af eksportstøtten til avlsdyr. EU skal i løbet af de kommende måneder forhandle en reform af den fælles landbrugspolitik, og heri indgår også landbrugsstøtteordninger. Jeg ser gerne denne eksportstøtte fjernet helt, for at

mindske antallet af de lange dyretransporter.

Derfor glæder det mig meget, når en af de store eksportører udtaler, at lange transporter af landeveje til Rusland er indstillet, og dyrene skal flyves i stedet.

Jeg ser med største alvor på denne type sager og vil gerne sikre at de ikke gentager sig. Derfor arbejder regeringen for at fremskynde implementeringen af GPS-systemer i alle lange dyretransporter. På EU plan er anvendelsen af GPS systemer vedtaget, men først med virkning fra 2009 for alle køretøjer. Den teknisk praktiske implementering af systemet drøftes aktuelt i Kommissionen og i en af EU nedsat arbejdsgruppe. Danmark repræsenteres i arbejdsgruppen af Justitsministeriet, som reguleringen hører under. Indførelse af GPS vil medføre en absolut forbedret kontrolmulighed.

Jeg har derfor bedt Fødevarestyrelsen om sammen med Justitsministeriet meget hurtigt at undersøge mulighederne for at vi fra dansk side allerede nu – inden der foreligger en EU-løsning – kan iværksætte en efterkontrol af transporterne baseret på oplysningerne fra navigationssystemet.