

TALEPAPIR



”Det talte ord gælder”

### **Tale ved samråd om lange dyretransporter af grise den 20. juni 2018**

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af samrådsspørgsmål BC og BD stillet den 25. maj 2018 af Søren Egge Rasmussen (EL), Simon Kollerup (S) og Karina Due (DF).

#### **Samrådsspørgsmål BC**

Hvad vil ministeren gøre for at reducere antallet af lange dyretransporter, som er steget fra 1,9 mio. grise i 2007 til 9,4 mio. grise i 2017? Der henvises til artiklen ”Antallet af lange dyretransporter er eksploderet” bragt på Ritzau.dk den 24. maj 2018.

#### **Samrådsspørgsmål BD**

Vil ministeren gøre noget for at øge kontrollen med de lange dyretransporter eller arbejde for at forbedre reglerne nationalt eller i EU for at sikre bedre dyrevelfærd under transporterne af grise?

TALEPAPIR



### **Svar**

Tak for spørgsmål BC og BD. Jeg vil besvare de to samrådsspørgsmål samlet, da de omhandler forskellige aspekter af samme emne.

Først vil jeg dog give en kort bemærkning til Fødevarestyrelsens utilstrækkelige opfølgning på kontrol af returlogbøger, som jeg blev bekendt med i sidste uge.

Det svigt i opfølgningen på overtrædelser er uacceptabelt, og jeg har bedt Fødevarestyrelsen om en udførlig redegørelse om årsagen og forløbet i sagen. Jeg vil afvente redegørelsen før der tages beslutning om konsekvenser.

Jeg har endvidere indskærpet overfor Fødevarestyrelsen, at der omgående følges op på de sager, hvor der ikke er blevet sanktioneret.

Jeg har også inviteret alle jer til et møde, hvor systemet for logbogskontrollen vil blive nærmere forklaret og hvor I vil få mulighed for at stille spørgsmål til kontrollen.



Nu vil jeg vende tilbage til samrådsspørgsmålene.

***Skal antallet af lange dyretransporter reduceres?***

Jeg vil gerne starte med at sige, at dyretransporter selvfølgelig skal ske på en dyrevelfærdsmæssig forsvarlig måde.

Antallet af grise, som transporteres med en varighed på over 8 timer er steget fra 1,9 mio. i 2007 til godt 9,4 mio. i 2017.

På den ene side er dette udtryk for, at udlandet efterspørger danske grise, og at landbruget er med til at skabe en stor eksport for Danmark.

På den anden side er det også meget vigtigt, at vi sikrer, at der tages behørigt hensyn til dyrenes velfærd, især når dyrene transporteres mere end 8 timer.

De to ting behøver ikke nødvendigvis at være hinandens modsætninger.



Området er reguleret af en EU-forordning, som indeholder en lang række bestemmelser, der har til formål at beskytte dyrenes velfærd under de lange transporter.

F.eks. er der i transportforordningen fastsat en række krav, som sikrer, at dyrene kan ligge ned og stå op i deres naturlige leje under transport. Dette gælder også for dyr, som vejer under 25 kg, dvs. også for smågrise.

Det er naturligvis vigtigt, at transportørerne efterlever reglerne for de lange transporter, og at myndighederne foretager en tilstrækkelig kontrol for at sikre, at dette sker.

***Forbedring af dyrevelfærd under transport af grise (nationalt)***

Transportforordningen indeholder regler om bl.a. arealkrav, transporttid og krav til indretning af transportmidlerne.

Det følger af forordningen, at det for nationale dyretransporter er muligt at fastsætte strammere regler, end hvad der følger af forordningen. Med nationale dyretransporter forstås transporter,



som påbegyndes og afsluttes i Danmark.

Vi har allerede i dag sådanne særregler for nationale transportere i Danmark. Blandt andet er der særlige krav til synsgodkendelse af transportmidler, der anvendes til vejtransporter på under otte timer og krav til bl.a. strøelse ved transport af lettere tilskadekomne dyr.

Derudover har vi i Danmark præciseret EU-forordningen, blandt andet således at det er tydeligt, at udsættersøer ikke anses for egnede til lange transportere. Det skyldes, at udsættersøer anses for - efter en langt produktionsliv - at kræve særlige hensyn under transport, da de har tendens til ledsygdomme, som kan gøre det smertefuldt at gå eller stå i et køretøj, der bevæger sig.

Det er også muligt at fremme dyrevelfærden gennem en ændring af værdier og ved at fremme det oplyste forbrugervalg.



Et godt eksempel er det statslige dyrevelfærdsmærke, som blev lanceret i 2016 i samarbejde med en række virksomheder indenfor fødevarebranchen, Landbrug og Fødevarer og Dyreværnsforeningernes Samarbejdsorganisation.

For at grisekød kan bære velfærdsmærket, er det et krav, at dyrene maksimalt må transporteres i 8 timer. Det giver således forbrugerne mulighed for at vælge kød fra dyr, der højst er transporteret i 8 timer.

### ***Forbedring af dyrevelfærd under transport af grise (på EU-plan)***

Som sagt, så har vi allerede fastsat nationale særregler ift. transport af dyr.

Det er dog ikke muligt med den nuværende EU-forordning at indføre et forbud mod lange transportere på EU-plan og på den måde reducere antallet af lange dyretransportere. Det vil kræve en ændring af EU-reglerne.

Som I ved, er det anført i Veterinærforlig III som alle Folketingets partier står bag, at regeringen



arbejder for, at Europa-Kommissionen åbner for en revision af transportforordningen.

Kommissionen har trods mange opfordringer på møder mellem mine forgængere og Sundhedskommissæren og på møder på embedsmandsniveau, afvist at iværksætte en revision af transportforordningen.

Dette sker med en henvisning til, at der først skal være en bedre implementering og mere ensartet håndhævelse af de eksisterende regler, inden det kan være relevant at udarbejde nye regler.

Regeringen vil dog fortsat ved enhver passende lejlighed rejse emnet på EU-plan.

På dansk initiativ blev der endvidere i januar 2017 etableret en EU-dyrevelfærdsplatform, hvor også dyrevelfærd under transport skal drøftes.

Danmark har aktivt bidraget til dette arbejde ved sammen med Nederlandene, Belgien, Tyskland og Sverige at sende en liste til Kommissionen



over EU-medlemsstaternes væsentligste udfordringer med den eksisterende transportforordning, som man ønsker at drøfte i regi af dyrevelfærdsplatformen.

Danmark vil fortsat bidrage aktivt til drøftelserne i dyrevelfærdsplatformen.

### ***Kontrollen med de lange dyretransporter***

Kontrol af om transportørerne overholder dyretransportreglerne er et vigtigt redskab til at sikre dyrenes velfærd under transport.

Der er i dag en ganske omfattende kontrol.

Alle dyr, som transporteres på både korte og lange ture bliver kontrolleret af Fødevarestyrelsens dyrlæger, for at undersøge om de er egnede til transport.

Derudover udføres der kontrol af dyrenes velfærd for hvert enkelt slagtedyrt ved ankomsten til slagteriet - i forbindelse med det såkaldte levende syn af slagtedyrt.



Endelig udføres der hvert år ca. 1500-1800 stikprøvekontroller af transportforordningens bestemmelser om transportmidlerne, dyrene og ledsagedokumenterne.

Stikprøvekontrollerne udføres af Fødevarestyrelsens veterinære rejsehold, Fødevarestyrelsens kødkontrol samt ved vejkontrol foretaget af politiet i udgangspunktet med assistance fra Fødevarestyrelsen.

Det fremgår af Ritzau artiklen, som der henvises til i samrådsspørgsmål BC, at der i 2015 "var for mange svin om bord" på hver fjerde af de knap hundrede transporter, der blev tjekket ved en stikprøvekontrol.

Af Fødevarestyrelsens 97 ordinære stikprøvekontroller ved eksport af grise i 2015 blev der dog alene konstateret 7 kontroller, som rent faktisk medførte *sanktioner* for overbelægning. Ved siden af de 7 kontroller kommer så 29 kontroller, hvor der er alene blev *vejledt* om reglerne om arealkrav.



Når det er sagt, så synes jeg selvfølgelig, at det er bekymrende, at der er transporter, hvor der har været problemer med overbelægning, uanset, om der er sanktioneret eller ej. Jeg vil derfor bede Fødevarestyrelsen om at rejse problemstillingen overfor eksportørerne og transportørerne, således at regelefterlevelsen forbedres, når det kommer til overbelægning.

Antallet af kontroller kan øges, men det vil selvfølgelig kræve øgede ressourcer tilført både til Fødevarestyrelsen og politiet.

Der er dog andre måder at forbedre kontrollen på, end en omkostningsfuld forøgelse af stikprøvekontrollerne. Dette kan f.eks. ske ved at stikprøvekontrollen gøres endnu mere målrettet de virksomheder, som gentagne gange overtræder reglerne.

Jeg vil desuden bede Fødevarestyrelsen igangsætte en analyse af den nuværende stikprøvekontrol for at undersøge, hvorvidt den nuværende kontrol kan optimeres f.eks. med øget brug af risikobaseret kontrol, så vi fokuserer de



steder, hvor vi ved at der kan være problemer  
med overholdelse af reglerne.

Tak for ordet.

