



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 5. oktober 2020

Ministeren for fødevarer, fiskeri og ligestillings besvarelse af spørgsmål nr. 1357 (MOF alm. del) stillet 8. september efter ønske fra Erling Bonnesen (V).

Spørgsmål nr. 1357

"Vil ministeren kommentere materialet fra SamMark om bekendtgørelse om højdekraft ifbm. dyretransporter, jf. MOF alm. del - spm. 707, og herunder eksplicit besvare hvert eneste af de i bilaget oplyste spørgsmål?"

Svar

I december 2018 indgik den daværende regering og Dansk Folkeparti en politisk aftale om styrket kontrol af dyretransporter i 2. halvår 2019. Den styrkede kontrol var bevillingsfinansieret. Aftalen havde til formål at styrke regelefterlevelsen og sikre højere dyrevelfærd. Et sekundært formål var at forbedre Fødevarestyrelsens mulighed for at tilrettelægge og gennemføre sin kontrol. Implementeringen af den politiske aftale blev iværksat i løbet af 2019, og den samlede indsats er blevet evalueret af Fødevarestyrelsen.

Blandt andet på baggrund af denne evaluering, blev der den 25. juni 2020 indgået en ny bred politisk aftale om et helhedsorienteret, mere risikobaseret og datadrevet kontrolkoncept for dyretransporter. Implementeringen af den nye politiske aftale iværksættes fra den 1. oktober 2020.

I forbindelse med Fødevarestyrelsens høring over udvidelse af tabellen i transportbekendtgørelsen om indvendig højde for grise under transport i maj 2020 er der modtaget hørings svar, som blandt andet henviser til de økonomiske konsekvenser for erhvervet ved at indføre nye krav for indvendig højde for grise under 40 kg. Jeg har bedt Fødevarestyrelsen analysere disse og andre problemstillinger for at få klarhed over konsekvenserne heraf.

Udvidelsen af kravet til indvendig højde er blevet udskudt indtil videre pga. oplysninger, der kom frem i høringsperioden. Der pågår aktuelt en juridisk, erhvervsøkonomisk og veterinærfaglig vurdering af de indkomne hørings svar.

I forhold til de konkrete spørgsmål og forslag fra SamMark – både om den politiske aftale og transportbekendtgørelsen - har jeg forelagt dem for Fødevarestyrelsen, som oplyser følgende:

"Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport (transportbekendtgørelsen)

Fødevarestyrelsen analyserer på nuværende tidspunkt de problemstillinger, som er rejst i forbindelse med høringen af en ny transportbekendtgørelse.

Der kan ikke på nuværende tidspunkt gives en præcis dato for, hvornår en ny transportbekendtgørelse kan træde i kraft, da det afhænger af den endelige analyse af de rejste områder. Branchen vil blive inddraget i relevant omfang.

Aftale om nyt kontrolkoncept

Den politiske aftale af 25. juni 2020 bliver iværksat fra den 1. oktober 2020. Det betyder, at der fra den 1. oktober 2020 og frem vil ske en løbende implementering af det nye kontrolkoncept. Via eksportportalen blev der 28. september 2020 udsendt information om det nye kontrolkoncept.

Konceptet forudsætter, at data om kontrollen og om virksomhederne løbende bliver indsamlet og analyseret for at kunne følge og tilpasse udviklingen af kontrollen på området.

Med hensyn til visse af SamMarks konkrete forslag, er disse besvaret ved svar på spørgsmål nr. 709 (MOF alm. del) den 2. april 2020, hvorfor der henvises hertil.

De målrettede indsatser, herunder definitionen af virksomheder med dårlig regelefterlevelse (VDR), gentagne overtrædelser, risikoscoreing og dybdegående kontroller, udvikles løbende i takt med, at flere data gøres tilgængelige. På den måde kan kontrollen løbende målrettes de mest risikofyldte aktører og transportere på området. En løbende udvikling af risikomodellen, dataanalyser og evaluering er forudsætninger for en gradvis reduktion af kontroltrykket.

Opsamling af viden sker i de nuværende kontrolsituationer ift. overtrædelser. Der er ikke tale om, at stikprøvekontrollen for den enkelte virksomhed helt bortfalder, såfremt der i en længere periode ikke findes overtrædelser. Det skyldes, at der altid er en del af stikprøvekontrollerne, som vil være tilfældigt udvalgt og dermed ikke baseret på risikoscoreing.

Der vil blive evalueret på årets kontrolresultater og implementeringen af det nye kontrolkoncept én gang årligt – første gang for kontrolåret 2021. Evalueringen forventes forelagt aftaleparterne første gang ultimo 2021.

De ordinære kontroller med dyretransporter vil stort set blive udført på samme vis, som de gør i dag. Det er også den samme type data, som vil blive registreret ved kontrollen, men forskellen bliver, at der indhentes og sammenkøres data fra flere forskellige kontrolsystemer (datatilgængelighed), således at de samlede data giver mulighed for mere målrettet kontrol og sanktionering.

De generelle sanktionerings- og opfølgingsprincipper målrettes alle dele af transporten (landmand, organisator, samlested, transportør, chauffør – dvs. hele transportkæden), så der i højere grad bliver anvendt forbud, påbud, gebyrfinansierede ekstra kontroller og andre virkemidler, som har en umiddelbar, mærkbar konsekvens for virksomheden. Fokus er således på indsatser, som helt konkret påvirker virksomheden til at forbedre regelefterlevelsen på netop dét område, hvor der har været konstateret problemer. Indsatsen gælder for alle aktører i forbindelse med transport af dyr.

I relation til SamMarks bemærkninger om de kriterier, som Fødevarestyrelsen skal lægge til grund ved vurderingen af alvor af en overtrædelse, kan det oplyses, at både graden af uagtsomhed og de mulige konsekvenser for dyrevelfærden har en afgørende betydning ved valget af sanktion. Det bliver i den forbindelse spurgt ind til den fremtidige brug af forbud, påbud og gebyrfinansierede ekstra kontroller. Det nye koncept indebærer, at forbud typisk vil blive brugt for at forhindre en overtrædelse, f.eks. forbud mod at påbegynde en transport, når det konstateres, at den ikke kan gennemføres lovligt.

Påbud vil typisk have en mere fremadrettet karakter som f.eks. påbud om vedligeholdelsesplan for køretøjer eller påbud om at udarbejde skriftlige instrukser til medarbejdere om frasortering af ikke transportegnede dyr.

Sanktioner, der gives på ordinær kontrol på transportområdet, medfører et gebyrfinansieret ekstra kontrolbesøg. Kontrolindsatsen vil være rettet mod den besætning, transportvirksomhed eller organisator, som er ansvarlig for overtrædelsen.

For danske virksomheder og besætninger vil den gebyrfinansierede ekstra kontrol som udgangspunkt blive gennemført som et fysisk kontrolbesøg med karakter af audit i virksomheden henholdsvis i besætninger. Kontrollen tager udgangspunkt i en dialog med den ansvarlige med henblik på at vurdere, om der er behov for yderligere tiltag for at sikre den fremtidige regelefterlevelse. De ovennævnte påbud om vedligeholdelsesplan eller skriftlige instrukser illustrerer sådanne mulige yderligere tiltag.

For udenlandske transportvirksomheder indebærer den gebyrfinansierede ekstra kontrol, som følger af en overtrædelse konstateret ved en fysisk kontrol som udgangspunkt, at den ansvarlige virksomhed vil blive udpeget til henholdsvis en ekstra målrettet kontrol ved pålæsning eller en ekstra returlogbogskontrol afhængig af den konkrete overtrædelse. At den ekstra kontrol er gebyrfinansieret indebærer, at regningen for denne ekstrakontrol sendes til den konkrete virksomhed, som blev sanktioneret.

SamMark stiller desuden spørgsmål til ”brodne kar”. Erfaringsmæssigt omfatter dette begreb et mindre antal virksomheder med dårlig regelefterlevelse (VDR), hvor de sædvanlige virkemidler ikke er tilstrækkelige til at opnå en varig forbedring af regelefterlevelsen. Kategoriseringen af en virksomhed som VDR vil indtil videre bero på en konkret vurdering, da der endnu ikke er det nødvendige datagrundlag til at fastlægge mere objektive kriterier. Aktuelt vil der derfor skulle træffes en konkret afgørelse baseret på, at virksomheden ved tre af de seneste fire opfølgende kontroller har fået sanktioner, og virksomheden vurderes at mangle vilje eller evne til varigt at rette op på forholdene.

Ruteberegningssystemet Map&Guide er ikke ejet af Fødevarestyrelsen, men PTV Group. Fødevarestyrelsen har derfor ikke direkte indvirkning på ændringer i systemet, og kan derfor ikke gøre Map&Guide tilgængelig for alle brugere af Eksportportalen vederlagsfrit. Alle brugere har dog mulighed for via PTV Group's hjemmeside at købe sig adgang til systemet (<https://www.ptvgroup.com/en/solutions/products/ptv-mapandguide/>). Vejledning i brug af systemet kan findes på samme hjemmeside. Eksport Kontrol Centrets logbogs-hotline er behjælpelig med besvarelse af konkrete spørgsmål i forbindelse med anvendelse af systemet ved ruteberegning i en logbog. Hvis man som kunde i forbindelse med en konkret sag mener, at en specifik rute kan køres hurtigere, end den er beregnet til af Fødevarestyrelsens Eksport Kontrol Center ved brug af Map&Guide, har man mulighed for at indsende dokumentation for dette i form af GPS udskrifter på den specifikke rute, og dermed lade dette indgå som grundlag for vurderingen i den konkrete sag.

./ I forhold til spørgsmålene om økonomi kan Fødevarestyrelsen oplyse, at der i aftalen om det nye kontrolkoncept for dyretransporter fra juni 2020 på sidste side i den sidste tabel er en oversigt over udgifterne til kontrollen 2018-2024. Der henvises til denne tabel. Det kan oplyses, at tabellen ikke indeholder eventuelle udgifter til opfølgende kontrol, idet der forudsættes regelefterlevelse. Desuden bemærkes, at det af aftalen fremgår, at aftaleparterne er enige om, at gebyrer og afgifter i aftalen skal fastsættes omkostningsægte ift. de udgifter, som Fødevarestyrelsen har til kontrollen.”

Mogens Jensen / Hanne Larsen