



***Opfølgning på Miljø- og fødevarerudvalgets svar på – MOF Alm. del – spørgsmål 1357
Pba. SamMarks deputation den 2. september 2020.***

Ministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1357

Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.

SamMark erklærer sig delvist tilfredse med besvarelsen af spørgsmål vedr. bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.

SamMark vil også gerne kvittere for, at der nu bliver foretaget de nødvendige hhv. juridiske, økonomiske og veterinærfaglige analyser. Som det skrives i svar af 5. oktober, pågår dette arbejde netop nu.

Spørgsmålet om evt. ikrafttræden af ny transportbekendtgørelse besvares ikke.

Det er afgørende for branchen at have en afklaring om dette, da det er forbundet til voldsomme omkostninger at leve op til ændrede højdekrav i dyretransporten, hvilket SamMark redegjorde for til deputationen for Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg den 2. september 2020. En afskrivningsperiode på 8-10 år er branchestandard for lastbiler, og en sådan implementeringsperiode er derfor som minimum nødvendig.

Derudover er det stadigvæk SamMarks opfattelse, at hele forslaget til ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, bør skrinlægges, da der ikke findes et opdateret videnskabeligt grundlag herfor. Den forskning, der lægges til grund for ændringen, er en rapport fra oktober 1991 udarbejdet af Slagteriernes Forskningsinstitut med titlen - ”*Dimensioner på danske svin anno 1991 og dets betydning for transportforhold.*”.

Rapporten er forbundet med stor usikkerhed – både på grund af målemetoden og på grund af det begrænsede antal grise, der er målt på. Der er i undersøgelsen alene målt på 6-10 grise i intervallerne 25-34 kg og 35-44 kg, og der skrives i rapporten, at målingerne er foretaget under vejning, hvorfor der må påregnes en vis usikkerhed på især længde- og højdemålene.

1. **SamMark anmoder derfor om en tilkendegivelse af, hvorvidt ministeren mener, at rapporten fra 1991 – baseret på vejning af 6-10 grise - kan tjene som videnskabeligt grundlag for forslag til ændring af lovgivningen?**

Ministeren har på baggrund af politisk aftale af 18. december 2018, anmodet om yderligere **videnskabeligt** grundlag vedrørende grise på 10-25 kg. svarende til den gruppe grise, der ikke er omfattet af rapporten fra 1991, og som samtidig udgør en mindre væsentlig del af grise, der transporteres på lange transportere. Det eksisterende materiale fra 1991 vil ikke kunne bidrage til at give et mere solidt og pålideligt vidensgrundlag ang. størstedelen af de dyr, som påvirkes af den bekendtgørelse, der lægges op til – selvom det er tiltrængt set i lyset af, at den hidtidige mangelfulde forskning, jf. forrige spørgsmål.

1. **Sammark anmoder om ministerens begrundelse for at prioritere, at forskningen alene skal angå en lille del af de grise, der eksporteres på lange transportere?**

Aftale om kontrolindsatser

SamMark har tidligere efterspurgt at få oplyst, hvordan kontrolsystemet konkret skal leve op til intentionerne i den politiske aftale om færre kontroller og færre udgifter til virksomheder med god regelefterlevelse. Det er fra SamMarks opfattelse, at det fortsat er meget uklart hvad de præcise kriterier er for virksomheder, der har god regelefterlevelse således at de vil kunne opleve lavere kontroltryk samt færre udgifter til kontroller

På den baggrund vil SamMark gerne genfremsætte følgende spørgsmål til detaljeret besvarelse:

1. **Hvordan er det helt specifikt tænkt at virksomheder, der har god dyrevelfærd og ikke får anmærkninger, vil få færre kontroller over tid?**
2. **Hvilke principper og konkret model ligger der bag en overordnet hensigtserklæring om incitamentsstyret kontrolindsats?**
3. **Betyder det, at hvis et samlested f.eks. ikke har nogle overtrædelser i en længere periode helt vil ophøre med at blive kontrolleret?**
4. **Såfremt en virksomhed over en længere periode ikke har væsentlige overtrædelser, vil denne så ophøre med at blive kontrolleret?**
5. **Hvordan er det tænkt at adskille administrative mindre fejl, og fejl, som har en dyrevelfærdsmæssig negativ effekt?**

6. Eller er der andre principper og modeller, der vil lægges til grund herfra?

Spørgsmålene skal, som nævnt ovenfor, ses i lyset af intentionerne i den politiske aftale om kontrol med dyretransporter, der blev indgået den 25. juni 2020. Her var et af hovedformålene at få øget kontrol af virksomheder med dårlig regelefterlevelse på den ene side, og på den anden side bedre incitamenter for de virksomheder, som gør det godt og har god regelefterlevelse.

Denne intention ses som helt central for aftalen og kan både aflæses i pressemeddelelsen og i selve aftaleteksten, som der redegøres for i det følgende.

Intentionen kan aflæses i den fælles pressemeddelelse ifm. indgåelsen af aftalen, der har overskriften *”Transportkontrollen skal gå mere målrettet efter virksomheder med overtrædelser på samvittigheden”* og er publiceret på Miljø- og Fødevarerministeriets hjemmeside

(<https://mfvm.dk/nyheder/nyhed/nyhed/transportkontrollen-skal-gaa-mere-maalrettet-efter-virksomheder-med-overtraedelser-paa-samvittigheden/>)

I pressemeddelelsen står:

- *”Transportkontrollen skal gå mere målrettet efter virksomheder med overtrædelser på samvittigheden. Kontrollen skal fremover i højere grad rette søgelyset mod transportører og landmænd, der gang på gang overtræder reglerne og ikke sikrer dyrenes velfærd. Virksomheder, der har problemer med at sikre god dyrevelfærd, vil dermed få mere kontrol end dem, der har styr på reglerne. Virksomheder, der eksempelvis overtræder reglerne ved en almindelig stikprøvekontrol, vil få flere og mere grundige, opfølgende kontrolbesøg end i dag. Besøg som de selv skal betale for. Det skal være med til at give virksomheder økonomisk incitament til at sikre god dyrevelfærd.”*
- *”Vi har lavet denne aftale for dyrenes skyld. Den følger op på den politiske aftale fra 2018, og vi er glade for at have siddet med om bordet og sikret, at aftalen ikke er blevet dyrere. For grise er der i snit tale om 80 øre ekstra per gris, og kontrollen vil først og fremmest ramme de brodne kar. Ved god regelefterlevelse, kan man få færre kontroller og færre udgifter. Det er også glædeligt, at der rettes fokus mod transporten af spædekølve og de lange transporter, og at*

aftalen lever op til den tidligere kritik fra Rigsrevisionen” (citat fra Erling Bonnesen, Lise Bech, Orla Østerbye, Peter Seier Christensen og Henrik Dahl).

Herudover kan der henvises direkte til aftaleteksten i ”*Politisk aftale mellem regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance og Alternativet om et helhedsorienteret, mere risikobaseret og datadrevet kontrollkoncept for dyretransporter*”. Her fremgår følgende under overskriften ”Ny model for opfølgning og sanktionering”:

- ”Et centralt element i det nye kontrollkoncept er en ny sanktionerings- og opfølgingsmodel. Den har primært til formål, at ændre sanktionspraksis i en mere forebyggende retning, Så virksomhederne i højere grad har et incitament til at gøre en indsats for at forbedre regelefterlevelsen fremadrettet”.

Gebyrer til indladningskontrol strider imod intentionerne i den nye kontrolaftale

I forlængelse af ovenstående ønsker SamMark yderligere at vide, hvordan ministeren ser gebyrerne til indladningskontroller i relation til intentionerne i den politiske aftale om en incitamentsbaseret tilgang til kontrolindsatser.

I den første politiske aftale om styrket kontrol af dyretransporter fra d. 18. december 2018 blev der indført øget indladningskontrol, som der efterfølgende per 15. november 2019 blev indført egenbetaling af. I den forbindelse blev det obligatorisk for alle uanset regelefterlevelse at betale 46 kr. pr. kvarter til indladningskontroller, hvilket beløber sig til en stor årlig udgift for virksomhederne.

1. **Sammark anmoder om ministeren vil oplyse, hvori incitamentstilgangen ligger i denne faste merudgift, der for en stor eksportør udgør over 300.000 kr. om året uanset overtrædelser?**

SamMark ser frem til svar på ovenstående spørgsmål.

Venlig hilsen

Lisbet Hommelhof, formand for SamMark