



Evaluering af den politiske aftale af 25. juni 2020

Indledning

I december 2018 indgik den daværende regering (V, K og LA) en aftale med Dansk Folkeparti om styrket kontrol af dyretransporter. Aftalen var et resultat af, at der var sket en betragtelig stigning i antallet af eksporterede grise fra 2007 til 2017, uden at det havde medført en tilsvarende stigning i Fødevarestyrelsens kontrol med dyretransporter. Styrelsen havde samtidig konstateret en lang række usanktionerede overtrædelser af reglerne fra 2012 til 2018. Det medførte, at Rigsrevisionen igangsatte en undersøgelse af, om Miljø- og Fødevareministeriet havde gennemført en effektiv kontrol af lange grisetransporter fra 2008-2018. Rigsrevisionens opfølgning blev endeligt afsluttet i februar 2024.

Indsatserne i den politiske aftale af 2018 blev som aftalt evalueret, og Folketinget modtog resultatet i april 2020. Evalueringen beskrev bl.a. Fødevarestyrelsens arbejde med at udvikle et nyt kontrolkoncept med henblik på, at kontrolkonceptet skulle behandles politisk medio 2020. Dette medførte "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 kontrolkoncept for dyretransporter" (herefter "aftalen") af 25. juni 2020. Aftalen indeholder otte overordnede områder:

1. Helhedsorienteret kontrolkoncept
2. Styrket kontrol af logbøger
3. Stikprøvekontrol ved pålæsning (indladningskontrol) og aflæsning af dyr
4. Styrket eksportsyn¹
5. Ny prioriteret indsats i form af dybdegående kontrol
6. Ny model for opfølgning og sanktionering
7. Datadrevet kontrol
8. Internationalt samarbejde

Aftalen omfatter en økonomisk ramme for de første fire år fra 2020 til 2024. I efteråret 2024 har Fødevarestyrelsen derfor evalueret sin implementering af aftalen og de opnåede resultater baseret på en både kvalitativ og kvantitativ gennemgang af de indsatser, som er iværksat inden for hvert af de otte overordnede områder. Data i evalueringen er udtrykt af Fødevarestyrelsens systemer i løbet af 2024. Der kan være visse forskelle til tidligere oplyste tal.

Denne evaluering er opbygget sådan, at udviklingen i transport af dyr ud af Danmark siden 2018 samt Fødevarestyrelsens udarbejdelse af nye regler for indvendig højde ved transport af grise under 40 kg først præsenteres. Herefter følger en samlet opsamling på evalueringens resultater og anbefalinger, hvorefter styrelsens implementering af aftalen inden for hvert område gennemgås detaljeret, herunder hvilken effekt den vurderes at have haft, og hvorvidt der er behov for yderligere tiltag. Hvert afsnit afrundes med en opsamling, hvor der fremsættes anbefalinger, hvis det er relevant.

¹ Termen 'eksportsyn' forstås som syn af dyr i forbindelse med udførsel til øvrige EU-medlemslande eller forud for eksport til tredjelande, dvs. certificeringssyn. Certificeringssyn omfatter: Kontrol af dyrenes identifikation, kontrol for sygdomme og andre forhold, der attesteres for i dyresundhedscertifikatet. Desuden omfatter certificeringssynet en vurdering af dyrenes transportegnethed.



Udvikling i transport af dyr ud af Danmark

Siden 2018 er antallet af dyr transporteret ud af Danmark steget, mens antallet af transporter ud af Danmark har ligget nogenlunde stabilt, jf. tabel 1. Det gælder også for den periode, hvor Fødevarestyrelsen har implementeret elementerne i aftalen. For grise ligger antallet af transporterede dyr stabilt på ca. 13-15 mio. dyr om året fordelt på 26-28.000 forsendelser ud af Danmark. Der er både tale om eksport til tredjelande og udførsel af dyr til andre medlemsstater.

Tabel 1. Transport af dyr ud af Danmark

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Antal dyr transporteret (mio.)	51	59	60	74	88	79	64
- heraf grise	13	15	15	15	14	15	13
Antal transporter ud af Danmark (1.000)	32	34	33	33	34	35	28
- heraf grise	28	29	28	27	26	28	22

* Data omfatter perioden 1. januar til 30. september 2024 og kan derfor ikke sammenlignes direkte med de øvrige år. Hvis tendensen fra de første tre kvartaler fortsætter året ud, vil tallene ligge på nogenlunde samme niveau som i de foregående år, dog muligvis højere for antallet af grise transporteret.

Det bemærkes, at en del af stigningen i antallet af dyr transporteret fra Danmark i 2021 til 2022 skyldes nye krav til syn af forsendelser med fisk som følge af implementeringen af EU's dyresundhedslov. Der er således sket en stigning i registreringen af forsendelser med fisk, så der fra 2022 fremgår betydeligt flere antal dyr og forsendelser af fisk i Fødevarestyrelsens data. Styrelsen har dog ikke grund til at antage, at det reelle antal fisk transporteret eller forsendelser med fisk er steget. Også transport af fjerkræ ud af Danmark steg fra 2021 til 2022. Faldet i antallet af transporterede dyr ud af Danmark i 2023 skyldes primært fisk og fjerkræ.

Regler om indvendig højde ved transport af grise under 40 kg

I den politiske aftale fra december 2018 fremgår, at den nuværende tabel for krav til indvendig højde i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport skal udvides til også at gælde grise med en gennemsnitsvægt under 40 kg, da eksporten af grise under 40 kg er blevet meget udbredt de senere år. Udvidelsen af tabellen skulle ske på baggrund af en rapport fra Aarhus Universitet om forhold for transport af smågrise. Denne rapport forelå i sommeren 2022, og Fødevarestyrelsen har på den baggrund indarbejdet præciserende regler om indvendig højde i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport. Ændringen trådte i kraft 1. juli 2024 og finder anvendelse fra den 1. april 2021.

Opsamling og anbefalinger

Evalueringen viser samlet set, at Fødevarestyrelsen har indført et nyt helhedsorienteret, mere risikobaseret og datadrevet kontrolkoncept til at styrke kontrollen af dyretransporter i overensstemmelse med aftalen af 25. juni 2020. Styrelsen har desuden udviklet dataværktøjer til at indsamle og analysere kontroldata, og disse data anvendes til løbende at justere kontrollen og kontroltrykket med henblik på at foretage så effektiv en kontrol som muligt målrettet de mest risikofyldte områder.

Inden for hvert af aftalens otte overordnede områder viser evalueringen, at Fødevarestyrelsen har implementeret hensigterne i aftalen. Som eksempler kan nævnes udviklingen og anvendelsen af risikomodeller til udpegning til stikprøvekontrol, dataunderstøttelse af forhåndsvalideringen af logbøger samt risikoscorening heraf til brug for udpegning til returlogbogs kontrol.

Som det fremgår af aftalen, indebærer det nye kontrolkoncept væsentlige ændringer, hvorfor det løbende må vurderes, om der er behov for at justere indsatsen, så den ønskede effekt opnås.

På baggrund af de indsamlede data om virksomheders regelefterlevelse har Fødevarestyrelsen vurderet, at der ikke har været grundlag for at iværksætte en særlig indsats for virksomheder med dårlig regelefterlevelse (VDR). I stedet har det vist sig at have en større effekt at iværksætte tiltag rettet mod et helt område frem for enkelte virksomheder. Et eksempel er, at der som en ny sanktionsmulighed er indført et kørselsforbud til transportvirksomheder, der ikke indsender returlogbogen på anmodning. Forbuddet er gældende, indtil anmodningen er efterkommet. Tidligere blev ca. 80 pct. af de anmodede dokumenter fremsendt til tiden. Efter kørselsforbuddet er indført, fremsendes ca. 98 pct. til tiden.

Det har også vist sig unødvendigt at indsætte bestemmelser i lov om hold af dyr og dyrevelfærdsloven til at understøtte inddrivelsen af gebyrer, da Fødevarestyrelsen ikke oplever problemer med gebyrinddrivelsen.

Selvom antallet af transportere med dyr ud af Danmark har ligget nogenlunde stabilt de senere år, kan udviklingen hurtigt ændre sig. Den overordnede anbefaling i denne evaluering er derfor, at Fødevarestyrelsen fortsat har fokus på at udvikle, udbygge og anvende sine dataværktøjer, så udviklingen på området for dyretransporter kan følges, og at en fortsat effektiv og målrettet kontrol dermed kan sikres.

1. Helhedsorienteret kontrolkoncept

Aftaleteksten

”Transportkæden er kendetegnet ved at have flere forskellige aktører og flere forskellige kontrolsituationer.

Kontrolindsatserne skal derfor være sammenhængende. Med andre ord skal eksisterende og nye kontrolindsatser på transportområdet spille sammen og iværksættes i forhold til hele transportkæden, ligesom kontrollen skal ske efter en risikobaseret tilgang, hvor risikomodellen for kontrollen løbende videreudvikles, i takt med at flere data bliver gjort tilgængelige.

Et helhedsorienteret, mere risikobaseret og datadrevet kontrolkoncept indeholder et kontrolhjul delt op i tre segmenter: *Basiskontrol*, *dybdegående kontrol* og *opfølgende kontrol*.

Basiskontrollen er med til at sikre, at virksomhederne bliver godkendt og autoriseret, og at der er fortsat høj dyrevelfærd og -sundhed i hele transportkæden. Udviklingen i regelefterlevelsen og virksomhedernes aktiviteter følges tæt, og kontroltrykket for stikprøvekontrollen tilpasses, hvis det viser sig nødvendigt.

Den dybdegående kontrol er med til at sikre, at kontrol og vejledning bliver tilrettelagt fleksibelt og målrettet. Dermed bliver relevante risici og anmeldelser om kontrolbehov udefra håndteret, ligesom der kan fokuseres på virksomheder med problemer.

Den opfølgende kontrol er med til at hjælpe virksomheder, der overtræder reglerne med at komme tilbage på sporet ved gebyrbelagte opfølgende kontroller. Det skal medvirke til varig forbedring af regelefterlevelsen.

Overordnet er det en forudsætning for det nye kontrolkoncept – og den efterfølgende løbende udvikling – at transportområdet er dataunderstøttet på en helhedsorienteret måde. Det er derudover en forudsætning, at kontrollen er administrativt understøttet bl.a. i form af vejledninger, faglige afklaringer, undervisning og kompetenceudvikling samt løbende opsamling og anvendelse af data i kontrollen. Dermed opnås den største effekt af indsatsen samt en ensartet og effektiv administration.”

Fødevestyrelsens implementering

1.1. Kontrolkonceptet for dyretransporter

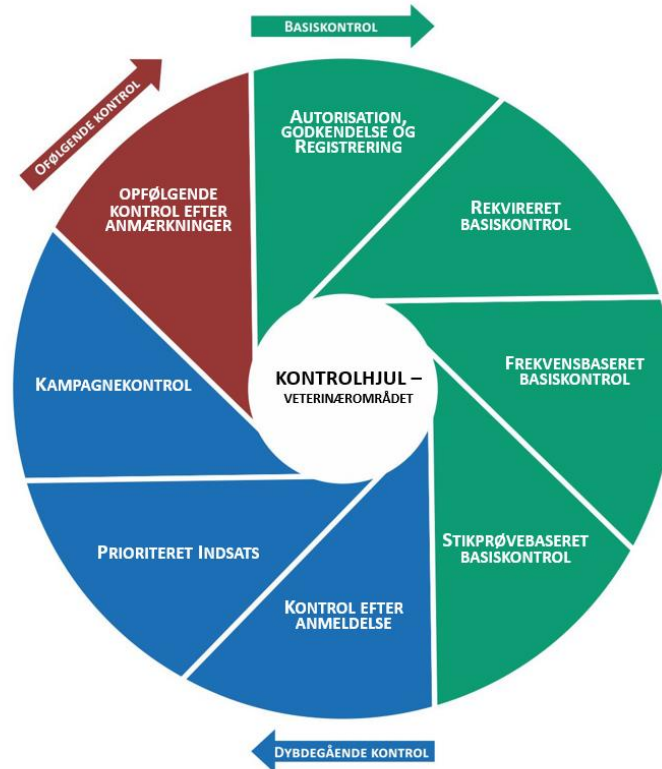
Fødevestyrelsen iværksatte den 1. oktober 2020 sit kontrolkoncept for dyretransporter som direkte opfølgning på aftalen. Der er tale om et helhedsorienteret kontrolkoncept på linje med Fødevestyrelsens øvrige kontrolkoncepter. Det betyder, at kontrolkonceptet for dyretransporter består af en kombination af flere kontrolindsatser, hvor en målrettet myndighedsindsats skal få så mange virksomheder som muligt til at forstå og følge reglerne gennem vejledning og kontrol.

Der blev samtidig indført en ny sanktionerings- og opfølgingsmodel for dyretransporter. Alle relevante sanktionsmuligheder i Fødevestyrelsens værktøjskasse skal anvendes med det formål at skabe ændret adfærd og højere grad af regelefterlevelse. Sanktionerings- og opfølgingsmodellen evalueres i afsnit 6.

Kontrolkonceptet medfører *en sammenhængende kontrol* illustreret ved et kontrolhjul, jf. figur 1 nedenfor. Hjulet er inddelt i otte kontrolindsatser, fordelt på tre overordnede segmenter, hvor indsatserne er indbyrdes afhængige. Kontrolkonceptet binder de forskellige elementer i kontrollen sammen. Det kan skabe gode effekter – også på tværs af indsatserne, bl.a. fordi data fra én kontrolsituation kan inddrages i en anden kontrolsituation. Kontrolkonceptet tager desuden højde for, at de enkelte aktører kan optræde flere steder i

transportkæden og således mødes af forskellige kontrolindsatser afhængigt af, hvor i kæden aktøren befinder sig.

Figur 1. Fødevarestyrelsens kontrolhjul for veterinærområdet, herunder dyretransporter



De tre segmenter i kontrolhjulet:

- 1) Basiskontrol (det grønne segment) sikrer, at alle nye virksomheder bliver godkendt og autoriseret, samt at transportkæden holdes i gang med en fortsat høj dyrevelfærd og -sundhed og en god understøttelse af kontrol med både indenlandske og udenlandske transportere. Basiskontrol består af fire kontrolindsatser:
 - a. Autorisation, godkendelse og registrering (bl.a. autorisation af transportvirksomheder)
 - b. Rekvireret basiskontrol (forhåndsvalidering og returkontrol af logbøger, eksportsyn af bl.a. transportegnethed og syn i forbindelse med slagtning)
 - c. Frekvensbaseret basiskontrol (tilsyn med faciliteter på sammenbringningsvirksomheder)
 - d. Stikprøvebaseret basiskontrol (ved på- og aflæsning; risikomodeller understøtter udpegning for grise – se også afsnit 1.3 og 3)
- 2) Dybdegående kontrol (det blå segment) omfatter målrettet og dybdegående kontrol og vejledning, der sikrer fleksibel håndtering af relevante risici og anmeldelser. Dybdegående kontrol består af tre kontrolindsatser:
 - a. Kontrol efter anmeldelse (på baggrund af henvendelser via Contact Point samt bistand til politiet ved vejkontroller)
 - b. Prioriteret indsats (se også afsnit 5)
 - c. Kampagnekontrol
- 3) Opfølgende kontrol (det røde segment) skal hjælpe virksomheder med overtrædelser tilbage på sporet ved effektiv opfølgning. En sanktion medfører én opfølgende målrettet og gebyrbelagt kontrol.

I forbindelse med indførelse af kontrolkonceptet blev der udarbejdet en intern kontrolindsatsvejledning og en række one-pagere om kontrolkonceptet, ligesom Fødevestyrelsens veterinærenheder² og Kødkontrollen³ blev undervist i konceptet. Vejledningen, one-pagere og undervisningsmateriale er tilgængeligt for alle medarbejdere via Fødevestyrelsens intranet, og det samme er en række andre vejledninger relateret til kontrol af dyretransporter, herunder til eksportsyn og stikprøvekontrol baseret på dyrearter, opdateret mellem 2021 og 2023.

Kontroltyperne på transportområdet, deres omfang og indhold fremgår af tabel 1.1.

Tabel 1.1. Oversigt over kontroltyper, omfang og indhold på transportområdet

Kontroltype	Kontrollens omfang	Kontrollens indhold
Autorisation af transportvirksomheder	100 pct. Det kræver en autorisation at transportere dyr lovligt.	Ansøgning skal indeholde uddannelses- og kompetencebeviser, godkendescertifikater for køretøjer, dokumentation for monteret GPS og kontaktmuligheder til chauffør/ledsager samt beredskabsplaner til brug i nødsituationer.
Forhåndsvalidering af logbøger	100 pct. for forsendelser ud af Danmark med en varighed over otte timer. Ingen krav ved nationale forsendelser.	At den planlagte forsendelse er realistisk og i overensstemmelse med transportforordningen (se afsnit 2).
Eksportsyn	100 pct. for forsendelser ud af Danmark.	Kontrol af dyrenes transportegnethed (se afsnit 4).
Syn ved ankomst til slagteri	100 pct.	AM/PM-kontrol: Syn af det levende dyr forud for slagtning, herunder transportegnethed (AM) samt kontrol af slagtekroppen og organer (PM).
Returkontrol af logbøger	100 pct. af logbøger med danske transportvirksomheder; op til 30 pct. med udenlandske transportvirksomheder	At forsendelsen har fundet sted som planlagt og i overensstemmelse med transportforordningen (se afsnit 6.1).
Stikprøvekontrol ved på- og aflæsning	Gradvist reduceret fra 10 pct. i 2020 til 5 pct. i 2024 (se afsnit 3)	Kontrol af dokumenter, transportmiddel, transportegnethed, læssetæthed og højde over dyrene, håndtering af dyrene samt høje eller lave temperaturer på ruten.
Kontrol efter anmeldelse	Politiets vejkontroller: Ca. 900 om året. Henvendelser fra Contact Point: Ca. 15 om året	Politiets vejkontroller: Kontrol af dyrenes velfærd og forhold på lastbilerne. Fødevestyrelsen yder i de fleste tilfælde veterinærfaglig bistand. Henvendelser fra Contact Point: Opfølgning på overtrædelser begået af danske operatører i andre EU-lande.
Prioriterede indsatser	100 om året	Afhænger af de udvalgte områder.

Tabel 1.2 nedenfor viser en samlet oversigt over antallet af kontroller på transportområdet, og andelen, der har udløst sanktioner, opgjort som sanktionsprocenter, fra indførelsen af kontrolkonceptet 1. oktober 2020 til 30. september 2024. Opgørelsen omfatter ikke antal dyr, men derimod antal forsendelser, der er kontrolleret. Det bemærkes, at sanktionsprocenter for autorisation af transportvirksomheder og forhåndsvalidering af logbøger ikke kan opgøres meningsfuldt, da konsekvensen ved ikke at leve op til de fastsatte krav vil være, at en transportvirksomhed ikke får sin autorisation og dermed ikke lovligt kan transportere levende dyr, eller at logbogen ikke forhåndsvalideres, så den planlagte forsendelse ikke kan afgå.

² Udfører kontrol med transport af dyr i besætninger og på sammenbringningsvirksomheder.

³ Udfører kontrol med transport af dyr ved ankomst til slagterier.



Tabel 1.2. Oversigt over antal kontroller og andel med sanktioner (sanktionsprocenter)

BASISKONTROL										
	1. okt-31. dec 2020		2021		2022		2023		1. jan-30. sep 2024	
	Antal	Sankti- onspct.	Antal	Sankti- onspct.	Antal	Sankti- onspct.	Antal	Sankti- onspct.	Antal	Sankti- onspct.
Godkendelser og autorisationer										
Autorisation af transportvirk-somheder	38	-	149	-	316	-	189	-	101	-
Rekvireret kontrol										
Forhåndsvalide-ring af logbøger	7.401	-	26.894	-	27.288	-	30.526	-	24.492	-
Eksportsyn*	7.388	1,0 pct.	29.612	0,8 pct.	31.382	0,6 pct.	32.377	0,8 pct.	27.054	0,7 pct.
Syn ved ankomst til slagteri	24.141	0,5 pct.	115.817	0,4 pct.	114.382	0,3 pct.	98.609	0,7 pct.	73.531	0,3 pct.
Returkontrol af logbøger**	1.522	22,1 pct.	12.092	11,4 pct.	12.296	18,7 pct.	14.360	14,7 pct.	10.386	8,1 pct.
Stikprøvebaseret kontrol										
Stikprøvekontrol ved på- og af-læsning	274	8,0 pct.	2.182	16,2 pct.	2.390	13,6 pct.	2.365	18,0 pct.	1.340	21,3 pct.
DYBDEGÅENDE KONTROL										
Kontrol efter anmeldelse										
Kontrol efter an-meldelse***	170	7,1 pct.	904	11,8 pct.	871	11,0 pct.	837	10,6 pct.	23	23
Prioriterede indsatser										
Prioriterede ind-satser	-	-	76	9,2 pct.	100	21 pct.	101	25,7 pct.	70	7,1
OPFØLGENDE KONTROL										
Opfølgende kontrol										
Opfølgende kon-trol	127	0,8 pct.	1.231	2,8 pct.	1.270	3,7 pct.	1.703	1,8 pct.	1.436	1,9 pct.

* Data omfatter sanktioner relateret til lovgivningsområdet transport, dvs. transportegnethed. Der kan dog også være enkelte sanktioner, som vedrører andre lovgivningsområder pga. registreringsmetoden i DiKo. Se afsnit 1.2 om DiKo.

** Opgørelsen viser, antallet af logbøger returkontrolleret det pågældende år, uagtet hvornår transporten har fundet sted. En logbog for en transport kørt i 2021, der er returkontrolleret i 2022, indgår således i tallet for 2022.

*** Antal omfatter både politiets vejkontroller og opfølgning på henvendelser fra andre landes myndigheder via Contact Point. Sanktionsprocent omfatter kun politiets vejkontroller, da opfølgninger på Contact Point-henvendelser kun udgør mellem 1 og 15 kontroller. Politiet opgør ikke data løbende, hvorfor der ikke kan angives data for vejkontroller for 2024 endnu. Data for 2024 omfatter således kun Contact Point-henvendelser.

Som tabel 1.2 viser, gennemføres der flest syn, når forsendelserne ankommer til slagteri. Sanktionsprocenterne ved denne kontrol ligger stabilt meget lavt. Også sanktionsprocenterne ved eksportsyn er stabilt lave. For begge disse kontroltyper er antallet af kontroller højt. Omregnet i antal er der sanktioneret ved mellem ca. 340 og 690 syn ved ankomst til slagteri og ca. 180 og 260 eksportsyn. Sammenlignet med sanktionsprocenterne ved den stikprøvebaserede kontrol og ved prioriterede indsatser, som generelt har de højeste sanktionsprocenter, er der ved disse kontroller sanktioneret ved mellem ca. 320 og 340 stikprøvekontroller og ca. 7-26 prioriterede indsatser. Der gives således sanktioner ved nogenlunde det samme antal kontroller ved kontroltyperne syn ved ankomst til slagteri, eksportsyn og stikprøvekontrol, selvom sanktionsprocenterne er noget højere ved stikprøvebaseret kontrol.

De høje sanktionsprocenter ved den stikprøvebaserede kontrol og de prioriterede indsatser er imidlertid ikke overraskende. Ved de stikprøvebaserede kontroller kontrolleres der for flere forhold end ved eksempelvis

eksportsynet, og de prioriterede indsatser gennemføres inden for områder, hvor der vurderes at være et særligt behov. Der henvises til afsnit 3 om stikprøvebaserede kontroller og afsnit 5 om prioriterede indsatser for yderligere uddybning af disse kontroller.

Returkontrol af logbøger har også forholdsvis høje sanktionsprocenter, der svinger fra 11,4 pct. til 22,1 pct. i de opgjorte år, dog 8,1 pct. i de første tre kvartaler af 2024, mens politiets vejkontroller har sanktionsprocenter på ca. 11 pct. Det bemærkes i den forbindelse, at opgørelsen over vejkontroller er indhentet fra politiet og ikke nødvendigvis er sammenlignelig med Fødevarestyrelsens opgørelser, bl.a. fordi sanktionstyperne er forskellige⁴.

Tabellen viser også, at der er sket en stigning i antallet af opfølgende kontroller, særligt fra 2022 til 2023. Dette hænger naturligt sammen med antallet af sanktioner.

1.2 Dataunderstøttelse af kontrolkonceptet for dyretransporter

Data vedrørende transport indsamles igennem Fødevarestyrelsens digitale systemer:

- Kontrolobjekt Registret (KOR)
- Digital Kontrol (DiKo)
- Eksportportalen

I KOR registreres oplysninger om transportvirksomheder og organisatorer, såsom navn, adresse, autorisation mv., ligesom der her hentes oplysninger om besætninger, der får transporteret dyr.

I DiKo registreres oplysninger om udførte kontroller, f.eks. stikprøvebaseret kontrol, eller hvis der har været overtrædelser i forbindelse med eksportsynet eller kontrol af logbøger.

I Eksportportalen håndteres oplysninger om anmodning af syn af dyr. Der hentes oplysninger fra EU-Kommissionens system TRACES⁵ for certifikater og logbøger, f.eks. antallet af dyr som skal eksporteres, afgangssted og bestemmelsessted mv.

Oplysningerne fra alle systemer samles i Datavarehus, hvor data sættes sammen på tværs af systemerne, så f.eks. antallet af eksporter, som er sanktioneret, kan opgøres. Disse opgørelser bruges dels internt til at følge med i udviklingen på et givent område, dels eksternt til f.eks. besvarelser af spørgsmål fra Folketinget.

1.3 Risikomodeller

1. januar 2020 begyndte Fødevarestyrelsen at anvende en risikomodell for transport af grise til brug for den risikobaserede udpegning af transportere til stikprøvekontrol med følgende ni risikokriterier:

1. Ikke tidligere kontrolleret
2. Transportvirksomheder som primært kører fra sammenbringningsvirksomhed
3. Dokumentation af drøftelse⁶
4. Kontrolobservationer

⁴ Politiet giver bødeforlæg som den primære sanktion. Dette har Fødevarestyrelsen ikke mulighed for på transportområdet.

⁵ TRACES står for TRAdE Control and Expert System. Det er EU-Kommissionens online platform for sundheds- og plantesundhedscertificering, og systemet anvendes bl.a., når man skal flytte levende dyr mellem medlemsstater.

⁶ Risikokriteriet omhandler, at overtrædelser, som ikke skyldes, at dyr er taget af transporten pga. embedsdyrlægens tilstedeværelse, som udgangspunkt ikke sanktioneres de første gange, men disse forhold tages med i risikoberegningen, da de indikerer, at planlægningen ikke er tilstrækkelig.



5. Tidligere sanktioner
6. Afgangstidspunktet
7. Antal dyr på transportmidlet
8. Transportens længde
9. Risikoscore logbog

I starten af 2022 blev risikomodelen evalueret og på den baggrund tilpasset ved at ændre vægtningen af de forskellige kriterier. Punkt 1 "Ikke tidligere kontrolleret" blev erstattet af "Har virksomheden været kontrolleret inden for de seneste to år", og punkt 3 "Dokumentation af drøftelse" blev erstattet af "Bagatelagtige forhold". Den nuværende risikomodel for transport af grise blev således taget i brug den 1. april 2022 og anvender i det store hele de samme risikokriterier som den oprindelige model.

Risikokriterierne bruges som grundlag for to forskellige risikoscorer, én for selve transporten og én for transportvirksomheden. Disse to risikoscorer vægtes hhv. med 60 pct. og 40 pct. til en samlet risikoscore, som kategoriseres som rød, gul eller grøn, hvor rød er transportere med højest risiko, gul er mellem risiko og grøn er lavest risiko.

Grænsen for, hvornår en risikoscore bliver kategoriseret som rød, gul eller grøn, er administrativt fastsat af Fødevarestyrelsen. Risikoscoren beregnes hver anden time, og udgangspunktet er, at planlæggerne i Fødevarestyrelsens veterinærenheder dagen før transportens afgang udpeger de transportere, hvor der skal gennemføres stikprøvekontrol ved pålæsning. Farven på den enkelte transport kan dog ændre sig med kort varsel, så farverne skal ses som en hjælp for de tilsynsførende til at prioritere deres kontroller. Hvis den tilsynsførende eksempelvis kan vælge mellem at kontrollere en rød og en grøn transport på stedet, bør den røde således prioriteres.

Fødevarestyrelsen har også udviklet en risikomodel for transport af kvæg, som i foråret 2024 er introduceret i en testfase. Det betyder, at modellen ikke er fuldt udrullet som udpegningsværktøj i kontrollen endnu, da der endnu ikke foreligger tilstrækkeligt kontroldata. Modellen bygger på de samme principper som risikomodelen for transport af grise om beregning af risikoscoren på baggrund af en vægtning mellem kriterierne og indeholder følgende fem risikokriterier:

1. Ikke tidligere kontrolleret
2. Tidligere sanktioner
3. Kalve
4. Antal dyr
5. Risikoscore logbog

Fødevarestyrelsen har vurderet, at det ikke er relevant at udvikle en risikomodel for fjerkræ, fordi der er meget få aktører og relativt få kontroller i sammenligning med f.eks. antal kontroller på grise. Det betyder, at der ikke på samme måde som for grise og kvæg kan indsamles tilstrækkeligt kontroldata til at danne basis for en risikobaseret udpegnings af transportere. Fødevarestyrelsens kontroludpegnings forventes at kunne sikre en repræsentativ kontrol, da der er tale om få aktører.

1.4. Opsamling og anbefalinger

Fødevarestyrelsen har i overensstemmelse med hensigterne i den politiske aftale implementeret et kontrolkoncept, som indeholder et kontrolhjul med de tre segmenter 'basiskontrol', 'dybdegående kontrol' og 'opfølgende kontrol'. Kontrollen understøttes af en løbende opsamling og anvendelse af data, jf. den udvikling og videreudvikling af risikomodelerne for grise og kvæg, samt kontrollen er administrativt understøttet i

form af bl.a. vejledninger, one-pagere og undervisningsmateriale om kontrolkonceptet, som er tilgængelige på styrelsens intranet.

Det anbefales, at dataunderstøttelsen af kontrolkonceptet samt risikomodellerne for grise og kvæg fortsat videreudvikles for at sikre en effektiv og målrettet kontrol.

2. Styrket kontrol af logbøger

Aftaleteksten

”Forhåndsvalidering af logbøger for lange transporter bliver styrket ved, at blandt andet tidligere kontrol-data vil indgå som led i forhåndsvalideringen. Således bliver processen omkring logbøger mere datadrevet og dybdegående, idet den styrkede kontrol vil omfatte flere forhold tidligt i processen og før transportens afgang. Aftaleparterne er enige i, at Fødevarestyrelsen i sin logbogskontrol skal have særligt fokus på transporter af husdyr til 3. lande, herunder bekræftelse af hvilesteders autenticitet i 3. lande.”

Fødevarestyrelsens implementering

I 2021 styrkede Fødevarestyrelsen forhåndsvalideringen af logbøger med særligt fokus på temperaturer, af- og pålæsning, transporter til tredjelande samt validering af hvilesteder⁷. Tidligere kontroldata indgår ved, at der indhentes udtræk fra navigationssystem fra tidligere transporter, såfremt der er uenighed med organisator om transporttiden, samt data om hvilesteders eksistens, beliggenhed og kapacitet ved opslag i TRACES. Også samarbejdet mellem forhåndsvalideringen og kontrolhederne om udpegning af stikprøvekontroller ved pålæsning er siden 2021 blevet styrket for at udpege transporter med en risiko, der ikke kan påvises i forhåndsvalideringen. Der er udarbejdet en sagsbehandlervinstruks for forhåndsvalideringen, som senest er opdateret i december 2023.

Hvis Fødevarestyrelsen vurderer, at en logbog indsendt til forhåndsvalidering ikke er realistisk, bliver den tilbagesendt til organisatoren, som anmodes om at indsende logbogen på ny med realistiske oplysninger. Dette sker særligt ved for høje temperaturer på ruten, eller hvis den maksimalt tilladte transporttid overskrides. I 2023 har Fødevarestyrelsen påbegyndt en mere dialogbaseret sagsbehandling, hvor der tages telefonisk kontakt til organisatoren, hvis der er tale om åbenlyse fejl, så logbogen kan ændres i stedet for at blive sendt tilbage, f.eks. hvis der er angivet 15.000 minutter ved et 24 timers hvil i stedet for 1.500 minutter. Tabel 2.1 viser, hvor mange logbøger Fødevarestyrelsen har sagsbehandlet i forhåndsvalideringen, og hvor stor en andel af dem, der ikke har kunnet forhåndsvalideres med de indsendte oplysninger.

Tabel 2.1. Oversigt over forhåndsvalidering af logbøger

	1. okt-31. dec 2020	2021	2022	2023	1. jan-30. sep 2024
Antal logbøger sagsbehandlet i forhåndsvalideringen	Ca. 8.000	Ca. 30.000	Ca. 28.900	Ca. 31.300	Ca. 25.300
Andel logbøger ikke forhåndsvalideret med indsendte oplysninger	6,6 pct.	6,9 pct.	6,0 pct.	3,2 pct.	4,4 pct.

Som tabellen viser, har andelen af logbøger, der tilbagesendes, ligget stabilt på 6-7 pct. fra indførelsen af det nye kontrolkoncept til 2022. I 2023 er der sket et markant fald, mens andelen af tilbagesendte logbøger er steget en smule igen i de første tre kvartaler af 2024. En mulig forklaring på faldet kan være indførelsen af den nye dialogbaserede tilgang.

Inden sagsbehandlingen af logbogen afsluttes, risikoscores den. Tabel 2.2 viser kategorierne for risikoscorening. Risikoscoreningen benyttes bl.a. af den embedsdyrlæge, der udfører transportegnethedssynet af de omfattede

⁷ I Rådets forordning (EF) 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport anvendes termen 'kontrolsteder' om steder, hvor dyr hviler i mindst 24 timer i forbindelse med en lang transport. Hvilesteder anvendes dog i evalueringen, da denne term er anvendt i aftalen.

dyr forud for eksporten. Ligeledes har risikoscoren betydning for hjemkaldelse til returkontrol. Alle logbøger tilknyttet transporter udført af danske transportvirksomheder returkontrolleres, og op til 30 pct. af logbøger med udenlandske transportvirksomheder returkontrolleres. Alle logbøger med risikoscore ≥ 2 returkontrolleres, og logbøger med en identificeret risiko vedrørende temperatur bliver således altid hjemkaldt, da disse får risikoscoren 6. Logbøger med risikoscore 0 til 1 returkontrolleres i forbindelse med tilfældig udvælgelse. Hvis en logbog hjemkaldt til returkontrol er tilknyttet en transport med en varighed over 20 timer, hjemkaldes GPS-data for den kørte transport i langt de fleste tilfælde, så det kan tjekkes og eventuelt sanktioneres, hvis den maksimale transporttid er overskredet.

Tabel 2.2. Kategorier for risikoscore af logbøger

0	1	2	3	4	5	6
Ingen risiko	Øvrige forhold	Prioriterede indsatser	Risiko for overskridelse af arealkrav	Risiko ved kørsel	Flere risikable forhold på samme tid	Risiko ved temperatur
Forsendelser uden umiddelbar risiko	Forsendelser med en transporttid på over tyve timer	F.eks. kvæg, kalve-, får- og gedetransporter med indlagte hvil	F.eks. stort antal dyr eller usikkerhed om realiteten af dyrenes vægt	Risiko for overskridelse af transporttiden eller for, at ruten ikke er realistisk	Forsendelser med flere risikoparametre, f.eks. både høje temperaturer og stort antal dyr	Risiko for høje/lave temperaturer undervejs på ruten

I 2022 og 2023 viser data, at kun 10-14 pct. af logbøger med udenlandske transportvirksomheder blev udvalgt til returkontrol trods hensigten om, at op til 30 pct. returkontrolleres. Der har derfor været fokus på at øge hjemkaldelsesprocenten, og i perioden 1. januar til 31. august 2024 er 22 pct. af logbøger med udenlandske transportvirksomheder hjemkaldt. Der ses således en stigende tendens. Fødevarestyrelsen vil fastholde dette fokus på at sikre, at hjemkaldelsesprocenten for logbøger med udenlandske transportvirksomheder igen stiger til op mod 30 pct.

Aftalens omtale af hvilesteder i tredjelande udsprang af en række eksempler på manglende verificering af og kontrol med hvilesteder uden for EU, særligt i Rusland. Det førte i 2020 til, at Nederlandene, Østrig og flere delstater i Tyskland forbød transporter til tredjelande, hvis dyrene skulle afholde hvil på hvilesteder i Rusland. For alle transporter til tredjelande har Fødevarestyrelsen derfor fokus på, at transportforordningens regler overholdes helt frem til bestemmelsesstedet. Der er således implementeret retningslinjer for, at organisator skal fremsende skriftlig dokumentation på eksistensen og anvendeligheden af de planlagte hvilesteder med en skriftlig bekræftelse fra landets officielle embedsværk. Dette kan evt. suppleres med billede- og videomateriale fra det planlagte hvilested til at dokumentere, at hvilestedet i tredjelandet lever op til de krav, som er fastsat i lovgivningen.

Efter Ruslands invasion af Ukraine er der tæt dialog med organisator i forbindelse med forhåndsvalideringen af transporter til tredjelande for at sikre opmærksomhed på eventuelle udfordringer med infrastruktur eller andre ændringer for den planlagte transport. Ifølge data fra TRACES og Eksportportalen afgik sidste forsendelse med levende dyr til Rusland den 24. marts 2022. Antallet af forsendelser med levende dyr til Ukraine faldt en smule fra 2021 til 2022, men er i dag tilbage på stort set samme niveau som før krigen.

Det bemærkes desuden, at EU-Kommissionens forslag til en ny transportforordning fremsat den 7. december 2023 omfatter en række stramninger til transporter til tredjelande.

Siden 1. september 2023 udsteder Fødevarestyrelsen et kørselsforbud, hvis transportvirksomhederne ikke efter anmodning indsender returlogbogen til Fødevarestyrelsen. Hvis en transportvirksomhed har forbud mod at køre, kan en logbog, hvor transportvirksomheden fremgår, ikke forhåndsvalideres. Kørselsforbuddet er nærmere beskrevet i afsnit 6.1.

2.1. Opsamling og anbefalinger

Tiltagene til at styrke forhåndsvalideringen af logbøger, herunder den nye instruks, udgør vigtige værktøjer til brug for den forudgående kontrol af transporter med dyr og understøtter den risikobaserede udpegning til returkontrol. Processen omkring logbøger er dermed blevet mere datadrevet og dybdegående som ønsket i den politiske aftale. Dertil kommer, at Fødevarestyrelsen har haft et særligt fokus på transport af husdyr til tredjelande, herunder bekræftelse af hvilesteders autenticitet i tredjelande.

3. Stikprøvekontrol ved pålæsning (indladningskontrol) og aflæsning af dyr

Aftaleteksten

”Det nye kontrolkoncept styrker stikprøvekontrollen på flere måder. Før 2019 blev der udført 100 indladningskontroller om året. Kontroltrykket bør i højere grad afspejle udviklingen på området, og derfor bliver den styrkede kontrol fra 2019 og 2020 videreført i form af et øget antal kontroller af transportere, som fører dyr ud af Danmark. Kontroltrykket vil fremadrettet dække alle relevante dyrearter. I 2021 vil kontroltrykket være 10 % for derefter at blive reduceret gradvist til 7,5 % i 2022 og 2023 og ende på 5 % i 2024 og de efterfølgende år.

Stikprøvekontrollen bliver styrket ved i højere grad at være baseret på data, da risikoscoringsmodellen løbende bliver udviklet 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 risikomodelen, dataanalyser og evaluering er forudsætninger for en gradvis reduktion af kontroltrykket. Aftaleparterne mødes en gang årligt - første gang ved udgangen af 2021 - med henblik på at få en status på og drøfte fremdriften i den målrettede datadrevne kontrol.”

Fødevarestyrelsens implementering

Ved indførelsen af det nye kontrolkoncept den 1. oktober 2020 gjaldt det politisk fastsatte kontroltryk kun for grise og kvæg. På grund af håndteringen af Covid-19 i mink i efteråret 2020 blev stikprøvekontroller imidlertid nedprioriteret i denne periode. For fisk blev stikprøvekontrollerne udskudt fra 2021 til 2022 på grund af udbrud af fiskesygdommen IHN. Stikprøvekontrollerne for fjerkræ blev også udskudt, da der først skulle gennemføres et pilotprojekt til kortlægning af, hvordan kontrollen skulle udføres. Pilotprojektet blev gennemført i marts-maj 2022, hvorefter stikprøvekontrollerne blev påbegyndt pr. 1. juli 2022. Stikprøvekontroller for heste blev indført i 2021. Imidlertid oplevede Fødevarestyrelsen at køre forgæves til disse stikprøvekontroller, fordi styrelsen ikke har adgang til oplysninger om det præcise forsendelsestidspunkt af heste. Aftalekredsen besluttede derfor i marts 2022, at der fra 2022 gennemføres 15-20 kontroller på heste om året fordelt på ca. fem dage, som er målrettet større arrangementer (konkurrencer m.v.) eller ved grænsen. På baggrund af kontroldata fra 2022 vedrørende små drøvtyggere og øvrige dyrearter (primært forsøgsdyr) besluttede aftalekredsen desuden at indstille denne kontrol fra 2023.

I 2022 besluttede aftalepartierne at fastholde kontroltrykket ved stikprøvekontroller på 10 pct. i 2022 for grise, kvæg og fjerkræ, indtil risikomodelen for grise blev evalueret og tilrettet, da den var afgørende for, at stikprøvekontrollen ved pålæsning i højere grad kunne målrettes de mest risikofyldte forsendelser. Som nævnt i afsnit 1.3 blev den reviderede risikomodel for grise taget i brug 1. april 2022, hvorefter kontroltrykket for resten af 2022 blev sænket til 7,5 pct., for fjerkræ dog 5 pct. for hele året pga. opstart pr. 1. juli 2022, jf. ovenfor.

Det bemærkes desuden, at antallet af kontroller, der skal være gennemført for at indfri det politisk fastsatte kontroltryk, først kendes, når året er gået, fordi kontroltrykket er opgjort procentuelt ud fra antallet af forsendelser ud af Danmark. Da antallet af forsendelser ud af Danmark ikke kendes på forhånd, opererer Fødevarestyrelsen i stedet med måltal for antallet af kontroller, der skal gennemføres for at indfri kontroltrykket. Måltallene fastlægges ud fra antallet af forsendelser, der er afgået 12 måneder bagud. Antallet af kontroller kan således justeres i løbet af året i forhold til antallet af forsendelser med henblik på at nå det fastsatte kontroltryk. Det betyder dog også, at hvis der mod slutningen af året sker en uforudset stigning i antallet af

forsendelser, vil det være vanskeligt for Fødevarestyrelsen at tilpasse antallet af kontroller og indfri det politisk fastsatte kontroltryk.

Tabel 3.1 nedenfor viser en oversigt over det politisk fastsatte kontroltryk, Fødevarestyrelsens realiserede kontroltryk og sanktionsprocenter opgjort pr. dyreart pr. år (for 2020 dog kun fra 1. oktober, hvor det nye kontrolkoncept blev indført, og for 2024 kun for perioden 1. januar-30. september) for stikprøvekontroller ved på- og aflæsninger på sammenbringningsvirksomheder og i besætninger. Det bemærkes i den forbindelse, at der for kvæg, fisk og heste er tale om få kontroller, hvilket betyder, at sanktionsprocenten påvirkes forholdsvis meget ved få sanktioner.

Tabel 3.1. Kontroltryk og sanktionsprocenter ved stikprøvekontroller

		Grise	Kvæg	Fjerkræ	Fisk	Små drøvtrygere og øvrige dyrearter	Heste
1. okt-31. dec 2020	Politisk fastsat kontroltryk	10 pct.	10 pct.	-	-	-	-
	Realiseret kontroltryk	3,7 pct.	4,8 pct.	-	-	-	-
	Sanktionsprocent	5,9	38,9	-	-	-	-
2021	Politisk fastsat kontroltryk	10 pct.	10 pct.	-	Udskudt pga. IHN	-	10 pct.
	Realiseret kontroltryk	7,6 pct.	7,6 pct.	-	-	-	0,9 pct.
	Sanktionsprocent	16,4	15,3	-	-	-	
2022	Politisk fastsat kontroltryk	10 pct. (jan-marts) 7,5 pct. (april-dec) 8,13 pct. for hele året	10 pct. (jan-marts) 7,5 pct. (april-dec) 8,13 pct. for hele året	10 pct. med opstart 1. juli, dvs. 5 pct. for hele året	20-25 kontroller	5 kontroller fastlagt ud fra årligt antal forsendelser	Omlagt til 15-20 kontroller
	Realiseret kontroltryk	8,3 pct.	8,8 pct.	8,4 pct.	22 kontroller	5 kontroller	15 kontroller
	Sanktionsprocent	14,0 pct.	10,1 pct.	5,0 pct.	4,5 pct.	0 pct.	26,7 pct.
2023	Politisk fastsat kontroltryk	7,5 pct.	7,5 pct.	7,5 pct.	20-25 kontroller	0	15-20 kontroller
	Realiseret kontroltryk	7,4 pct.	7,4 pct.	7,6 pct.	26 kontroller	1	18 kontroller
	Sanktionsprocent	17,9 pct.	15,8 pct.	17,1 pct.	19,2 pct.	0	50 pct.
1. jan-30. sep 2024	Politisk fastsat kontroltryk	5 pct.	5 pct.	5 pct.	20-25 kontroller	0	15-20 kontroller
	Realiseret kontroltryk*	5,2 pct.	4,1 pct.	5,1 pct.	16 kontroller	-	19 kontroller
	Sanktionsprocent*	21,5 pct.	12,1 pct.	18,5 pct.	12,5 pct.	-	57,9 pct.

* Det realiserede kontroltryk og sanktionsprocenten i 2024 kan først opgøres endeligt, når året er gået. Der er således tale om en foreløbig opgørelse.

Som tabel 3.1 viser, er det politisk fastsatte kontroltryk ikke realiseret i 2020, 2021 og 2023 for grise og kvæg. I 2020 og 2021 skyldes det nødvendigheden af at prioritere andre opgaver, bl.a. håndtering af covid-19 og dertilhørende restriktioner, fugleinfluenza og fiskesygdommen IHN. 2022 er dermed det første fulde kontrolår, hvor det aftalte kontroltryk er indfriet for alle dyrearter. I 2023 afviger det realiserede kontroltryk med

0,1 pct.enhed for kontroller med grise og kvæg. Afvigelsen skyldes, at antallet af eksporter steg mere end forventet i løbet af året, jf. ovenfor. Data for de første tre kvartaler af 2024 antyder, at det politisk fastsatte kontroltryk vil blive realiseret for alle dyrearter, hvis antallet af eksporter ikke stiger mere end ventet.

Sanktionsprocenterne for stikprøvekontrollerne er generelt set forholdsvis høje. Kontrollerne omfatter flere emner: Kontrol af transportdokumenter og chaufførens kompetencebevis, kontrol af transportmidlets indretning og brug samt kontrol af håndtering af dyrene og deres transportegnethed.

Data viser, at i den opgjorte periode har overtrædelserne ved transporter med grise, kvæg og fjerkræ overvejende vedrørt transportmidlerne samt dokumenter knyttet til transporten og i mindre grad dyrenes tilstand. Transporter med grise er særligt sanktioneret for problemer med vandingsystemet, f.eks. fordi systemet var defekt, der ikke var påfyldt (nok) vand, eller der var slukket for vandet under pålæsning. For både transporter med grise og kvæg er en forholdsvis stor andel af sanktionerne relateret til problemer med temperatursystemet og ventilationssystemet på bilerne. For fjerkræ vedrører sanktionerne primært dokumenter, for eksempel at chaufføren ikke har et kompetencebevis, men der er også sanktioneret for problemer med ventilationssystemet samt i enkelte tilfælde for uforsvarlig eller hårdhændet behandling.

For fisk svinger sanktionsprocenten en del, hvilket skyldes, at der er tale om få kontroller. I 2022 er der givet en sanktion ved én kontrol, i 2023 har fem kontroller resulteret i sanktioner, og frem til 30. september 2024 har to kontroller medført sanktioner. En af overtrædelserne vedrørte pålæsningsfaciliteterne, mens de øvrige alle vedrørte dokumenter tilknyttet transporterne. For heste er sanktionsprocenterne generelt højere og ligger over 50 pct. i 2023 og 2024 frem til 30. september. Langt hovedparten af overtrædelserne skyldes manglende autorisationer for transportvirksomhederne, manglende godkendelsescertifikater for transportmidlerne og manglende kompetencebeviser for chaufførerne og er således ikke direkte relaterede til dyrenes tilstand.

Det vurderes i hvert enkelt tilfælde, om en mangel ved et transportmiddel eller ved dokumenterne, der er blevet sanktioneret, er af en sådan art, så transporten ikke kan afgang som planlagt, eller om dele af et transportmiddel ikke kan benyttes til dyr. Mangler, der har betydning for dyrenes velfærd, vil altid skulle udbedres inden afgang. Dyr, der ikke er transportegnede, bliver sorteret fra ved Fødevarestyrelsens syn og kan ikke afgang som planlagt.

Erhvervet informeres om resultaterne af stikprøvekontrollerne på møder i Dialogforum for Transport, som Fødevarestyrelsen løbende afholder med repræsentanter fra erhvervet og dyrevelfærdsorganisationer. Desuden indgår kontrolldata i overvejelserne om, hvilke prioriterede indsatser der skal gennemføres i efterfølgende år, jf. afsnit 5.

3.1. Opsamling og anbefalinger

Fødevarestyrelsen indsamler, analyserer og evaluerer relevant kontrolldata for alle dyrearter, og anvender kontrolldata for grise og kvæg til at videreudvikle og forbedre risikomodelerne. Dermed vurderes det, at Fødevarestyrelsen kan målrette den stikprøvebaserede kontrol ved på- og aflæsning mod de risikofyldte transporter, og at der har været grundlag for at reducere kontroltrykket som forudsat i aftalen. Det bemærkes i

den forbindelse, at sanktionerne ved den stikprøvebaserede kontrol primært vedrører transportmidlerne og dokumenterne knyttet til transporterne og i mindre grad dyrenes tilstand.

På den baggrund anbefales det, at Fødevarestyrelsen fastholder sit fokus på at følge kontroldata, så det løbende vurderes, om der er behov for at ændre kontroltrykket og/eller indholdet i kontrollerne.

4. Styrket eksportsyn

Aftaleteksten

”Det nye kontrolkoncept viderefører fokus på transportegnethedssynet i forbindelse med eksportsyn, således at dyrlægen har tilstrækkeligt tid til et grundigt syn af dyrene, f.eks. ved fortsat fremdrivning af grise i mindre hold og langsomt tempo samt krav om, at grisene synes fra begge sider.”

Fødevarestyrelsens implementering

I begge de politiske aftaler fra hhv. 2018 og 2020 har fokus været på den betragtelige stigning i antallet af eksporterede grise. I dette afsnit indgår derfor kun data for grise.

Fødevarestyrelsen syner alle dyr, der transporteres ud af Danmark, for deres transportegnethed. Tabel 4.1 viser, hvor mange grise der er synet, og hvor mange der er sanktioneret for ikke at være transportegnet fordelt på hhv. sammenbringningsvirksomheder (SBV) og ved direkte eksport fra besætninger siden implementeringen af det nye kontrolkoncept og frem til 30. september 2024.

Tabel 4.1. Oversigt over antal grise synet og vurderet ikke transportegnet

	1. okt-31. dec 2020	2021	2022	2023	1. jan-30. sep 2024
Antal transporteret	3.764.030	14.699.574	14.305.837	15.488.430	12.761.964
Antal ikke transportegnet på SBV	139	597	552	651	399
Antal ikke transportegnet i besætning (direkte eksport)	62	255	16	96	16
Samlet sanktionsprocent	0,005 pct.	0,006 pct.	0,004 pct.	0,005 pct.	0,003 pct.

Som tabel 4.1 viser, var ca. 0,005 pct. af grisene ikke transportegnede i perioden. Det bemærkes, at det ikke er muligt at sammenligne data fra den forudgående periode på grund af forskelle i registreringspraksis før og efter 1. oktober 2020. Fødevarestyrelsen har oplevet en positiv tendens, hvor besætningsejerne er blevet bedre til selv at sortere ikke-transportegnede dyr fra inden transporten. En mulig årsag kan være en ny transportguide fra 2019 med klarere retningslinjer for, hvornår et dyr ikke er transportegnet. Guiden blev kommunikeret ud til besætningsejerne i samarbejde med branchen.

4.1. Tidsforbrug ved transportegnethedssyn

For at følge udviklingen i den tid, der bruges på synet, har Fødevarestyrelsen i 2021, 2023 og 2024 foretaget tidsmålinger af den konkrete synstid, dvs. den tid embedsdyrlægen bruger på at syne grisene, når de passerer forbi. Ved tidsmålingerne har der også været fokus på metoden for fremdrivningen af grisene, og om de blev synet fra begge sider. Styrelsen har desuden gennemført spørgeskemaundersøgelser blandt embedsdyrlægerne for at få indblik i deres vurdering af den tid, de har til rådighed ved eksportsyn.

Tidsmålingerne er i hvert af de tre år foretaget på ca. 100 tilfældigt udvalgte transporter med afgang fra hhv. en SBV eller fra en besætning inden for en periode på 2-3 måneder. Vægtningen mellem målinger foretaget på SBV'er og besætning er baseret på forsendelsesdata fra det forgangne halve år.

Tidsmålingerne er foretaget på samme måde i alle år og kan dermed sammenlignes. De er konkret foretaget ved, at en af Fødevarestyrelsens medarbejdere har overværet de ca. 100 på- eller aflæsninger ved de tilfældigt udvalgte transporter. Medarbejderen har målt tiden med et stopur, fra det første dyr i den fremdrevne gruppe har passeret embedsdyrlægen, der foretager transportegnethedssynet, til det sidste dyr har passeret.

Tabel 4.2 viser det gennemsnitlige tidsforbrug pr. gris. Som det fremgår, er synstiden pr. gris steget fra 2021 til 2024 ved målingerne både på SBV'er og ved besætninger. På SBV'erne er der tale om en stigning på 34,1 pct., og ved forsendelser direkte fra besætninger på 19,6 pct. Synstiden er i alle år højere ved forsendelser, der afgår fra besætning.

Tabel 4.2. Oversigt over antal målinger og tidsforbruget pr. gris

	Sammenbringningsvirksomheder		Direkte eksporter	
	Målinger	Tid (sekunder)	Målinger	Tid (sekunder)
2021	69	1,70	34	2,76
2023	83	1,91	16	3,16
2024	70	2,28	30	3,30

Fødevarestyrelsen har desuden i 2018, 2019, 2021, 2022 og 2024 gennemført spørgeskemaundersøgelser blandt embedsdyrlægerne, hvor de bl.a. er blevet spurgt til, om der kan laves en tilstrækkelig god faglig vurdering af grisenes transportegnethed. I alle årene har der været ca. 100 respondenter. Over årene er det gået lidt op og ned med andelen af respondenter, der har erklæret sig enige/helt enige i udsagnene. Andelen steg frem mod 2021, men faldt i 2022. I 2024 er den igen steget, hvilket er i god overensstemmelse med tidsmålingerne foretaget i 2024.

4.2. Opsamling og anbefalinger

De gennemførte tidsundersøgelser og spørgeskemaundersøgelser indikerer, at der over tid er sket en positiv udvikling, der sikrer, at Fødevarestyrelsens embedsdyrlæger har tilstrækkelig tid til at foretage et tilstrækkeligt grundigt syn af dyrene. I forlængelse heraf anbefales det, at fokus på synstiden fastholdes, så der kan sættes ind med relevante tiltag, hvis udviklingen vender.

5. Ny prioriteret indsats i form af dybdegående kontrol

Aftaleteksten

”Der indføres som et nyt tiltag dybdegående kontroller i form af prioriteret indsats som supplement til basiskontrollen. En prioriteret indsats kan ligesom en kampagnekontrol målrettes enten virksomheder med øget behov for dybdegående kontrol og vejledning om reglerne eller risikoområder, f.eks. kontrol af adgang til vand på transportmidlerne ved en varm sommer. Tiltaget har til formål at gøre kontrollen mere fleksibel, idet der hurtigt vil kunne sættes ind over for særlige risikoområder. Der gennemføres op til 100 dybdegående kontroller om året. Det noteres desuden, at Fødevarestyrelsen i sin kontrol vil have særligt fokus på spædekalkes transportegnethed samt den generelle regelefterlevelse i forbindelse med transport af spædekalve.”

Fødevarestyrelsens implementering

Jf. afsnit 1 er *prioriteret indsats* indført med det nye kontrolkoncept for dyretransporter som en kontrolindsats under kontrolsegmentet *dybdegående kontrol*. Der gennemføres som udgangspunkt to om året, som udvælges af Fødevarestyrelsen, bl.a. på baggrund af erfaringer fra den almindelige kontrol, politisk og samfundsmæssigt fokus samt lovgivning. De første prioriterede indsatser blev gennemført i 2021.

Tabel 5.1 nedenfor opsummerer resultaterne af de gennemførte prioriterede indsatser fra 2021 til 2023. I 2024 gennemføres én prioriteret indsats om indfangning af fjerkræ forud for nationale forsendelser, dvs. typisk forud for forsendelser, der afgår til slagteri i Danmark. Der skal i alt gennemføres 100 kontroller. Pr. 30. september 2024 er der gennemført 70 kontroller med en sanktionsprocent på 7,1. Da der er tale om relativt få kontroller, og sanktionsprocenten dermed er følsom over for små udsving, er det dog sandsynligt, at sanktionsprocenten ændrer sig, når alle kontroller er gennemført.

Tabel 5.1. Prioriterede indsatser i perioden 2021-2024

Prioriteret indsats	År	Antal kontroller	Sanktioner	Sanktionsprocent pr. indsats	Sanktionsprocent pr. år
Transport af spædekalve	2021	28	3 - forbud: 1 - indskærpelser: 2	10,7 pct.	9,2 pct.
Transport ved varsling af ekstreme temperaturer	2021	48	4 - forbud: 2 - indskærpelser: 2	8,3 pct.	
Pålæsningstid	2022	70	4 - indskærpelser: 4	5,7 pct.	21 pct.
Temperaturovervågning og alarmsystemer	2022	30	17 - indskærpelser: 17	56,7 pct.	
Temperaturovervågning og alarmsystemer	2023	70	23 - forbud: 1 - indskærpelser: 22	32,9 pct.	25,7 pct.
Transport af spædekalve	2023	31	3 - indskærpelser: 3	9,7 pct.	

Note: Sanktioner og sanktionsprocent i tabellen omfatter kun forhold direkte relateret til den prioriterede indsats. I flere tilfælde er der imidlertid også sanktioneret for andre forhold i forbindelse med kontrollen.

Som tabel 5.1 viser, var der i 2022 en meget høj sanktionsprocent på 56,7 ved den prioriterede indsats om temperaturovervågning og alarmsystemer. Ved gentagelsen af indsatsen i 2023 faldt sanktionsprocenten til 32,9 pct., hvilket fortsat vurderes at være højt. Generelt er der tale om få kontroller, hvorfor udsving i antallet af sanktioner har forholdsmæssig stor betydning for sanktionsprocenten. Ikke desto mindre vurderes det, at

der har været behov for at sætte særskilt fokus på temperaturovervågning og alarmsystemer. Resultaterne blev senest drøftet på møde i dialogforum i september 2024.

I det følgende gennemgås de prioriterede indsatser ved transport af spædekælve i større detaljer, da spædekælves transportegnethed og den generelle regelefterlevelse ved transport af spædekælve eksplicit er nævnt i aftalen.

5.1. Transport af spædekælve

Der er gennemført dybdegående kontroller i form af prioriterede indsatser om transport af spædekælve i både 2021 og 2023. Ved begge indsatser har der været fokus på kælvenes transportegnethed. Der blev givet tre sanktioner i både 2021 og 2023.

I 2021 blev der sanktioneret med to indskærpelser om transportegnethed, idet kælve viste tegn på sult ved pålæsning. Forbuddet i 2021 skyldtes manglende vilje til at efterkomme en henstilling om at frasortere to ikke-transportegnede kælve.

I 2023 blev der givet en indskærpelse, da to kælve ikke havde fuldt helede navler. De to andre indskærpelser skyldtes fejl i de tilknyttede dokumenter, da afgangssted ikke var korrekt udfyldt. I de konkrete tilfælde kunne SBV'en ikke betragtes som afgangssted, hvis kælvene ikke havde seks timers uafbrudt hvil inden den videre forsendelse, fordi deres oprindelsesbesætninger lå mere end 100 km væk fra SBV'en⁸.

Fødevestyrelsen har på baggrund af indsatsen i 2021 observeret, at der er kommet øget fokus på kælvenes transportegnethed samt fodring forud for den videre forsendelse. Indsatsen i 2023 har bidraget til at fastholde fokus på kælvenes transportegnethed forud for forsendelser, bl.a. i forbindelse med ophold på SBV. Desuden er det Fødevestyrelsens opfattelse, at det har styrket forståelsen hos erhvervet af, at kælves hvil inden pålæsning skal foregå uforstyrret.

5.2. Opsamling og anbefalinger

Fødevestyrelsen har implementeret aftalen som forudsat ved at have indført dybdegående kontroller i form af prioriterede indsatser. Indsatserne er gennemført inden for områder, hvor der har været en særlig risiko, bl.a. baseret på erfaringer fra Fødevestyrelsens øvrige kontroltyper, hvilket understøttes af, at der er givet forholdsvis mange sanktioner, særligt vedrørende temperaturovervågning og alarmsystemer.

Det anbefales, at Fødevestyrelsen fortsat udfører prioriterede indsatser efter behov, så der kan sættes målrettet ind på risikofyldte områder.

⁸ Jf. artikel 2, litra r i forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport kan en SBV betragtes som afgangssted, hvis afstanden mellem første pålæsningssted og SBV'en er under 100 km, eller dyrene har været opstaldet med strøelse og drikkevand i tilstrækkelige mængder i mindst seks timer inden afgangstidspunktet fra SBV'en.

6. Ny model for opfølgning og sanktionering

Aftaleteksten

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

De generelle sanktionerings- og opfølgingsprincipper målrettes 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.

I den nye model spiller de opfølgende kontroller den centrale rolle i forhold til den fremadrettede regelefterlevelse. Ved de ordinære kontroller vil den tilsynsførende kun skulle sanktionere på den konkrete overtrædelse. Derved smidiggøres denne kontrol til gavn for både erhvervet og kontrollen. Hvis der ved den ordinære kontrol bliver konstateret overtrædelser, vil det udløse ekstra gebyrfinansieret kontrol. Den opfølgende kontrol bliver som udgangspunkt gennemført hos virksomheden, hvor kontrol og vejledning målrettes den ansvarlige leder i virksomheden. Det giver et bedre grundlag for konkret at vurdere behovet for yderligere tiltag i den aktuelle situation. Disse tiltag vil være baseret på en aktuel viden om virksomheden, dens kontrolhistorik og dens vilje/evne til at efterleve reglerne.

Udenlandske transportører vil i det omfang det er muligt inden for EU-reglerne blive sanktioneret efter de samme principper som de danske transportører. Det betyder blandt andet, at udenlandske transportører tilsvarende bliver pålagt gebyrbelagt opfølgende kontrol efter anmærkninger, som typisk vil blive gennemført som ekstra gebyrbelagt kontrol ved pålæsning i Danmark. Desuden vil konstaterede overtrædelser blive indberettet til hjemlandets myndigheder via de særlige Contact Points for transportområdet.

Af hensyn til at sikre det adfærdsregulerende element ved gebyret for ekstra kontrol samt at minimere Fødevarestyrelsens tab på debitorer er det afgørende, at Fødevarestyrelsen har de nødvendige redskaber til at sikre, at virksomhederne betaler gebyret. For at sikre dette, bør der hurtigst muligt indsættes bestemmelser i såvel lov om hold af dyr og dyrevelfærdsloven, som kan understøtte dette.

Erfaringer med kontrollen med dyretransporter viser, at en række virksomheder begår samme type overtrædelse gentagne gange uden at vise tegn på at forbedre regelefterlevelsen fremadrettet. Derfor er der behov for en særlig målrettet indsats over for virksomheder med dårlig regelefterlevelse (VDR), eftersom de ikke udviser evne eller vilje til varige forbedringer.

Metodikken på fødevarerområdet for virksomheder med dårlig regelefterlevelse er anvendt som inspiration. Således vil en virksomhed som udgangspunkt blive kategoriseret som VDR, hvis der ved tre af de seneste fire opfølgende kontroller vurderes at være behov for yderligere sanktioner, og det samtidig konkret vurderes, at virksomheden mangler vilje eller evne til varigt at rette op på regelefterlevelsen. Forud for virksomheden bliver en VDR vil Fødevarestyrelsen have fulgt eskaleringsprincippet i forbindelse med sanktionering. En virksomhed, der kategoriseres som en VDR underkastes særlige virkemidler, fx skærpet kontrol, tilpasset den konkrete virksomhed.”

Fødevarestyrelsens implementering

6.1. Ny sanktionerings- og opfølgingsmodel

Fødevarestyrelsen har implementeret en ny model for sanktionering og opfølgning målrettet transportkæden på dyretransportområdet. Et væsentligt element i modellen er, at virksomhederne i højere grad får incitament til at forbedre deres regelefterlevelse fremadrettet. Den justerede sanktionspraksis indebærer, at styrelsen i højere grad anvender forvaltningsretlige sanktioner, som f.eks. indskærpelse, påbud og forbud, som har en umiddelbar og mærkbar konsekvens for virksomhederne, fremfor politianmeldelser. På transportområdet udløser sanktioner, tilsvarende styrelsens øvrige områder, gebyrbelagt opfølgende kontrol.

Der er desuden udarbejdet en særlig opfølgingsmodel for hhv. danske og udenlandske virksomheder. For de danske virksomheder indebærer modellen, at den opfølgende kontrol gennemføres som en fysisk kontrol på virksomhedens hovedkontor og i dialog med den ansvarlige for virksomheden. I tilfælde af, at der på den opfølgende kontrol vurderes at være behov for yderligere sanktioner, vil virksomheden f.eks. blive meddelt et påbud om at udarbejde og implementere skriftlige procedurer, der sikrer fremadrettet regelefterlevelse. Der vil i så fald blive fulgt op på, om påbuddet er efterkommet.

I opfølgingsmodellen for de udenlandske virksomheder er der taget højde for, at disse virksomheders hjemsteder er ansvarlige for at iværksætte foranstaltninger, der sikrer, at de retter varigt op på regelefterlevelsen. Opfølgningen gennemføres derfor som en særlig målrettet kontrol ved pålæsning. Hvis der konstateres gentagne overtrædelser af reglerne, vil disse typisk blive håndteret med forvaltningsretlige sanktioner som f.eks. forbud mod transport af dyr i Danmark, da dette har en umiddelbar og mærkbar effekt. Hvis en opfølgende kontrol udløser en sanktion, medfører det en yderligere opfølgende målrettet kontrol ved pålæsning eller en ekstra returlogbogskontrol. Endvidere vil overtrædelserne blive indberettet via Contact Point til de ansvarlige myndigheder i virksomhedens hjemland, hvorefter disse myndigheder kan følge op på sanktionen. Dette sker eksempelvis hvis transportvirksomheden ikke har en autorisation, eller chaufføren ikke har et kompetencebevis.

Tabel 6.1 viser fordelingen mellem sanktioner ved eksportsyn og stikprøvekontroller ved på- og aflæsning for alle dyrearter opgjort for henholdsvis danske og udenlandske aktører. Data er medtaget fra 2019 for at vise udviklingen efter indførelsen af det nye kontrolkoncept. Det er primært danske aktører, der kontrolleres i forbindelse med eksportsyn, da danske transportvirksomheder typisk står for transporter fra besætninger til SBV'er, mens udenlandske transportvirksomheder typisk kontrolleres ved stikprøvekontroller, da de transporterer dyrene ud af landet.

Tabel 6.1. Oversigt over anvendte sanktioner ved eksportsyn og stikprøvekontroller for alle dyrearter

	Danske aktører						Udenlandske aktører					
	2019	2020*	2021	2022	2023	2024**	2019	2020*	2021	2022	2023	2024**
Indskærpelse	339	275 (77)	300	256	351	264	99	69 (13)	232	255	319	195
Påbud	6	7 (0)	0	0	1	0	6	1 (0)	0	0	0	0
Forbud	22	15 (1)	18	1	1	5	66	38 (2)	69	11	10	7
Politianmeldelse	82	22 (1)	7	6	12	5	20	7 (2)	1	1	0	0
I alt	449	319 (79)	325	263	365	274	191	115 (17)	302	267	329	202

* Tallene i parentes viser antallet af sanktioner kun for perioden 1. okt.-31. dec. 2020.

** Data omfatter kun perioden 1. jan-30. sep 2024.

For både danske og udenlandske aktører er antallet af politianmeldelser faldet markant i perioden. Antallet af indskærpelser til danske aktører varierer lidt mere fra år til år og viser ikke en entydigt stigende tendens, mens der ses en markant stigning fra 2020 til 2021 for udenlandske aktører og en mindre stigning i de følgende år. Siden implementeringen af den nye sanktionerings- og opfølgingsmodel er der kun udstedt ét påbud, og det var til en dansk aktør. Forbud anvendes også kun i mindre grad, men i noget større omfang over for udenlandske aktører. Det bemærkes, at udviklingen i de anvendte sanktioner løbende følges i Fødevestyrelsens samarbejdsfora, som er nærmere beskrevet i afsnit 7, og at den enkelte tilsynsførende i den konkrete situation vurderer, hvilken sanktion der vil være mest effektiv til at sikre regelefterlevelsen. Det kan således ikke forventes, at påbud og forbud anvendes i samme omfang som indskærpelser.

Samlet set ligger antallet af sanktioner nogenlunde stabilt. For danske aktører er det faldet fra 2019 til et nogenlunde stabilt niveau i de følgende år. For udenlandske aktører skete der et ret stort fald fra 2019 til 2020, hvorefter antallet af sanktioner ligger nogenlunde stabilt på et lidt lavere niveau end for danske aktører. For både danske og udenlandske aktører er det samlede antal sanktioner højest i 2023. Ved opfølgende kontrol ligger sanktionsprocenten på mellem 0,8 og 3,7 pct., jf. tabel 1.1, hvilket anses for at være lavt. Sanktioner givet ved opfølgende kontroller indgår ikke i opgørelsen i tabel 6.1.

Tabel 6.2 viser fordelingen mellem de anvendte sanktionstyper ved returlogbogskontrol. Data fra 2019 er medtaget for at vise udviklingen på området. Det bemærkes dog, at Fødevestyrelsens praksis for at politianmelde i forbindelse med returlogbogskontrollen er ændret på flere områder i den opgjorte periode, og antallet af politianmeldelser er således ikke direkte sammenlignelige fra år til år. Eksempelvis blev flere forhold vedrørende den samme transportvirksomhed tidligere samlet i én politianmeldelse, men siden efteråret 2022 anmeldes som udgangspunkt ét forhold pr. politianmeldelse. Desuden er sanktioneringspraksis i returlogbogskontrollen ændret i 2022, så mindre overtrædelser sanktioneres med indskærpelser i stedet for politianmeldelser. Dette fremgår tydeligt af tabellen, hvor antallet af indskærpelser er steget markant fra 2022 til 2023, mens antallet af politianmeldelser tilsvarende er faldet. Det er særligt tydeligt for de udenlandske transportvirksomheder.

Tabel 6.2. Oversigt over anvendte sanktioner ved returlogbogskontrol*

	Danske transportvirksomheder						Udenlandske transportvirksomheder					
	2019	2020**	2021	2022	2023	2024***	2019	2020**	2021	2022	2023	2024***
Indskærpelse	0	1 (0)	165	188	345	79	0	0 (0)	348	350	1615	539
Forbud	0	0 (0)	0	0	0	0	0	0 (0)	0	0	35	56
Politianmeldelse	193	634 (44)	233	231	60	14	942	1508 (293)	634	1532	87	144
I alt	193	635	398	419	405	94	942	1508	982	1882	1717	609

* Opgørelsen viser, antallet af logbøger returkontrolleret det pågældende år, uagtet hvornår transporten har fundet sted. En logbog for en transport kørt i 2021, der er returkontrolleret i 2022, indgår således i tallet for 2022.

** Tallene i parentes viser antallet af sanktioner kun for perioden 1. okt-31. dec 2020.

*** Data omfatter kun perioden 1. jan-30. sep 2024.

Fødevestyrelsens data viser, at der i perioden 2021 til 2023 er givet flest sanktioner for manglende indsendelse af GPS-data og manglende indsendelse af returlogbøger.

Kategorien 'forbud' i tabel 6.2 dækker over, at Fødevestyrelsen fra den 1. september 2023 har indført en ny sanktionsmulighed på logbogsområdet i form af et kørselsforbud for at forbedre regelefterlevelsen. Der

var for en række virksomheder tale om systematiske overtrædelser, og virksomhederne viste generelt ikke tegn på forbedret regelefterlevelse, uanset at styrelsen politianmeldte virksomhederne i medfør af principperne om eskalerende myndighedsudøvelse. I det politianmeldte af sagerne ikke havde den fornødne præventive effekt, justerede styrelsen sin sanktionspraksis på logbogsområdet. Kørselsforbuddet udstedes til transportvirksomheder, der ikke indsender materiale til returkontrol, og har som konsekvens, at de ikke kan anvendes til nye, lange forsendelser, før de har indsendt det efterspurgte materiale fra tidligere gennemførte transporter.

Mellem 1. september 2023 og 30. september 2024 er der udstedt 43 kørselsforbud, hvoraf seks af dem var aktive pr. 30. september 2024. Alle kørselsforbud er udstedt til udenlandske transportvirksomheder, og de kørselsforbud, der er ophævet igen, har i gennemsnit været gældende i 9,3 dage. Forskellen til data for kategorien 'Forbud' i tabel 6.2 skyldes, at tabellen viser det antal logbøger, der ikke er indsendt til Fødevarestyrelsen, og som har medført et kørselsforbud. Et kørselsforbud kan imidlertid godt bero på, at den samme transportvirksomhed ikke har indsendt det efterspurgte materiale vedrørende flere logbøger. Antallet af kørselsforbud er heller ikke identisk med antallet af transportvirksomheder, der har fået et kørselsforbud, da nogle transportvirksomheder har fået mere end et kørselsforbud.

Før indførelsen af kørselsforbuddet blev ca. 20 pct. af de anmodede dokumenter ikke sendt til Fødevarestyrelsen. Siden september 2023 er dette tal faldet til ca. 2 pct. Fødevarestyrelsen vurderer derfor, at kørselsforbuddet har haft den ønskede effekt.

6.2. Inddrivelse af gebyrer

Fødevarestyrelsen oplever generelt, at virksomhederne betaler de gebyrer, som de bliver pålagt i forbindelse med kontrol på transportområdet. Det vurderes derfor ikke nødvendigt at indsætte bestemmelser i lov om hold af dyr og dyrevelfærdsloven til at understøtte inddrivelsen heraf.

6.3. Virksomheder med dårlig regelefterlevelse (VDR)

På aftaletidspunktet i 2020 viste erfaringerne på dyretransportområdet, at en række virksomheder begik den samme type overtrædelse gentagne gange uden at vise tegn på at forbedre regelefterlevelsen fremadrettet. Der sås derfor et behov for at indføre en særlig målrettet indsats over for denne type virksomheder. Med inspiration fra VDR-ordningen på fødevarerområdet blev der derfor indsat en foreløbig definition på VDR i aftaleteksten. En virksomhed ville som udgangspunkt blive kategoriseret som VDR, hvis der ved tre af de seneste fire opfølgende kontroller vurderedes at være behov for yderligere sanktioner, og det samtidig konkret blev vurderet, at virksomheden manglede vilje eller evne til varigt at rette op på regelefterlevelsen.

Generelt har erfaringerne på dyretransportområdet vist, at de enkelte kontrolindsatser i kombination med den særlige sanktions- og opfølgingsmodel har været tilstrækkelige og mere effektive til at håndtere virksomheder, der har udfordringer med regelefterlevelsen. I det omfang data har vist generelle udfordringer på et givent område, som f.eks. logbogsområdet, har styrelsen prioriteret at iværksætte foranstaltninger målrettet hele området – og ikke den enkelte virksomhed – for at sikre den størst mulige effekt af indsatserne. På nuværende tidspunkt vurderes der derfor ikke at være et tilstrækkeligt grundlag for at iværksætte og implementere en særlig indsats overfor enkelte virksomheder med dårlig regelefterlevelse på dyretransportområdet.

I denne vurdering er der lagt vægt på, at kontrolobjekterne i transportkæden er underlagt hyppig kontrol, at antallet af potentielle VDR er meget begrænset, og at de virkemidler, Fødevarestyrelsen allerede råder over – i kombination med sanktions- og opfølgingsmodellen – vurderes at være egnede og tilstrækkelige til at håndtere virksomheder, der gentagne gange overtræder reglerne.

Fødevarestyrelsen vil fortsat følge udviklingen på området med henblik på at justere sin praksis og iværksætte indsatser, såfremt der ses at være behov herfor.

6.4. Opsamling og anbefalinger

Fødevarestyrelsens opfølgings- og sanktioneringsmodel er overordnet set implementeret efter hensigten, så der i højere grad anvendes sanktioner med en umiddelbar, mærkbar konsekvens for virksomhederne. Sanktionspraksis på området er løbende blevet justeret i overensstemmelse med udviklingen. Særligt indførelsen af kørselsforbud ved manglende indsendelse af logbogen ses at have en gavnlig effekt på virksomhedernes regelefterlevelse.

Desuden vurderes det, at de lave sanktionsprocenter ved de gebyrbelagte opfølgende kontroller er en indikator på, at virksomhederne gør en indsats for at sikre regelefterlevelse fremadrettet.

Det anbefales, at Fødevarestyrelsen fortsat følger udviklingen tæt, og at opfølgings- og sanktioneringsmodellen justeres ved behov.



7. Datadrevet kontrol

Aftaleteksten

”En tidssvarende og omstillingsparat regulering og kontrol forudsætter investering i IT. Det nye kontrolkoncept baserer sig i højere grad end tidligere på data, som medvirker til, at kontrollen bliver målrettet virksomheder med problemer, og som leverer væsentlige input til en fortsat udvikling af risikomodelen. Eksempelvis skal virksomhedernes tidligere kontrolresultater i højere grad indgå i risikovurdering af den enkelte virksomhed, samt i den kontrol og opfølgning, som virksomheden underlægges. En mere datadrevet kontrol bidrager dermed til at styrke kontrollen allerede før transporterne afgår.

Et mere datadrevet kontrolkoncept forudsætter iværksættelse af en række tiltag, herunder videreudvikling af eksisterende IT-systemer til at understøtte kontrollen, og den nye model for sanktionering og opfølgende kontrol.

Det nye helhedsorienterede, mere risikobaserede og datadrevne kontrolkoncept medfører en mere effektiv kontrol med dyretransporter. Det betyder grundlæggende, at konstaterede overtrædelser er sanktioneret, at stikprøvekontrollerne bliver tilrettelagt risikobaseret, at kontrollerne målrettes de mest risikofyldte områder samt at kontrollerne er tilpasset viden om tidligere overtrædelser og udviklingen i transporterne.”

Fødevarestyrelsens implementering

Som evalueringen gennemgående viser, har implementeringen af det nye kontrolkoncept medført, at Fødevarestyrelsens kontrol med dyretransporter baserer sig på data. Dette gælder på tværs af alle kontroltyper. Særligt udviklingen og den løbende opdatering af risikomodelen for grise giver mulighed for at styrke kontrollen, allerede før transporterne afgår. Erfaringerne er anvendt til at udvikle en risikomodel for kvæg, som foreløbig anvendes i en testfase og vil blive taget rigtigt i brug, når der foreligger tilstrækkelige kontroldata. For øvrige dyrearter har styrelsen etableret andre procedurer til at sikre en repræsentativ kontrol.

For at følge udviklingen i kontroldata har styrelsen etableret faste samarbejdsfora på tværs af relevante fagenheder i Glostrup og veterinærenhederne, som udfører kontrollen. Disse fora følger bl.a. udviklingen i antallet af eksporter og antallet af udførte stikprøvekontroller. Dette sikrer, at kontroltrykket indfries på årsbasis, samt de typiske overtrædelsestyper med henblik på at kunne igangsætte målrettet kontrol i relevant omfang. Der er også fokus på at sikre, at konstaterede overtrædelser sanktioneres, og at dette sker ensartet, så der anvendes samme sanktionstype til samme type overtrædelse.

7.1. Opsamling og anbefalinger

Fødevarestyrelsen har løbende arbejdet på udvikling af dataværktøjer, der har understøttet en mere effektiv kontrol med dyretransporter, således at overtrædelser sanktioneres, at stikprøvekontrollerne tilrettelægges risikobaseret, at kontrollerne målrettes de mest risikofyldte områder, samt at kontrollerne er tilpasset viden om tidligere overtrædelser og udviklingen i transporterne.

Det anbefales, at styrelsen fortsat videreudvikler sine dataværktøjer, herunder risikomodelerne for grise og kvæg, så der kan foretages ændringer og justeringer på baggrund af udviklingen på området for dyretransporter.

8. Internationalt samarbejde

Aftaleteksten

”Fødevarestyrelsen har et styrket fokus på internationalt samarbejde vedrørende husdyrtransporter. Regeringen og aftaleparterne er enige om at styrke det internationale samarbejde på EU-niveau på husdyrtransportområdet, herunder vil der være fokus på opfølgning på andre medlemsstaters myndigheders indberetninger til det danske contact point om overtrædelser konstateret i andre medlemsstater.”

Fødevarestyrelsens implementering

8.1. EU-samarbejde

Fødevarestyrelsen har et tæt samarbejde med andre medlemsstater på EU-niveau om dyretransporter. Særligt i den såkaldte Vught-gruppe, som udover Danmark består af Tyskland, Nederlandene, Belgien, Sverige og Østrig. Gruppen mødes fysisk på teknisk niveau 1-2 gange årligt, hvor konkrete problemstillinger drøftes, og der udveksles erfaringer om, hvordan de løses i de enkelte lande. Derudover er der også løbende kontakt ved behov. Fødevarestyrelsen har eksempelvis efterspurgt oplysninger om forholdene i de øvrige lande til besvarelse af diverse spørgsmål fra Folketinget. Gruppen har også etableret et tæt samarbejde om Kommissionens forslag til en ny transportforordning, der blev fremsat den 7. december 2023. I juni 2022 sendte gruppen et positionspapir til Kommissionen med forslag til, hvad en ny forordning skulle indeholde, og samarbejdet fortsætter i forbindelse med forhandlingerne om forslaget.

Fødevarestyrelsen har også fokus på at opbygge gode samarbejdsrelationer med øvrige EU-medlemsstater for at fremme danske interesser i forhandlingerne og forberede det danske EU-formandskab i andet halvår af 2025. EU-medlemsstaterne er splittede i spørgsmålet om beskyttelse af dyr under transport, og det er derfor vigtigt at kende de enkelte landes positioner.

8.2. Contact Point

Andre EU-medlemsstaters myndigheder indberetter overtrædelser, som danske virksomheder har begået i deres lande, via Contact Point. Fødevarestyrelsen har etableret en fast procedure for, hvordan der følges op på disse indberetninger. Det bemærkes, at EU-Kommissionen er ved at indføre et nyt system til at indberette overtrædelser, så dette ikke længere foregår via mail men i stedet via det allerede eksisterende system Rapid Alert System for Food and Feed (RASFF). Fødevarestyrelsen forventer at overgå til RASFF pr. 1. januar 2025. Dette ændrer ikke på, hvilke overtrædelser styrelsen indberetter eller modtager, men kun hvordan det foregår.

8.3. Opsamling og anbefalinger

Fødevarestyrelsen har styrket det internationale samarbejde på EU-niveau samt sikret opfølgning på indberetninger til det danske Contact Point om overtrædelser konstateret i andre lande.