



Sammarks bemærkninger til Fødevarestyrelsens evaluering af den politiske aftale af 18. december 2018 vedr. styrket kontrol af dyretransporter

Sammark takker for muligheden for at fremsende bemærkninger til Fødevarestyrelsens pågående evaluering af den politiske aftale vedtaget mellem den tidligere regering og Dansk Folkeparti af 18. december 2019 vedr. styrket kontrol af dyretransporter.

De seneste års stigende efterspørgsel på danske smågrise fra vigtige eksportmarkeder udgør et essentielt bidrag til den danske økonomi. For at bevare denne positive efterspørgsel er det i såvel eksportørernes, importørernes og forbrugerernes interesse, at produktionen bag- og transporten af levende dyr sker efter dansk lovgivning, der lever op til de høje danske standarder for dyrevelfærd, etik og kvalitet, som vi er kendt for på den internationale eksportscene.

Vores udgangspunkt er derfor, at en værdig, fleksibel og hensigtsmæssig kontrolpraksis, som bidrager til et retvisende billede af tilstanden af transport og dyrevelfærd i Danmark er at ønske for alle parter på tværs af sektoren.

Sammark har valgt at fremsende bemærkninger vedr. følgende aftalepunkter:

1. Øget indladningskontrol
2. Styrket kvalitet af kontrol med dyretransportegnethed
3. Styrket tid til at kontrollere logbøger før dyretransporter afgår
4. Øget fokus på Branchens "Brodne kar"
5. Strengere kontrol med arealkrav
6. Ophævelse af klippekortsordningen og præcisering af ansvar
7. Øget anvendelse af GPS-data og valg af ruteberegningssystem
8. Præcisering af areal- og højdekrav
9. Øvrige tiltag

Bemærkninger til aftalens ramme, implementering og økonomi

Indledningsvist skal det stå klart, at Sammark ikke er bekendt med den konkrete proces for udmøntning af aftalen og undervejs i aftaleperioden kun har modtaget meget sparsomme oplysninger. Vi kan derfor kun bidrage til evalueringen ud fra de få oplysninger, vi i frustration er blevet mødt med i forbindelse med – fra branchens side – uforståelige beslutninger og sanktioner.

I forlængelse af dette er det meget u hensigtsmæssigt, at aftalen ikke blev evalueret, før det øgede kontrolpres blev forlænget ind i det nye år med gebyrstigninger og dermed store økonomiske konsekvenser til følge for branchens erhvervsdrivende.

Herudover undrer det Sammark, at den politiske aftale alene beskæftiger sig med transport af levende dyr i forbindelse med eksport. Vi efterlyser derfor indledningsvist et overblik over den samlede dyretransport på korte og lange transporter både på tværs af landets grænser samt nationalt.

Endeligt har Sammark væsentlige forbehold for økonomien i ordningen, da samlesteder ikke har været faktureret i perioden med øget synstid.

1. Øget indladningskontrol

Sammarks medlemmer oplever en række udfordringer som følge af de krav, som stilles til oplysninger om transporter i forbindelse med den øgede indladningskontrol. Det skyldes, at logbogens del 1 – planlægningen – nu behandles som en ufravigelig angivelse af transporten, på trods af at den rettelig er en planlægningsdel og bør behandles herefter.

I Fødevarestyrelsen har man, for at kunne risikovurdere de transporter, der skal afgå på en given dag og planlægge indladningskontrollerne, udarbejdet en lang række interne holdninger til, hvad der kan ændres i logbogens del 1. Det medfører, at der selv ved mindre afvigelser fra planlægningen udstedes forbud.

Et eksempel på dette er, at Fødevarestyrelsen afviser en transport, såfremt der tilføjes flere dyr til transporten, på trods af at der stadig er plads på bilen efter gældende arealkrav. Det resulterer i mere ineffektive, ufleksible og langsommelige transporter, som har negative konsekvenser for både dyrene, miljøet, eksportørerne og slutkunden.

2. Styrket kvalitet af kontrol med dyretransportegnethed

Der fremgår i den politiske aftale, at både grise til slagtning og grise til eksport er underlagt en 100% kontrol. Her er det vigtigt at bemærke, at der ved flytninger mellem besætninger inden for landets grænser dog alene foretages stikprøvevis landevejskontrol, hvilket næppe kan betegnes som 100% kontrol.

Herudover finder vi det stærkt problematisk, at der indføres krav til 50% øget synstid for de dyr, der eksporteres fra besætninger og samlesteder, mens der for de dyr, som transporteres til slagtning, ikke indføres krav til øget synstid. Der foretages altså en forskelsbehandling mellem danske virksomheder, der sælger til danske slagterier kontra virksomheder i Danmark, som sælger grise til tyske slagterier eller bønder.

3. Styrket tid til at kontrollere logbøger før dyretransporter afgår

Det er Sammarks opfattelse, at logbogskontrollen er den samme som tidligere, og at den alene er fremrykket til 2 dage før, for at der kan laves en risikovurdering af alle logbøger til udvælgelse af de 12-14 mest risikobetonede transporter pr. dag.

Sammark mener, at den aktuelle kontrolpraksis pba. den politiske aftale pr. 18. december 2018 er uhensigtsmæssig af en række årsager. Der indsamles ikke data til genbrug, hvilket er en udfordring for arbejdspresset med logbogshåndteringen. Det resulterer i, at organisatorer af transporter uge efter uge stilles de samme spørgsmål om de samme transporter og har den samme diskussion om rutelængder. Fødevarestyrelsen sidder inde med alle oplysninger om tidligere ture og har dermed alle muligheder for en intelligent opsamling af data til brug for kalibrering af deres vurderinger.

Herudover har Fødevarestyrelsen udarbejdet en detaljeret intern vejledning for, hvordan de forholder sig til eventuelle afvigelser, manglende data m.v. i forbindelse med hhv. deres logbogskontrol og efterfølgende deres kontrol i forbindelse med transporten. Denne vejledning er branchen ikke bekendt med, og den udgør dermed en praksisændring, som man ikke har vejledt de involverede parter om.

Derfor har branchen ikke haft mulighed for at forudse eller undgå sanktionerne i den efterfølgende kontrol, da de er foretaget på baggrund af en intern og ikke offentliggjort fortolkningsvejledning og ikke på de konkrete regler på området.

Sammark vil derfor på det kraftigste opfordre til, at der sker en nøje granskning af de overtrædelser, der er fundet ved efterfølgende indladningskontroller på baggrund af denne fortolkningsvejledning.

4. Øget fokus på Branchens " Brodne kar"

Branchen er på intet tidspunkt i aftaleperioden blevet præsenteret for en nærmere præciseret definition af begrebet "brodne kar". Sammark tager afstand til brugen af denne upræcise brug af betegnelsen og henviser til, at Danmark er en retsstat, hvor ingen bør kendes skyldige, før de er dømt.

Vi henviser desuden til, at man i Fødevarestyrelsen har praksis for at håndtere politianmeldelser som forseelser, hvorfor disse tælles med i statistikken som overtrædelser. Vi mener, at dette bør korrigeres, så forseelsen først registreres, når den politimæssige og eventuelle retslige håndtering af sagen er afsluttet og afklaret.

Der fremgår ligeledes i aftalen, at der skal udarbejdes en risikoscoringsmodel gennem en bedre udnyttelse af eksport- og kontroldata. Dette har, så vidt Sammark er orienteret, ikke fundet sted. Vi har dog ikke redskaberne til at opsamle returlogbogsdata til brug for efterfølgende godkendelsesarbejde. Sammark har i forbindelse med et møde ultimo marts givet udtryk for, at vi gerne vil involveres i udarbejdelsen af denne risikoscoringsmodel, ligesom der på mødet var enighed om, at den arbejdsgruppe, der var samlet på dagen, kunne indgå i senere drøftelser.

5. Strengere kontrol med arealkrav

Det er centralt for Sammark, at de gældende regler for arealkrav i forbindelse med transport af dyr overholdes. Det er dog vigtigt at bemærke, at EU-forordningens maksimale arealkrav for lange transporter er sat som minimumskrav i den danske bekendtgørelse.

Dermed har man fra dansk side absorberet den margen, som gør det muligt at regulere pladsen efter særlige vejr- og klimaforhold, ligesom det medfører en forskelsbehandling mellem danske og andre europæiske transportører og eksportører, idet lange transporter i andre lande som udgangspunkt kan gennemføres med 20% flere grise på den samme plads. Derfor kan det i sidste ende sætte den frie bevægelighed og konkurrenceevne ud af drift, når Danmark vedtager nationale krav for internationale transporter, som ikke følger de i EU vedtagne krav.

I alt fra planlægningen til den faktiske transport forekommer der en række muligheder for at regulere antallet af grise nedad, således at dyrene får bedre plads. Det er dog problematisk for branchen at realisere, idet Fødevarestyrelsens interne og ikke offentliggjorte fortolkningsvejledning sætter en stopper for, at der må transporteres flere grise, end logbogen angiver, uanset at der ifølge gældende arealkrav er plads på bilen. Man kan med andre ord ikke tilpasse antallet af grise, hvis de viser sig at være mindre end forventet og derfor ikke har brug for helt så meget plads. Hvis dyrene derimod er større end planlagt, kan man lovligt tilrette antallet, så de får den fornødne plads. Vi mener, det burde være muligt at tilrette begge veje, da vurderingen der skal foretages, bør være den samme, uanset om antallet skal reguleres op eller ned.

6. Ophævelse af klippekortsordningen og præcisering af ansvar

Det fremgår i aftalen, at den eksisterende sanktioneringspraksis i transportegnethedssager vil blive præciseret, således at det enten er transportvirksomheden og/eller landmanden, der i udgangspunktet sanktioneres. Det er ligeledes blevet drøftet, at denne præcisering af ansvar har været indarbejdet i forslaget til den nye dyrevelfærdslov. Efter oplysning skulle denne præcisering dog være taget ud igen, hvilket kan undre, når det fremgår som separat aftalepunkt i den politiske aftale af 18. december 2018.

Sammark er ikke enige i Fødevarestyrelsens argument på dialogforumsmødet om, at denne uoverensstemmelse er besvaret på tilfredsstillende vis ved en intern instruks fra februar 2019.

7. Øget anvendelse af GPS-data og valg af ruteberegningssystem

Sammark opfordrer til, at der kigges nærmere på den aktuelle praksis for kontrollen af GPS-data for ture, der er planlagt til at vare over 20 timer. Det med afæst i, at det anvendte ruteberegningssystem, Map & Guide, ofte beregner længere transporttid end faktisk forbrugt tid. Opfordringen til brug af ruteberegningssystemet Map & Guide og tiltaget om at lægge systemets beregninger til grund for Fødevarestyrelsens vurderinger, bør som minimum medføre, at der vejledes i brugen af systemet og systemets indstillinger.

Vi oplever, at Fødevarestyrelsen ikke har foretaget opfølgning på, hvorvidt ruteberegningerne faktisk passer med de gennemførte ture. Man har indtil midten af oktober ikke været bekendt med helt centrale indstillingsmuligheder i programmet, ansatte i Fødevarestyrelsen har ikke modtaget vejledning ligesom erhvervet ikke har adgang til vejledning i systemet. Det viser sig ofte, at transportører og eksportører har helt andre beregninger i selv samme system end dem, som udregnes i Fødevarestyrelsen. I disse tilfælde får eksportøren godkendt deres tur mod forevisning af den udarbejdede beregning. Eksportører som derimod ikke bruger det samme ruteberegningssystem afvises, hvis deres beregning afviger fra den af Fødevarestyrelsen angivne beregning. Det resulterer i en uhensigtsmæssig skævvridning, når alle parter ikke er blevet tilstrækkelig vejledt i det anbefalede system og dets indstillinger.

8. Præcisering af areal- og højdekrav

Det er vigtigt for Sammark, at der sikres ensartethed i krav til eksportører på tværs af grænserne i EU med henblik på ikke at udsætte nogle virksomheder for negativ forskelsbehandling.

Det er desuden uhensigtsmæssigt, at branchen ikke inddrages i processen og orienteres om undersøgelsen af et indvendigt højdekrav, da udfaldet af undersøgelsen kan få betydning for prisen for opbygning af biler og for konkurrenceforhold mellem danske og udenlandske transportører.

9. Øvrige tiltag