



Dyrevelfærdskontoret
Att.: Mai Emilie Gori
Fødevareministeriet

9. januar 2012
9.13.55

E-mail: jm@jm.dk
Kopi: mgo@jm.dk

Vedr.: Høring over beretning om virkningen af Transportforordningen

Med henvisning til skrivelse af 25. november 2011, hvormed Justitsministeriet sendte beretning¹ fra EU-Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om virkningen af Transportforordningen² i høring, skal Dyrenes Beskyttelse (DB) bemærke, som følger:

Generelt:

DB mener, at Kommissionens konklusion om, at *"forordningen har haft gunstige virkninger på dyrs velfærd under transport"*, er alt for skråsikker og bombastisk, og derfor bør blødes markant op i sin formulering.

Navnlig i betragtning af, at præmisserne - som skitseret i pkt. 2.3 - er helt anderledes forsigtige, i.e. *"Selv om der ikke kan etableres faste konklusioner, tyder de tilgængelige data på, at den generelle kvalitet af lange transporter af dyr er forbedret siden 2005..."*.

Kommissionen anfører endvidere, at *"Transportforordningen har haft positiv indvirkning på dyrs velfærd under transport, men det lader til, at der er plads til forbedring af situationen"*. DB er enig i sidstnævnte.

DB deler Kommissionens opfattelse i pkt. 2.3 om, at der *"fortsat er alvorlige dyrevelfærdsproblemer under transport"*.

På denne dystre baggrund er det dog kritisabelt, at Kommissionen ikke opstiller tilstrækkelige og nødvendige tiltag til at ændre på situationen.

Antal transporterede dyr:

DB kan ikke genkende Kommissionens opfattelse af, at det samlede antal af levende transporterede dyr var *"stort set det samme"* i 2005 som i 2009, jf. Tabel 1. DB vil kalde en ændring fra 24,8 mio. til 36,6 mio. transporterede dyr for en markant stigning på ca. 48 % i løbet af ganske få år; alt andet er en uvederhæftig omgang med tal og statistik.

¹ Beretning fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om virkningen af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport. KOM(2011)700.

² Rådets Forordning (EF) Nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97



Det ville også passe bedre sammen med Kommissionens efterfølgende bemærkninger om, at der har været en stigning i det samlede antal forsendelser af levende dyr mellem 2005 (630.474 stk.) og 2009 (799.976 stk.) for import/eksport og intra-EU handel. Alene svin tegner sig for en markant stigning på 47,5 % fra 85.336 forsendelser i 2005 til 125.889 stk. i 2009.

DB ser navnlig med stor bekymring på den stærkt stigende transport af svin, der er steget med 70 % i perioden 2005-9. Næsten 70 % af svinene transporteres fra enten Danmark eller Nederlandene.

DB mener, at Kommissionen er forpligtet til at koordinere en kommende revision af Transportforordningen med EU's overordnede politik og indsats på miljøområdet set i lyset af klimaændringer, CO₂-udledning og drivhuseffekt. Dvs., at unødige dyretransporter, med tilhørende massiv belastning af miljøet ved CO₂-udledning, bør begrænses mest muligt. Transport af levende dyr bør så vidt muligt erstattes af transport af sæd/embryoner og slagtekroppe/fødevarerprodukter.

DB er utroligt bekymret over, dels omfanget af den danske eksport af udsættersøer (> 120.000 stk. i 2010), da disse dyr er særligt sårbare i relation til transport, dels eksporten af spædkalve (> 16.000 stk. i 2010) til Nederlandene, som atter er stigende. Herudover er den stærkt stigende transport af smågrise ud af landet (> 7,5 mio. i 2010) foruroligende; eksporten forventes at stige til 12 mio. i de kommende år. Dertil kommer en eksport af slagtesvin på > 770.000 stk. i 2010. Desuden er transport af fjerkræ (eksport på > 10 mio. stk. slagtefjerkræ i 2009 ud af en produktion på > 100 mio. stk.) forbundet med en række dyrevelfærdsmæssige problemer, som fortjener øget opmærksomhed.

Det er således DB's opfattelse, at udviklingen omkring dyretransporter fra Danmark desværre går i den forkerte retning, idet flere og flere dyr transporteres over alt for lange afstande under for ringe betingelser. DB så helst, at antallet af lange dyretransporter blev reduceret dramatisk.

Aktuel videnskabelig viden:

DB støtter endvidere Kommissionens opfattelse af, at resultaterne af udtalelsen fra den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet (EFSA) fra dec. 2010³ tyder på, at de pladskrav, der er fastsat i Transportforordningen, skal beregnes på ny, ved hjælp af en formel, der betragter dyrenes størrelse i forhold til deres vægt. Endvidere påpeger Udtalelsen, at det vil være hensigtsmæssigt at fastlægge specifikke krav til bl.a. indvendig højde af rum i køretøjer (jf. pkt. 2.4).

Det fremgår også af Kommissionens rapport, at man er opmærksom på behovet for revision, idet det *"ifølge udtalelsen fra EFSA fremgår, at dele af Transportforordningen ikke er helt i tråd med den aktuelle videnskabelige viden"* (jf. pkt. 3).

Navigationssystemer:

DB er af den opfattelse, at Kommissionens konklusion om, at *"det fulde potentiale af navigationssystemer til at mindske den administrative byrde for erhvervslivet eller for at forbedre den offentlige kontrol ikke bliver udnyttet"* er en klar underdrivelse (jf. pkt. 3).

³ EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW); Scientific Opinion concerning the welfare of animals during transport. EFSA journal 2011;9(1):1966 [125 pp.].



Reelt er der jo ikke opstillet retningslinjer og specifikationer for det tekniske udstyr, ligesom man ikke har gjort sig forestillinger om, hvordan kontrollen af evt. indsamlede data skal foregå i myndighedsregi, endsige hvem der skal foretage den, og på hvilket ressource-grundlag kontrollen skal baseres.

I betragtning af hvor lang en omstillingsperiode, der har været (Transportforordningen trådte i kraft primo 2005), er det simpelthen for ringe og uambitiøst, at velfungerende og ensartede navigationssystemer ikke er blevet etableret, hvorved myndighederne er blevet unddraget et potentielt vigtigt og effektivt kontrolredskab. DB kan ikke andet end opfatte det som et udtryk for manglende politisk vilje til at prioritere området.

I øvrigt henledes opmærksomheden på, at DB i december 2007 fremsendte hørings-svar til Justitsministeriet vedr. tekniske specifikationer for navigationssystemer.

Indberetninger fra medlemslande til Kommissionen:

DB er fuldstændig enig i Kommissionens konklusioner i pkt. 3, som følger: "Desuden er kvaliteten af de overvågningsdata, som blev forelagt Kommissionen af medlemsstaterne, ofte utilstrækkelig til at give en klar analyse af situationen og til at tillade planlægning af specifikke korrigerende foranstaltninger på EU-plan".

Kommissionen anfører også, at "parallelt bør opbygningen af rapporteringssystemet harmoniseres yderligere".

Kommissionen anbefaler endvidere, at en "stigning i antal inspektioner, hvor det er nødvendigt vil føre til bedre håndhævelse."

De danske indberetninger giver overhovedet ikke den ønskede analyse af de alvorligste konstaterede mangler samt en handlingsplan til afhjælpning heraf. Med andre ord er Danmark gået helt galt af formålet med indberetningerne ved blot at komme med nogle generelle betragtninger, løse overvejelser og hensigtserklæringer i stedet for at afgive de rekvirerede specifikke svar til Kommissionen.

DB har tidligere påpeget disse forhold i skrivelse af 14. april 2011 til Justitsministeren og Folketingets Fødevarerudvalg:

"...I henhold til Artikel 27, stk. 1, i Transportforordningen indberetter Justitsministeriet hvert år den stikprøvekontrol af transportmidler og dyr m.v., som foretages af en passende andel af de dyr, der transporteres i Danmark til EU-Kommissionen. Det følger af Artikel 27, stk. 2, at Justitsministeriet skal fremsende en analyse af de alvorligste konstaterede mangler samt en handlingsplan til afhjælpning heraf.

Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at analyser og handlingsplaner for Danmark i perioden 2007-2009 er både mangelfulde og utilstrækkelige.

Herudover er den nuværende stikprøvekontrol i Danmark alt for lille til at give et repræsentativt billede af de dyreværns-mæssige forhold for de mange millioner af dyr, der transporteres; et sådant niveau for kontrol, der finder sted p.t., kan derfor på ingen måde betegnes som "passende".

Det bemærkes, at ind til 2007 fremgik 250 årlige risikobaserede stikprøvekontroller (i.e. indlædningskontrol af transportmidler på samlesteder og i besætninger) af Fødevarestyrelsens resultatkontrakt. Måltallet er ikke alene gledet ud af resultatkontrakten - det er oven i købet uden videre blevet reduceret til ca. 100 stk. per år.

Dyrenes Beskyttelse vil derfor opfordre Regeringen til at arbejde for forbedret og ensartet indberetning af resultater til Kommissionen i henhold til Artikel 27, så årsrapporterne kan tje-



ne deres egentlige formål, nemlig som et nyttigt redskab for Kommissionen i arbejdet med en risikobaseret regulering af dyretransportområdet. Som det er i dag, synes en uanvendelig indberetning at ske alene for en god ordens skyld."

DB vil opfordre til, at omfanget af stikprøvekontroller (dels fødevareregionernes stikprøvekontroller af køretøjer på samlesteder og slagterier samt i besætninger, dels politiets/Veterinærrejseholdets stikprøvekontroller af vejtransporter) uden videre øges til det EU-tilladte niveau på ca. 25 % af transporterne.

Ændring og/eller håndhævelse af regler:

Kommissionen argumenterer i pkt. 3 for ikke at ændre reglerne, da *"en stabil juridisk situation (retstilstand) vil give medlemsstaterne og interesseparterne mulighed for at fokusere på håndhævelsen inden for en stabil juridisk ramme"*.

Efter DB's opfattelse er et af problemerne netop, at der p.t. *ikke* foreligger en stabil situation, eftersom Transportforordningen er både mangelfuldt gennemarbejdet og inkonsekvent på flere områder. Konsekvensen heraf er, at medlemsstaterne ikke fortolker reglerne ens. Dette er unægtelig ikke et godt grundlag at arbejde på m. h. p. at opnå forbedret håndhævelse af regler og ensartet kontrol.

Kommissionen konkluderer da også selv, at *"håndhævelse af forordningen fortsat er en stor udfordring, dels på grund af forskelle i fortolkningen af kravene, dels på grund af manglende kontrol fra medlemsstaternes side"* (jf. pkt. 3).

I pkt. 2.6.2 slås det ganske rigtigt fast, at *"dårlig overholdelse og forkert håndhævelse af lovkrav i Transportforordningen fører til dårlig dyrevelfærd"*.

DB er helt enig med Dyrevelfærdskontoret i, at der ikke er noget til hinder for at arbejde ad begge spor samtidig, dvs. både at forbedre reglerne og styrke håndhævelse/kontrol af disse:

DB støtter således helhjertet Dyrevelfærdskontorets opfattelse af, at der er behov for en gennemgribende revision af Transportforordningens regler, herunder regler om areal- og højdekrav og brug af navigationssystemer samt maksimal transporttid. Dette er ikke i modsætning til, at der samtidig arbejdes videre med initiativer til styrkelse af kontrollen og håndhævelse af reglerne, hvilket i høj grad også er nødvendigt.

DB mener, at retningslinjer for god praksis bør ses som et supplement til forbedrede regler. Retningslinjer for god praksis kan ikke stå alene, da kun regler som korresponderer med tilhørende sanktioner kan opnå tilstrækkelig virkning.

DB's forslag til forbedrede regler og kontrol:

Det er et vigtigt mål, at der nu bliver fastsat en fast maksimal tidsgrænse for transport af dyr. Det er DB's holdning, at længden af transporten *per se* er en afgørende faktor, som har stor betydning for dyrevelfærden. Dyrevelfærdstilstanden forringes notorisk gradvis, jo længere transporten varer. DB kan vanskeligt leve med, at der ikke nu bliver fastsat øvre grænser for maksimal transport af dyr. Som det er nu, kan dyr transporteres i uendelig lang tid, og det bør bringes til ophør hurtigst muligt.

DB arbejder bl.a. for, at der fastsættes maksimale transporttider (på maks. 8 timer), forbedrede forhold for dyr på køretøjer (herunder plads), forbud mod omlæsning, krav om obligatorisk veterinærkontrol af alle dyretransporter på afgangsstedet samt intensiveret og brugerbetalt stikprøvekontrol af dyretransporter.



Tilstrækkelige ressourcer:

DB skal hermed opfordre Dyrevelfærdskontoret til at afsætte de fornødne ressourcer, dels til arbejdet med revision af regler, dels til at sikre effektiv og ensartet håndhævelse/kontrol af reglerne.

Bemærkninger:

DB indgår selvfølgelig gerne i en dialog om ovenstående emner.

Venlig hilsen

Per Jensen, Præsident
Dyrenes Beskyttelse

Britta Riis, Direktør
Dyrenes Beskyttelse

Bilag:

Briefing. Response to Commission Communication on transport. Eurogroup for Animals. November 2011.