

Dyrenes Beskyttelses forslag til kommende politiske forhandlinger om kontrol med dyretransporter

I december 2018 indgik den daværende regering og Dansk Folkeparti en aftale om styrket kontrol af dyretransporter for at sikre efterlevelse af EU's Transportforordning. Fødevareminister Mogens Jensen har pr. 15. juni 2020 indkaldt Folketingets partier til politisk forhandling om et kommende kontrolkoncept, der fremadrettet skal sikre dyrevelfærden på dyretransporter og sikre efterlevelse af forordningen. Dyrenes Beskyttelse ønsker i den forbindelse at bidrage til disse forhandlinger med følgende forslag til styrkelse af myndighedernes kontrol.

Indhold

1. Politisk aftale om styrket kontrol af dyretransporter	1
1.1 Fortsættelse af styrket kontrol	1
1.2 Gennemførelse af planlagte tiltag	2
1.3 Status på tiltag fra 2018-aftale.....	3
2. Andre problemområder	3
2.1 Eksport af spædkalve	3
2.2 Eksport af dyr til fjerne destinationer over mellemstationer	4
3. Offentlige udgifter til eksportkontrol.....	5

1. Politisk aftale om styrket kontrol af dyretransporter

1.1 Fortsættelse af styrket kontrol

Det er Dyrenes Beskyttelses klare anbefaling på linje med konklusionen i Fødevarestyrelsens egen evaluering af den styrkede kontrol med transportområdet, at den styrkede kontrol i aftalen fra 2018¹ bør fortsættes, herunder:

¹ <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/MOF/bilag/445/2175609/index.htm>



- Kontrolfrekvens fastholdes på nuværende niveau med 250 indladningskontroller pr. måned (ca. 10%). Dyrenes Beskyttelse anbefaler, at kontrolniveauet fremtidssikres ved blive fastsat som en procentsats i forhold til antallet af eksporterede dyr.
- Øget tid til dyrlægenes kontrol af dyrenes transportegnethed.
- Ressourcer til en grundig logbogskontrol, herunder især kontrol af returlogbøger og GPS-data, samt sanktionering ved konstatering af overtrædelser.

1.2 Gennemførelse af planlagte tiltag

Det er desuden Dyrenes Beskyttelses anbefaling, at alle tiltag i 2018-aftalen gennemføres som aftalt. Dyrenes Beskyttelse forventer, at nedenstående punkter i 2018-aftalen gennemføres som planlagt:

- Minimumshøjdekrav indvendigt i lastvogne for grise i størrelsen 26-40 kg., som beskrevet i forslaget til ny bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.
- Minimumshøjdekrav indvendigt i lastvogne for grise i størrelsen 0-25 kg. skal vedtages, lige så snart resultaterne fra Aarhus Universitets undersøgelse af disse grisenes transportegnethed foreligger. Der bør være løbende orientering om forskningsprojektets delkonklusioner.

Langt størstedelen af de ca. 15 millioner smågrise, som årligt eksporteres levende fra Danmark, er smågrise i størrelsen 20-30 kg., men i den gældende lovgivning findes der ingen krav til højden indvendigt i lastvognen ved transport af grise under 40 kg.

Med kravene i den nye bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport (som skulle være trådt i kraft den 1. juli 2020 men som ifølge pressemeddelelse udsendt fra Fødevareministeriet d. 17/06/2020 er blevet udsat på ubestemt tid) bliver der endeligt fastsat minimumskrav til loftshøjden ved transport af grise mellem 26-40 kg. Grise under 26 kg må fortsat afvente resultatet af en videnskabelig undersøgelse fra Aarhus Universitet, som tidligst ventet afsluttet ved udgangen af 2021, før der kan fastsættes højdekrav for dem.

Indførelsen af minimumskrav har meget stor dyrevelfærdsmæssig betydning, idet fri luftcirkulation og dermed ilttilførslen er betinget af tilstrækkelig frihøjde over ryggen på dyrene. Desuden er tilstrækkelig højde en betingelse for, at dyrene kan stå op i deres naturlige stilling, ligesom varmeudviklingen på bilen kan nå kritiske temperaturer ved utilstrækkelig højde. De (primært

udenlandske) lastbiler, som afhenter grise i Danmark til eksport, er i dag udstyret med flere dæk end for få år siden, og det er således ikke usædvanligt at se grise på ca. 30 kg, læsset i 5 lag på eksportbilen. Med en tilladt lastbilshøjde på max. 4 meter levnes der næsten ingen frihøjde over grisene, og i uheldige tilfælde har denne læsning da også fatale konsekvenser for dyrene. Med de nye mindstekrav på 68 cm højde ved transport af grise på 26 kg vil det sandsynligvis ikke længere være muligt at transportere grise, som vejer 26 kg og derover, i fem lag (4 m – (5x68 cm) = 0,6 m til hjul, vognbund, etageadskillelser, tag mv.).

1.3 Status på tiltag fra 2018-aftale

Der bør desuden efterspørges afklaring af status på følgende elementer, som var en del af 2018 aftalen:

- Brug af GPS-data ved kontrol af returlogbøger
- Klare retningslinjer for inddragelse af autorisation
- Øget internationalt samarbejde, herunder opfølgning på indberetninger fra andre lande

Vi vurderer, at brugen af GPS-data er afgørende for, at myndighederne kan foretage en kontrol af, om transporten rent faktisk har levet op til angivelserne i den indsendte returlogbog, ligesom det ved grænseoverskridende transporter af levende dyr, åbenlyst er nødvendigt med en effektiv udveksling af oplysninger mellem myndighederne.

2. Andre problematiske områder

Dyrenes Beskyttelse mener, at transportpraksis på områderne 1) eksport af spædekalve og 2) eksport af dyr til fjerne destinationer i tredjelande, har udviklet sig på en måde, så Transportforordningens mindstekrav ikke overholdes. Der bør derfor ved forhandlinger om kontrol med dyretransporter ydermere ses på muligheden for styrkelse af kontrollen/politisk indgriben i forhold til disse transporter.

2.1 Eksport af spædekalve

Dyrenes Beskyttelse ønsker:

1. Forbud mod lange transporter af spædekalve med henvisning til denne dyregruppes særlige sårbarhed

Danmark eksporterer et stigende antal spædekalve (næsten 44000 dyr i 2019), primært til Holland og Belgien. I disse lande er der udviklet en særlig nicheproduktion af "sødmælkskalve", en

dyrevelfærdsmæssigt betænkelig produktion af meget lyst kalvekød, som fremkommer ved, at dyrene fodres i cirka 6 måneder med mælk, små mængder grovfoder og lave mængder af jern. Denne ensidige fodring har helbredsmæssige konsekvenser, idet kalvene udvikler kronisk jernmangel, som fører til nedsat vækst og aktivitetsniveau.

I Transportforordningen er det fastlagt, at kalve efter 9 timers transport skal have en hvileperiode på mindst en time, hvor de vandes og om nødvendigt fodres, efter denne hvileperiode kan transporten fortsætte i endnu 9 timer.

Ud fra aktindsigter kan Dyrenes Beskyttelse konstatere, at transporter fra Danmark til Holland og Belgien, med flere hundrede kalve på lastbilen, gennemføres med et hvil på bare en time. Spædekcalve er ofte ikke i stand til at drikke selv og slet ikke i stand til at benytte evt. drikkenipler. Hvis alle dyr skal have mulighed for at drikke, mens de opholder sig på bilen, vil det i praksis betyde, at hver enkelt kalv skal tilbydes vand med spand, en procedure der umuligt kan gennemføres for flere hundrede dyr på bare en time. Vi formoder derfor, at mange af disse spædekcalve, som reelt ofte er under transport i over et døgn, slet ikke har mulighed for at drikke under transporten og at lovgivningen dermed overtrædes.

Der er hjemmel i Transportforordningen til at forbyde lange transporter af spædekcalve, idet det er forbudt at transportere dyr, som ikke er egnede til den påtænkte transport. Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at spæde dyr, som ikke er i stand til selv at opsøge og indtage væske, ikke er egnet til en påtænkt transport af mere end otte timers varighed. Vi forslår derfor, at lange transporter af spædekcalve forbydes, med henvisning til denne dyregruppes særlige behov og deraf følgende manglende egnethed til lange transporter.

Alternativt må det kræves, at transporterne lever op til forordningens mindstekrav, således at kalvene rent faktisk fodres og vandes efter 9 timers transport.

2.2 Eksport af dyr til fjerne destinationer over mellemstationer

Dyrenes Beskyttelse ønsker:

2. Forbud mod dyretransporter, som kræver ophold på hvilestation i 3. lande, indtil transportørerne kan fremlægge fyldestgørende dokumentation for, at transportforordningens krav rent faktisk overholdes.

Dyrenes Beskyttelse er bekymrede for velfærden for det stigende antal levende, drægtige kvier, som sendes på lastbiler fra Danmark til både Rusland og til fjerntliggende lande som Usbekistan og Kasakhstan, hvor transport gennem Rusland er påkrævet. I 2018 drejede det sig om 372 kvægtransporter til Rusland med over 12.000 dyr, som blev sendt af sted på ture af en varighed helt op til 7 døgn. EU's transportforordning er gældende lovgivning på området, og krav om, at dyrene efter 29 timers transport skal aflæsses på kontrolsteder i 24 timer for at hvile, blive fodret

og vandet, gælder også ved dyretransporter til EU-tredjelande². En rapport udarbejdet af tyske myndigheder fra 2019³ afslørede, at de adresser i Rusland, som transportørerne angiver i logbøgerne som hvilesteder, hverken er godkendt af de russiske myndigheder eller lever op til transportforordningens krav. På nogle af de angivne adresser findes endda slet ingen bygninger, der ville kunne anvendes til opstaldning af dyr. På baggrund af dette har Holland samt de fleste tyske delstater nedlagt forbud mod disse transporter. Det er Dyrenes Beskyttelses opfordring, at også Danmark forbyder disse transporter, så længe eksportørerne ikke kan dokumentere overholdelse af dyrevelfærdsreglerne på området.

3. Offentlige udgifter til eksportkontrol

Det skal sikres, at alle udgifter forbundet med den offentlige kontrol, som udføres for at sikre overholdelse af EU's regler på dyresundheds- og dyrevelfærdsområdet i forbindelse med eksport, finansieres ved opkrævning af gebyrer, jf. forordning og bekendtgørelse på området.

² Dom af 23. april 2015 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2015:259>

³ Rapport udarbejdet af tyske embedsdyrlæger https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/09-09-2019_russland_report_-_mit_bildern_und_unterschriften_-_endfassung_heheffuma.pdf