

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Rikke Freil Laulund
jm@jm.dk / mgo@jm.dk

Deres ref.: 2011-5410-0006 Vor ref.:

Dato: 09.01.2012

Høring over beretning fra EU-kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om virkning af transportforordningen

Dansk Transport og Logistik, International Transport, 3f, Dansk Erhverv og DI takker for muligheden for at komme med bemærkninger til kommissionens beretning om virkningen af transportforordning for dyretransport.

Det er de undertegnede organisationers grundlæggende opfattelse, at der er behov for at revidere transportforordningens regler i en retning, hvor der er bedre sammenhæng mellem dyrevelfærden og transportørernes retssikkerhed. Dette er særligt aktuelt i forhold til vurderinger af dyrenes transportegnethed og regler, som i forordningen er subjektive, og som derfor er svært administrerbare, fx reglen om, at dyr skal adskilles, når de er ”fjendtlige” eller når de er ”kønsmodne”, hvilket sker over tid.

Organisationerne finder, at der både på europæisk og dansk plan mangler forståelse for behovet for en åben positiv dialog om, hvorledes dyrevelfærd og retssikkerhed kan forbedres. Relevansen for en sådan dialog er øget med Kommissionens beretning, da denne påpeger, at der er disharmoni mellem forordningens regler og videnskabelig viden om dyrevelfærd under transport. Dertil kommer, at forordningen er omfangsrig og detaljeret. Og med dette udelukkes, at transportørerne kan handle fleksibelt i de tilfælde, hvor bedre dyrevelfærd kunne have været opnået ved at gøre noget andet end det, reglerne forskriver. Et eksempel er, når kvæg adskilles mod deres natur og springer over skillevægge i bilen og kommer til skade, ligesom en sådan situation medfører en betydelig fare for chaufføren.

Branchen er ikke fortalere for et reduceret dyrevelfærdsniveau. Men reglerne trænger til et realistisk pragmatisk gennemsyn. Øget dyrevelfærd og øget retssikkerhed kan gå hånd i hånd.

Markedsforvridding

Organisationerne er enige i Kommissionens vurdering af, at der på det europæiske marked sker markedsforvridding, idet håndhævelsen af reglerne og sanktionerne i høj grad varierer fra medlemsstat til medlemsstat.

Af hensyn til markedet og dyrevelfærden er det derfor afgørende at fokusere på at løfte håndhævelsen af reglerne i visse medlemsstater. En harmoniseret håndhævelse bør være en særlig priori-

tering fra den danske regerings side, da det netop er de danske transportører, der mærker den negative side af konkurrenceforvridningen til skade for den danske samfundsøkonomi. Organisationerne opfordrer samtidigt regeringen til at fjerne danske særregler for dyretransporter indtil disse er vedtaget på EU-niveau, da de er konkurrenceforvridende og betyder et tab af arbejdspladser i Danmark og derfor i sidste ende har en negativ indvirkning på dyrevelfærden.

Kommissionen peger i sin beretning endvidere på et varierende sanktionsniveau i form af bøder i forskellige størrelser, mens den danske klippekortsordning slet ikke nævnes i beretningen som en anvendt sanktionsmodel. Justitsministeriet bør gøre Kommissionen opmærksom på denne mangel ved beretningen, herunder at virkningen af klippekortsordningen er en frakendelse af erhvervsretten.

I forhold til tabel 4 ”Gennemsnitlige omkostninger til administration” er visse omkostningstal forkerte. Den højeste omkostning i medlemslandene er angivet til 25,21 EUR, mens omkostninger i forbindelse med logbøger i Danmark er 46,53 EUR (1. gangs logbog = 197 kr. og efterkontrol = 152 kr.). Justitsministeriet bedes gøre Kommissionen opmærksom på denne fejl i beretningen.

Regeringen bør tage ad notam, at Kommissionen påpeger markedsforvridning på grund af varierende sanktionsniveauer, og den danske regering bør evaluere det danske behov for så høje sanktionsniveauer. Spørgsmålet er, hvorvidt sanktionsniveauet behøver at være så højt for at have en præventiv virkning i Danmark. Virkningen af sanktionerne skal evalueres i sammenhæng med reelle problemer med at overholde reglerne. Man kan med rette spørge, om det fx har en præventiv virkning at sanktionere en chauffør i det tilfælde, hvor et dyr er transporteret med en skade, og hvor denne skade heller ikke observeres af den kontrollerende dyrlæge på ankomststedet, men først findes efter, at dyret er skåret op – hvis der ikke er en præventiv virkning, er der alene tale om en omkostning, der skader dansk erhvervsliv. Tilsvarende når en chauffør har udført transporten med en dyrlægeerklæring på, at dyret er transportegnet.

Endvidere bør Regeringen tage ad notam, at EF-Domstolen d. 21.12.2011 har underkendt danske særregler om inspektionshøjde og arealkrav, der også forringer danske virksomheders konkurrenceevne.

Sociosociale forhold

Organisationerne finder Kommissionens beretning mangelfuld i sin beskrivelse af forordningens afledte sociosociale forhold. Emnet behandles ikke, selv om det angives som en del af rammen for beretningen.

Her bliver den manglende beskrivelse af den danske klippekortordning særligt relevant. Som organisationerne flere gange tidligere har beskrevet over for Folketinget og Justitsministeriet medfører frygten for et klip en betydelig stresssituation hos chauffører og vognmænd.

Justitsministeriet bedes overfor Kommissionen referere erhvervets opfattelse af denne situation, som den er beskrevet i høringsvar over evalueringen af klippekortsordningen. En stresstilstand

hos chauffører og vognmænd gør sig ligeledes gældende på grund af det høje danske bødeniveau. Typisk er en chaufførs førstegangsbøde på kr. 7000,-. Det svarer til en mistet nettoindkomst for 105 arbejdstimer eller 14,1 arbejdsdage, hvis der antages en beskatning på 50 % og en typisk timeløn på 133,55 kr. Bøderne har derfor en betydelig indvirkning på chaufførens privatøkonomi.

Vognmændene sanktioneres i de tilfælde, hvor dennes chauffører har begået en overtrædelse uanset at denne kunne have gjort en forskel på hændelsen. Virksomhedsansvaret medfører således også høje omkostninger og stress hos arbejdsgiverne. Vognmændene har et givent antal chauffører ansat til at udføre et selvstændigt stykke arbejde under virksomhedens rammer, og vognmanden løber ligeledes en risiko for sanktion.

Justitsministeriet bedes overfor Kommissionen også referere erhvervets opfattelse af sociosociale effekter af et højt sanktionsniveau og bidrage med den konkrete beskrivelse af proportionalitetsproblematikken.

Dyrevelfærd under transport før og efter forordningen ikrafttrædelse

Beretningens del om udviklingen i dyrevelfærden er meget vag. Kommissionen har angiveligt haft adgang til specifikke indikatorer for dyrevelfærden, men disse gengives ikke i beretningen. Det gælder fx tallet for, hvor mange dyr, der er registreret døde ved ankomst til bestemmelsesstedet. Dette beskrives subjektivt ved, at tallet er faldet markant, men den slags angivelser er relative, og et fald fra 2% til 1% er lige så markant som et fald fra 0,02% til 0,01%.

Endvidere fremgår det af beretningen, at der sker en bedre håndtering af dyrene, og denne forbedring tilskrives de strenge uddannelsesforpligtelser, som blev indført med forordningen. Men at uddannelsesforløbene varierer betydeligt medlemslandene imellem - fra et dansk kursus på 5 dage til en simpel multiple choice test med 27 spørgsmål i England - belyses ikke i beretningen, og konklusionen om uddannelsens effekt kan ikke fremstå uden det underbygges.

Navigationssystem

Organisationerne hilser Kommissionens intentioner om at reducere virksomhedernes administrative byrder gennem bedre og bredere anvendelse af logbogssystemer velkommen. Allerede i 2009 fremlagde transportbranchen overfor Fødevarerstyrelsen og Kommissionen en forenklet elektronisk logbog, der virker sammen med navigationssystemer – en model, der ydermere kan sammenkoble logbogen og Traces-systemet, hvilket er naturligt, da størstedelen af oplysningerne er sammenfaldende. En europæisk godkendelse og implementering af et sådan system ville kunne reducere administrationsomkostninger hos både virksomheder og kontrolmyndigheder. Da branchen i 2009 udfærdigede en redegørelse for implementering af et digitalt logbogssystem var både virksomheder og Fødevarerstyrelsen meget positive.

Virksomhedernes omkostninger til logbøger og efterkontrol af disse kan illustreres ved fx en transport af avlsgrise fra Danmark til Sydtyskland med 8 leveringssteder. Til en sådan transport betaler virksomheden et gebyr for myndighedernes behandling af logbog og efterkontrol på 2.792 kr./transport, hvis der er tale om den første tur til den givne destination, og efterfølgende ensarte-

de ture koster 2.288 kr./transport (idet gebyret er hhv. 346 kr. og 286 kr./transport, og der udarbejdes 8 logbøger, da der er 8 leveringssteder). Dertil kommer virksomhedens administrationsomkostninger til logbogsarbejdet, der er ca. 3½ timer, samt virksomhedens administrationsomkostninger til udarbejdelse af Traces-certifikatet på ca. 1½ time. Endelig er der virksomhedens omkostninger til dyrlægekontrol til en pris på 500-800 kr./transport. Således en samlet pris – ved en førstegangstur – på 4542 kr. (hvor en administrativ time er sat til 220 kr., og dyrelægekontrolomkostninger er indregnet ved 650 kr.).

Lovgivningen kontra videnskabelig viden

Kommissionen beretter, at forordningens regler er i disharmoni med videnskabelig viden om dyrevelfærd etableret hos EFSA. Organisationerne finder dette stærk kritisabelt, særligt set i lyset af, at dette allerede var et kendt faktum i 2007, da forordningen trådte i kraft.

Når forordningen på så detaljeret måde beskriver, hvorledes dyretransporter skal finde sted, og ingen fleksibilitet efterlader til vognmandens og chaufførens brug af erfaring, skal forordningen også som minimum leve op til eksisterende viden om godt dyrevelfærd. Høje krav til dyrevelfærd skal reelt gavne dyrevelfærden.

Det bør være en dansk prioritet under formandskabet at anbefale en proces hen imod en forankring af viden om dyrevelfærd i forordningen.

Med venlig hilsen

Lisbet Hagelund

Lisbet Hommelhoff

Kjeld Jensen

Dansk Transport og Logistik

International Transport Danmark

3F

Camilla Søberg Nielsen

Rune Noack

Dansk Erhverv

DI