



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Den 6. januar 2020

Ministeren for fødevarer, fiskeri og ligestillings besvarelse af spørgsmål nr. 19 til L 80, forslag til lov om dyrevelfærd (dyrevelfærdsloven), stillet den 18. december 2019 af Anni Matthiesen (V).

### Spørgsmål nr. 19 til L 80

”Vil ministeren kommentere SPF-Danmarks ønsker om ændringer til lovforslaget, jf. MOF alm. del – bilag 4, og komme med ændringsforslag til loven på baggrund deraf?”

### Svar

SPF-Danmark har i deres henvendelse af 10. december 2019 til Miljø- og Fødevareudvalget ytret ønske om en række ændringer i lovbemærkningerne til L 80, forslag til lov om dyrevelfærd (dyrevelfærdsloven).

Jeg skal indledningsvis oplyse, at det ikke er muligt at foretage ændringer af lovbemærkningerne, herunder de af SPF-Danmark foreslåede ændringer, og jeg har derfor ikke mulighed for at imødekomme spørgerens anmodning om et ændringsforslag. Jeg må i stedet henvise spørgeren til at søge at få de omtalte bemærkninger optaget i udvalgets betænkning til lovforslaget. Som det fremgår af mine følgende bemærkninger til den af SPF-Danmark til udvalget fremsendte henvendelse, kan jeg dog ikke støtte de deri fremsatte forslag.

I henvendelsen er det et helt grundlæggende synspunkt, at ansvaret for eksempelvis dyrs transportegnethed stort set udelukkende påhviler landmanden. Det er jeg ikke enig i. Alle de involverede – landmand, chauffør og transportvirksomhed – har et ansvar for at sikre, at kravene til dyrevelfærd bliver overholdt. Eksempelvis må landmanden kun udlevere transportegnede dyr, og chaufføren må kun medtage transportegnede dyr. Transportvirksomheden skal sikre, at chaufføren har den nødvendige viden og både transportvirksomhed og landmand skal sikre, at der findes de nødvendige fysiske rammer (fx tid, lys og indretning ved udleveringen) til at vurdere dyrenes transportegnethed.

Det er netop derfor, at det af transportforordningen udtrykkeligt fremgår, at alle involverede har ansvar for at sikre overholdelsen af kravene ved transport af dyr. Dette gælder også ift. forslaget om at lempe transportvirksomheders ansvar i sager om bl.a. transportegnethed og ift. forslaget om at begrænse chaufførers strafansvar til sager, hvor chaufføren personligt har forårsaget uforsvarlig behandling af dyr.

SPF-Danmark anfører i deres henvendelse, at transportvirksomheders økonomiske gevinst kun er 1 kr. pr. gris, og at lovbemærkningerne om økonomisk incitament ikke er korrekte for transportvirksomheder. Jeg kan hertil bemærke, at det økonomiske incitament ikke er begrænset til den økonomiske gevinst pr. transporteret dyr, men også omfatter den økonomiske vinding, der kan opnås ved ikke at afsætte tilstrækkelig tid til at syne dyrene, når de læsses på et transportmiddel, såvel som det økonomiske incitament med hensyn til, om der stilles krav til landmanden i relation til de

fysiske rammer ved udlevering. Endvidere omfatter reglerne om transport også andre dyr end grise. Jeg finder derfor ikke, at lovbemærkningerne på det punkt er misvisende.

Jeg er helt enig med SPF-Danmark i betydningen af, at chaufførerne har et godt arbejdsmiljø. Jeg er derimod ikke enig i, at det bedst sker ved delvist at fritage dem for ansvaret for dyrevelfærden. Tværtimod er jeg overbevist om, at arbejdsmiljøet bliver bedst, hvis vi sikrer chaufførernes mulighed for at gennemføre transporterne på den dyrevelfærdsmæssigt bedste måde. Det vil også være med til at sikre, at chaufførerne kan leve op til det ansvar, de som nævnt er pålagt i transportforordningen.

Som det også er beskrevet i lovbemærkningerne, er Fødevarestyrelsens sanktioneringspraksis i sager om transportegnethed allerede blevet præciseret, således at Fødevarestyrelsen i forbindelse med styrkelsen af kontrollen med dyretransporter primært sanktionerer landmand og transportvirksomhed. Jeg kan desuden oplyse, at Fødevarestyrelsen som led i den pågående evaluering af kontrollen på dyretransportområdet overvejer modeller for sanktionering og opfølgning, hvor fokus vil være på dialogen med de ansvarlige, herunder transportvirksomhederne, om fremadrettede tiltag, som f.eks. kan forbedre chaufførernes betingelser for at leve op til de dyrevelfærdsmæssige krav.

SPF-Danmark foreslår til slut at foretage ændringer i Fødevarestyrelsens praksis for eskalering i relation til transportvirksomheder. Dels foreslås, at der kun eskaleres ved gentagne overtrædelser begået af samme chauffør, dels at der først eskaleres efter 3 overtrædelser inden for de seneste 6 måneder.

Med hensyn til det første element anføres, at det skulle være sammenligneligt med tilfælde, hvor eksempelvis samme ejer har flere virksomheder under samme CVR eller samme landmand driver flere besætninger under hver sit CHR. Sammenligningen halter imidlertid, da der i de tilfælde netop er tale om selvstændige enheder og ikke enkelte ansatte i samme virksomhed. Autorisationen er knyttet til den enkelte samlede transportvirksomhed, og den foreslåede ændring vil ikke respektere dette, men reelt udhule ansvaret for transportvirksomheden ved at dele det op i mindre enheder. Det vil også mindske virksomhedernes incitament til at gøre en generel indsats til gavn for alle chauffører for at undgå fremtidige gentagelser.

Med hensyn til det andet element har det næsten karakter af accept af en vis mængde overtrædelser. Det finder jeg af helt principielle grunde problematisk. Jeg mener tværtimod, at målsætningen må være, at de involverede skal overholde reglerne. Når en transportvirksomhed eksempelvis gennem en indskærpelse er blevet gjort opmærksom på, at reglerne ikke er blevet overholdt, forventer jeg, at den gør en målrettet indsats for varigt at undgå gentagelser.

Mogens Jensen

/

Hanne Larsen