

Plantedirektoratet
Kontor for jura og kommunikation
Skovbrynet 20
2800 Kgs. Lyngby

Grønningen 17
Postboks 2250
DK-1019 København K
Telefon: +45 70 15 95 00
Telefax: +45 70 15 95 02
E-mail: dtl@dtl-dk.dk
Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.:

Vor ref.: kag

Vort j. nr.: 05-167101-007

Dato: 12.12.2005

Høring af bekendtgørelse om betaling af foderstofkontrol i 2006

Dansk Transport og Logistik (DTL) har modtaget "Høring af bekendtgørelse om betaling for foderstofkontrol 2006". På vegne af DTL og International Transport Danmark (ITD) vil vi hermed sende vores bemærkninger til høringen.

Med den ny foderhygiejneforordning og kontrolforordning udvides den offentlige kontrol til også at omfatte transportvirksomheder, som transporterer foderstoffer. De to forordninger har til sigte at øge fødevare- og foderstofsikkerheden, hvilket vi som transportbranche er positive over for. Som transportører skal vi medvirke til, at Danmark til stadighed kan udbyde sunde og sikre foderstoffer og fødevarer både til hjemmemarkedet og til eksport. Her vil indførelsen af HACCP-baseret egenkontrol i den enkelte virksomhed være med til at opretholde og til tider også forbedre kvaliteten i transportleddet.

For at støtte transportvirksomhederne i deres arbejde med kvalitetsstyring ved transport af foder har brancheforeningerne DTL og ITD tidligt påbegyndt arbejdet med at udvikle værktøjer (branchevejledninger og fælles egenkontrolprogram til foreningernes medlemmer).

Lignende værktøjer blev udarbejdet af DTL og ITD til fødevaretransportørerne, da fødevarehygiejnedirektivet blev vedtaget.

Transport udgør en begrænset del af den samlede forsyningskæde for foderstoffer, hvorfor det ikke er rimeligt at pålægge transporterhvervet ekstraomkostninger af den foreslåede størrelse.

DTL og ITD finder den omfattende brugerbetaling for foderstofkontrol af transportvirksomheder helt uacceptabelt.

Brugerfinansieret betaling af kontrol er:

1. en økonomisk byrde for de mange små transportvirksomheder, som udgør den største del af branchen
2. forbundet med økonomisk usikkerhed, da virksomheden ikke ved, om den får besøg af en specialist eller en kontrollant og hvor længe
3. konkurrenceforvridende, idet udenlandske transportører ikke betaler for den offentlige kontrol
4. et særsyn, da anden offentlig kontrol typisk er offentligt finansieret.

Af bekendtgørelsen om betaling for foderstofkontrol i 2006 fremgår det, at en transportør, som transporterer foderstoffer skal betale:

500 kr. pr. registrering (engangsbeløb)
2.000 kr. i grundafgift (opkræves årligt)
1.200 kr. i startgebyr ved kontrolbesøg (hvilket kunne forventes at blive en årlig begivenhed)

DTL og ITD finder disse gebyrer meget høje. Særligt falder gebyrerne ved kontrolbesøg os i øjnene, hvor der tilsyneladende ikke er nogen øvre grænse for Plantedirektoratets timeforbrug hos den enkelte virksomhed. Ligeledes udløser en enkelt prøvetagning et kontrolgebyr.

Hertil kommer en timebetaling på mellem 439 kr. og 796 kr. (afhængig af kontrollørens kompetencer) pr. påbegyndt halve time – dette under forudsætning af, at kontrollen finder sted mellem kl. 06.00 og 17.00 – ellers er gebyrerne endnu højere.

På den baggrund kan DTL og ITD ikke acceptere, at vores medlemmer skal betale et startgebyr for det enkelte kontrolbesøg eller en enkelt prøvetagning, idet danske foderstoftransportører typisk er små virksomheder, for hvem betalingen af et højt startgebyr vil være ensbetydende med en stor økonomisk byrde for den enkelte virksomhed.

Ligeledes mener vi, at dette startgebyr ikke afspejler det tidsforbrug, Plantedirektoratet kommer til at bruge i den enkelte transportvirksomhed.

Oven i startgebyret kommer så timebetalingen - måske en specialist – måske en kontrollør. Uvisheden om, hvem Plantedirektoratet vælger at sende, vil være ensbetydende med økonomisk usikkerhed for den enkelte virksomhed.

Efter vores opfattelse vil transportvirksomheder, der anvender DTL og ITD's branchevejledning og egenkontrolprogram have et simpelt, gennemsommeligt og effektivt kvalitetsstyringssystem. Dette system vil gøre det svært at retfærdiggøre et kontrolbesøg med en varighed på over en time.

En time svarer den tid Fødevareregionerne typisk bruger ved DTL og ITD's fødevaretransportører, der også udfører egenkontrol ved hjælp af vores værktøjer.

Et kontrolbesøg i en transportvirksomhed er ikke en kompliceret affære. Kontrollen vil typisk bestå i gennemsyn af virksomhedens egenkontrolprogram (som vil være standardiseret), en snak med udvalgte medarbejdere og endelig inspektion af et køretøj, hvis et sådant findes på virksomhedens hjemsted.

I følge forordningerne skal de kompetente myndigheder i de enkelte EU-lande kontrollere virksomhedernes egenkontrol. Det er, så vidt vi er orienteret, op til det enkelte land at afgøre om myndighedernes kontrol skal finansieres af det offentlige eller af den enkelte virksomhed.

I Danmark er foderstofkontrollen brugerbetalt, mens den offentlige kontrol i Tyskland og Holland er offentligt finansieret. For dansk transportvirksomheder er denne forskel i finansieringen af foderstofkontrollen ensbetydende med en konkurrenceforvridning, der stiller danske transportører ringere end deres kolleger fra nabolandene.

Som de sidste argumenter skal vi fremføre, at vi finder det besynderligt, at man politisk har valgt kun at selvfinansiere kontrol med fødevaresikkerheden i den ene halvdel af fødevareforsyningskæden.

Kontrollen fra ”fødevareproducent til frokostbord” er i en stor del af fødevarevirksomhederne (”detail” og ”engros uden tilvirkning” – hvor transportvirksomheder hører under) offentligt betalt, mens delen fra ”mark til mule” alene skal finansieres af erhvervet.

Et andet område, hvor kontrollen er offentligt betalt er på arbejdsmiljøområdet, hvor Arbejdstilsynets kontrolbesøg først koster penge, hvis forholdene i virksomheden har været af en karakter, at der er udstedt et påbud.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik

Karsten Gade