

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: kontorchef Torben Jensen

Jmt. Mdt
- 2 MAJ 2007

26. april 2007
9.13.14

Vedr.: Dyrenes Beskyttelses høringssvar til forslag til lov om ændring af dyreværnsloven, lovforslag nr. L 215

Indledningsvis skal Dyrenes Beskyttelse udtrykke stor tilfredshed med intentionerne i lovforslaget, specielt med henblik på den øgede adgang til frakendelse af retten til erhvervsmæssigt at transportere dyr, muligheden for konfiskation af økonomisk gevinst i forbindelse med lovovertrædelser og præciseringerne vedrørende sanktionsmulighederne i forhold til juridiske personer.

Dyrenes Beskyttelse finder, at der i lyset af de meget grove sager er behov for yderligere opstramminger i forslaget:

Et forhold (klip) i prøvetiden skal medføre ubetinget frakendelse, § 29

Dyrenes Beskyttelse finder, at det er bydende nødvendigt med en hurtig indgriben over for gentagne overtrædelser. Dyrenes Beskyttelse er derfor af den opfattelse, at der skal ske ubetinget frakendelse af retten til erhvervsmæssigt at transportere dyr for den, der gør sig skyldig i blot et forhold i henhold til § 29 b i prøvetiden efter at have fået en betinget frakendelse. Det er i modsætning til lovforslaget, der opererer med tre forhold, hvilket Dyrenes Beskyttelse finder er for lang en frist, når dyrenes tarv skal tilgodeses bedst muligt. Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at det skal gøres gældende uanset om den betingede frakendelse er sket i medfør af § 29 a eller § 29 b.

Forbud mod omlæsning af søer påkrævet

Dyrenes Beskyttelse ser de langvarige transporter ud af landet af søer til slagtning med en omlæsning indlagt undervejs som et af de største dyrevelfærdsmæssige problemer i forbindelse med transport af dyr. Dyrenes Beskyttelse finder det tvungende nødvendigt at få stoppet eksporten og dermed de lange transporter af søer. Det skal ske ved at forbyde enhver form for omlæsning af søer i forbindelse med transport. Belastningen for dyrene ved en omlæsning er veldokumenteret, bl.a. i en rapport fra EU's videnskabelige komite, "The Welfare of Animals during Transport, Report of the Scientific Committee on Animal Health and Welfare", fra 11. marts 2002.

Hertil kommer, at Landbrugsraadets præsident, Peter Gæmelke, har oplyst, at mange søer bliver eksporteret, fordi man dermed undgår det danske kontrolsystem.

Egenkontrol kan ikke afløse offentlig kontrol, § 4. Den offentlige kontrol skal øges til 10%

Dyrenes Beskyttelse finder, at reglen om egenkontrol i landbrugsbesætninger er meget uspecifik og dermed åbner mulighed for indførelse af et yderst lempeligt regelsæt. Dyrenes Beskyttelse

skal også i den sammenhæng kraftigt understrege, at indførelse af egenkontrol på ingen måde vil kunne erstatte den offentlige kontrol. Dyrenes Beskyttelse finder, at den offentlige 5 % kontrollen af dyrevelfærden på besætningsniveau skal forøges således, at alle besætninger skal have en kontrol hvert tredje år. Det er helt nødvendigt, for den nuværende stikprøvekontrol har vist, at der er betydelige overtrædelser af dyreværnslovgivningen i besætningerne. En effektiv kontrol vil stoppe disse overtrædelser. Kontrollen skal være brugerfinansieret.

Brugerfinansieret, uafhængig kontrol på modtagersteder og hvilepladser i EU påkrævet

Dyrenes Beskyttelse finder, at det er af afgørende betydning for dyrevelfærden under transport at der foregår en fintmasket, offentlig kontrol alle steder, hvor der modtages dyr efter en transport. I forbindelse hermed er der et stort behov for en offentlig kontrol af ruteplanerne, som har været objekt for omfattende svindel. Dyrenes Beskyttelse skal derfor opfordre Justitsministeren til at stille forslag om indførelse af en sådan kontrol med pligt til tilbagemelding til afsenderlandet.

Tilbage melding fra kontrolsteder i EU efterlyses

Der er et stort behov for at få oplyst, hvad veterinærkontrollen finder på de modtagesteder i EU, hvor der allerede i dag foregår en kontrol, eksempelvis på de tyske slagterier, der modtager danske slagtedy r. Der foreligger ingen tilgængelige oplysninger om kontrollens omfang og dens resultater, hvilket må anses for klart utilfredsstillende. Dyrenes Beskyttelse skal derfor opfordre Justitsministeren til at presse på over for de andre EU-landes regeringer for at fremskaffe sådanne oplysninger.

Ingen autorisation i andre lande til lovovertrædere

Med baggrund i en konkret sag, hvor en vognmand, der var nægtet autorisation af de danske myndigheder, uden problemer fik en autorisation i Polen, skal Dyrenes Beskyttelse hermed opfordre Justitsministeren til at træffe foranstaltninger, der stopper en sådan praksis.

Konfiskation af køretøjer

Dyrenes Beskyttelse finder, at der tillige skal indføres et krav om konfiskation af køretøjet. Det krav findes allerede i dag i færdselsloven for at forhindre yderligere lovovertrædelser. Desuden er problemet med at få autorisation i andre lande ikke løst. Selv om kravet kan være svært at håndhæve, så er det en vigtig signalværdi.

Indførelse af en øvre grænse på otte timer for al dyretransport i hele EU

Dyrenes Beskyttelse skal endvidere benytte lejligheden til at opfordre Justitsministeren til at arbejde for et forbud i hele EU mod enhver form for dyretransport på over otte timer fra stalddør til slagteri. Langvarige transporter af slagtedy r kan uden problemer afløses af transport af kød, og langvarige transporter af avlsdyr kan uden problemer afløses af transport af avlsmateriale i form af sæd eller embryoner. Dyrenes Beskyttelse skal opfordre til, at der både bliver udarbejdet den nødvendige videnskabelige dokumentation, og at Justitsministeren indleder forhandlinger med de øvrige ministre i EU herom.

Midler til forskning i dyretransporter påkrævet

Dyrenes Beskyttelse finder, at der er et stort behov for forskning i dyrevelfæ rd under transport. Specielt er der store huller i vores nuværende viden, når det gælder nyfravænnede grise og smågrise. Men også når det gælder mælkefodrede kalve, slagtesvin, udtjente malkekøer og udtjente

søer er den tilgængelige viden mangelfuld. Det er udelukkende et spørgsmål om tilførsel af økonomiske midler, eftersom Danmark allerede i dag råder over den nødvendige forskningsmæssige kapacitet i form af kvalificerede forskere og forskningsinstitutioner, der kan påtage sig opgaven, straks finansieringen er på plads.

Med venlig hilsen
DYRENES BESKYTTELSE



Arne Stevns
Præsident



Ole Münster
Direktør

Københavns Byret



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.

2007 APR 30 10:11 AM
JMT: MOKL

Præsidenten
Domhuset, Nytorv
1450 København K.
Tlf. 33 44 80 00
Fax 33 44 84 88
CVR 21 65 95 09
kobenhavn@domstol.dk

Dato 30. april 2007

I en skrivelse af 25. april 2007 har Justitsministeriet anmodet om et forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger).

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes og dommeren på Bornholms vegne oplyse, at byretterne ikke finder anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til J. nr. 2007-5400-0004.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Københavns Byret



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Præsidenten
Domhuset, Nytorv
1450 København K.
Tlf. 33 44 80 00
Fax 33 44 84 88
CVR 21 65 95 09
kobenhavn@domstol.dk

Dato 30. april 2007

Ved e-mail af 29. marts 2007 har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse om et udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om gældssanering.

Jeg skal i den anledning oplyse, at udkastet ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til J. nr. 2007-711-0129.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

dm. modt.
30. APRIL 2007



RIGSADVOKATEN

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

DATO 30. april 2007

JOURNAL NR.

RA-2007-850-0057

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSE

SAGSBEHANDLER: PLN

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00
FAX 33 43 67 10

Ved e-mail af 25. april 2007 (sagsnr. 2007-5400-0004) har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (Klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger).

I den anledning skal jeg meddele, at rigsadvokaturen ikke har bemærkninger til udkastet, som i vidt omfang bygger på en rapport fra Arbejdsgruppen om en klippekortordning for dyretransporter, som rigsadvokaturen har deltaget i udarbejdelsen af.

Henning Fode

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 10

2007 NR. 5400-0004

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Att.: Torben Jensen
Slotholmsgade 10
1216 København KJmt. modt.
1. MAJ 2007

Deres ref.: 2007-5400-0004

Vor ref.: lhh/mol

Vort j. nr.: 06-166697-001

Dato: 01.05.2007

Høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransportører, straffeskærpelse og egenkontrol i besætninger)

DTL skal hermed fremkomme med bemærkninger til det fremsatte lovforslag L 215. Bemærkningerne indeholder også synspunkter fra eksportkørselsorganisationen International Transport Danmark (ITD).

Lovforslaget giver ifølge bemærkningerne mulighed for i videre omfang at fratage vognmænd retten til at drive erhvervmæssig virksomhed med transport af dyr betinget, hvis disse én gang mishandler eller behandler dyr groft uforsvarligt eller mere end én gang behandler dyr uforsvarligt.

Det betyder, at klippekortsordningens reelle virkning er overfor overtrædelser, der ikke har medført, at dyrene har været uforsvarligt behandlet, men hvor dyrene alene har været udsat for en ulempe eller er blevet transporteret under forhold, der har indebåret en risiko for, at dyrene kunne komme til skade eller lide overlast.

Erhvervsdrivende kan således reelt frakendes retten til at drive virksomhed med transport af dyr, uden at der under nogle af transporterne har været tale om, at dyrene reelt har lidt overlast i de givne tilfælde, der fører til frakendelsen. DTL finder, at dette er en endog ganske alvorlig sanktion og ikke i overensstemmelse med EU's proportionalitetsprincip, således som det også er anført af Danske Svineproducenter i et notat fremsendt til Justitsministeriet. Hertil kommer, at en klippekortordning objektivt set altid vil have konkurrenceforvridende effekt til skade for de danske transportører, jf. nærmere nedenfor.

DTL skal under alle omstændigheder på det kraftigste opfordre til, at lovforslagets del om en klippekortsordning som minimum gennemføres med 3 klip før en betinget frakendelse og 3 klip før en ubetinget frakendelse – hvilket også blev anbefalet af arbejdsgruppen omkring klippekortsordningen, hvori også dyreværnsorganisationer deltog. Arbejdsgruppens forslag er ud fra det givne kommissorium således udtryk for den størst mulige afbalancering af sanktioneringen i forhold til de mål en klippekortsordning tænkes at forfølge.

Behovet for tre klip før både den betingede og den ubetingede frakendelse skal ses i sammenhæng med, at visse af de udvalgte kliprelevante overtrædelser er behæftet med en meget lille tolerancegrænse - eller er baseret på subjektive krav, der helt afhænger af den myndighedsperson, der i det konkrete tilfælde vurderer sagen. Eksempelvis er der i bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport et krav til, at der skal være "tilstrækkelig" med strøelse i køretøjet. Begrebet "tilstrækkelig" er i denne forbindelse en så usikker term, at dette i sig selv bør medføre et tilstrækkeligt antal "chancer", når der i øvrigt ikke har været tale om uforsvarlig behandling af dyrene.

Lastetæthed

Tilsvarende kan nævnes kravene til lastetæthed og som kliprelevant overtrædelser med de konditioner, der er beskrevet i lovforslaget: Tolerancegrænsen for, hvornår en bøde for forhøjet lastetæthed suppleres med et klip er efter lovforslaget 10 %. Dette ligger klart under den margin, hvormed dyrene kan vurderes ved normalt øjesyn, hvorfor den lave tolerancegrænse indebærer en mærkbar risiko for, at transportøren uforvarent stilles over for at modtage et klip. DTL anbefaler således fortsat - sammen med fastholdelse af de 2x3 klip, som rapporten anbefaler - at tolerancegrænsen hæves til 20 % for at skabe sammenhæng mellem de krav, der stilles til transportøren og de krav, denne kan håndtere, idet det bemærkes, at 10 % af vægten på en gris til opfodring kun er 3 kg.

DTL støtter et krav om, at afsenderen af dyrene skal udlevere vejersedler, som kan bekræfte det samlede antal dyrs vægt således, at chaufføren kan vurdere, om pladskravene opfyldes på det givne køretøj.

Transportegnethed

Endelig kan transportøren uforvarent stilles over for klip i forhold til dyrenes transportegnethed. Det er ikke i alle tilfælde muligt at vurdere dyrets transportegnethed forud for transporten. Dette gør sig for eksempel gældende ved gamle, men sammenvoksede benbrud, som først svækkes og synliggøres under transporten. Kravet om transportegnethed er således også et krav, der lægger op til en subjektiv og konkret vurdering. I forhold til transportegnetheden bør bøder for overtrædelse af bestemmelserne derfor alene suppleres med klip i de tilfælde, hvor der er tale om årsager, der utvivlsomt bør kunne konstateres ved pålæsningen af dyrene.

Samtidig skal DTL stærkt opfordre til, at der, for så vidt angår dyrs egnethed til transport, stilles krav til afsenderen om at isolere de dyr, som afsenderen selv finder tvivlsomme til transport og/eller er bekendt med har haft skavanker, der kan give problemer for dyret under transporten. Formålet er at give chaufføren, som har det endelige ansvar for dyrets transportegnethed, mulighed for at vurdere dyret adskilt fra andre dyr. Dette vil i langt større grad sikre, at dyr med mindre synlige skader ikke kommer ombord på lastbilen ved at "gemme sig i mængden".

Forældelsesfrist for dom for uforsvarlig behandling af dyr

Bestemmelsen om, at erhvervsdrivende kan frakendes retten til at drive erhvervmæssig virksomhed med transport af dyr, såfremt denne for anden gang har behandlet et dyr uforsvarligt, bør suppleres med en bestemmelse om forældelse. DTL finder det således ude af proportioner, at der kan opstå situationer, hvor en virksomhed lukkes i det tilfælde, at førstegangstilfældet for eksempel har fundet sted ti år tidligere. DTL skal derfor foreslå, at der i lovforslaget indsættes en forældelsesfrist på tre år - svarende til den, der findes i forslaget til klippekortsordningen med hensyn til forældelse af et klip.

Evaluering af lovforslaget

Under henvisning til de indvundne erfaringer af forløbet omkring bødekataloget for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne finder DTL det afgørende nødvendigt, at der gennemføres en løbende evaluering af lovændringerne. Første evaluering bør finde sted senest efter 6 måneder. Myndighederne vil herefter skulle anlægge en vurdering af, om lovgivningen fungerer hensigtsmæssigt, inden der opstår branchetruende situationer.

Som grundlag for evalueringen bør der fra lovgivers side stilles krav om, at der udarbejdes en langt mere detaljeret statistik ud fra politiets kontrolresultater, da der for nuværende ikke er oplysninger om, hvorvidt registrerede overtrædelser bevirkede, at dyrene var mishandlede, behandlet groft uforsvarligt, uforsvarligt eller behandlet alene til ulempe og/eller med risiko for tilskadekomst.

Samtidig bør det af hensyn til transporterhvervets og andre dyreinteressers muligheder for at agere i forhold til deres medlemskreds være angivet i politiets kontrolstatistikker, hvorvidt den givne transport har været udført af vognmænd i tredjemands interesse, landmænd i egen interesse, eller af private primært med kørsel til ridestævner.

Fordobling af minimumsbøder

Minimumsbøderne foreslås i lovforslaget fordoblet i forhold til de satser, der fremgår af forarbejderne til ændringen af dyreværnsloven i 2003. Dette sker blandt andet under henvisning til, at transportørerne har en særlig økonomisk interesse i at overtræde lovgivningen.

DTL finder imidlertid, at de nuværende bødeniveauer er et fuldt ud tilstrækkeligt incitament til at undgå overtrædelser, da en transportørs marginale fortjeneste på ét slagtesvin er under 2 kr. En forøgelse af bødeniveauet for uforsvarlig behandling i førstegangstilfælde fra de nugældende 5.000 kr. til 10.000 kr. harmonerer således slet ikke med fortjenesten.

Sanktioner i forhold til udenlandske transportører

Det er organisationernes klare opfattelse, at en effektiv sanktionering overfor udenlandske vognmænd og deres chauffører ikke lader sig gøre i praksis. For det første kan der kun inddrives bøder i udlandet, hvis selve EU-forordningen er overtrådt. For det andet vil det næppe være sandsynligt, at klippeudstedt af danske myndigheder vil blive effektueret overfor udenlandske virksomheder og deres ansatte. Klippekortordningen kan således være medvirkende til en yderligere konkurrenceforvridning mellem danske og udenlandske dyretransportører.

Klippekortordningen kan risikere i praksis at medføre fri adgang for eksportkørsel for udenlandske vognmænd fra eksempelvis Rusland og Rumænien, der som bekendt ikke har de samme krav til dyrevelfærd eller den samme kvalitet transportmateriel til rådighed, som danske transportører. Klippekortordningen kan derfor i forhold til eksportkørslen meget vel og stik imod sin hensigt forringe velfærden for dyrene i stedet for at fremme den.

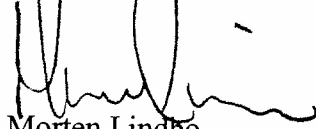
Politiet kan som bekendt tilbageholde udenlandske køretøjer i op til to måneder i medfør af Færdselslovens § 120, såfremt bøder, parkeringsafgifter m.m. ikke er betalt. I praksis vil det være forbundet med store vanskeligheder at tilbageholde et køretøj, der er læsset med dyr – da det alt andet lige ikke vil forkorte dyrenes ophold på køretøjet. Hertil kommer, at konfiskation af uden-

landske vognmænds fortjeneste vil ofte være praktisk uigennemførligt i udlandet – både fordi den givne overtrædelse for eksempel ikke er strafbar i forhold til EU-forordningen, og fordi de udenlandske retssystemer næppe vil være indforstået hermed.

DTL og ITD står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående synspunkter, som i øvrigt vil blive fremført i foretræde for Folketingets Retsudvalg torsdag den 3. maj.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Morten Lindbo



Modtaget i 1/5-07
Dyrevelfærdskontoret

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Att. Kontorchef Torben Jensen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

DET
JORDBRUGSVIDENSKABELIGE
FAKULTET (DJF)

Susanne Elmholt

Dato: 1. maj 2007

Journalnr:
Reference: SEL

Direkte tlf: 8999 1858
Direkte fax: 8999 1819
E-post:
Susanne.Elmholt@agrsci.dk

CVR-nr: 57607556
EAN-nr: 5798000877412

— **Høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger) – Lovforslag nr. 215**

Den foreslåede lovændring forventes overordnet at øge overholdelsen af regler på de nævnte områder.

Hvad angår klippekortordning knytter der sig dog særlige problemer til kriterierne for udløsning af klip i forbindelse med arealer, loftshøjde og strøelse. Disse er omtalt nedenfor under specifikke kommentarer. Endvidere bør forslaget omfatte inventar, der er beskadiget på en sådan måde, at det indebærer en indlysende risiko for, at dyrene kan komme til skade under transporten. Endelig bør man være opmærksom på, at overtrædelser på områder, der ikke er omfattet af ordningen, i nogen grad legaliseres, med mindre der er tale om groft uforsvarlig behandling af dyrene.

For en detaljeret beskrivelse af problematiske forhold i relation til klippekortordningen har vi vedlagt DJF's høringsvar vedr. Arbejdsgrupperapport om klippekortordning for dyretransporter (bilag 1).

Med hensyn til muligheden for at indføre egenkontrol med dyrevelfærd i besætninger, afhænger værdien af sådanne ordninger helt af, at de specifikke krav, der skal stilles til egenkontrolprogrammerne, er baseret på en helhedsorienteret vurdering af dyrevelfærd. DJF har en betydelig ekspertise i adfærd, stress, sundhed, dyrevelfærd og besætningsforhold (management, beslutningsstøttesystemer, sundhedsøkonomi, produktionssystemer) og bidrager gerne til fastlæggelse af egenkontrolparametre.

Specifikke kommentarer:

§ 29 b. ad 1): "1) arealkrav, hvis arealet er mindre end 90 procent af det fastsatte", foreslås ændret til "1) arealkrav"

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. /2

2007 NR. 5400-0004

Det Jordbrugsvidenskabelige
Fakultet (DJF)
Aarhus Universitet
Blichers Allé 20, Postboks 50
8830 Tjele
Tlf: 8999 1900
Fax: 8999 1919
E-post: djf@agrsci.dk
Web: www.agrsci.dk



Angivelsen, "hvis arealet er mindre end 90 procent af det fastsatte", fastlægger et kriterium for klip og strider derfor mod *Bemærkninger til lovforslaget*, side 27, hvor det anføres at "Justitsministeriet foreslår derfor, at der alene henvises til karakteren af de overtrædelser, der skal være omfattet af klippekortordningen...".

Hertil er det valgte kriterium for klip uacceptabelt for dyrevelfærden ved transporter under 8 timer for nogle dyrearter. Eksempelvis indebærer kriteriet, at helt op til 10% af grisene ved en transport under 8 timer vil være nødt til at opholde sig ovenpå andre grise, før der udløses klip, jævnfør DJF's høringssvar vedr. klippekortordningen (bilag 1). Angivelsen indebærer desuden ikke fordele ved en vurdering af, om belægningsgraden reelt er uacceptabel ud fra et velfærdsmæssigt synspunkt.

§ 29 b. ad 2), "2) indvendig højde af køretøjet, hvis den indvendige højde er mindre end 95 procent af det fastsatte", foreslås ændret til "2) indvendig højde" med tilsvarende begrundelse som under § 29 b. ad 1).

Med udgangspunkt i dyrevelfærd giver den eksisterende viden ikke grundlag for konkrete anvisninger vedr. indvendig højde. En reduktion af lofthøjden på 5 % må dog forventes at være kritisk i forhold til ventilation, da den indebærer en reduktion af frihøjden (ventilationsrummet) i en størrelsesorden på 20%, jævnfør DJF's høringssvar vedr. klippekortordningen (bilag 1). Kun en afvigelse, svarende til måleusikkerhed, bør accepteres før udløsning af klip.

§ 29 b. ad 6), "6) strøelse eller" er på nuværende tidspunkt ikke veldefineret og tillige vanskeligt at kontrollere.

Med vores nuværende viden er en acceptabel mængde af strøelse vanskelig at fastsætte ud fra et velfærdssynspunkt. Hertil tillader regelmæssig bortskaffelse af ekskrementer, der ikke kan kontrolleres, anvendelse af mindre mængde strøelse. Hvis man skal medtage dette forhold i en klippekortordning, kræves en betydelig præcisering. En sådan præcisering kræver mere viden end vi har i dag om de biologiske funktioner, der skal tilgodeses (skridsikkerhed, liggekomfort, termoregulering etc.), før udmøntning af forholdet er hensigtsmæssigt.

På vegne af
Det Jordbrugsvidenskabelige Fakultet

Med venlig hilsen
Susanne Elmholt
Seniorforsker, koordinator for myndighedsbetjening

**Bilag 1.**

Det Jordbrugsvidenskabelige Fakultet
Forskningscenter Foulum

Aarhus Universitet
5. februar 2007

DET
JORDBRUGSVIDENSKABELIGE
FAKULTET (DJF)

Høringssvar vedr.***Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter***

En klippekortordning må forventes at øge overholdelsen af regler på området. Man skal dog være opmærksom på at overtrædelser på områder, der ikke er omfattet af ordningen, i nogen grad legaliseres, med mindre der er tale om groft uforsvarlig behandling af dyrene.

Tillige afhænger ordningens effekt af mulighederne for objektiv fastlæggelse af, hvorvidt kriterierne for klip er overskredet. Det er ikke umiddelbart muligt at udforme konkrete retningslinjer, begrundet i velfærd, for alle de medtagne forhold. Det anbefales, at implementering af ordningen ledsages af nedennævnte mindre undersøgelser af essentielle forhold samt udarbejdelse af en konkret tolkningsmanual vedr. krav og mål, hvor kravene udtrykkes i forhold, der kan tjekkes af chaufføren ved den konkrete transport.

Som det nævnes i rapporten, bør et skærpet hensyn til dyrevelfærd under transport ved indførelse af en klippekortordning ledsages af skærpede sanktionsmuligheder overfor producenter, da disse har de bedste forudsætninger for at vurdere størrelse og antal af dyr, der skal transporteres, samt de enkelte dyrs transportegnethed. Producenten har også ansvar for at overholde regler, som f.eks. belægningsgrad, i egne stalde, hvorfor der kan opstå modstridende interesser.

Endelig skal det bemærkes, at uddannelseskurser for chauffører er et vigtigt tiltag i forbindelse med at varetage transporterede dyrs velfærd, hvorfor kursernes indhold, form og opbygning bør overvejes nøje. Som foreslået i rapporten er bl.a. betydningen af førerens køreadfærd og placering af dyrene på køretøjet væsentlige aspekter af dyrevelfærd under transport. Hertil må grundig indsigt og træning i vurdering af transportens lovlighed og dyrenes tilstand for de aktuelle dyrearter være en selvskrevet del af kursuskravene.

Dette høringssvar kommenterer i det følgende kriterierne for udløsning af klip ud fra hensynet til dyrenes velfærd. Desuden kommenteres mulighederne for objektiv håndtering af krav og mål i praksis.

**Kriterier for udløsning af klip:**

De områder, der er udvalgt som klip-udløsende, har overordnet set afgørende betydning for dyrenes velfærd under transporten. De valgte kriterier for udløsning af klip i forbindelse med arealer synes, som omtalt nedenfor, imidlertid både modstridende, unødvendige og uacceptable. Også 5%'s kriteriet for højdeangivelser i betænkningerne er betænkeligt. Endelig bør det overvejes også at lade klippekortordningen omfatte klip for tilstedeværelse af inventar, der er beskadiget på en sådan måde, at det indebærer indlysende risiko for, at dyrene kan komme til skade under transporten.

Arealer:

For svinetransporter under 8 timer svarer de angivne mindstekrav for arealer til det, dyrene fylder rent fysisk¹. Accept af 10%'s afvigelse fra arealkravene som foreslået i § 31, stk. 1, pkt. 2) samt § 31, stk. 2, pkt. 2) indebærer derfor risiko for, at dyrene ikke kan opholde sig i et lag. Eksempelvis vil der ved 10%'s reduktion ved en transport af 100 grise være 10 grise, der skal være ovenpå de andre. 10%'s afvigelsen er således i modstrid med § 31, stk. 1, pkt. 1) samt § 31, stk. 2, pkt. 1), ligesom den må betragtes som en grov overskridelse af regler set fra et velfærds synspunkt.

Det fremføres i rapporten, at accepten af 10%'s afvigelse er begrundet i at vurdering af dyrenes vægt er forbundet med stor usikkerhed. Vurdering af hvorvidt arealkravene er overholdt for svinetransporter under 8 timer kan dog alene foretages ved at konstatere, om dyrene kan være i et lag, når der er ro i vognen. For svinetransporter over 8 timer vil der være tale om en ligeså uproblematisk konstatering af, om der hertil er det fornødne friareal (1, 1.9, 1.1 og 3 m² pr. 100 svin på hhv. 25, 50, 75 og 100 kg). Acceptgrænser for afvigelser er derfor unødvendige for svinetransporter.

De fysiske arealkrav for de øvrige dyrearter er ikke ligeså veldefinerede. Da nylæssede dyr almindeligvis vil stimle sammen, burde det dog være uproblematisk at indsamle viden, der muliggør tilsvarende vurdering for andre dyrearter af hvor stort friareal, der skal være, når vognen er fuld ved den tilladte belægning.

Højde:

Den eksisterende forskningsmæssige viden giver ikke grundlag for konkrete anvisninger vedr. indvendig højde. De angivne krav til loftshøjder indebærer formodentlig ikke almindeligvis kritiske situationer med hensyn til, om dyrene kan stå oprejst. Frihøjden over dyrene er imidlertid vigtig for ventilationsforholdene, hovedets bevægelsesfrihed og mulighed for at termoregulere, som det nævnes i rapporten. Som nævnt i tidligere høringsvar fra DJF kan minimumskravene for svinetransporter til

¹ Undtagelsen herfra er arealangivelsen for svin på 75 kg, der som tidligere bemærket fra DJF, er 0,01 m² mindre end grisene fylder (svarende til at der ved transport af 100 grise på 75 kg mangler plads til 3 grise).



loftshøjde ved anvendelse af et mekanisk ventilationssystem være problematisk i denne sammenhæng.

Tilladelse af 5% afvigelse fra angivelserne vil for transport af svin på 110 kg og mekanisk ventilationssystem indebære en reduktion af frihøjden i en størrelsesordenen på 20%, og må således forventes at have betydelige negative konsekvenser for svinenes velfærd, især med hensyn til varmebelastning og forringet luftkvalitet. Den delvise legalisering af en sådan overskridelse ved en klipgrænse på 5%'s overskridelse er ikke acceptabel, idet overholdelse af loftshøjden kun i begrænset omfang må anses at bero på vurderinger i den aktuelle situation. Alene en afvigelse svarende til måleusikkerhed bør accepteres.

Forslag til supplerende krav:

I praksis må man forvente, at der kan forekomme mere eller mindre akutte beskadigelser af udstyr, der medfører, at dyrene kan komme til skade under transporten. Manglende tilsyn med og udbedring af sådanne skader vil have alvorlige konsekvenser for dyrene under transport. Det bør derfor overvejes at medtage dette som et klip-udløsende forhold.

Håndtering af krav og mål:

Det er afgørende, at ordningen er baseret på konkrete krav og mål, som er mulige for chaufføren at tjekke før transporten indledes, og at uddannelseskurser for chaufførerne, bibringer chaufførerne evnen til at vurdere transportbetingelserne.

Mht. **arealkrav** til svin under 130 kg foreligger den nødvendige viden, der muliggør udformning af praktisk anvendelige og veldefinerede kriterier, som nævnt ovenfor. For de øvrige dyrearter bør der iværksættes mindre undersøgelser af friarealer ved overholdelse af lovkrav samt i hvilke situationer, pladsen skal vurderes.

Praktisk håndterbar kontrol af tilstrækkelig **loftshøjde** er ikke velunderbygget, hverken for svin eller andre dyrearter, hvorfor her ligeledes bør iværksættes forudgående opmålinger af frihøjder under overholdelse af lovgivningen samt bedømmelse af situationsafhængigheden. Alternativt kan kravet indsnævres til alene at baseres på de angivne mål i bekendtgørelserne uden acceptgrænser på 5%.

I rapporten nævnes, at muligheden for kontrol af **ventilationskapacitet og -forhold** er vanskelig i kontrolsituationen. Da klippekortordningen sigter mod reduktion af overtrædelser, der kompromitterer dyrevelfærden, kan en løsning på denne problemstilling være måling af rumtemperaturen og luftens iltindhold i dyrenes opholdszone samt kontrol af tydelige tegn på dehydrering og varmebelastning. Disse metoder kan ved supplement med mindre undersøgelser beskrives konkret og veldefineret, og metoderne vil også være tilgængelige for chaufføren under stop.



Transportegnethed indenfor de i forslaget medtagne kriterier er præciseret i rapporten, og kan beskrives detaljeret i en manual.

Tilgængelighed af *vand og evt. foder* er konkrete krav og kan kontrolleres. Krav til ydelse og vandtryk samt udformning og højde af anordning for de enkelte dyrearter, skal dog fastlægges i en manual. Mål for dehydrering er imidlertid ikke anvendelige her, da dyrene ikke nødvendigvis drikker under transporten og heller ikke nødvendigvis har reel mulighed for at komme til drikkeanordninger.

Type af *strøelse* er defineret i rapporten, dog uden præcisering i forhold til artsforskelle. Mængden af strøelse er derimod ikke veldefineret, og er ydermere kompliceret af, at regelmæssig bortskaffelse af ekskrementer, der ikke kan kontrolleres, tillader anvendelse af mindre mængde strøelse. Medtagelse af forholdet i en klippekortordning kræver betydelig præcisering baseret på kendskab til de biologiske funktioner, der skal tilgodeses (skridsikkerhed, liggekomfort, termoregulering etc.).

DET
JORDBRUGSVIDENSKABELIGE
FAKULTET (DJF)

Maj-Britt Haastrup

Fra: Hesteinternatet af 1999 [iversen@hesteinternatet.dk]
Sendt: 1. maj 2007 12:39
Til: Justitsministeriet
Cc: Maj-Britt Haastrup
Emne: Bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpe og egenkontrol i besætninger)

Bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpe og egenkontrol i besætninger)

Hesteinternatet af 1999 er imod at der i § 29 a i de pågældende tilfælde alene er lagt op til en fakultativ og ikke obligatorisk frakendelse. "Kan frakendes" og ikke "SKAL frakendes". Det vil sige, at man ikke nødvendigvis taler om frakendelse ubetinget men kun som en eventuel følge af overtrædelserne.

Via § 29 b kan man også "småovertræde" loven tre gange og så tre gange til før hammeren falder jf. § 29 c stk. 1 nr. 3 og endda med mulighed for at få betinget frakendelse efter stk. 2. Der er en alt for lang elastik.

Systemet burde generelt stilles mere enkelt op.

Det kan ikke sammenlignes og kopieres fra færdselslovens system.

Overtrædelser burde medføre betinget som minimum i de mindre grove sager og ubetinget i mishandling og de grovere overtrædelser og i gentagelsestilfælde.

Hesteinternatet af 1999 er bekymret for, at der skal alt for meget til før ubetinget frakendelse kommer på tale, hvad der ikke er ønskeligt på et område, hvor det er dyrevelfærd, det handler om.

Supplerende bemærkninger:

Vi finder det særdeles uheldigt og direkte i strid med almindelig fornuftig forvaltning, at der gives så korte svarfrister som i aktuelle tilfælde.

Vi frygter at den korte svarfrist har den uheldige effekt, at antallet af høringssvar og kvaliteten af de afgivne høringssvar er stærk reduceret. Det kan medføre, at afgørende og vigtige svar mangler, når der skal tages stilling til endelig formulering og vedtagelse. Det er yderst betænkeligt, at et ellers godt system ikke kan fungere optimalt og i sidste ende er det efter vores overbevisning et slag mod en demokratisk proces, når der skal vedtages love, bekendtgørelse og forordninger.

For et fremtidigt positivt og konstruktivt samarbejde kræves der en god redegørelse for at denne praksis med så korte høringsfrist forekommer.

Justitsministeriet
Dyrevelfærdeskantoret

Akt.nr. 13

2007 NR. 5400-0004

Hvad nytte er det til? Der er jo hverken vilje eller gennemslagskraft i Justitsministeriet til at standse en branche, der er løbet løbsk.

Venlig hilsen Hesteinternatet af 1999, 1. maj 2007

[Print](#) [Send](#)

Dyrevelfærds-chef i mishandlings-sag

Karsten Krogsgaard Madsen står i spidsen for Fødevarestyrelsens nye dyrevelfærdshold. Samme mand var medansvarlig, da slagteheste blev mishandlet

Sanne Rosbøg - 10:37 - 30. apr. 2007

De fleste kan huske billederne fra DR's dokumentarfilm, hvor 24 danske heste blev fulgt på deres sidste rejse fra Kibæk i Nordjylland til Secli i Syditalien. Hestene blev fragtet 2500 kilometer på cirka 76 timer - uden vådt, tørt eller hvile. Manden, der havde sendt hestene ud på den brutale tur, var hestehandler Palle Ellehammer.

Fødevarerministeren græd, og den ansvarshavende dyrlæge veterinærchef Karsten Krogsgaard Madsen blev politianmeldt. Det var nemlig i hans afdeling, at man anslog turen til at vare 24 timer og derfor godkendte turen uden hvil, foder eller vand til hestene.

Da Fødevarestyrelsens dyrevelfærdsrejsehold, der skal sikre bedre velfærd for landets dyr, trådte i kraft 1. juni sidste år, blev selv samme dyrlæge udpeget som leder af holdet. 'En af rejseholdets hovedopgaver er at planlægge og koordinere dyrevelfærdskontrollen i besætninger og transporter af dyr', står der i beskrivelsen af rejseholdets fokusområder.

Karsten Krogsgaard Madsen er altså igen manden, der skal sørge for, at de lange dyretransporter foregår, uden at dyrene lider overlast.

- Det er korrekt, at jeg var chef for den enhed, der godkendte hestetransporten. Men det var de italienske myndigheder, der så på sagen, og der blev ikke noget ud af den. Vi blev ført bag lyset af det italienske firma, der transporterede hestene, siger Karsten Krogsgaard Madsen til ekstrabladet.dk.



Karsten Krogsgaard Madsen, der godkendte 24 hestes tur fra Nordjylland til Syditalien uden mad, vand eller hvile, er nu blevet chef for Fødevarestyrelsens dyrevelfærdsgruppe, der skal sikre dyrenes ve og vel på lange transporter. (Privatfoto)

SE OGSÅ

[Dansk svinetransport under anklage](#)

[100 smågrise døde af iltmangel](#)

[Manglende kontrol med svinetransport](#)

Han ser derfor ikke noget problem i, at han i dag skal sikre dyrene acceptable forhold under de lange transporter.

Karsten Kroqsgård Madsen vil ikke udtale sig til ekstrabladet.dk om, hvorvidt forholdene for slagtedyrene på deres sidste rejse er blevet bedre, efter Dyrevelfærdsrejseloven er trådt i kraft.

- Det kan jeg ikke sige noget om. For hvis tallene så viser noget andet end min fornemmelse, så er jeg på den, siger han.

På et nyligt møde med flere af landets dyreværnsforeninger fortalte han dog, at problemerne med hestetransporter i dag er løst.

- Karsten Madsen blev spurgt, hvordan det så ud med hestetransporter, og han svarede, at det slet ikke er noget problem mere, og der næsten ikke fragtes slagteheste til udlandet, siger en kvinde, der var med til mødet.

Ifølge ekstrabladet.dks oplysninger kører Palle Ellehammer dog stadig jævnligt levende heste til Sydeuropa.

Maj-Britt Haastrup

Fra: BjarneChristensen@VestreLandsret.dk**Sendt:** 1. maj 2007 17:03**Til:** Justitsministeriet**Emne:** Høringssvar til Civil- og Politiafdelingen

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr. 40A-VL-24-07**Den** 01/05-2007

Justitsministeriet har i brev af 25. april 2007 (Sagsnr. 2007-5400-0004) anmodet om - gerne senest den 2. maj 2007 - en udtalelse om et forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke finder anledning til at fremkomme med bemærkninger om forslaget.

Med venlig hilsen

Bjarne Christensen

Modtaget i 1/5-07
Dyrevelfærdskontoret

1. maj 2007

Att.: Torben Jensen
Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Vedr. høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger).

Det Dyreetiske Råd har modtaget en henvendelse fra Justitsministeriet af 25. april 2007 (Sagsnr.: 2007-5400-0004) vedr. høring over til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger). Rådet anmodes om at komme med bemærkninger til lovforslaget.

Det Dyreetiske Råd har tidligere afgivet høringssvar vedrørende arbejdsgrupperapporten om klippekortordning for dyretransporter (høringssvar af 6. februar 2007). Dele af det fremsendte lovforslag bygger på arbejdsgruppens rapport, og Rådet stiller sig fortsat positivt overfor initiativet til indførelse af en klippekortordning for dyretransporter, herunder skærpelse af bødeniveauet. Rådet vurderer således, at de i lovforslaget skitserede initiativer vil kunne styrke motivationen hos landmænd, vognmænd og chauffører til at overholde dyreværnslovgivningen i forbindelse med transport af dyr.

Med venlig hilsen

Stine B. Christiansen
Cand.med.vet., MSc, ph.d.-stud.
Faglig sekretær

Maj-Britt Haastrup

Fra: Ylva@get2net.dk
Sendt: 1. maj 2007 17:30
Til: Jessika Heltberg Auken; Maj-Britt Haastrup; Torben Jensen;
£JOURDyrevelfærdskontoret (951s35); Cristina Angela Gulisano
Cc: bb@fvst.dk; kkm@fvst.dk; Mette Munck; Stine Mulbjerg; Jørgen Munck Rasmussen;
Brita Rodam; Christian Coff; Per Bennicke ; Camilla Kallesøe Kirk; dpop@fvst.dk;
metc@fvst.dk; Peter PAC; Anja Bochart
Emne: Aktive Dyrerettigheder: Høringssvar: Klippekort, sanktioner og egenkontrol
Vedhæftede filer: 1 høringssvar Klippekort.doc; Høringssvar Dyreværnslov klip sanktioner
egenkontrol.doc

Til Justitsministeriet.

Dyreværnsforeningen Aktive Dyrerettigheder siger tak for Justitsministeriets Høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger) og vedhæfter vores bemærkninger. Desuden vedhæfter vi "1. høringssvar Klippekort", som er vores svar på høringen, der blev udsendt af Justitsministeriet i januar.

Venlige hilsener,

Aktive Dyrerettigheder
Hvalsøvej 330
4360 Kirke Eskilstrup
Telefon 4640 7028
Hjemmeside www.aktivedyrerettigheder.dk

Til Justitsministeriet

fra
Aktive Dyrerettigheder
Hvalsøvej 330
4360 Kirke Eskilstrup
Telefon 46407028.
www.aktivedyrerettigheder.dk

Modtaget i 1/5-07
Dyrevelfærdskontoret

1. maj 07

Høringsvar: Høring om forslag til lov om ændring af dyreværnsloven. Klippe-kortordning for dyretransport, straffeskærpelse og egenkontrol i besætninger.

I Aktive Dyrerettigheder er vi tilfredse med, at Justitsministeriet udsender lovforslag til at gennemføre initiativer, som kan bidrage til at sikre bedre forhold for dyr under transport og i besætningerne. I det følgende ses vores kommentarer til høringsmaterialet:

Vi henviser til vores høringssvar om klippekortordning, som Justitsministeriet sendte i høring i januar 2007. Dette svar medsendes dette brev.

Vi lægger vægt på, at de nye regler udformes på en måde, som forhindrer omgåelse af reglerne.

Vi lægger vægt på, at sanktionerne skal kunne mærkes og at bøder ikke kan fratrækkes som en driftsudgift i regnskabet.

Vi mener, at de mange oplysninger, som Justitsministeriet og Folketinget nu reagerer på, viser, at det er påkrævet at øge antallet af gennemførte kontroller i besætningerne og under transport.

Vi er enige med Justitsministeriet i, at der bør foretages evaluering af den samlede klippekortordning med henblik på justeringer på baggrund af de praktiske erfaringer.

Problemer med anvendelse af regler om dyretransport:

Justitsministeriet, s. 16: På grundlag af denne indberetningsordning afgav Rigsadvokaten i januar 2005 en redegørelse om bøderne for overtrædelse af dyreværnsloven efter lovændringen i 2003. I redegørelsen anføres bl.a. følgende: »(...) Jeg har dog konstateret nogle sager vedrørende transport af dyr, hvor de begåede overtrædelser formentlig burde være henført under andre straffebestemmelser med højere bøder til følge. Dette skyldes formentlig i et vist omfang problemer i forbindelse med anvendelsen af reglerne.

Aktive Dyrerettigheder henstiller, at politi og myndigheder er bekendt med gældende lovgivning og at disse altid pålægger jurister at vurdere lovgivning og sanktioner i forbindelse med sager om dyr, også i sager, som afgøres udenretligt.

Aktive Dyrerettigheders kommentar til klippekortordning:

Justitsministeriet, s. 23: Formålet med en klippekortordning er at tilskynde transportører og chauffører/ledsagere, der ud-fører erhvervsmæssig transport af dyr, til at overholde de gældende regler om transport af dyr, således at transport af dyr foregår på en måde, der tager hensyn til dyrenes velfærd. Det er hensigten med ordningen at mindske antallet af overtrædelser på området for transport af dyr ved at indføre skærpede frakendelsesmuligheder over for dem, der gentagne gange over-træder reglerne.

Justitsministeriet, s. 30: Fordelen ved en ordning med betinget frakendelse på dyretransportområdet vil på tilsvarende måde være, at en betinget frakendelse har en præventiv funktion, der på en effektiv og hensigtsmæssig måde modvirker frem-tidige overtrædelser. Hertil kommer, at en ubetinget frakendelse er meget indgribende navnlig for den virksomhed, som må lukke, men også for chaufføren, som ikke længere kan drive erhverv ved transport af dyr.

Kontrol: De mange oplysninger, som Justitsministeriet og Folketinget nu reagerer på og som findes dokumenteret i Det Veterinære Sundhedsråds årsberetninger, Fødevarestyrelsens årlige rapporter om 5%-kontrollerne i besætninger og under transport, Rigspolitiets kontrol af dyretransport samt DR1s dokumentation fra marts og april i år vist i programmet 21 Søndag samt oplysninger om dødelighed i besætningerne, viser efter vores opfattelse, at det er påkrævet at øge antallet af gennemførte kontroller i besætningerne og under transport.

Vi gør opmærksom på, at de af Justitsministeriet foreslåede regler om klippekortordning **udelukkende** angår forhold, som har væsentlig indflydelse på dyrene, f.eks. arealkrav og vand og at denne høring er et resultat af lovovertrædelser og de deraf følgende konsekvenser for dyr. Som et eksempel nævner vi, at DR1 i år har fulgt over 30 dyretransporter og fandt lovovertrædelser på dem alle.

Formål og intentioner som beskrevet på side 23 er efter vores opfattelse ikke i overensstemmelse med udsagnet på side 30. Udformning af love om levende dyr kan ikke ske under hensyntagen til de mennesker, som overtræder gældende lovgivning og vi forventer, at transportører og chauffører kan overholde lovgivningen. Vi mener, at Justitsministeriets forslag om 6 klip på 6 år sender signaler om lang snor om forhold, som er afgørende faktorer for liv eller død undervejs. Vi ønsker stadig, at 3 klip på 3 år bør udløse frakendelse af retten til at transportere dyr. Transportvirksomheder, som ikke overholder gældende lovgivning, må omstille sig til anden transport.

Lys: Der er eksempler på, at hårdt sårede dyr er blevet læsset på vogne om aftenen eller natten og transporteret til slagtning. Mørke blev angivet som årsag til, at disse dyr ikke blev opdaget. Vi ønsker derfor en bestemmelse om, at dyr altid læsses på vognene ved lys for at undgå, at ikke-transportegnede dyr transporteres.

Personkreds:

Justitsministeriet, s. 25. Klippeortordningen foreslås ikke at omfatte *landmænd*, når disse alene fungerer som leverandører af dyrene, idet klippekortordningen omfatter retten til at drive virksomhed med eller at udføre erhvervsmæssig transport af dyr. Landmænd vil således kun være omfattet af ordningen, hvis de fungerer som transportør eller som chauffør i forbindelse med transport af dyr. Landmænd, der ikke er omfattet af klippekortordningen, vil derimod – i det omfang de kan gøres medansvarlige for lovovertrædelser i forbindelse med dyretransporter – være omfattet af det skærpede bødeniveau.

Justitsministeriet, s. 34: Er også den landmand, der har leveret dyrene til transport, strafferetligt ansvarlig for overtrædelser, f.eks. ved at denne har medvirket til, at kravene til areal for det enkelte dyr ikke er overholdt, skal landmanden imidlertid alene idømmes en bøde, men ikke et klip.

Transport af de særligt sårbare ikke-transportegnede dyr har i årevis været beskrevet som et stort problem. Af blandt andet Det Veterinære Sundhedsråds beretninger, Fødevarestyrelsens årsrapporter og EU's undersøgelser fremgår det, at landmænd har udleveret dyr med f.eks. brækkede lemmer eller skuldersår af værste grad til transport. Derfor finder vi det væsentligt, at landmænd idømmes klip for overtrædelse af regler om dyretransport, både når de fungerer som transportører og når de ikke gør, men blot

udleverer dyr til transport. Det kan være i det tilfælde, som Justitsministeriet beskriver her, men især i tilfælde, hvor landmanden udleverer ikke-transportegnede dyr til transport. Disse dyr må ikke transporteres og derfor bør landmanden drages til ansvar med både bøde og klip, hvis det sker.

Frakendelse af retten til at transportere dyr:

Justitsministeriet, s. 41: Den foreslåede bestemmelse omfatter således fysiske personer, som enten fungerer som chauffør/ledsager eller som transportør/organisator. Selskaber mv. (juridiske personer), er derimod ikke omfattet af frakendelsesadgangen efter bestemmelsen. Juridiske personer kan i særlige tilfælde frakendes retten til at drive erhvervsmæssig virksomhed med transport af dyr efter den foreslåede bestemmelse i dyreværnslovens § 29 d.

Justitsministeriet, s. 43: §29d Den foreslåede bestemmelse giver som noget nyt mulighed for at frakende et selskab mv. (en juridisk person) retten til at drive erhvervsmæssig virksomhed med transport af dyr, hvis selskabet gentagne gange eller under i øvrigt skærpende omstændigheder har overtrådt lovgivningen om transport af dyr.

Justitsministeriet, s. 44: Bestemmelsen er navnlig tænkt anvendt i tilfælde, hvor der tidligere er sket udskiftning af enkeltpersoner i ledelsen, som er frakendt retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr, dvs. hvor selskabet som sådant må siges at danne rammen om gentagne, alvorlige overtrædelser.

Virksomheder vil ifølge Justitsministeriets forslag i vid udstrækning kunne fortsætte dyretransport på trods af, at personer tilknyttet virksomheden, primært ejere, er fradømt retten til at transportere dyr. Vi ønsker reglerne udformet, så det undgås, at store transportfirmaer, hvor (nogle)personer har fået frataget retten til at transportere dyr, kan fortsætte med at overtræde gældende lovgivning.

Forhold, som bør straffes med klip:

Justitsministeriets arbejdsgruppe oplister forhold, som skal kunne medføre klip ifølge de nye regler. Vi ønsker tilføjet nogle punkter, så listen ser sådan ud:

- 1) Overtrædelse af krav om plads (lastetæthed) og bevægelse. Her tænker vi tillige på, at opbundne dyr skal have bevægelsesfrihed.
- 2) Overtrædelse af regler om indvendig højde.
- 3) Overtrædelse af regler om ventilation.
- 4) Transport af ikke-transportegnede dyr, herunder drægtige dyr og dyr, som nyligt har født. Landmanden kan oplyse om disse data for de respektive dyr.
- 5) Overtrædelse af bestemmelser om vanding.
- 6) Overtrædelse af bestemmelser om fodring.
- 7) Overtrædelse af regler om strøelse.
- 8) Overtrædelse af regler for transporttid (også til/fra samlestadle).
- 9) Uansvarlig kørsel.
- 10) Transport af dyr ved uvej.

Vi er enige med arbejdsgruppen i, at det kan få alvorlige konsekvenser for dyrene, hvis flere af disse overtrædelser sker samtidig og derfor er vi også enige med arbejdsgruppen i, at overtrædelse af hvert enkelt punkt skal udløse et klip og at der ikke bør gives lempeligere sanktion, når der samtidigt foreligger flere overtrædelser.

Vi tilslutter os følgende udsagn i Justitsministeriets materiale:

Justitsministeriet, s. 19: I tilfælde, hvor der foreligger *gentagne og eventuelt systematiske overtrædelser* af transport-reglerne, bør bødebøbeløbet efter Justitsministeriets opfattelse også være væsentligt højere, end hvad de angivne straf-positioner for andengangstilfælde ellers ville føre til. I disse tilfælde vil der efter Justitsministeriets opfattelse fortsat kunne være grundlag for absolut kumulation, dvs. sammenlægning af de bøder, der isoleret set er forskyldt i de enkelte tilfælde.

Er der ved en overtrædelse af dyreværnslovgivningen opnået en økonomisk fordel, enten i form af et udbytte eller af en besparelse, er det udgangspunktet, at denne fordel skal *konfiskeres*.

For at lette politiets arbejde i tilfælde, hvor politiet står overfor en person, som har fået frakendt retten til at transportere dyr, bør der ske en central registrering af klip.

Egenkontrol i landbrugsbesætninger

Justitsministeriet, s. 39: 10. Egenkontrol i landbrugsbesætninger'. Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Dansk Folkeparti om finansloven for 2006, at der skal indføres krav om egenkontrol med dyrevelfærd i besætninger med det formål at sikre en bedre overholdelse af lovgivningen på dyrevelfærdsområdet. Dyreværnsloven indeholder ikke på nuværende tidspunkt hjemmel til at fastsætte regler om forpligtelse til at udføre egenkontrol med dyrevelfærd. Det foreslås derfor, at der i dyreværnsloven indsættes en ny bestemmelse i § 4 b, som giver justitsministeren bemyndigelse til administrativt at fastsætte regler om egenkontrol i landbrugsbesætninger. Formålet med egenkontrollen er at sikre, at reglerne om dyrevelfærd overholdes, og at dette løbende kan dokumenteres gennem de fornødne registreringer.

Det vil i den forbindelse være hensigtsmæssigt, at denne rådgivning indgår i de allerede eksisterende offentligt godkendte sundhedsrådgivningsaftaler, som ud over vejledning om dyresundhed dermed også skal omfatte rådgivning om dyrevelfærdsmæssige forhold. Endelig vil der i forbindelse med gennemførelsen af egenkontrolordningen skulle føres kontrol fra myndighedernes side med, at besætningsejerne overholder egenkontrolprogrammerne. Denne offentlige kontrol med egenkontrollen forudsættes indarbejdet i den eksisterende 5 pct.-stikprøvekontrol af landbrugsbesætningerne.

1. Efter § 4 a indsættes:

»§ 4 b. Justitsministeren kan fastsætte regler om gennemførelse af egenkontrol med dyrevelfærd i landbrugsbesætninger.«

Det er vanskeligt for os at vurdere, om den beskrevne egenkontrol af dyrevelfærd kan være en del af tiltag for at undgå tilfælde af uforsvarlig behandling af dyr, grovere uforsvarlig behandling af dyr, dyremishandling og lovovertrædelser samt nedbringe de høje tal for dødelighed i besætningerne, idet papiret om egenkontrollen ikke er medsendt høringsmaterialet. Det fremgår ikke, hvilke punkter denne egenkontrol skal indeholde.

Vi mener, at papiret om egenkontrol med dyrevelfærd i givet fald skal udarbejdes med stor omhu for at have effekt. Vi anbefaler, at papiret udarbejdes i samarbejde mellem Fødevarestyrelsen, Det Veterinære Sundhedsråd, forskere med de pågældende dyr som arbejdsområde/speciale, dyreværnsforeninger, Den Danske Dyrlægeforening og landbruget.

Vi bemærker, at hvis Fødevarestyrelsen pålægges yderligere kontrolfunktioner, må udgifterne bæres af besætningsejerne.

Dyrevelfærd: Set i lyset af oplysninger om medicinforbrug og -misbrug i besætninger og de deraf følgende dyreværns- og resistensproblemer og sygdomstilstande (både behandlede og ikke behandlede) og høje tal for dødelighed hos især grise og kvæg, anbefaler vi, at der ses nærmere på gældende lovgivning for landbrugsdyr og disse loves hensigtsmæssighed sammenholdt med Dyreværnslovens paragraffer.

Til Justitsministeriet

fra
Aktive Dyrerettigheder
Hvalsøvej 330
4360 Kirke Eskilstrup
Telefon 46407028.
www.aktivedyrerettigheder.dk

6. februar 07

Høringssvar: Klippekortordning vedr. dyretransport

Dyreværnsforeningen Aktive Dyrerettigheder siger tak for det tilsendte høringsmateriale vedr. klippekortordning gældende for dyretransport.

Ligeledes retter vi en tak til Rigspolitiets Færdselsafdeling for, at det kontrollerede antal dyretransporter er blevet sat op i forhold til tidligere år. Det øgede antal kontroller viste sig at være nødvendige og samtidig har Rigspolitiets Færdselsafdeling dokumenteret, at det er påkrævet med skærpet lovgivning. Fødevarestyrelsen og Det Veterinære Sundhedsråd har ligeledes bidraget med dokumentation af forholdene for dyr under transport. Tak for det!

I materialet lægger vi mærke til en vis bekymring over klippekortordningens konsekvenser for især de store transportvirksomheder. Hensynet til de erhvervsdrivendes fortsatte virke nævnes flere steder. Vi mener, at de forhold, som arbejdsgruppen foreslår straffet med klip, ikke kan opfattes som hændelige uheld (f.eks. at dyr ikke får vand undervejs). Vores forventning er derfor, at transportører og landmænd naturligvis vil være i stand til at overholde gældende lovgivning om transport af dyr. Da ordningen jo skal forhindre, at dyr lider alt for stor overlast under transport, må det korrekte være at lade de virksomheder lukke, som ikke overholder de basale regler, som arbejdsgruppen ønsker skal forårsage klip. De fleste af reglerne er ikke nye, alligevel bliver de ikke overholdt.

I det følgende ses vores høringssvar vedr. klippekortordningen. Vi indleder med nogle generelle betragtninger om forhold, som vi mener bør indgå i Justitsministeriets overvejelser om ordningen. Derefter kommenterer vi høringforslaget og vi afslutter med bilag.

Formålet med klippekortordningen

De seneste års kontrol af dyretransport har vist, at gældende regler ikke følges på et stort antal transporter. I Aktive Dyrerettigheder er vi enige med Justitsministeriet og flere partier i, at en klippekortordning er nødvendig for at tilskynde transportvirksomheder og chauffører til at overholde gældende regler for at forhindre mishandling af dyr under transport. Blandt andet fordi ikke-transportegnede dyr i strid med gældende regler bliver læsset på vogne og transporteret til slagteri, anbefaler vi, at de nye regler på visse områder også omfatter de landmænd, som har ansvaret for og udleverer dyr til transport. Se vores punkt "Udlevering af dyr til transport".

Af justitsministeriets materiale fremgår det, at nogle transportører overtræder bestemmelser gentagne gange, uden at lovovertræderne standses. Med den nye ordning ser vi frem til, at dette ændres.

Vi gør opmærksom på, at det under ingen omstændigheder må kunne betale sig for hverken transportvirksomheder eller landmænd at overtræde reglerne.

Vejrlig og transport

Vi finder det væsentligt, at klippekortordningen desuden omfatter dyretransport under vejrlig, hvor trafik generelt set frarådes, f.eks. under orkan, voldsom regn eller sne-storm. Under disse forhold fraråder politiet oftest al udkørsel i hele eller dele af landet. I vejrlig af denne art er dyretransporter forulykket og dyr omkommet. Se information under bilag. Vi anbefaler derfor, at justitsministeren bemyndiger de enkelte politikredse til at udstede kørselsforbud for dyretransporter, når politikredsene i almindelighed fraråder udkørsel på grund af uvejr. Overtræder en transportør eller chauffør dette kørselsforbud, bør klippekortordningen træde i kraft.

Ulykker og uansvarlig kørsel

På de danske landeveje er der i 2006 sket mange ulykker med dyretransporter. Arbejdsgruppen nævner disse ulykker og det er glædeligt. Ifølge vores optegnelser er disse udelukkende eneulykker: Mange dyretransporter er væltet, fordi de kom for langt ud i rabatten i et sving, transportør er væltet i rundkørsler og en enkelt har tabt grise på landevejen to forskellige steder under samme kørsel uden at opdage det. Se information under bilag.

Vi opfordrer til, at regler om klip ligeledes omfatter uansvarlig kørsel med levende dyr og at politiet i hvert enkelte tilfælde lader sagkyndige undersøge og vurdere, om chaufføren kørte for stærkt og om chaufføren har sørget for, at dyrene ikke kan komme til skade undervejs, herunder om de kan falde af transportmidlet.

Det Veterinære Sundhedsråd og Fødevarestyrelsen

Det Veterinære Sundhedsråds årsberetning for 2004 blev offentliggjort efter afslutning af arbejdsgruppens arbejde. På trods af dette og under henvisning til de mange og meget alvorlige sager, som Det Veterinære Sundhedsråd har vurderet, anbefaler vi, at information og dokumentation i omtalte årsberetning bruges som grundlag for udvikling af forslaget om klippekort sammen med information og dokumentation fra Fødevarestyrelsens årlige kontrolrapporter, som blandt andet omhandler velfærdskontrol i forbindelse med transport af dyr.

Uforsvarlig, grovere uforsvarlig behandling af dyr og mishandling

Det Veterinære Sundhedsråds årsberetning for 2004 og Fødevarestyrelsens kontrolrapporter giver os anledning til at bede om, at definitionen på begreberne "uforsvarlig", "grovere uforsvarlig" og "mishandling" tages op til fornyet vurdering. Årsberetningen beskriver blandt andet, at dyr i forbindelse med læsning er blevet slået og at dyr har haft tydelige brændemærker fra brug af eldrivstav. "Uforsvarlig" behandling af dyr var domstolsbedømmelsen. Desuden viser årsberetningen eksempler på tilfælde, som Det Veterinære Sundhedsråd karakteriserede som "groft uforsvarlig behandling af dyr", men disse tilfælde blev enten ikke sanktioneret eller blev straffet med en bøde på et par tusinde kroner. Disse vurderinger og afgørelser er ikke et retssamfund værdigt og udtrykker ikke, at samfundet ikke vil acceptere dyremishandling. Derfor ønsker vi, at begreberne revurderes og at resultatet af en ny definition meddeles domstole og myndigheder som ny retningslinje.

Vi mener desuden, at Det Veterinære Sundhedsråds eksempler og Fødevarestyrelsens mange politianmeldelser i forbindelse med dyretransport viser, at det hurtigere skal være muligt at fradømme en landmand, transportør eller chauffør retten til at have med

dyr at gøre, når en person kendes skyldig i grovere uforsvarlig behandling og mishandling af dyr.

Sanktioners gang gennem retssystemet

Af diverse materiale og af Justitsministeriets høringsmateriale ses, at afgørelser (bøder, domme m.v.) er meget lang tid undervejs i retssystemet. Da en person ikke kan idømmes f.eks. fratagelse af retten til at transportere dyr alene på grundlag af en **formodet** lovovertrædelse, kan denne person i den mellemliggende tid fortsætte med at transportere dyr - flere år er ikke udsædvanligt. Vi anbefaler vi, at retssystemet tilføres midler til at gennemføre sager væsentligt hurtigere end det er tilfældet i dag, når disse sager vedrører dyr.

Udlevering af dyr til transport

Det Veterinære Sundhedsråds årsberetning for 2004 viser, at transportører/chauffører og landmænd "ikke havde bemærket" f.eks. alvorlige skuldersår og brækkede lemmer under læsningen af dyret. Dermed er ikke-transportegnede dyr blevet transporteret til slagteri og nogle var så syge eller skadede, at de blev aflivet i vognen/på rampen. Læsning var i nogle tilfælde sket om natten eller i de tidlige morgentimer og blandt andet manglende lys ved læsning blev angivet som årsag til, at alvorlige lidelser blev overset. Årsberetningen viser også, at dyr blev udsat for vold under læsningen.

Blandt andet på baggrund af Det Veterinære Sundhedsråds og Fødevarestyrelsens materiale, men også på baggrund af EU's kontrolinstans FVO's optegnelser over transport af ikke-transportegnede dyr opfordrer vi justitsministeren til at skærpe reglerne, så det forhindres, at ikke-transportegnede dyr bliver sendt ud på en transport. Vi ønsker desuden, at læsning af dyr ved staldene foregår med større tålmodighed og omhu og med lys.

Vi mener, at dyr ikke udelukkende skal vurderes for transportegnethed af en transportør/chauffør, idet landmanden kender dyret og dets eventuelle sygdomsforløb og har ansvaret for dyrets tilstand ved udleveringen til vognmanden. Af Det Veterinære Sundhedsråds årsberetning fremgår det da også, at landmanden tillægges et sådant ansvar og det ønsker vi bibeholdt.

Standardiserede bestemmelser

Vi finder, at de forhold, som arbejdsgruppen nævner som overtrædelse af bestemmelser (manglende vand og foder etc.) er standardiserede og at de derfor kan sanktioneres (klip, bøder og fratagelse af retten til at transportere dyr).

Ansvar og klip

Vi er enige med arbejdsgruppen i, at transportøren har ansvar som juridisk person og kan straffes som sådan og at transportøren har ansvar for at formidle regler til de ansatte chauffører. Dermed har både transportør og chauffør ansvar for, at reglerne overholdes. Vi mener desuden, at chaufføren, som henter dyrene, har pligt til at indhente relevante oplysninger om dyrene.

Arbejdsgruppen tillægger landmanden ansvar i forbindelse med transporterne. Vi er enige. Landmanden har ansvar for at give chaufføren relevante oplysninger om dyrene, herunder dyrenes vægt og sundhedstilstand og må naturligvis ikke presse chaufføren til at tage flere dyr med end tilladt.

Vi er enige med arbejdsgruppen i, at klippekortordningen skal omfatte alle, som udfører dyretransport i forbindelse med et erhverv og at ordningen skal være uafhængig af en autorisation. D.v.s. transportører, chauffører og landmænd, som selv transporterer dyr omfattes. Vi tilslutter os arbejdsgruppens formulering om, at producenten "har et meget stort medansvar for, at reglerne om transport bliver overholdt".

Vi henstiller, at ordningen udformes, så den ikke kan omgås af personer, som har fået frataget retten til at have med dyr at gøre eller at transportere dyr.

Vi er enige med arbejdsgruppen i følgende: "Klippet forudsættes endvidere meddelt med hensyn til retten til at transportere dyr - og ikke med hensyn til førerret."

Justitsministeriets arbejdsgruppe oplister forhold, som skal kunne medføre klip ifølge de nye regler. Vi har tilføjet et par punkter, dermed ser vores liste sådan ud:

- 1) Overtrædelse af krav om plads (lastetæthed) og bevægelse. Her tænker vi tillige på, at opbundne dyr skal have bevægelsesfrihed.
- 2) Overtrædelse af regler om indvendig højde.
- 3) Overtrædelse af regler om ventilation.
- 4) Transport af ikke-transportegnede dyr, herunder drægtige dyr og dyr, som nyligt har født. Landmanden kan oplyse om disse data for de respektive dyr.
- 5) Overtrædelse af bestemmelser om vanding.
- 6) Overtrædelse af bestemmelser om fodring.
- 7) Overtrædelse af regler om strøelse.
- 8) Overtrædelse af regler for transporttid (også til/fra samlestadde).
- 9) Uansvarlig kørsel.
- 10) Transport af dyr ved uvejr.

Vi er enige med arbejdsgruppen i, at det kan få alvorlige konsekvenser for dyrene, hvis flere af disse overtrædelser sker samtidig og derfor er vi også enige med arbejdsgruppen i, at overtrædelse af hvert enkelt punkt skal udløse et klip og at der ikke bør gives lempeligere sanktion, når der samtidigt foreligger flere overtrædelser. Vi ønsker ikke en graduering af klip i henhold til en virksomheds størrelse, en stor virksomhed kan ikke have ret til flere klip end en lille.

Arbejdsgruppens forslag om, at en overskridelse af belægningsgraden på op til 10% ikke skal medføre klip, finder vi u hensigtsmæssig i betragtning af de pladsforhold, som dyr ifølge reglerne har krav på under transport.

Vi er enige i, at klippenes retsvirkning regnes fra det tidspunkt, hvor overtrædelser er sket.

Selvom der udføres mange kontroller af dyretransporter, viser Justitsministeriets materiale, at der kun kontrolleres et fåtal af det stigende antal dyretransporter. Det er umuligt at kontrollere dem alle. Vi anbefaler, at 3 klip på 3 år bør sanktioneres med frakendelse af retten til at transportere dyr og vi går derfor ikke ind for arbejdsgruppens forslag om en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr ved 3 klip som advarsel plus yderligere 3 klip over de næste 3 år, hvor transport af dyr kan fortsættes. 6 klip på 6 år, før ulovligheder standses. Det er ikke holdbart for dyrene.

Bilag

Fødevarestyrelsen:

Fødevarestyrelsen skrev i sin pressemeddelelse den 12. september 2006 om sin status for kontrol i 2005 om dyretransport: "Omkring dyretransporter er der sket en stigning i antallet af højdrægtige kreaturer, som sendes ud på transporter, selvom det ikke er tilladt. Der sendes også fortsat svin af sted på transport, selvom de fx har skadede ben eller sår på skulderne."

Det Veterinære Sundhedsråd:

Uddrag fra Det Veterinære Sundhedsråds årsberetning for 2004:

Slag. Side 171. Den 8. marts 2004. Veterinærkontrollen fandt, at en so havde 10 tatoveringer stammende fra en tatoveringshammer i hovedet. Der var 2 slag på/over venstre øje og grålig misfarvning af hornhinden på dette øje. Det er tegn på, at øjet var beskadiget af tatoveringshammeren. Leverandøren erkendte sig skyldig og sagde, at soen havde været vanskelig at læsse. Derfor var han "kommet til" at give soen slag med tatoveringshammeren i hovedet. Afgørelse: Tiltalte fik en udenretlig bøde på 5.000 kr.

Skuldarsår. Side 262. Den 8. marts 2004. En so med skuldarsår ud for både venstre og højre skulder blev transporteret levende til slagting. Kontrollen vurderede, at sårene var grad 3. Landmanden oplyste, at han kun havde bemærket, at soen havde nogle skrammer og skønnet, at det ikke var alvorligt og orienterede derfor ikke vognmanden. Han kunne ikke erkende forholdet. Chaufføren oplyste, at han havde hentet denne so kl. 01.30 fra en fritstående vogn uden lys og havde ikke bemærket noget. Han mente, at der var lys nok fra lastbilen til, at han kunne se dyrenes tilstand. Afgørelse: Tiltalte, gårdejer fik en udenretlig bøde på 10.000 kr. og tiltalte, vognmand fik en udenretlig bøde på 8.000 kr.

Syge og skadede dyr. Kronisk ledbetændelse og bylder. Side 215. Den 19. juli 2004. En halt so blev transporteret til slagteri med en vognmand. Soen var ikke adskilt fra de andre grise på vognen. Ved aflæsningen konstaterede dyrlægen, at soens venstre albue var stærkt hævet. Da soen ikke kunne støtte på forbenet og ikke var i stand til at gå ind i stalden, blev den aflivet på rampen. Efter slagtingen konstateredes en deformerende og ankyloserende kronisk ledbetændelse i venstre albueled. Lidelsen var af ældre dato med bylde dannelse. Dyrlægen anmeldte forholdet til politiet. Rådet fandt, at soen havde en kronisk invaliderende ledbetændelse med sammenvoksning og bylde dannelse i venstre albue gennem flere uger. Soen måtte i høj grad have været halt, gangbesværet og let erkendelig i besætningen og ved levering til slagteri. Rådet fandt, at ejeren ved det daglige tilsyn straks burde have sørget for, at soen blev behandlet, aflivet eller tilset af en dyrlæge. Soen havde været udsat for smerte, lidelse, angst, varigt mén og væsentlig ulempe og blev ikke behandlet omsorgsfuldt, fandt Rådet og beskrev forholdet som uforsvarlig behandling af soen. Rådet fandt, at soen ikke var transportegnet og at transport var uforsvarlig. At soen blev transporteret uden at være adskilt fra de øvrige dyr, betegnede Rådet som en skærpende omstændighed. Afgørelse: Den tiltalte ejer blev frifundet ved byretten.

Landevejstransporter og ulykker

I det følgende ses et par eksempler på dokumentation for vores anbefalinger. Se mere på vores hjemmeside www.aktivedyrerettigheder.dk

Transport væltet i stormvejr

Transport af levende dyr finder sted året rundt. Også i flygende snestorm, under hedebløge og i stormvejr.

www.landbrugsavisen.dk og DR Nordjylland berettede den 27. oktober 2006 om en dyretransport, som kørte ud i kraftigt stormvejr og forulykkede. 50 grise omkom i en ulykke i Vrå ved Hjørring, da en lastvogn med 211 grise væltede i en rundkørsel. Politiet, Falck og en dyrlæge arbejdede hele eftermiddagen på at hjælpe dyrene og rydde op på stedet. DR Nordjylland skrev: "en grisetransport blev blæst omkuld tidligere på eftermiddagen" og overskriften hos Landbrugsavisen var: "Storm blæste grisetransport omkuld". Begge medier gav altså stormvejret skylden for ulykken.

Vejrudsigter og ansvar

Stormen var annonceret flere dage i forvejen og Nordjylland ville blive værst ramt af uvejret, oplyste vejrudsigterne i radio og på TV. Stormen havde stået på i mange timer, da vognen væltede om eftermiddagen. Transport af levende dyr kræver omtanke og ansvarlighed. Alene i år er mange dyr omkommet i trafikulykker og mangel på hensyntagen til de levende dyr kan måske være en af forklaringerne på de mange ulykker. Hastigheden må afpasses efter forholdene og vejret må tages med i betragtning, så ulykker så vidt muligt undgås.

Transport væltet i rundkørsel

En lastbil med grise væltede i en rundkørsel ved Varde. Chaufføren "er forholdsvis ny". "Svinetransport væltet i rundkørsel", skrev JydskeVestkysten den 4. oktober 2006 på sine Netnyheder om ulykken. I lastvognen var der 150 grise, som var på vej til slagting. Ulykken skete, da lastbilen kom ud af kontrol, skrev JydskeVestkysten og oplyste, at "Chaufføren, der er forholdsvis ny, kom ikke noget til". Politiet, Falck og chaufføren indfangede de mange løse grise, som løb forvildede rundt. Det tog flere timer. En dyrlæge blev tilkaldt for at aflive "de værst tilskadekomne grise", beretter JydskeVestkysten. Seks grise blev aflivet, mens de overlevende 144 dyr blev kørt til slagteriet i Esbjerg.

300 grise omkommet ved ulykke

Hver dag kører mange transporter med dyr på landevejene. Tager chaufførerne særlige hensyn til, at de kører med levende dyr?

300 grise omkom den 1. maj 2006 ved en ulykke, da en grisetransport væltede ved Ris i Give Kommune. Der var 497 grise på lastvognen, da den væltede i et sving. En del blev dræbt ved selve ulykken, mens mange andre var kommet så meget til skade, at de blev aflivet på ulykkesstedet.

Grise faldt af transport

Seks grise faldt den 23. oktober 2006 af en grisetransport, beretter DR's region Midt Vest.

Seks grise faldt ifølge Ringkøbing Politiet og DR's region Midt Vest af en grisetransport på vej til Holstebro. De to første grise faldt af ved Skjern, mens de andre faldt af undervejs til Breining. Politiet fangede grisene, flere blev aflivet på stedet og en dyrlæge gik i gang med at vurdere, om de sidste også skulle aflives. Ringkøbing Politiet oplyste den 30. oktober 2006 til os, at politiet ikke ved, hvordan grisene kunne falde af lastbilen og at der ikke bliver et retsligt efterspil for chaufføren.

Dyreunger på landevejene

Hundreder af smågrise dræbt i ulykke, skrev Politiken den 29. december 2005. På en dag, hvor politiet frarådede al udkørsel, væltede en lastbil med smågrise i det glatte føre. Dyretransport sker i al slags vejr - i sommerheden, vinterens kulde eller når vejret er så dårligt, at politiet fraråder al udkørsel på grund af voldsomt snefald og fygning. Et eksempel på sidstnævnte er en ulykke, som skete den 29. december 2005, en dag, hvor himmel og jord stod i ét i flere amter, blandt andet Nordjylland. Alligevel befandt en vogn med ca. 800 smågrise sig på motorvejen nord for Aalborg. Politiken berettede samme dag om denne transport på sin netavis.

Lastbilen med de mange smågrise skred ud i det glatte føre og væltede. Mellem 150 og 200 af smågrisene mistede livet, nogle af grisene døde med det samme, andre blev klemte ihjel eller kvalt.

Jmt. modt.

- 1 MAJ 2007

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Att.: Torben Jensen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

1. maj 2007

jhs
jhs@danskerhverv.dk
Deres ref.: 2007-5400-0004

Høring over lovforslag til ændring af dyreværnsloven - L 215

Dansk Erhverv har modtaget Justitsministeriets høring af 25. april 2007 over ovennævnte forslag.

Forslaget indeholder en række stramminger og indførelse af en klippekortsordning for dyretransportører samt bestemmelser om egenkontrol i besætninger.

Dansk Erhverv ser med bekymring på forslagets bemærkninger om retstilstanden for udenlandske transportører idet vi frygter at konsekvensen bliver markant dårligere dyrevelfærd i direkte strid med forslagets formål.

Den eneste effektive løsning på dette er, at der fra dansk side arbejdes på ændring af EU-reglerne og bilaterale aftaler mellem helst EU, men som mindstemål Danmark, og de omliggende lande - uanset hvor vanskelig og tidskrævende en sådan øvelse måtte blive.

Dansk Erhverv er til fulde bekendt med, at dette i den mellemliggende periode kan medføre yderligere helt uacceptable eksempler på dyretransporter som fremhævet i pressen, men henviser til, at foreliggende forslag netop ikke løser problemet.

Konsekvensen af forslaget vil være, at de internationale transportører – der netop har været fremhævet som problematiske i forbindelse med motivationen for forslaget – for fremtiden næsten udelukkende vil blive udført af transportvirksomheder etableret i udlandet.

Dansk Erhverv deler for så vidt Justitsministeriets opfattelse af, at de fælles regler i transportforordningen om gensidig bistand mellem myndigheder med videre vil lette myndighedernes muligheder for at håndhæve de danske regler i forhold til udenlandske virksomheder. Det er dog langt fra nok til at udjævne konkurrencesituationen.

I praksis vil det være forbundet meget særdeles store juridiske og praktiske hindringer at gennemføre en sag i forhold til en udenlandsk virksomhed. Virksomhederne vil derfor ikke i så stort omfang som de danske skulle tage højde for forslagens regler i deres beregning af tilbud. Det vil betyde en konkurrencemæssig ubalance mellem danske og udenlandske virksomheder, der i sidste ende vil medføre, at transporterne vil blive overtaget af virksomheder etableret i andre lande.

Dansk Erhverv påstår ikke, at udenlandske virksomheder er dårligere til at udføre dyretransporter end danske. Vi påpeger, at de gør det efter andre regler. Forslaget vil derfor i bedste fald kun fastholde et status quo på dyrevelfærdsområdet og dermed ikke opfylde sit formål.

Dansk Erhverv skal derfor støtte en hurtig – og gerne løbende – evaluering af forslagens konsekvenser. Dette begrundes endvidere i, at forslaget utvivlsomt vil medføre lukning af virksomheder.

Der sigtes ikke hermed til de virksomheder, der måtte blive lukket af myndighederne som følge af dyremishandling, men derimod de virksomheder, der må lukke af økonomiske årsager da de ikke kan klare sig i konkurrence med de udenlandske. Når virksomhederne er lukkede vil ekspertisen hurtigt forsvinde og vil ikke kunne reetableres inden for en overskuelig årrække.

Dansk Erhverv skal derudover i det hele henviser til DTLs hørings svar af dags dato om samme emne.

Med venlig hilsen
Dansk Erhverv



Jesper Højte Stenbæk
Chefkonsulent

Til fax 3393 5310.

Fra fax 4615 4757.

Dyrenes Hjælpekomité FREJA



Den 1. maj 2007.

Til

Justitsministeriet,
Civil- og politiafdelingen,
DYREVELFÆRDSKONTORET,
Slotsholmsgade 10,
1216 - København K.

Vedr. Høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven
(klippekorfordning for dyretransporter, strafsukerpelse og egenkontrol
i besætninger).

Vi i Dyrenes Hjælpekomité FREJA bifalder alle stramninger vedr.
dyretransporter, dog mener vi, at alle dyretransporter burde FORBYDES.

Det er jo under alle omstændigheder mishandling at transportere dyr over
lange strækninger.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Holst.' with a stylized flourish at the end.

L. Holst.
Formand

PRÆSIDENTEN FOR ØSTRE LANDSRET



Den 02/05-2007
J.nr. 40A-ØL-23-07

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev af 25. april 2007 (sagsnr. 2007-5400-0004) anmodet om en udtalelse om forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (Klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger).

Landsretten finder ikke anledning til at fremkomme med bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Bent Carlsen

Anne Berg Jensen



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Kontorfuldmægtig Maj-Britt Haastrup
Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr.: 2007-5400-0004

2. maj 2007

Høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger)

3F har modtaget ovenstående og finder, at en klippekortordning for dyretransport, strafskærpelse og egenkontrol er relevant, men vi finder det ikke rimeligt, at en chauffør som sådan har risiko for at miste retten til at udføre sit job, idet den måde chaufføren udfører sit job på, efter anvisning fra arbejdsgiveren, kan være i direkte modstrid med lovgivningen.

Vi finder det derfor vigtigt, at det ikke er chaufførerne, der skal bevise, at en eventuel overtrædelse af dyreværnsloven sker på baggrund af krav fra arbejdsgiveren, men at det er arbejdsgiveren, der skal påvise, at chaufførerne ikke har overholdt de retningslinier, som arbejdsgiveren og loven har udstukket.

Samtidig skal det sikres at alle chauffører, der skal udføre dyretransporter, har fået den fornødne uddannelse til dette job, og dette skal samtidig understreges, at det er arbejdsgiveren det påhviler at bevise, at hans medarbejdere har gennemført den fornødne uddannelse for at kunne udføre dyretransporter.

Venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen
Miljø- og arbejdsmiljøkonsulent

FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Karnpmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk



LANDBRUGSRÅDET

Justitsministeriet
Civil og Politiafdelingen
Slotholmsgade 10
1216 København K

2. maj 2007
POL/SKO
Tlf.: 33 39 42 64
Fax: 33 39 41 50
sko@landbrug.dk

Vedr.: Høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger)

Med henvisning til Justitsministeriets skrivelse af 25. april 2007, sagsnr.: 2007-5400-0004 vedrørende lovforslag L 215, skal Landbrugsrådet på vegne af Dansk Landbrug, Danske Slagterier, Dansk Svineproduktion, Dansk Kvæg, Kødbranchens Fællesråd, Det Danske Fjerkræråd, Landsudvalget for Heste og SamMark bemærke følgende:

Det skal indledningsvist bemærkes, at vi ønsker, at transport af dyr skal foregå med en høj dyrevelfærdsmæssig standard, og finder det uacceptabelt med de mange overtrædelser af lovgivningen.

Vi er overordnet tilfredse med, at lovforslag L215 gennemfører en række af de anbefalinger, som fremgår af rapporten fra arbejdsgruppen om en klippekortordning for dyretransporter, og skal især bemærke, at det er vigtigt, at arbejdsgruppens forslag til antallet af klip inden betinget henholdsvis ubetinget frakendelse fastholdes (3+3 klip).

Med den udvidede adgang til frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervmæssig transport af dyr, som er det primære formål med lovforslaget, finder vi det grundlæggende vigtigt, at der i lovforslaget skabes så stor klarhed som muligt over hvilke overtrædelser af lovgivningen, der udløser en frakendelse. Vi finder det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at lovforslaget generelt opererer med frakendelser baseret på skønsmæssige betragtninger. Overtrædelser og dermed frakendelser skal være baseret på objektive og umiddelbart konstaterbare kriterier, og frakendelse på baggrund af skønsmæssige vurderinger må således ikke finde sted.

Frakendelseskategoriene er i øvrigt utallige, og det medvirker til, at lovforslaget i nogen grad fremstår uklart får så vidt angår konsekvenserne af en evt. overtrædelse.

I den forbindelse skal vi gentage vores synspunkt om margen for klip for overtrædelse af lastetætheden, hvor vi både af hensyn til dyrevelfærd og proportionalitet finder, at klip først udløses ved overskridelser på 20 pct.

Vi ønsker tillige at anføre, at frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervmæssig transport af dyr uanset om der er tale om en betinget eller en ubetinget frakendelse, efter vores opfattelse principielt er et anliggende for domstolene. Vi kan dog i denne forbindelse acceptere, at der med lovforslaget gives mulighed for udenretligt at vedtage en betinget frakendelse inden for klippekortordningen, når det i øvrigt fremgår helt tydeligt af anklagemyndighedens tilkendegivelse, at der er tale om netop en frakendelse.

I § 29 b, stk. 1 indføres hviletid som en ny kliprelevant forseelse, og det præciseres, at både selve hvilet og aflæsningen kan udløse et klip. Når dyrene skal hvile i 24 timer, så vil deres velfærd været tilgodeset bedre, hvis det foregår på bilen under de gode forhold, som forlanges på lange transporter, og derfor er EU forordningens krav om aflæsning reelt en forringelse af dyrevelfærden. Manglende overholdelse af lovgivningen skal naturligvis udløse en passende straf, men manglende aflæsning bør ikke udløse et klip, da det er i direkte modstrid med de overordnede principper om, at klip skal gives for overtrædelser med betydelig dyrevelfærdsmæssig konsekvens.

Der henvises i lovforslaget til mulighederne for administrativt at indføre en vejeseddel for at tydeliggøre såvel landmandens som transportørens ansvar i forbindelse med transport af dyr. Det er i den forbindelse helt afgørende, at informationsflowet imellem landmand og transportør foregår på en praktisk, ubureaukratisk og ikke mindst håndterbar måde. De praktiske erfaringer hermed bør indgå i en hensigtsmæssig løsning, og derfor skal der opfordres til et samarbejde med erhvervet herom.

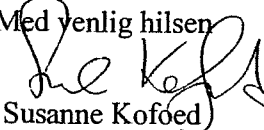
Lovforslaget indeholder en række præciseringer og tydeliggørelser i forhold til gældende ret. Vi skal i den forbindelse anføre, at det synes umiddelbart overflødigt, at gentage hvad der allerede følger af gældende lovgivning Dette gælder f.eks. den foreslåede bestemmelse i § 28, stk. 8 om konfiskation hvor det af bemærkningerne fremgår (p. 19): *"Selvom det allerede efter de gældende regler er udgangspunktet at et økonomisk udbytte skal konfiskeres, foreslås dette præciseret i en ny bestemmelse,"* og videre *"I disse tilfælde skal domstolene allerede efter gældende ret tage hensyn til den økonomiske fordel ved udmålingen af straffen, jf. straffelovens § 51, stk. 3. Også dette foreslås tydeliggjort i en ny bestemmelse i dyreværnsloven."*

Disse bestemmelser tjener således ikke et selvstændigt juridisk formål og er efter vores opfattelse umiddelbart overflødige.

Endelig skal vi ikke undlade at bemærke, at nærværende lovforslag er endnu et eksempel på at lovgiver bevæger sig ind på den dømmende myndigheds område, idet det i detaljer er angivet, hvilke bødeniveauer regeringen finder passende. I den anledning er der grund til at understrege, at bødefastsættelsen er et kerneområde for domstolenes virksomhed, herunder at der i domstolsbehandlingen tages hensyn til omstændighederne i den konkrete sag, hvad enten der er tale om skærpende eller formildende sådanne.

I forbindelse med den tidligere høring af arbejdsgruppens rapport inkl. lovforslag var konsekvenserne af lovforslaget ikke beskrevet. Af selve lovforslaget fremgår det, at der ikke er erhvervsmæssige konsekvenser. Som tidligere fremført, er der en reel risiko for, at transport af dyr overgår til udenlandske firmaer bl.a. pga. af ringere mulighed for retsforfølgelse. Dette kan betyde tab af arbejdspladser, men ikke mindst tab af en høj standard hos danske chauffører. Vi skal derfor fortsat opfordre til, at der arbejdes med fælles løsninger på EU-niveau, når det gælder om at sikre dyrenes velfærd.

Vi skal i øvrigt henvise til vores høringssvar af 6. februar 2007 vedr. ”Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning.”

Med venlig hilsen

Susanne Koføed



Til Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
jau@jm.dk

Fredericia 02-05-2007

Vedr. sagsnummer: 2007-5400-0004

Danske Svineproducenter takker for lejligheden til at kommentere forslaget om en klippekortordning for dyretransporter, jf. høringsskrivelsen af 25. april. Vi har bemærket Justitsministeriets beklagelse over, at de ikke har kunnet give længere svarfrist. Den kan vi ikke bruge til alverden. 4 arbejdsdage til at udforme en gennemarbejdet kommentar er ganske enkelt ikke nok. Det fremgår dog tydeligt af det fra Justitsministeriet fremsendte, at vi ikke er de eneste som har haft travlt.

Klippekortordning

Danske Svineproducenter tager afstand fra indførelse af regler, som strider mod EU-retten, herunder proportionalitetsprincippet, og organisationen hæfter sig ved, at Justitsministeriet ikke har offentliggjort nogen form for udførlig vurdering af forslaget forenelighed med EU-retten på trods af blandt andre Danske Svineproducenters bemærkninger herom i høringssvar af 6. februar 2007 til arbejdsgruppens rapport. Forslaget indeholder ikke ændringer i forhold til arbejdsgruppens oplæg, som påvirker, at den bebudede klippekortordning er uforenelig med EU-retten. Høringssvaret af 6. februar 2007 fastholdes derfor i sin helhed. (Vedhæftet)

Svar til Justitsministeriets kommentarer fremsat til Retsudvalget, jf. bilag L215

Justitsministeriet omtaler i Retsudvalgets bilag L215 Rådets forordning (EF) 01/2005 artikel 25 på side 5. Bestemmelsen er central, fordi den cementerer anvendelsen af proportionalitetsprincippet i forbindelse med fastsættelse af straffesanktioner, som skal stå i et rimeligt forhold til forseelsen. Dette krav om proportionalitet mellem straf og overtrædelse er imidlertid ikke opfyldt ved den foreslåede klippekortordning, som - uden videre - griber til det farligste våben ("most drastic means"): frakendelse af retten til erhvervsudøvelse. Hverken arbejdsgruppens eller Justitsministeriets oplæg indeholder forslag til mindre indgribende foranstaltninger end sanktioner i form af rettighedsfrakendelse som følge af klippekortordningen, hvilket i sig selv illustrerer, at forslagsstilleren ikke har iagttaget proportionalitetsprincippet.

Justitsministeriet citerer med andre ord forordningens artikel 25 om proportionalitet, men anvender den ikke - hverken i sit forslag eller i det offentliggjorte bilag L 215. Samme sted henviser Justitsministeriet i sin omtale af Danske Svineproducenters høringssvar til forordningens artikel 26, som foreskriver en "tretrinsraket", hvorefter mindre indgribende foranstaltninger skal anvendes forinden rettighedsfrakendelse (suspension, annullation mv.) kan komme på tale. Justitsministeriets forslag respekterer ikke denne specifikke udmøntning af proportionalitetsprincippet, og lægger i stedet op til, at rettighedsfrakendelse skal ske som strafferetlig sanktion uden hensyntagen til forordningens skalering. Forslaget strider dermed mod proportionalitetsprin-



cippet i den form som dette afspejles i de mere specifikke bestemmelser i artikel 26, stk. 4 litra a-c. Det praktiske udgangspunkt forudsættes i Justitsministeriets forslag at være frakendelse i forbindelse med straf, hvilket yderligere strider mod sammenhængen mellem artikel 25 og 26. Der henvises herom nærmere til vedhæftede hørings svar, som ikke er gengivet hverken korrekt eller fyldestgørende i bilag L 215.

Justitsministeriets forslag indebærer, at rettighedsfrakendelse kan ske uden afsigelse af dom. Afsigelse af dom indebærer den væsentlige retssikkerhedsgaranti, at den kan ankes, og dermed kan forholdet påses af to instanser i modsætning til en vedtagelse i retten, som vil være endelig. I praksis er der derfor næppe forskel på arbejdsgruppens (endnu mere) vidtgående forslag om udenretlig vedtagelse og Justitsministeriets. På denne baggrund har Danske Svineproducenter valgt at fastholde sine bemærkninger herom i vedhæftede hørings svar.

Supplerende høringsbemærkninger

Hviletid er medtaget som kliprelevant forseelse, jf. lovforslagets § 29 b, stk. 1, litra 5 modsat arbejdsgruppens forslag. Det forudsættes, jf. bemærkningernes side 26-27, at bestemmelsen også skal kontrolleres overholdt udenfor Danmarks grænser. Det fremgår imidlertid ikke, hvorledes Justitsministeriet forestiller sig denne ordning anvendt i samarbejde med den kontrol, som forestås af de øvrige medlemsstater uden, at noget sådant vil sprænge rammerne for, hvad der er nødvendigt at foretage af indgribende foranstaltninger for den enkelte virksomhed og chauffør, som derved udsættes for dobbelt kontrol. Endvidere er det ikke præciseret, om reglen også finder anvendelse udenfor EU's område, idet det følger af såvel betragtningerne som af bestemmelserne i Rådets forordning (EF) nr. 01/2005, at forordningen ikke er til-lagt ekstraterritorial virkning. Rækkevidden af tilføjelsen denne kliprelevante forseelse er således uklar og i det hele taget næppe gennemførlig.

Med venlig hilsen

Hans Aarestrup
Direktør, Danske Svineproducenter



Til Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret

jau@jm.dk

Vi takker for lejligheden til at give vore mening til kende. Vi har udarbejdet et notat til belysning af vores største anke, som er den manglende proportionalitet.

Vi håber at vores bidrag kan hjælpe med at sikre chauffører og transportørers retssikkerhed. De skal naturligvis overholde reglerne, men princippet om, at der skal være forhold mellem forbrydelse og straf, er altså også nødt til at gælde for dem.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, reading 'Hans Aarestrup'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Hans Aarestrup

Direktør, Danske Svineproducenter



Indholdsfortegnelse:

- I. Præsentation.
- II. Arbejdsgruppens forslag til indførelse af en klippekortordning – i hovedtræk.
- III. Det EU-retlige proportionalitetsprincip.
 - III.I. EF-domstolens anvendelse af proportionalitetsprincippet i sager om strafferet og straffeprocessret.
 - III.II. EF-domstolens anvendelse af proportionalitetsprincippet i sager om beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til dyrs sundhed og sikkerhed.
 - III.III. EF-domstolens anvendelse af proportionalitetsprincippet på transport af dyr.
 - III.IV. Prøvelsen af proportionalitet udøvet på medlemsstaternes retsakter samt prøvelsen af proportionalitet på Fællesskabsinstitutionernes retsakter.
 - III.V. Delkonklusion.
- IV. EU-rettens vægtning af borgernes traktatfæstede rettigheder og principper om fri bevægelighed for arbejdskraft, varer og tjenesteydelser sammenholdt med hensynet til dyrs liv.
- V. EU-retlige bemærkninger om de klipudløsende forseelser med hensyn til areal, højde og ventilation.
- VI. Proportionalitetsprincippets anvendelse i relation til den foreslåede klippekortordning.
 - VI.I. Forordningens rammer for sanktion, overtrædelser og indberetning af overtrædelser (artiklerne 25 og 26 i sammenhæng med artiklerne 10 og 17).
 - VI.II. Delkonklusion.
- VII. Konkret anvendelse af proportionalitetsprincippet på den foreslåede klippekortordning.
 - VII.I. Prøvelse af proportionalitet.
- VIII. Samlet konklusion.
- IX. Supplerende bemærkninger.



I. Præsentation.

Danske Svineproducenter har foranlediget udarbejdelse af nærværende notat omhandlende forslaget til indførelse af en klippekortordning for danske chauffører og transportører, som erhvervsmæssigt udfører dyretransporter. Nærmere bestemt ønsker Danske Svineproducenter belyst, hvorvidt det er foreneligt med EU-retten, herunder med indholdet af forordning 01/2005 og princippet om proportionalitet at indføre en klippekortordning som foreslået af en arbejdsgruppe under Justitsministeriet og hvis arbejde er udsendt i høring til 6. februar 2007. Danske Svineproducenter ønsker, at notatet kan indgå i organisationens hørings svar.

II. Arbejdsgruppens forslag til indførelse af en klippekortordning – i hovedtræk.

Arbejdsgruppen foreslår:

Betinget frakendelse af retten til at transportere dyr ved 3 såkaldte klip, hvorved forstås nærmere oplyste overtrædelser. Ved 3 yderligere klip på 3 år fra den betingede frakendelse, bortfalder retten til at transportere dyr ubetinget. Forslaget indebærer, at frakendelse - såvel betinget som ubetinget - er en automatisk retsfølge af forseelserne. Frakendelse sker for en periode på 3 år.

Ved ingen af de nærmere opregnede klipudløsende omstændigheder (7 forskellige) stilles krav om forholdets konkrete alvor/grovhed som betingelse for, at klip udløses.

Disse omhandler følgende forhold; arealkrav, højde, ventilation, transportegnethed, drikkevand og foder samt strøelse.

Ordnningen omfatter såvel chauffører som transportvirksomheder, jf. definitionen i forordning 01/2005, artikel 2, litra x, idet alene chaufføren straffes umiddelbart, medens transportøren straffes såfremt denne strafferetligt kan tilregnes forseelsen (selvstændigt strafansvar).

III. Det EU-retlige proportionalitetsprincip.

Et grundlæggende element i EU-retten er princippet om proportionalitet.

Proportionalitetsprincippet skal sikre, at virksomheder og borgere opnår de rettigheder, som de er tiltænkt i EU-retten, idet bl.a. straffebestemmelser ikke må være indrettet på en sådan måde, at f.eks. kontrolforanstaltninger eller selve straffens størrelse udgør en krænkelse af disse rettigheder. Man kan med andre ord sige, at proportionalitetsprincippet sikrer, at borgerne reelt opnår de grundlæggende rettigheder, som EU-retten har til formål at sikre borgerne. Netop for at sikre respekten i medlemsstaterne af disse grundlæggende rettigheder, hvortil hører etableringsfrihed, fri bevægelighed for varer, kapital og tjenesteydelser samt for arbejdskraften, må selv begrænsede indgreb i disse rettigheder ikke (reelt) indskrænke dem, henholdsvis gøre dem illusoriske. Efter EF-domstolens faste praksis gælder princippet bl.a. i al national lovgivning, som kan involvere grænseoverskridende erhvervsmæssig aktivitet, selvom området ikke er direkte reguleret af EU-retten ved direktiver eller forordninger eller selvom området iøvrigt er reguleret af EU-retten, men det pågældende forhold eksplicit er holdt udenfor.

III.I. EF-domstolens anvendelse af proportionalitetsprincippet i sager om strafferet og straffeprosesret.



Om strafferet og straffeprocesseret udtalte EF-domstolen allerede på et tidligere stadi af Fællesskabets integration (dom af 11. november 1981 i sag 203/80 Casati, præmis 27):

"I princippet hører strafferetten og straffeprocessen fortsat under medlemsstaternes kompetence. Af Domstolens faste praksis fremgår det imidlertid, at fællesskabsretten også på dette retsområde sætter visse grænser for de kontrolforanstaltninger, som medlemsstaterne kan opretholde i forbindelse med den fri bevægelighed for varer og personer; administrative eller repressive foranstaltninger må ikke gå ud over rammerne for det strengt nødvendige, kontrolforanstaltninger må ikke være udformet på en sådan måde, at de indskrænker den fri bevægelighed efter traktaten, og må ikke være forbundet med sanktioner, der står i et sådant misforhold til overtrædelsens grovhed, at de bliver en hindring for denne fri bevægelighed." (redigeret understregning)

I EF-domstolens dom af 25. februar 1988 i sag 299/86, Drexel, udtalte Domstolen følgende (præmis 18):

"Som Domstolen allerede har fastslået i anden sammenhæng, nemlig med hensyn til spørgsmålet om fri bevægelighed for personer, må en sanktionsordning ikke bewirke, at traktatfæstede rettigheder bringes i fare. Dette ville være tilfældet, såfremt en sanktion står i et sådant misforhold til overtrædelsens grovhed, at den kommer til at udgøre en hindring for en i henhold til fællesskabsretten sikret rettighed (jfr. dom af 3. juli 1980, Stanislaus Pieck, sag 157/79, Sml. s. 2171)." (redigeret understregning)

I EF-domstolens dom af 23. januar 1997 i sag C-29/95, Pastoors og Trans-Cap, blev der i præmis 24 bl.a. henvist til Drexel-dommens præmis 18, idet EF-domstolen udtalte følgende:

"Det følger ... af Domstolens praksis, at når der ikke findes en særlig bestemmelse i en fællesskabsforordning, der fastsætter en sanktion for overtrædelse, men der med hensyn hertil henvises til nationale bestemmelser, har medlemsstaterne et skøn med hensyn til valget af sanktioner, som under alle omstændigheder ikke alene skal være effektive og have en afskrækkende virkning, men også stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen (dom af 2.10.1991, sag C-7/90, Vandevenne m.fl., Sml. I, s. 4371, præmis 11). Disse sanktioner skal således være hensigtsmæssige og nødvendige for at nå det ønskede mål, men må ikke overskride grænserne for, hvad der er nødvendigt for at virkeliggøre det (jf. i denne retning dom af 25.2.1988, sag 299/86, Drexel, Sml. s. 1213, præmis 18)." (redigerede understregninger)



I en sag om forsømmelse af pligten til ombytning af kørekort til bil til indrejsestatens ved indrejse i et andet EU-land i dom af 29. februar 1996 (sag C-193/94), lagde EF-domstolen vægt på følgende (præmis 38):

"Som den forelæggende ret har anført kan en straffedom få konsekvenser for udøvelsen af selvstændig eller lønnet beskæftigelse, navnlig for så vidt angår adgangen til at udøve visse aktiviteter eller særlige hverv, hvilket udgør en yderligere og varig begrænsning af den frie bevægelighed for personer."

III.II. EF-domstolens anvendelse af proportionalitetsprincippet i sager om beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til dyrs sundhed.

I sag C-180/96, Det Forenede Kongerige mod Kommissionen, havde Det Forenede Kongerige nedlagt påstand om annullation af Kommissionens beslutning 96/239/EF af 27. marts 1996 om visse hasteforanstaltninger til beskyttelse mod bovin spongiform encephalopati (kogalskab). Prøvelsen af proportionalitet som skulle foretages på forholdet beskrev den således:

"Det bemærkes, at proportionalitetsprincippet, der hører til fællesskabsrettens almindelige grundsætninger, indebærer, at fællesskabsinstitutionernes retsakter ikke må gå videre end nødvendigt og passende for gennemførelsen af det lovligt tilsigtede formål med de pågældende bestemmelser, hvorved det forudsættes, at såfremt det er muligt at vælge mellem flere egnede foranstaltninger, skal den mindst bebyrdende foranstaltning vælges, og byrderne må herved ikke være uforholdsmæssige i forhold til det tilsigtede mål ..." (redigeret understregning)

Denne udtalelse gentoges af EF-domstolen i sag C-220/01 Lennox i dom af 3. juli 2003, præmis 76.

III.III. EF-domstolens anvendelse af proportionalitetsprincippet på transport af dyr.

I dom af 11. maj 1999 i sag C-350/97, Wilfried Monsees mod Unabhängiger Verwaltungssenat für Kärnten anvendtes princippet af EF-domstolen, som fastslog, at østrigske regler, hvorefter dyr alene må transporteres i 6 timer og maksimalt over 130 kilometer til det nærmest egnede indenlandske slagteri var ulovlige, idet de stred mod proportionalitetsprincippet.

Omstændighederne i hovedsagen fandt sted før områdets totale harmonisering med direktiv 91/628/EØF som ændret ved direktiv 95/29/EF, som derfor ikke fandt anvendelse på forholdet. Dommen afsagdes dog efterfølgende, og EF-domstolen udtalte i præmis 30:

"Desuden bemærkes, at der kunne tænkes foranstaltninger, som var egnede til at opnå formålet, nemlig beskyttelse af dyrs sundhed, og som var mindre ind-



*gribende for de frie varebevægelser, hvilket bestem-
melserne i direktiv 95/29 viser."*

III.IV. Prøvelsen af proportionalitet udøvet på medlemsstaterne retsakter samt prøvelsen af proportionalitet på Fællesskabsinstitutionernes retsakter,

Som det fremgår, anvendes proportionalitetsprincippet på såvel Fællesskabsinstitutionernes som medlemsstaternes retsakter. Det er antaget i den juridiske litteratur, at EF-domstolens prøvelse er mindst lige så intensiv på medlemsstaternes retsakter som på Fællesskabsinstitutionernes retsakter, eksempelvis jf. Takis Tridimas, *The General Principles of EU Law*, Second Edition, 2006, side 193 (i dansk oversættelse):

"... hvor proportionalitetsprincippet anvendes som grundlag for en gennemgang af Fællesskabets retsakter, foretager Domstolen en afvejning af private og offentlige interesser. I den forbindelse finder princippet anvendelse inden for den traditionelle offentlige ret med det formål at kontrollere øvrighedsmyndighedens grænser og beskytte borgerne. ... og med det formål at beskytte nationalstaten mod uretmæssig indblanding fra Fællesskabets institutioner. Inden for Fællesskabsretten har princippet et yderligere klart, men dog relateret, formål. Det anvendes med henblik på at afgøre, om offentlige foranstaltninger, der griber ind i de fundamentale frihedsrettigheder, har hjemmel i Traktaten. Formålet med princippet er i den forbindelse at fremme markedsintegrationen. Af den grund foretager Domstolen en mere strikt prøvelse, og undersøgelsen af, om en sag er ubegrundet, må vige for en undersøgelse af, om den pågældende sag er nødvendig. ... Vigtigheden af proportionalitetsprincippet som et middel til at fremme markedsintegrationen illustreres ved at stå i modsætning til Domstolens tilgang til begrænsninger af den fri bevægelighed, der måtte følge af offentlige foranstaltninger, eller begrænsninger, der måtte følge af fællesskabsforanstaltninger. I de tilfælde hvor fællesskabsforanstaltninger måtte indskrænke de fundamentale frihedsrettigheder, er Domstolen mere villig til at overlade afgørelsen til fællesskabsinstitutionernes skøn".

III.V. Delkonklusion.

Uanset, at kompetencen til at udstikke strafferetlige sanktioner ved overtrædelse af forordning 01/2005 formelt, jf. artikel 25, tilkommer medlemsstaterne, finder det EU-retlige proportionalitetsprincip anvendelse på forholdet. Prøvelsen af, hvorvidt forslaget til en dansk klippekortordning er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet skal ske ved en vurdering af om de foranstaltninger, som træffes, står i et rimeligt forhold til overtrædelserne, er hensigtsmæssige og nødvendige for at nå det ønskede mål, og ikke overskrider grænserne for, hvad der er nødvendigt for at virkeliggøre det. Sanktionen må ikke stå i et sådant misforhold til overtrædelsens grovhed, at den kommer til at udgøre en hindring for en i henhold til fællesskabsretten sikret rettighed. Såfremt det er muligt at vælge mellem flere egnede foranstaltninger, skal den mindst bebyrdende foranstaltning vælges, og byrderne herved må ikke være uforholdsmæssige i forhold til det tilsigtede mål.



Intensiteten i den prøvelse af proportionalitet, som udøves i forhold til medlemsstaternes retsakter er i hvert fald lige så tilbundsgående som ved prøvelsen af Fællesskabsinstitutionens retsakter.

IV. EU-rettens vægtning af borgernes traktatfæstede rettigheder og principper om fri bevægelighed for arbejdskraft, varer og tjenesteydelser sammenholdt med hensynet til dyrs liv.

Med henblik på at kunne foretage en EU-retligt korrekt prøvelse af proportionalitet på forslaget om klippekortordning er det væsentligt at få præciseret, med hvilken vægt borgernes traktatfæstede rettigheder indgår i prøvelsen sammenlignet med hensynet til dyrenes liv og velfærd. Det er velkendt - og fremgår eksplicit af gennemgangen ovenfor (under pkt. III), at De Europæiske Fællesskabers grundlæggende principper bl.a. er fri bevægelighed for arbejdskraften, varer, tjenesteydelser samt for etableringsfriheden.

I EF-domstolens dom af 12. juli 2001 i sag C-189/01 Jippes udtalte EF-domstolen i præmis 71-76:

"Indledningsvis bemærkes, at en sikring af dyrs velfærd ikke er en del af traktatens formål, således som de er defineret ved artikel 2 EF, og at et sådant krav ikke er nævnt i artikel 33 EF, der beskriver den fælles landbrugs-politik's formål.

Det er dette, som præciseres med fjerde betragtning til Rådets afgørelse 78/923/EØF om indgåelse af konventionen, og hvorefter "dyrebeskyttelse [...] ikke i sig selv [er] en af Fællesskabets målsætninger"

...

Et almindeligt gældende princip kan heller ikke udledes af konventionen, der, som Domstolen har udtalt i Compassion in World Farming-dommen, ikke indeholder en klar, præcis og ubetinget forpligtelse, eller af erklæring nr. 24, der er blevet overhalet af protokollen og affattet på mindre forpligtende vis end denne.

Ligeledes henviser artikel 30 EF kun til "dyrs liv" som en undtagelse til forbuddet mod foranstaltninger med tilsvarende virkning, og det fremgår ikke af Domstolens retspraksis, at denne har anerkendt enhver begrundelse baseret på denne bestemmelse (dom af 23.5.1990, sag C-129/89, Van den Burg, Sml. I, s. 2143, af 23.5.1996, sag C-5/94, Hedley Lomas, Saml. I, s. 2553, Compassion in World Farming-dommen, og dom af 11.5.1999, sag C-350/97, Monsees, Sml. I, s. 2921).

Endelig bemærkes, at selv om der eksisterer en række bestemmelser i den afledte ret vedrørende dyrs velfærd, indeholder de heller ikke holdepunkter, der gør det muligt at anse kravet om iagttagelsen af dyrs velfærd for et



almindeligt fællesskabsretligt princip."

Herefter konkluderede EF-domstolen i præmis 77 og fastslog, at dyrs velfærd og liv udgør et hensyn, som allerede er indeholdt i EU-retten, men som ikke er et princip på linie med de anførte traktatfæstede rettigheder og derfor ikke kan sættes foran sidstnævnte:

"Domstolen har derimod flere gange fastslået, at Fællesskabets interesse går forud for dyrs sundhed og beskyttelse (dom af 1.4.1982, forenede sager 141/81, 142/81 og 143/81, Holdijk m.fl., Sml. s. 1299, af 23.2.1988, sag 131/85, Det Forenede Kongerige mod Rådet, Sml. s. 905, og af 24.11.1993, sag C-405/92, Mondiet, Sml. I, s. 6133, jf. endvidere Hedley Lomas-dommen og Compassion in World Farming-dommen."

Det kan på denne baggrund fastslås, at borgernes traktatfæstede rettigheder, herunder fri bevægelighed for arbejdskraft, varer og tjenesteydelser er et bærende princip i EU-retten, hvis opfyldelse ikke kan tilsidesættes til fordel for hensynet til dyrs beskyttelse og sundhed, idet sidstnævnte alene udgør et hensyn og ikke et princip på linie med borgernes traktatfæstede rettigheder.

V. EU-retlige bemærkninger om de klipudløsende forseelser med hensyn til areal, højde og ventilation.

Ad arealkrav.

De danske arealkrav fremgår ikke af direktiv 91/628/EØF som ændret ved direktiv 95/29/EF eller af forordning 01/2005. I forbindelse med gennemførelsen af reglerne sendte Justitsministeriet udkast til bekendtgørelse (nu trådt i kraft som bekendtgørelse 734 af 13. juli 2005) til notifikation hos EU-kommissionen i henhold til direktiv 98/34/EF. I sin udførlige udtalelse af 21. marts 2005 udtalte EU-kommissionen, at det danske udkast til bekendtgørelse ikke var i overensstemmelse med EU-reglerne.

Justitsministeriet undlod imidlertid at efterkomme EU-kommissionens anvisning. Sag om lovligheden af de danske særregler verserer ved Vestre Landsret, som har forelagt spørgsmålet for EF-domstolen jf. EF Traktatens artikel 234 stk. 2. Afgørelse forventes i 1. halvår af 2008. Det vil være et brud på Danmarks internationale forpligtelser, såfremt Danmark - efter at have ignoreret EU-kommissionen, men inden EF-domstolens dom, knytter en klippekortordning til et sådant forhold med risiko for, at borgere i EU, såvel danske som udenlandske, mister erhvervsgrundlag.

Efter sagsanlægget er forordning nr. 01/2005 ifølge dens ikrafttrædelsesbestemmelser blevet fuldt anvendelige per 5. januar 2007, og medlemsstaterne er fra denne dato definitivt forpligtet til at lade reglerne herfra anvende ubeskåret. Det må derfor betragtes som givet, at de danske arealkrav er ulovlige fra og med dette tidspunkt, ihvorvel bemærkes, at kravene også forinden var uforenelige med direktiv 91/628/EØF.

Det er herefter ufornuddent at vurdere på, om overskridelse af arealkravet i den angivne form (tillige) strider mod proportionalitetsprincippet.



Ad krav til højde.

For såvidt angår såkaldt inspektionshøjde samt overgangsreglen om 100 cm indvendig etagehøjde verserer der ligeledes sag ved EF-domstolen, idet der herom henvises til det ovenfor under ad arealkrav anførte, idet det præciseres, at ingen af disse to bestemmelser kan genfindes i forordning nr. 01/2005, som er umiddelbart gældende i alle enkeltheder. Det må derfor betragtes som givet, at de danske arealkrav er ulovlige fra og med dette tidspunkt, hvorved bemærkes, at kravene ej heller forud var lovlige som uforenelige med direktiv 91/628/EØF. Med hensyn til højdekravet, som udmåles per vægtenhed præciseres, at ej heller denne skemalagte højdeberegning eksisterer i EU-retten, herunder i forordning 01/2005.

Ved Vestre Landsrets dom af 15. marts 2005 tilpligtedes Justitsministeriet at anerkende at de forud herfor gældende regler om etagehøjde ved transport af slagtesvin over 8 timer var ulovlige.

Det er på den her anførte baggrund i sig selv betænkeligt, at pålægge chaufførerne risiko for tab af erhvervsudøvelse ved overtrædelse af de danske særregler.

Ad krav til ventilation.

EU-kommissionen konkluderer i den ovenfor under ad arealkrav omtalte udførlige udtalelse, at de danske særregler om ventilation næppe er forenelige med EU-retten.

Allerede af denne grund kan overtrædelse ikke sanktioneres med klip/rettighedsfortabelse.

VI. Proportionalitetsprincippet anvendelse i relation til den foreslåede klippekortordning.

VI.I. Forordningens bestemmelser om sanktion, overtrædelser og indberetning af overtrædelser (artiklerne 25 og 26 i sammenhæng med artiklerne 10 og 17).

Af artikel 25 følger, at de sanktioner medlemsstaterne fastsætter for overtrædelse af forordningen skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Af artikel 26, stk. 4 fremgår som litra a og b to sanktioner, som - alt efter omstændighederne - iværksættes ved konstaterede forseelser mod forordningens regler begået af transportøren og/eller chaufføren: a) anmodning om at rette op, derefter b) supplerende kontrol med den pågældende virksomhed. Først når disse muligheder er udtømt, kan der foretages c) suspension henholdsvis annullation af transportørens autorisation eller godkendelsescertifikat vedrørende køretøjet.

Af artikel 26, stk. 5 følger, at en chauffør kan sanktioneres med suspension eller frakendelse af kompetencebeviset, navnlig hvis overtrædelsen viser, at førerens eller ledsagerens viden om og forståelse for transport af dyr i overensstemmelse med denne forordning er utilstrækkelig.

Af artikel 10, stk. 1, litra c fremgår, at en transportør kan opnå autorisation, medmindre den pågældende har gjort sig skyldig i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen og/eller den nationale lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i de tre år, der er gået forud



for indgivelsen af ansøgningen. Dette kan dog fraviges, såfremt ansøgeren godtgør, at vedkommende har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at undgå yderligere overtrædelser.

---o0o---

Det fremgår heraf, at alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen eller af national lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i en periode på 3 år forud for ansøgningen kan afskære transportøren fra at ansøge om autorisation. At forholdet skal være alvorligt er udtryk for, at formelle eller bagatelagte forseelser ikke kan begrunde noget sådant, herunder forseelser, som kan tilregnes den pågældende som simpel uagtsomhed. Dyrevelfærden skal med andre ord reelt være tilsidesat. Tilsvarende må gælde for såvidt angår frakendelser, som dermed fordrer, at der er tale om alvorlige overtrædelser. Med andre ord er det en forudsætning, at forseelsen konkret er grov (dyremishandling/hensynsløshed) for, at denne står i et rimeligt forhold til rettighedsfortabende sanktioner.

Det fremgår videre af de beskrevne bestemmelser, at forordningen forudsætter, at der iværksættes andre foranstaltninger overfor transportøren med henblik på at undgå fremtidige fejl. Disse foranstaltninger omfatter henvendelse til transportvirksomheden, supplerende kontrol med flere – forinden spørgsmål om rettighedsfrakendelse i de her omhandlede tilfælde (ikke grove forseelser) kan aktualiseres. Endvidere fremgår det, at Fællesskabslovgiver ved vurdering af chaufførers rettighedsfrakendelse lægger særlig vægt på dennes grundlæggende forståelse for transport af dyr.

Endelig fremgår det, at der selv ved alvorlige tilsidesættelser af dyrevelfærden kan blive tale om at dispensere fra den i artikel 10 anførte 3 års periode. Det vil sige, at korrekt anvendelse af proportionalitetsprincippet fordrer, at det er muligt for en transportvirksomhed at gen erhverve sin autorisation selv efter alvorlig tilsidesættelse af dyrenes velfærd (mishandling).

VI. II. Delkonklusion:

Forordning 01/2005 udtrykker i sine bestemmelser særlige krav om anvendelse af proportionalitet i håndhævelsen af forordningens bestemmelser. Således er det uforeneligt med forordningen at opstille ufravigelige, standardiserede kriterier for tildeling af klip, idet forordningen forudsætter, at sanktionen fastsættes passende (proportionalt) i forhold til forseelsen. Endvidere er forordningen uforenelig med et sanktionssystem, som ene og alene - det vil sige uden forudgående brug af andre virkemidler - gør brug af retsmidler, som tager sigte på frakendelse. Et system, som tager sigte på rettighedsfrakendelse som en automatisk retsfølge ved tre hændelige eller simpelt uagtsomme forhold - det vil sige uden skelen til forholdets grovhed eller særlige omstændigheder - udelukker anvendelse af proportionalitetsprincippet således som dette fremgår af forordningens egne bestemmelser - og står allerede af den grund i direkte modsætning til EU-retten.

Forordningen kan dermed på ingen måde rumme automatiske, ubetingede retsfølger ved overskridelser af standardiserede bestemmelser i national lovgivning. Forordningen forudsætter i stedet alvorlige overtrædelser af dyreværnshensyn / hensynsløshed for at kunne medføre frakendelse - det vil sige nogenlunde som den p.t. gældende retstilstand.



VII. Konkret anvendelse af proportionalitetsprincippet på den foreslåede klippekortordning.

VII.I. Prøvelse af proportionalitet.

Forslaget om en klippekortordning er enestående i dansk ret, idet en sådan dels ikke kendes fra andre erhverv, hvor rettighedsfrakendelse i stedet er knyttet til grovheds- og gentagelseskriterier - der henvises herved særligt til Straffelovens § 78 og den dertil knyttede retspraksis. Dels fordi der ikke findes en tilsvarende regulering i noget andet EU-medlemsland for dyretransporter.

Overfor de ansatte chaufførers traktatfæstede rettigheder står hensynet til dyrenes velfærd, som - jf. det ovenfor anførte - er et hensyn - hverken et mål eller en Traktatfæstet rettighed. Frakendelse af retten til at transportere dyr er den ultimative straf, som ikke overgås af nogen anden straffesanktion. Til illustration kan anføres, at det formentlig gælder generelt indenfor en lang række fag, professioner og brancher, at selv mindre frihedsberøvelser vil blive foretrukket af den, som har begået forseelsen fremfor rettighedsfrakendelse i 3 år, idet sidstnævnte sanktion kan have afgørende indflydelse på den pågældendes erhvervsgrundlag og livsindkomst. Da frihedsstraf i almindelighed opfattes indgribende og også her vil stå i et åbenbart misforhold til de forseelser, som er omhandlet i den foreslåede klippekortordning (som højst kan tilregnes den pågældende som simpel uagtsomhed) er eksemplet velegnet til at illustrere indgrebets intensitet.

Der er med andre ord tale om et indgribende virkemiddel, som - for at være foreneligt med EU-rettens proportionalitetsprincip som minimum skal holde sig snævert til indholdet af bestemmelserne i forordningen om sanktion og håndhævelse, herunder artikel 25 og 26 som beskrevet ovenfor. Disse er imidlertid - som det fremgår ovenfor - ikke iagttaget. Det foreslåede sanktionssystem indeholder alene betydelige foranstaltninger med henblik på rettighedsfrakendelse. Derimod indeholdes ikke foranstaltninger med særlige forholdsregler såsom krav om øget uddannelsesniveau, henvendelse til transportvirksomheden med instruks om at rette op, yderligere kontrol rettet mod den pågældende chauffør/transportøren, justering af bødetakster eller lignende forhold. Disse sanktioner, som er direkte forudsat af forordningens bestemmelser ville være langt mindre vidtrækkende end rettighedsfrakendelse.

En chauffør, som frakendes retten til at transportere dyr vil straks - uden varsel - være uden arbejde. Den pågældende vil endvidere have påført straf på sin straffeattest. Begge dele er en hindring for arbejdskraftens frie bevægelighed, og fordi der er tale om simpelt uagtsomme (eller hændelige) forhold, vil en så indgribende sanktion ikke stå mål med forseelsen.

Betydelig risiko for at ifalde straf for at udføre sit arbejde som chauffør vil - i sagens natur - kunne udvikle sig til en hæmsko i arbejdets udførelse. Som relevant sammenlignende illustration af væsentligt betroede arbejdsopgaver kan henvises til, at danske lægers behandling af mennesker ikke tilnærmelsesvis er underlagt tilsvarende intensive risiko for rettighedsfortabelse idet kriteriet for rettighedsfortabelse - således som det er tilfældet overalt i lovgivningen - kræver såvel grovhed som (grove) gentagelser.

Det er evident, at en væsentlig overtrædelse af nogle af de kliprelevante forseelser, som specifikt kommenteres nedenfor, vil kunne have betydning for dyrevelfærden, hvilket kan berettige til en sanktion. Lige så evident er det imidlertid, at såfremt et andet middel er lige så velegnet til at nå det påtænkte mål om bedre dyrevelfærd, men ikke så indgribende, er Justitsministeriet forpligtet til (i hvert fald først) at anvende dette. Af forordning 01/2005 fremgår udførlige regler om uddannelse, som finder anvendelse fra og med januar 2008.



Som nævnt forudsætter forordningen, at øget viden om transport af dyr i henhold til forordningens regler hos dem, som udfører transporten, vil bedre dyrevelfærden. Medlemsstaterne er følgelig forpligtet til at afvente resultaterne herfra, forinden der foretages væsentlige indgreb i chaufførernes traktatfæstede rettigheder om fri bevægelighed.

I den praktiske verden kan en enkelt transport i henhold til forslaget medføre et tilstrækkeligt antal klip til frakendelse, uden at dyrene har lidt overlast. I denne forbindelse sonder rapporten ikke mellem de forskellige former for dyr. Det er betydeligt vanskeligere at overskue eksempelvis 500 smågrise end 25 køer på en enkelt transport. Disse forhold er ikke undersøgt af arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen har endvidere ikke undersøgt, hvilke konsekvenser en sådan ordning vil kunne have for chauffør erhvervet. Allerede på grund af frygt for at chaufførerne vil føle sig som en udsat gruppe, da de vil være påført en erhvervsmæssig særstatus i det danske samfund, underlagt langt ringere beskyttelse i deres erhverv end den resterende befolkning, hvoraf mange har ansvaret for mennesker, vil indgrebet stride mod proportionalitetsprincippet.

I straffeprocessuel henseende lægger rapporten op til, at frakendelser skal kunne udenretligt vedtages. Dette er væsentligt indgribende, da grundlovens § 3, 3. pkt. foreskriver, at den dømmende magt er hos domstolene, og idet rettighedsfrakendelse i al tidligere lovgivning kun har kunnet ske ved dom. Det pres, som en sådan ny, kategorisk, lovgivning vil lægge på chaufførerne, gør forslaget retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, og vedtagelser risikerer at blive brugt i for stort omfang. Arbejdsgruppen har ikke specifikt anført årsagen til, hvorfor rettighedsfrakendelse i henhold til den eksisterende lovgivning ikke kan vedtages, mens at dette indgår i forslaget til klippekortordningen. Endvidere foreslås rettighedsfrakendelse i 3 år, uden nærmere begrundelse. Tre års frakendelse for forseelser, som alene har haft abstrakt - ikke konkret - indvirkning på dyrevelfærden under en transport er en væsentlig hindring for udøvelsen af chaufførernes traktatfæstede rettigheder, og er dermed en direkte hindring for den fri bevægelighed for arbejdskraft i EU. Som sagt kan tilfælde af en sådan grovhed forekomme, hvorefter en frakendelse i det anførte tidsrum er berettiget, det vil sige i tilfælde, hvor der foreligger alvorlig dyremishandling. Sanktioner i forhold til denne type tilfælde er imidlertid allerede dækket ind af den gældende lovgivning, og kræver således ikke etablering af en klippekortordning.

Det er således evident, at arbejdsgruppens forslag til klippekortordning ikke iagttager proportionalitetsprincippet, hverken i relation til selve den strafferetlige sanktion for overtrædelser eller med hensyn til den straffeprocessuelle behandling.

---oOo---

Som led i den konkrete proportionalitetsprøvelse af klippekortordningen, skal det vurderes, om sanktionen er hensigtsmæssig og nødvendig. Det kan lægges til grund, at grove forseelser mod dyrevelfærden i form af gentagen dyremishandling i forvejen er omfattet af den eksisterende lovgivning og også vil være det fremover. Klippekortordningen er således til tænkt forseelser, som ikke kan karakteriseres som grove.

For såvidt angår de forseelser, som ikke er grove, er en klippekortordning som den foreslåede ikke hensigtsmæssig og ej heller nødvendig. Andre sanktioner kan udmærket føre til samme afskrækkende effekt, herunder med øget uddannelse, intensiveret kontrol med eller bistand til den pågældende samt justering af bødestraffer. Frakendelse er på ingen måde et



nødvendigt sanktionsmiddel, når det ikke er rettet mod gentagne, grove indgreb i dyrevelfærden.

Hertil kommer, at en klippekortordning, hvortil der ikke er knyttet et grovhedskriterium som betingelse for frakendelse, er uforholdsmæssig. Byrden herved for den enkelte chauffør og dennes familie står således i åbenbart misforhold til formelle overskridelser af lovregler, som når klippekortordningen anvendes – ikke konkret - har haft indflydelse på dyrenes liv og velfærd.

Den foreslåede klippekortordning vil - som udtrykt af mindretallet (DTL`s repræsentant) – meget vel kunne blive en hæmsko for rekruttering af chauffører til erhvervet, henset til, at de ikke vil kunne gardere sig 100 % mod, hvad der i Danmark opfattes som forseelser og hvoraf flere ikke i det øvrige Europa vil blive betragtet som forseelser. Herved har Danmark etableret hindringer for, at transportører og chauffører kan udøve de dem tilsikrede rettigheder i henhold til EF-traktaten. En så vidtgående ordning vil dermed kunne reducere eller fordyre producenternes samhandel med udenlandske opkøbere, herunder slagterier.

---o0o---

Herefter knyttes individuelle bemærkninger til de klipudløsende omstændigheder i relation til proportionalitetsprincippet:

Ad areal og højde.

Ovenfor er beskrevet, hvorfor kravene vedrørende såvel areal som højde i den foreliggende form allerede strider mod EU-retten. Herudover kan fremdrages følgende:

Det er problematisk i det hele taget at knytte straf til overtrædelse af arealkrav. Som arbejdsgruppen selv peger på (s. 161) er det i vidt omfang oplysningerne fra producenterne til transportører og chauffører, som må lægges til grund ved planlægning af areal med videre. Det er næppe muligt tilbunds gående at vurdere hundredevis af dyr på øjemål - eneste måde at sikre sig som chauffør mod klip vil være ved at veje samtlige dyr, hvilket vil være urealistisk, unødvendigt og i enhver henseende uforholdsmæssigt.

Ad vanding og fodring.

Langt den overvejende del af danske transporter med grise foregår i mindre end 24 timer. Det er på denne type transporter ikke sikkert for dyrene, at der foretages fodring undervejs. Reglen omfatter derfor i praksis alene vanding af dyrene. Sådan som reglerne er udformet, omfatter klippekortordningen ikke blot tilfælde, hvor dyrene mangler vand, men også eksempelvis, at vandstandsmåleren ikke er udformet i overensstemmelse med myndighedernes (sær-)krav. Indholdet heraf er fastlagt i forordning 411/98 (som nu er ophævet) om supplerende krav til køretøjers indretning ved transporter over 8 timer. Det betyder, at selv om dyrenes velbefindende er upåklageligt, bl.a. fordi chaufføren ved afrejsen har påfyldt tilstrækkelige mængder vand, vil denne kunne straffes med et klip, fordi myndighederne ikke finder vandstandsmåleren korrekt udformet i henhold til danske forskrifter, der som antydnet, er strammere end krævet i henhold til forordning 411/98 og derfor næppe forenelige hermed.

Arbejdsgruppen har herved ikke undersøgt nærmere, hvad der indgår i den angivelse af forseelser, som Rigspolitiet har oplyst om. Arbejdsgruppens vurderingsgrundlag synes ikke



komplet. Om dette forhold har haft indvirkning på gruppens vurderinger er af mindre interesse for så vidt, at materialet kunne give indtryk af, at samtlige forseelser med hensyn til supplerende standarder for transporter over 8 timer i henhold til forordning 411/98 både kunne medtælles på side 96 og på side 102 om ventilation, henholdsvis vanding. Arbejdsgruppen har endvidere muligvis gjort sig den antagelse, at dyrene rent faktisk ikke er blevet vandet til trods for krav herom. Dette er næppe sandsynligt. Branchen anslår, at langt hovedparten omhandler formelle overtrædelser, f.eks. med hensyn til udformningen af den ovenfor omtalte vandstandsmål. Dette kunne arbejdsgruppen have spurgt ind til og dermed have forbedret sit beslutningsgrundlag, da forseelser vedrørende (decideret) manglende vanding af dyrene - selvsagt - kan føre til den konklusion, at dyrene er blevet mishandlet, hvilket selvsagt er alvorligt. Noget sådant ville kunne rammes efter de eksisterende regler, og behøver derfor ikke at indgå i en klippekortordning. Det kan derfor ej heller begrunde en klippekortordning. Af det fremlagte materiale synes dette forhold ikke tilstrækkeligt oplyst til at kunne basere en endelig vurdering på.

Ad ventilation.

Arbejdsgruppen peger korrekt på, at der vil være betydelige afgrænsningsproblemer forbundet med at vurdere, om ventilationen er tilstrækkelig. Ventilationen afhænger bl.a. af køretøjets indretning - forhold som chauffør og transportør kan være ganske uden indflydelse på. Henset hertil og til den retsikkerhed det vil påføre chaufføren samt den indgribende virkning som et klip har, jf. ovenfor, står et klip i retten til at transportere dyr i et åbenbart misforhold til forseelsen, idet også mishandling af dyr ved åbenbare, grove fejl med hensyn til ventilation kan sanktioneres i henhold til den gældende lovgivning. Af denne grund kan dette ikke begrunde en klippekortordning.

Ad transportegnethed.

Arbejdsgruppen peger korrekt (s. 161) på, at det ikke er muligt at gardere sig 100 % mod transport af dyr, som ikke er transportegnede. Allerede af denne grund står et klip i retten til at transportere dyr (som påpeget af mindretallet DTL's repræsentant), som vedrører den pågældende chaufførs eksistensgrundlag, i et åbenbart misforhold til forseelsen. Chaufførens eneste måde at sikre sig mod klip er ved - som også ovenfor under ad areal anført - at lade samtlige dyr veje og gennemføre dyrlægecheck på samtlige dyr, hvilket i enhver henseende er uforholdsmæssigt.

Ad strøelse.

Som af mindretallet (DTL's repræsentant) påpeget, beror afvejningen her ikke på konstaterbare kriterier, men på en vurdering af, om det udførte arbejde er udført tilfredsstillende. Allerede af denne grund står et klip i retten til at transportere dyr i et åbenbart misforhold til forseelsen.

VIII. Samlet konklusion.

Det er på baggrund af det ovenfor anførte åbenbart, at proportionalitetsprincippet ikke er iagttaget ved forslaget til en klippekortordning for transport af dyr.

Overfor hensynet til tilfredsstillende forhold for dyr står chaufførens traktatfæstede rettigheder. Det foreslåede indgreb for chaufføren og dennes familie er ultimativ rettighedsfortabelse og jobusikkerhed, hvilket er en umiddelbar hindring for chaufførens udøvelse af sine EU-



rettigheder. Indgrebet står i åbenbart misforhold til forseelsen, som højst kan tilregnes chaufføren som simpel uagtsomhed. Det er lovgivningsmæssigt uden sidestykke at fastlægge så drastiske konsekvenser for forseelser, som ikke kan betragtes som grove, og forslaget indebærer således diskrimination af chaufførerne.

Den foreslåede ordning er såvel i sig selv som ved dens enkelte elementer, herunder de enkelte klipudløsende forseelser, den automatiske retsfølge og længden af frakendelsestiden, i strid med EU-retten allerede fordi den ikke er i overensstemmelse med forordning 01/2005. Hertil kommer, at en selvstændig anvendelse af proportionalitetsprincippet fører til samme resultat.

Samspelet mellem forordning 01/2005, herunder artiklerne 10, 25 og 26 og proportionalitetsprincippet viser, at det er muligt at opstille sanktioner, som er mindre indgribende for de traktatfæstede rettigheder, som må forventes at have samme effekt og som ikke står i et åbenbart misforhold til forseelsen, herunder med styrkelse af den pågældende chaufførs kendskab til forordningen gennem videreuddannelse, instruks til transportøren, bistand til denne, yderligere kontrol med virksomheden, bødestraffer og så videre. En automatisk retsfølge relateret til rettighedsfortabelse ved overtrædelser, som ikke kan karakteriseres som grove forseelser, hindrer proportionalitetsprincippets anvendelse, og strider dermed direkte mod EU-retten.

Mindretallet (DTL's repræsentant), som ikke har kunnet vinde gehør for sine væsentlige indsigelser, har korrekt henvist til de potentielle følger, som forslaget meget vel kan få. Disse er ikke undersøgt af arbejdsgruppen, som således ikke har dokumenteret følgerne for rekrutteringen af chauffører, for transportvirksomhederne og dermed indirekte for producenterne omkostninger til at få udført transporten. Arbejdsgruppen har ikke tilbunds gående prøvet forslaget i henhold til EU-retten, herunder i relation til proportionalitetsprincippet og forordning 01/2005, ligesom arbejdsgruppen ikke har undersøgt alternative muligheder for at nå til samme mål.

De mulige konsekvenser for transportbranchen og producenter samt derigennem indirekte for aftagerne er således ikke tilbunds gående undersøgt, selvom disse vil kunne medføre betydelige konsekvenser for chaufførerne og deres familier samt konkurrencefordrejende resultater til ugunst for dansk produktion og transport. Per 1. januar 2007 anvendes de nye uddannelseskra v i forordningen jf. dennes ikrafttrædelsesbestemmelser, og medlemsstaterne er således pligtige at afvente resultaterne heraf, dels for ikke at lægge hindringer i vejen for forordningens fulde virkning, dels for at iagttage om indførelsen af de nævnte uddannelseskra v fører til den tilsigtede forbedring af dyrevelfærden uden yderligere indgreb i chaufførernes traktatfæstede rettigheder.

I sig selv er det betænkeligt, at Danmark overvejer indførelse af klippekortordning, hvori indgår overtrædelser af danske særregler som EU-kommissionen har konstateret ikke er i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning, ikke mindst når der herom verserer sag ved EF-domstolen.

På denne baggrund må Justitsministeren og Folketinget opfordres til ikke at vedtage den foreslåede klippekortordning. Det kan betragtes som en bevidst krænkelse af de i nærværende notat anførte rettigheder, såfremt lovgivningsmagten alligevel indfører den foreslåede ordning.



IX. Supplerende bemærkninger.

Det bemærkes, at arbejdsgruppens rapport stiller en lang række spørgsmål af retssikkerhedsmæssig karakter, hvoraf nogle af de væsentligste anføres her:

For det første er branchen kritisk over for det statistiske talmateriale, som lægges til grund i kommissoriet og dermed af arbejdsgruppen. Tallene omhandler alene Rigspolitiets registreringer, ikke f.eks. hvor mange af disse, som har ført til straf i form af vedtagelse af bøder henholdsvis domfældelse. Det er dermed ikke muligt at se, hvor mange af Rigspolitiets registreringer, som er fejlbehæftede, henholdsvis hvor ofte transportør eller chauffør frifindes. Forseelserne er endvidere ikke så detaljerede, at det er muligt direkte at vurdere, om dyrene har lidt overlast i de pågældende tilfælde, idet bemærkes, at der årligt transporteres millioner af svin, og det oplyste materiale vedrører et fåtal af transporter.

For det andet fremgår det, at arbejdsgruppen - hvilket er ubestrideligt korrekt - lægger op til, at en transportør alene kan straffes, såfremt virksomheden kan tilregnes forseelsen strafretligt. Til gengæld er det betænkeligt, at arbejdsgruppen ønsker, at loven for så vidt angår transportører, skal udformes som for chauffører, men at sikringen af transportøren i stedet skal ske ved administrativ bestemmelse. Arbejdsgruppen anfører ligeledes, at der kan være tilfælde, hvor det vil være urimeligt at påføre chaufføren 2 klip for stort set samme forseelse, men foreslår, at det overlades til den stedlige anklagemyndighed at undlade at rejse tiltale herfor. Dette synes ikke tilstrækkeligt betryggende. Reglerne herom bør indføres i lovgivningen af hensyn til gennemskuelighed og forudberegnelighed.

Grundlovens § 3, 3. pkt. er nævnt ovenfor, men fortjener en understregning. Henset til, at frakendelse af retten til erhvervsudøvelse henhører under domstolenes klare enekompetence, bør der ikke kunne ske frakendelse ved vedtagelse af administrative bødeforelæg. Samme indvending kunne rejses under henvisning til Menneskerettighedskonventionens artikel 6.

Ikke mindst forordning 01/2005 artikel 25 og artikel 26 har betydning for fyldestgørende EU-retlig vurdering af klippekortordningen. I denne forbindelse henvises til arbejdsgruppens gennemgang af artikel 26 på side 38, 2. afsnit, som ikke kan tiltrædes.