



**Justitsministeriet**  
Civil- og Politiafdelingen

**Arbejdsgrupperapport**

**om**

**en klippekortordning for dyretransporter**

**December 2006**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>KAPITEL 1. INDLEDNING.....</b>  | <b>6</b>  |
| 1.1. Baggrund .....  | 6         |
| 1.1.1. Kommissorium.....   | 6         |
| 1.1.2. Arbejdsgruppens sammensætning, arbejde mv.....  | 8         |
| 1.2. Sammenfatning af arbejdsgruppens forslag .....  | 9         |
| <b>KAPITEL 2. DYRETRANSPORTER.....</b>   | <b>14</b> |
| 2.1. Generelt .....  | 14        |
| 2.1.1. Transporterhvervet .....  | 15        |
| 2.2. Landevejskontrol med transport af dyr.....  | 16        |
| 2.3. Sager om transport af dyr indberettet til Rigsadvokaten .....   | 19        |
| 2.4. Andre oplysninger om overtrædelser af transportbekendtgørelserne og de straffede personer .....   | 23        |
| 2.4.1. Justitsministeriets besvarelse af 5. oktober 2005 af spørgsmål nr. 166 af 8. juni 2005 fra Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.....      | 23        |
| 2.4.2. Justitsministeriets besvarelse af 21. december 2005 af spørgsmål nr. 49 af 28. oktober 2005 fra Folketingets udvalg fra Fødevarer, Landbrug og Fiskeri..... | 25        |
| 2.4.3. Andre oplysninger om sager indberettet til Fødevarestyrelsen.....   | 28        |
| <b>KAPITEL 3: GÆLDENDE RET.....</b>  | <b>31</b> |
| 3.1. Gældende ret om transport af dyr.....   | 31        |
| 3.1.1. Dyreværnslovens § 1.....  | 31        |
| 3.1.2. Transportbekendtgørelserne.....   | 32        |
| 3.1.2.1. Generelt om bekendtgørelserne .....   | 32        |
| 3.1.2.2. 1993-bekendtgørelsens regler om autorisation til transport af dyr .....   | 33        |
| 3.1.3. Transportforordningen .....   | 34        |
| 3.2. Straffebestemmelserne ved overtrædelse af reglerne om transport af dyr .....  | 37        |
| 3.2.1. Straffebestemmelsen i dyreværnslovens § 28.....   | 37        |
| 3.2.2. Straffebestemmelserne i 1964- og 1993-bekendtgørelserne om transport.....   | 38        |
| 3.2.3. Strafsubjektet i sager om transport af dyr .....  | 39        |
| 3.2.4. Strafpåstande i sager om overtrædelse af reglerne om transport af dyr .....   | 40        |
| 3.3. Gældende ret om frakendelse og tilbagekaldelse af retten til at transportere dyr .....  | 42        |
| 3.3.1. Rettighedsfrakendelse efter dyreværnslovens § 29.....   | 42        |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3.2. Rettighedsfrakendelse efter straffelovens § 79 .....   | 45        |
| 3.3.3. Tilbagekaldelse af autorisation efter transportbekendtgørelsen .....                         | 46        |
| 3.3.4. Lov om godskørsel .....  | 48        |
| 3.3.5. Oversigt over retspraksis vedrørende frakendelse i sager om transport af dyr .....           | 50        |
| <b>KAPITEL 4. EKSISTERENDE KLIPPEKORTSYSTEMER MV .....</b>  | <b>54</b> |
| 4.1. Færdselslovens klippekortordning .....   | 54        |
| 4.2. Færdselslovens regler om køre- og hviletid og kontrolapparat mv. ....                          | 55        |
| 4.2.1. Indledning .....   | 55        |
| 4.2.2. Køre- og hviletid .....  | 56        |
| 4.2.3. Kontrolapparatet .....   | 56        |
| 4.3. Færdselslovens regler om totalvægt (overlæs) .....   | 58        |
| <b>KAPITEL 5. ARBEJDSGRUPPENS OVERVEJELSER .....</b>  | <b>60</b> |
| 5.1. Arbejdsgruppens opgave og afgrænsningen af denne .....   | 60        |
| 5.2. En klippekortordning for transportører/vognmænd .....  | 62        |
| 5.2.1. Indledning .....   | 62        |
| 5.2.2. Overordnede overvejelser om en klippekortordning for transportører .....                     | 62        |
| 5.2.3. Klip i retten til at transportere dyr .....  | 68        |
| 5.2.3.1. De gældende regler .....   | 68        |
| 5.2.3.2. Klip i retten til at transportere dyr eller i autorisationen til at transportere dyr ..... | 68        |
| 5.2.3.3. Virksomheder, der omfattes af klippekortordningen .....                                    | 70        |
| 5.2.4. Ansvarsfordeling mellem vognmand/chauffør .....  | 74        |
| 5.2.5. Hvilke overtrædelser skal indgå i ordningen .....  | 77        |
| 5.2.5.1. Indledning .....   | 77        |
| 5.2.5.2. Overtrædelser vedrørende arealkrav .....   | 78        |
| 5.2.5.3. Overtrædelser vedrørende højdekrav .....   | 83        |
| 5.2.5.4. Overtrædelser vedrørende ventilation .....   | 88        |
| 5.2.5.5. Overtrædelser vedrørende dyrenes egnethed til transport .....                              | 92        |
| 5.2.5.6. Overtrædelser vedrørende vanding og fodring .....  | 95        |
| 5.2.5.7. Overtrædelser vedrørende strøelse .....  | 97        |
| 5.2.5.8. Andre overtrædelser .....  | 99        |
| 5.2.5.9. Flere kliprelevante forseelser under én transport .....                                    | 100       |

|   |     |
|---|-----|
| 5.2.6. Skal en frakendelse være betinget eller ubetinget .....                        | 100 |
| 5.2.7. Hvor længe skal betinget frakendelse ske.....                                  | 103 |
| 5.2.8. Hvor mange klip skal udløse frakendelse, og hvor længe skal et klip gælde..... | 103 |
| 5.2.8.1. Indledning.....  | 103 |
| 5.2.8.2. Antallet af klip forud for betinget frakendelse.....                         | 103 |
| 5.2.8.3. Hvor længe skal et klip gælde .....  | 106 |
| 5.2.9. Ubetinget frakendelse ved yderligere klip .....                                | 107 |
| 5.2.9.1. Indledning.....  | 107 |
| 5.2.9.2. Antallet af klip forud for ubetinget frakendelse.....                        | 107 |
| 5.2.9.3. Hvor længe skal ubetinget frakendelse ske.....                               | 108 |
| 5.3. En klippekortordning for chauffører .....  | 110 |
| 5.3.1. Indledning .....   | 110 |
| 5.3.2. Overordnede overvejelser om en klippekortordning for chauffører .....          | 110 |
| 5.3.3. Klip i chaufførens ret til at transportere dyr .....                           | 111 |
| 5.3.4. Ansvarsgrundlaget for chaufføren.....  | 114 |
| 5.3.5. Hvilke overtrædelser skal indgå i ordningen.....                               | 115 |
| 5.3.5.1. Indledning.....  | 115 |
| 5.3.5.2. Overtrædelser vedrørende arealkrav .....                                     | 116 |
| 5.3.5.3. Overtrædelser vedrørende højdekrav.....                                      | 116 |
| 5.3.5.4. Overtrædelser vedrørende ventilation.....                                    | 117 |
| 5.3.5.5. Overtrædelser vedrørende dyrenes egnethed til transport .....                | 118 |
| 5.3.5.6. Overtrædelser vedrørende vanding og fodring.....                             | 119 |
| 5.3.5.7. Overtrædelser vedrørende strøelse .....                                      | 120 |
| 5.3.5.8. Andre overtrædelser .....  | 120 |
| 5.3.5.9. Flere kliprelevante forseelser under én transport.....                       | 120 |
| 5.3.6. Skal en frakendelse være betinget eller ubetinget.....                         | 121 |
| 5.3.7. Hvor længe skal betinget frakendelse ske.....                                  | 121 |
| 5.3.8.1. Antallet af klip forud for betinget frakendelse.....                         | 122 |
| 5.3.8.2. Hvor længe skal et klip gælde .....  | 122 |
| 5.3.9. Ubetinget frakendelse ved yderligere klip .....                                | 123 |
| 5.4. Generelt om en klippekortordning for transportører og chauffører.....            | 123 |

|   |            |
|---|------------|
| 5.4.1. Spørgsmål om sagernes behandling.....  | 123        |
| 5.4.1.1. Klip som en obligatorisk retsfølge.....  | 123        |
| 5.4.1.2. Udenretlig vedtagelse, domsmænds medvirken og udeblivelsesdom mv. ....   | 124        |
| 5.4.2. Samspelet mellem en klippekortordning og de øvrige regler om frakendelse.....  | 127        |
| 5.4.3. Klippekortordningens virkning i forhold til udenlandske transportører og chauffører.....                                       | 129        |
| 5.4.3.1. Indledning.....  | 129        |
| 5.4.3.2. Forordningens regler om håndhævelse.....   | 129        |
| 5.4.3.3. Straffesager mod udenlandske chauffører og transportører.....  | 130        |
| 5.4.4. Straffebestemmelser i tilknytning til frakendelse af retten til at transportere dyr.....                                       | 132        |
| <b>KAPITEL 6. ARBEJDSGRUPPENS FORSLAG TIL NYE REGLER.....</b>   | <b>134</b> |
| 6.1. Indledning.....  | 134        |
| 6.2. Lovudkast.....   | 135        |
| 6.3. Bemærkninger til de foreslåede regler .....  | 140        |
| <b>KAPITEL 7. ANDRE OVERVEJELSER I ARBEJDSGRUPPEN .....</b>   | <b>152</b> |
| 7.1. Indledning.....  | 152        |
| 7.2. Udvidet dyrlægekontrol på samlesteder mv. ....   | 152        |
| 7.3. Producentens ansvar for dyretransporter .....  | 153        |
| 7.4. Kørsel og læsning under dyretransporter .....  | 154        |
| 7.5. Offentliggørelse af Fødevarestyrelsens vejledninger mv. ....   | 155        |
| <b>BILAGSFORTEGNELSE .....</b>  | <b>157</b> |
| Bilag 1. Bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr .....  | 157        |
| Bilag 2. Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport .....   | 157        |
| Bilag 3. Forordning nr. 1/2005/EF af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter mv. .... | 157        |

## **Kapitel 1. Indledning**

### **1.1. Baggrund**

Resultaterne fra Rigspolitiets stikprøvekontrol af dyretransporter har vist, at der i 2004 og 2005 blev konstateret overtrædelser af reglerne om transport af dyr ved ca. en fjerdedel af de kontrollerede transportere. Knap halvdelen af disse overtrædelser vedrørte forhold af mere formel karakter, mens der i lidt over halvdelen af tilfældene blev konstateret overtrædelser, der direkte vedrørte dyrenes velfærd.

På baggrund af disse kontrolresultater fremsatte Dansk Folkeparti den 13. december 2005 forslag til folketingsbeslutning nr. B 47 om indførelse af en klippekortordning for overtrædelse af reglerne om dyretransport, som indeholdt forslag om, at tre overtrædelser af reglerne om transport af dyr skulle føre til frakendelse af retten til at udføre dyretransporter. Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten fremsatte derpå et lignende beslutningsforslag den 16. december 2005 (forslag til folketingsbeslutning nr. B 54).

Beslutningsforslagene blev 1. behandlet i Folketinget den 1. februar 2006. Under 1. behandlingen tilkendegav justitsministeren, at hun i lyset af det store antal overtrædelser af reglerne om transport af dyr var indstillet på at se nærmere på forskellige muligheder for at udvide den eksisterende adgang til at frakende en transportør retten til at transportere dyr, herunder en klippekortordning inspireret af ordningen på færdselslovsområdet. Justitsministeren tilkendegav endvidere, at indførelsen af en sådan ordning vil forudsætte en stillingtagen til en række vanskelige problemstillinger, hvorfor hun havde besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle se på muligheden for at indføre et klippekortsystem på området for dyretransporter.

Arbejdsgruppen blev herefter nedsat ved kommissorium den 27. februar 2006.

#### **1.1.1. Kommissorium**

Arbejdsgruppens kommissorium er affattet således:

”1. Det fremgår af resultaterne af Rigspolitiets stikprøvekontrol af de køretøjer, der transporterer dyr, at der i 2004 og 2005 blev konstateret overtrædelser af reglerne om transport af dyr ved ca. en fjerdedel af de kontrollerede dyretransportere. Knap halvdelen af disse overtrædelser vedrørte forhold af mere formel karakter, mens der i lidt over halvdelen af tilfældene blev konstateret overtrædelser, der direkte vedrører dyrenes velfærd.

Rigspolitiet har – netop for at følge op på den høje andel af overtrædelser – tilkendegivet, at kontrolaktiviteterne vedrørende dyretransporter vil blive fordoblet i 2006 i forhold til 2005. Der er således i 2006 planlagt 25 målrettede kontroller af dyretransporter, hvilket svarer til 82 kontroldage.

Der har i tilknytning til resultaterne af Rigspolitiets stikprøvekontrol været drøftelser om yderligere skærpelser af sanktionsmulighederne, herunder en udvidelse af adgangen til at fratage transportører retten til at transportere dyr. Inspireret af klippekortordningen på færdselsområdet er det i den forbindelse foreslået at indføre en ordning med klippekort for overtrædelse af reglerne for transport af dyr.

**2.** Indførelse af en klippekortordning på dyretransportområdet rejser en række væsentlige spørgsmål, herunder af teknisk karakter, som efter Justitsministeriets opfattelse forudsætter en grundig og gennemarbejdet analyse. Det er således ikke muligt uden videre at indføre en klippekortordning svarende til ordningen på færdselsområdet. Det skyldes bl.a., at overtrædelser af betydning for dyrs velfærd ikke i samme omfang som på færdselsområdet er objektiviserede og standardiserede overtrædelser.

Justitsministeriet har derfor besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, som har til opgave at vurdere muligheden for at etablere en klippekortordning på dyretransportområdet og at komme med forslag til ordningens nærmere udformning.

**3.** Arbejdsgruppen anmodes om at overveje spørgsmålet om ansvarsfordelingen imellem chaufføren og transportøren, herunder i hvilket omfang fejl begået af de enkelte chauffører skal komme arbejdsgiveren, dvs. transportøren, til skade. Det skal i den forbindelse vurderes, om en overtrædelse begået af chaufføren skal have retsvirkninger i forhold til transportørens tilladelse til at transportere dyr også i tilfælde, hvor overtrædelsen ikke kan tilregnes transportøren.

Arbejdsgruppen skal desuden overveje, hvilke overtrædelser der bør indgå i ordningen, idet ordningen forudsættes begrænset til overtrædelser af direkte betydning for dyrenes velfærd, f.eks. vedrørende belægningsgraden, transporttiden, forsyning af vand etc.

Det skal i forlængelse heraf overvejes, om der ud over et krav til overtrædelsernes art også bør gælde et grovhedskrav, f.eks. således at ikke enhver overskridelse af belægningsgraden medfører et klip, men at et klip først udløses, når belægningsgraden overskrides med en vis procentdel.

Endvidere skal arbejdsgruppen vurdere spørgsmålet om, hvor mange klip der skal kunne udløse retsvirkninger og inden for hvilket tidsrum, dvs. hvornår et klip forældes. Desuden skal der tages stilling til retsvirkningerne af, at der inden for en bestemt periode gives et antal klip, herunder om en frakendelse i givet fald skal være betinget eller ubetinget, ligesom det skal afklares, om frakendelsen eventuelt skal ske for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum.

Arbejdsgruppen skal også overveje, hvordan indførelsen af en klippekortordning på området for transport af dyr vil kunne indpasses i de allerede gældende regler, hvorefter der i visse situationer er mulighed for at fratage vognmænd, der overtræder reglerne om transport af dyr, adgangen til fortsat at transportere dyr.

Endvidere bør arbejdsgruppen overveje, hvilke ændringer i lovgivningen og administrative forskrifter indførelsen af en klippekortordning vil give anledning til. Arbejdsgruppen anmodes om i givet fald at komme med forslag til disse ændringer.

Arbejdsgruppen kan i øvrigt behandle andre relevante problemstillinger af betydning for indførelsen af en klippekortordning på området for transport af dyr.

Arbejdsgruppen anmodes om at tilrettelægge sit arbejde således, at der i givet fald vil kunne iværksættes et lovgivningsinitiativ i folketingsåret 2006/2007.

#### 4. Arbejdsgruppen sammensættes således:

Statsadvokat Hanne Schmidt, Rigsadvokaten (formand)  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Rigspolitechefen  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Transport- og Energiministeriet  
1 medlem udpeget af Justitsministeriet  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Politimesterforeningen  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Dansk Transport og Logistik (DTL)  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Fagligt Fælles Forbund (3 F)  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Landbrugsraadet  
1 medlem udpeget efter indstilling fra Dyrenes Beskyttelse (DOSU)”

#### 1.1.2. Arbejdsgruppens sammensætning, arbejde mv.

Arbejdsgruppen havde ved afgivelsen af denne rapport følgende sammensætning:

Statsadvokat Hanne Schmidt, Rigsadvokaten (formand)  
Politimester Mogens Hendriksen, Rigspolitechefen  
Dyrlæge Søren Kent Petersen, Fødevarestyrelsen  
Specialkonsulent Charlotte Perch Hellinghus, Færdselsstyrelsen  
Kontorchef Torben Jensen, Justitsministeriet  
Politimester Torben Jessen, Politimesterforeningen  
Konsulent Lisbet Hagelund Hansen, Dansk Transport og Logistik (DTL)  
Miljøkonsulent Kjeld H. Jensen, Fagligt Fælles Forbund (3F)  
Chefkonsulent Per Olsen, Landbrugsraadet  
Dyrlæge Ole Caspersen, Dyrenes Beskyttelse  
Formand Poul Holm, Dyreværnsorganisationernes Samarbejdsudvalg (DOSU)

Fuldmægtig Jessika Auken, Justitsministeriet, har fungeret som sekretær for arbejdsgruppen.



Der har i arbejdsgruppen været afholdt 8 møder. Medlemmerne af arbejdsgruppen har desuden deltaget i en af Rigspolitiets målrettede kontroldage og har herunder overværet Rigspolitiets kontrol af dyretransporter på landevejene og i forbindelse med ophold ved samlesteder.

Arbejdsgruppens arbejde afsluttedes i december 2006, og arbejdsgruppens rapport bygger således på de bekendtgørelser om transport af dyr, som var gældende på tidspunktet for afslutningen af arbejdsgruppens arbejde. (Se hertil om bekendtgørelserne i rapportens afsnit 3.1.2.) Disse regler er fra 5. januar 2007 afløst af reglerne i rådets forordning 1/2005/EF af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport mv. samt bekendtgørelse nr. 1729 om beskyttelse af dyr under transport og bekendtgørelse nr. 1728 af 21. december 2006 om uddannelse i transport af dyr.

Det har ikke været muligt for arbejdsgruppen at udarbejde lovudkast mv. på grundlag af disse nye regler om transport af dyr, idet det fremgår af arbejdsgruppens kommissorium, at arbejdet skal tilrettelægges således, at der kan iværksættes et lovgivningsinitiativ i folketingsåret 2006/2007, ligesom det fremgår af lovgivningsprogrammet, at et lovforslag forventes fremsat i anden halvdel af februar 2007. Hvor det har været nødvendigt, har arbejdsgruppen dog inddraget forordningens regler i sine overvejelser.

## **1.2. Sammenfatning af arbejdsgruppens forslag**

Arbejdsgruppens opgave har været at vurdere muligheden for at etablere en klippekortordning på dyretransportområdet og komme med forslag til ordningens nærmere udformning. Arbejdsgruppens overvejelser om en klippekortordning findes i kapitel 5, mens arbejdsgruppens forslag til bestemmelser herom findes i kapitel 6.

Formålet med en klippekortordning er at tilskynde transportvirksomheder og chauffører, der udfører erhvervmæssig 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. Hovedformålet med ordningen er således at mindske antallet af overtrædelser på området ved skærpede sanktioner over for de transportvirksomheder og chauffører, der gentagne gange overtræder reglerne om transport af dyr.

Arbejdsgruppen foreslår med inspiration fra klippekortordningen på færdselsområdet en ordning, hvorefter nærmere angivne overtrædelser af reglerne om transport af dyr skal udløse et ”klip” og i sidste ende en frakendelse af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr.

Den foreslåede klippekortordning er begrænset til at omfatte landevejstransport af dyr, som er den transportform, der anvendes hyppigst, og hvor der konstateres flest overtrædelser. Ordningen

er endvidere begrænset til at omfatte de dyrearter, der normalt transporteres ved køretøjer på landevej, herunder svin, kvæg, heste, geder og får samt fjerkræ.

Arbejdsgruppen foreslår, at en klippekortordning på området for transport af dyr bør omfatte både transportøren, der driver erhvervsvirksomhed ved transport af dyr, og de chauffører, der er ansat hos denne, og som står for den praktiske udførelse af transporterne, idet transportører og chauffører har et fælles ansvar for overholdelse af de gældende regler. Transportøren har således et ansvar for at tilrettelægge transporterne og indrette køretøjerne i overensstemmelse med de gældende regler samt for at lede og instruere de øvrige ansatte, herunder chaufførerne, mens chaufførerne har et ansvar for den praktiske udførelse af transporten, herunder bl.a. for ladning af dyrene, for at dyrene har adgang til vand under transporten, for frasortering af syge dyr mv.

Arbejdsgruppen foreslår på denne baggrund, at der indføres to parallelle klippekortordninger, som gælder for henholdsvis transportører og chauffører. Der henvises til rapportens afsnit 5.2. og 5.3., hvori de nævnte ordninger er beskrevet. Klippe kortordningen for transportører omfatter efter arbejdsgruppens forslag alle former for virksomheder, der driver erhverv ved dyretransport, uanset om der er tale om en virksomhed, der drives i selskabsform eller en virksomhed, der drives af en enkelt ansvarlig fysisk person.

Arbejdsgruppen har i overensstemmelse med kommissoriet overvejet fordelingen af ansvar mellem transportøren og chaufføren, og herunder om fejl begået af de enkelte chauffører skal komme arbejdsgiveren, dvs. transportøren, til skade også i tilfælde, hvor overtrædelserne ikke kan tilregnes transportøren (objektivt ansvar). Et objektivt ansvar for transportøren ville medføre, at en transportør kan miste retten til at drive virksomhed ved erhvervsmæssig transport af dyr alene på baggrund af chaufførers overtrædelser, uden at der foreligger et sædvanligt strafferetligt ansvar for transportøren.

Arbejdsgruppen finder, at de overtrædelser, der udløser klip for transportøren, skal være overtrædelser, der kan bebrejdes virksomheden som sådan, og som virksomheden har en reel mulighed for at undgå. Arbejdsgruppen foreslår derfor, at klip for overtrædelser af reglerne om transport af dyr alene pålægges transportøren, hvis der foreligger et selvstændigt strafferetligt ansvar for denne i form af uagtsomt eller forsætligt forhold. Det er således arbejdsgruppens opfattelse, at en ordning med objektivt strafansvar er for vidtgående, og indførelse af et sådant ansvar for transportøren kan derfor ikke anbefales. Der henvises herom til afsnit 5.2.4.

Ved fastlæggelsen af, hvilke forseelser der skal indgå i klippekortordningen, har arbejdsgruppen i overensstemmelse med kommissoriet lagt til grund, at ordningen skal begrænses til at omfatte overtrædelser af direkte betydning for dyrenes velfærd. Rent formelle overtrædelser vedrørende

dokumenter og tilladelser, der ikke har haft betydning for dyrenes velfærd, er således ikke omfattet af den klippekortordning, som arbejdsgruppen anbefaler.

Arbejdsgruppen foreslår i overensstemmelse hermed, at ordningen skal omfatte forseelser af en vis grovhed, således at ikke enhver overtrædelse af reglerne om transport af dyr skal medføre klip og mulighed for frakendelse. Derudover har arbejdsgruppen lagt vægt på, at en klippekortordning skal omfatte forseelser, der i praksis er ofte forekommende, og som er klart definerede, således at der bliver en klar og entydig afgrænsning af de kliprelevante overtrædelser.

Arbejdsgruppen anbefaler på denne baggrund at lade klippekortordningen omfatte forseelser vedrørende overskridelse af arealkrav, krav til indvendig højde, krav til ventilation, krav om vanding og fodring, krav om strøelse samt krav til dyrenes transportegnethed. Der henvises herom til afsnit 5.2.5. og 5.3.5. Som det fremgår af afsnit 5.3.5.5., kan to medlemmer af arbejdsgruppen dog ikke tilslutte sig, at chauffører skal have klip for en overtrædelse af kravet om, at dyrene skal være egnede til transport. Ét af de to medlemmer finder ligeledes ikke, at overtrædelser vedrørende højdekrav skal være omfattet af klippekortordningen, jf. afsnit 5.2.5.3.

For arealkravene gælder det, at der i de fleste tilfælde alene vil blive givet et klip, hvis kravet til belægningsgraden overskrides med mere end 10 procent i forhold til de gældende regler. Ét medlem af arbejdsgruppen finder dog, at denne grænse bør fastsættes til 20 procent, jf. afsnit 5.2.5.2. I forhold til reglerne om indvendig højde er fastsat en tolerancegrænse på 5 procent i forhold til de gældende krav, før der udløses klip. Overskridelser, der ligger under de nævnte grænser vil fortsat kunne straffes med bøde i henhold til de eksisterende regler. For så vidt angår de øvrige overtrædelser, som efter arbejdsgruppens forslag skal medføre klip, foreslås det, at disse overtrædelser uanset grovheden skal medføre klip.

Arbejdsgruppen foreslår, at der udløses et klip for hver kliprelevant overtrædelse, selv om der begås flere overtrædelser under samme transport, jf. afsnit 5.2.5.9. og 5.3.5.9. Der bør således ikke gives en lempeligere sanktion, når der under samme transport er begået flere forskellige overtrædelser, idet der i disse situationer kan opstå endnu større risiko for skade af dyrenes velfærd. En sådan ordning, hvorefter klippene kumuleres, svarer desuden til de regler, der gælder på færdselslovens område.

Endvidere foreslår arbejdsgruppen, at tre kliprelevante overtrædelser inden for tre år skal udløse en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr både for transportører og chauffører, jf. rapportens afsnit 5.2.6.- 5.2.8. og 5.3.6.- 5.3.8. Efter forslaget skal klippene have retsvirkning fra gerningstidspunktet og forældes tre år efter dette tidspunkt. Denne ordning svarer til de regler, der gælder på færdselslovens område.

Formålet med forslaget om en betinget frakendelse efter tre klip er at tilskynde den dømte til at overholde reglerne om transport af dyr. Retsvirkningen af en betinget frakendelse foreslås alene at være den betydelige advarsel, der ligger i, at nye overtrædelser kan føre til ubetinget frakendelse, idet det dog på længere sigt kan overvejes, om der skal indføres en kontrollerende prøve eller lignende som retsvirkning af en betinget frakendelse, jf. afsnit 5.2.6. og 5.3.6.

Perioden for den betingede frakendelse foreslås fastsat til tre år, som efter arbejdsgruppens opfattelse er en passende periode med henblik på at opnå en tilstrækkelig præventiv effekt, og som også svarer til varigheden af en betinget frakendelse efter færdselsloven, jf. afsnit 5.2.7. og 5.3.6.

Efter arbejdsgruppens forslag skal yderligere tre kliprelevante overtrædelser af reglerne om transport af dyr medføre en ubetinget frakendelse af retten til at udføre erhvervsmæssig transport af dyr, jf. afsnit 5.2.9. og 5.3.9. Der skal således efter forslaget foreligge i alt seks overtrædelser, der medfører klip, før der sker en ubetinget frakendelse. Antallet af klip er bl.a. fastsat i lyset af, at en ubetinget frakendelse må anses som et meget intensivt indgreb. Ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr medfører således i forhold til en virksomhed, at den må lukkes eller afhændes, hvis driften ikke kan omstilles, og i forhold til en chauffør, at denne ikke længere kan fortsætte sit hidtidige arbejde.

Det har i arbejdsgruppen været overvejet at indføre et graderet klippekortsystem for transportører, således at antallet af klip, der udløser frakendelse, sættes i forhold til størrelsen af virksomheden og det antal køretøjer, der udfører dyretransporter på virksomhedens vegne, jf. 5.2.8.2.

Et flertal i arbejdsgruppen (10 medlemmer) har ikke fundet grundlag for at foreslå en sådan ordning. Flertallet har herved bl.a. lagt vægt på, at en klippekortordning foreslås med henblik på at forbedre velfærden for dyr under transport, og at der derfor ikke bør fastsættes mere lempelige regler for større virksomheder end for mindre virksomheder. Endvidere er det flertallets opfattelse, at større virksomheder lige så godt som mindre virksomheder – og måske endda bedre – kan tilrettelægge arbejdet med udførelse af dyretransporter, således at overtrædelser undgås. Hertil kommer, at en ordning, hvor antallet af klip før en frakendelse sættes i forhold til virksomhedens størrelse, giver mulighed for omgåelse af reglerne, ligesom en sådan ordning efter flertallets opfattelse er yderst vanskelig at gennemføre i praksis. Antallet af klip, der skal føre til frakendelse, er derfor fastsat uafhængigt af virksomhedens størrelse.

Et medlem af arbejdsgruppen har ønsket en gradering i antallet af klip i henhold til virksomhedens størrelse og har peget på, at en klippekortordning nødig skulle bevirke, at store virksomheder lukkes hyppigere end mindre virksomheder, blot fordi de er større. En ordning sammenlignelig med Færdselsstyrelsens vedrørende tilbagekaldelse af vognmandstilladelsen bør overvejes.

Arbejdsgruppen foreslår, at en ubetinget frakendelse skal gælde i en periode af tre år, jf. afsnit 5.2.9.3. og 5.3.8.2. Frakendelsesperioden skal bl.a. ses i sammenhæng med forordning 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport, der indeholder en bestemmelse om, at virksomheder (ansøgeren eller virksomhedens repræsentanter), der søger om autorisation til transport af dyr, ikke må have gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af lovgivningen om transport af dyr i de tre år, der går forud for ansøgningen, jf. forordningens artikel 10, stk. 2, litra c.

Arbejdsgruppen foreslår i tilknytning til forslaget om en klippekortordning, at der indføres en ny adgang til betinget og ubetinget frakendelse af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr i tilfælde, hvor transportvirksomheder eller chauffører har begået overtrædelser, der har karakter af mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, jf. afsnit 5.4.2. Formålet hermed er bl.a. at afstemme forslaget om en klippekortordning med de nugældende regler om frakendelse og at undgå, at klippekortsystemet fører til, at der gives en mildere sanktion i form af et klip i de tilfælde, hvor der foreligger en så grov overtrædelse, at den efter de nugældende regler kunne have medført en ubetinget frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr eller af autorisationen til at transportere dyr.

Herudover foreslår arbejdsgruppen en straffebestemmelse om udførelse af erhvervmæssig transport af dyr trods en ubetinget frakendelse af retten hertil, ligesom arbejdsgruppen foreslår regler om behandlingen af straffesager, der medfører klip, herunder om en adgang til udenretlig vedtagelse mv.

Arbejdsgruppen har i kapitel 7 peget på en række andre punkter, som efter arbejdsgruppens opfattelse kan indgå i de overvejelser, som i den kommende tid skal finde sted vedrørende dyretransporter. Arbejdsgruppen finder, at det bør overvejes at udvide kontrollen på samlesteder, jf. afsnit 7.2., ligesom arbejdsgruppen finder, at der i de videre overvejelser også bør fokuseres på producentens ansvar for overholdelse af reglerne om dyretransporter, jf. afsnit 7.3.

Endvidere er det arbejdsgruppens opfattelse, at betydningen af at undgå hensynsløs kørsel under dyretransporter og betydningen af en rigtig læsning og placering af dyrene på køretøjet under transporten bør indgå som væsentlige punkter i den undervisning, som skal danne grundlag for udstedelse af kompetencebeviser for chauffører, jf. afsnit 7.4. Endelig anbefaler arbejdsgruppen i afsnit 7.5., at vejledninger mv., der uddyber de gældende regler om dyretransporter, i videst muligt omfang bliver tilgængelige på Fødevarestyrelsens hjemmeside.

## Kapitel 2. Dyretransporter

### 2.1. Generelt

Hver dag foretages i Danmark et betydeligt antal transporter af dyr både nationalt og internationalt. Det er landbrugets dyr og især svin og kvæg til produktion, der tegner sig for langt størstedelen af transporterne. Transporterne vedrører først og fremmest transporter af dyr til slagtning og transport af dyr mellem producenter i Danmark.

Fødevarestyrelsens opgørelse over antallet af transporter til slagtning viser, at der årligt transporteres ca. 23 mio. svin og mere end 500.000 kvæg til slagtning i Danmark. Dertil kommer ca. 130 mio. fjerkræ, langt størstedelen slagtekyllinger.

Alene for svinene vurderes det, at der hvert år foretages ca. 230.000 transporter hovedsageligt af slagtesvin, men også af søer samt smågrise til opfødning m.m.

I kvægerhvervet foretages udover transporten af kvæg til slagterier desuden en betydelig intern omsætning af kvæg mellem landmænd. Det anslås således, at ca. 350.000 kreaturer årligt transporteres mellem landmænd svarende til omkring 40.000 - 50.000 transporter.

Fjerkræ transporteres i første omgang som daggamle kyllinger fra rugeri til producent og senere fra producent til slagteri. Der udføres årligt mellem ca. 10.000 og 15.000 transporter af fjerkræ.

Internationale transporter af dyr til produktion forekommer i mindre, men for visse dyrearter i stadig stigende omfang. Dette gælder navnlig eksporten af smågrise og slagtesvin. Det vurderes således, at der i 2005 blev eksporteret i alt ca. 2,7 mio. smågrise, ca. ½ mio. slagtesvin og ca. 165.000 søer. Det antages på baggrund af disse tal, at der årlig udføres omkring 12.000 internationale transporter. Eksporten af fjerkræ omfattede i 2005 samlet set ca. 4,5 mio. stykker. Eksporten af kreaturer omfattede i 2005 ca. 10.000 avlskvæg og ca. 17.000 spædekcalve, men eksporten af spædekcalve har været stærkt faldende det seneste år.

I Fødevarestyrelsen har man i de seneste år set en stigning i antallet af transporter, hvor der udarbejdes ruteplaner med en transporttid ud over 8 timer. I 2004 modtog Fødevarestyrelsen således ruteplaner for 7.657 transporter med en transporttid over 8 timer mod 6.000 anmeldte transporter i 2003. I 2005 var antallet 9.990 anmeldte transporter.

Disse tal vedrører som anført alene transport af dyr i erhvervsmæssig sammenhæng. Der foretages derudover dagligt et betydeligt antal private transporter af dyr, herunder også transporter i ikke-kommercielt øjemed, f.eks. af heste til ridestævner mv.

### **2.1.1. Transporterhvervet**

Virksomheder, der ønsker at udføre transport af hvirveldyr, skal i medfør af § 3 i bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport være autoriseret hertil, jf. nedenfor om kravene til autorisationen under afsnit 3.1.2.2.

Ifølge Fødevarestyrelsens opgørelser var der pr. 1. januar 2004 registreret 4.013 transportvirksomheder til at udføre dyretransporter i Danmark. Det samme tal for 2005 udgjorde 4.342 registrerede virksomheder. Heraf blev der i 2005 udstedt 376 helt nye autorisationer, mens 188 virksomheder fik fornyet deres autorisation. I 2006 er der pr. 1. januar registreret 4.710 transportvirksomheder. Antallet af registrerede virksomheder omfatter også transportører, hvis virksomhed med transport af dyr er ophørt, men hvor dette ikke er meddelt til Fødevarestyrelsen, samt transportører, hvis autorisation er udløbet. Pr. 25. september 2006 var der ca. 3.000 transportvirksomheder med en gældende autorisation.

Organisationen af de autoriserede transportselskaber og strukturen af markedet for transport af dyr varierer betydeligt afhængigt af, hvilken dyreart der transporteres, men der findes også forskelle i erhvervsstrukturene inden for de enkelte dyrearter.

Transporten af svin til slagting og eksporter af svin foretages i vid udstrækning af organiserede vognmandsselskaber, som er specialiseret i transport af dyr. Der findes således i alt 48 selskaber, der transporterer svin til slagting hos de to største andelsslagterier i Danmark. Disse slagterier foretager således 90 procent af slagtingen af svin i Danmark. Derudover findes der ca. 3.000 mindre private slagterier.

De enkelte transportvirksomheder er i vidt omfang forskellige i deres opbygning. Nogle selskaber drives således som egentlige driftsselskaber, hvor de enkelte lastbiler er ejet af selskabet. Andre selskaber, der transporterer slagtesvin, drives i såkaldte kørselskontorer, hvor selvstændige vognmænd har indgået en samarbejdskontrakt, hvormed de har overdraget retten til at disponere over deres lastbiler til en inspektør, der tilrettelægger arbejdet. Kørselskontorerne etableres typisk som anpartsselskaber uden aktiver og ledes af en bestyrelse og en direktion, der varetager den daglige drift af selskabet. I kørselskontorerne fordeles transporterne på denne måde mellem undervognmænd, som for hovedpartens vedkommende er medejere af kørselskontoret. Det er således de enkelte vognmænd og ikke kørselskontorerne, der besidder autorisationen til at transportere dyr.

Ud af de 48 selskaber er 27 beskæftiget med transport af svin til slagting hos det største andelslagteri. Bag disse 27 selskaber findes ca. 65 transportører af varierende størrelse, som råder over mellem 1 til ca. 40 lastbiler pr. virksomhed. Størrelsen af de øvrige virksomheder, der transporterer svin til slagting er typisk mindre og varierer fra ca. 1-3 biler pr. virksomhed.

Udover transporterne af dyr til slagting foregår der desuden en del transporter af svin til opfodning og flytning af svin mellem besætninger. Transporterne af svin til opfodning varetages af en række mindre selskaber, som besidder få køretøjer til transport, samt ét stort selskab med over 100 lastbiler beskæftiget inden for denne branche. Derudover foretages en del transporter mellem besætninger af landmændene selv i egne køretøjer.

International transport af svin udføres af et stadigt større antal virksomheder. Det antages, at der for tiden findes omkring 40 danske virksomheder, som udfører transport af svin ud af landet. Disse selskaber er meget forskellige i størrelse varierende fra 1 til 40 lastbiler pr. virksomhed op til over 100 biler i et enkelt tilfælde. Derudover foretages en del af den internationale transport af svin ved hjælp af udenlandske transportører. Der findes dog ikke egentlige opgørelser af omfanget af brugen af disse.

For så vidt angår transport af kreaturer findes der ca. 150 vognmænd, som transporterer slagtekvæg. Disse vognmænd råder generelt over mellem 1 og 4 lastbiler, som er beskæftiget med denne form for transport. Størstedelen af transporterne af kreaturer varetages således af vognmandsforretninger. Transporter, der udføres af enkeltmandsejede virksomheder, forekommer dog i større omfang end ved svineproduktionen.

Den internationale transport af kreaturer foretages hovedsagligt af de samme store virksomheder, som transporterer kreaturer nationalt. Som anført foretages der dog kun eksport af kreaturer i begrænset omfang.

Transporten af slagtefjerkræ foretages af selvstændige vognmænd, som har entereret med slagterierne om at udføre transporterne. Hvert af slagterierne har aftaler med fra 1-3 vognmænd. Der findes i alt 7 vognmænd, som transporterer fjerkræ, og de enkelte selskaber ejer mellem 1 og 24 biler pr. virksomhed.

## **2.2. Landevejskontrol med transport af dyr**

Det følger af artikel 8 i Rådets direktiv 91/628/EØF om beskyttelse af dyr under transport (transportdirektivet), at de kompetente myndigheder i medlemsstaterne skal foretage passende ikke-diskriminerende kontrol af bl.a. transportmidler og dyr under transport for at kontrollere, at kravene i direktivet opfyldes.



Det er politiet, der har det overordnede ansvar for landevejskontrollen af transport af dyr. Kontrollen af dyretransporter på landevejene foretages dels af politikredsene i forbindelse med den almindelige patruljering og dels af Rigspolitiets Færdselsafdeling som led i almindelig landevejskontrol eller som målrettede kontroller.

Pr. 1. januar 2003 er der i Rigspolitiets Færdselsafdeling oprettet en særlig tungvognssektion med speciale i kontrol af bl.a. dyretransporter. De ansvarlige medarbejdere i tungvognssektionen har et tæt samarbejde med Fødevarestyrelsen og fødevareregionerne, som foretager kontrollen af dyrenes transportegnethed før og efter transporten.

Politiet kontrollerer både de formelle og materielle overtrædelser af reglerne om transport af dyr. De formelle forseelser vedrører manglende autorisation til at transportere dyr, ikke medbragt autorisation eller manglende oplysninger om dyrenes oprindelse, sundhedscertifikater etc. De materielle forseelser vedrører krav, der har direkte betydning for dyrs velfærd, f.eks. krav til lastetæthed, pladsforhold/tilstrækkelig indvendig højde, ventilation, vanding og fodring, strøelse etc., jf. nedenfor om transportreglerne under afsnit 3.1.2.

Som en del af opfyldelsen af transportdirektivet afgiver medlemsstaterne hvert år en rapport til Kommissionen med angivelse af det antal inspektioner, der er foregået i det foregående år, herunder med oplysninger om de nærmere enkeltheder om de konstaterede overtrædelser. Justitsministeriet har senest ved cirkulæreskrivelse af 21. december 2004 om kontrol af transportmidler og dyr under vejtransport anmodet politimestrene og politidirektøren i København om at foranledige, at der foretages indberetninger til Justitsministeriet om politiets stikprøvekontrol af transportmidler og dyr under vejtransport. Til brug for rapporteringen til Kommissionen fremsender også Rigspolitiet årligt en oversigt til Justitsministeriet, der angiver resultaterne af politiets kontrol af dyretransporter det foregående år.

Det fremgår af Rigspolitiets indberetninger, at politiet i 2003 foretog kontrol af 165 køretøjer, som transporterede ca. 13.000 dyr. Der blev optaget 38 rapporter, der særligt omhandlede overtrædelser af mere formel karakter som for eksempel manglende eller ikke medbragt autorisation.

I 2004 foretoges kontrol af 220 køretøjer, som transporterede ca. 23.000 dyr. Kontrollerne var særligt rettede mod overholdelse af reglerne om dokumentation for autorisation, kontrol af transportmidlerne og lastetæthed, og der blev optaget 57 rapporter om forseelser. Ca. halvdelen af forseelserne vedrørte forhold af mere formel karakter, f.eks. manglende godkendelse af køretøjet eller ikke medbragt autorisation, mens resten af overtrædelserne havde direkte betydning for dyrs velfærd.

I 2005 har politiet foretaget kontrol af 315 køretøjer, som transporterede 148.612 dyr (inklusive fjerkræ), heraf 238 kontroller af nationale transportere og 77 kontroller af transportere ud af landet.

Politiet fandt i kontrollerne 120 forseelser, og på den baggrund optoges 77 rapporter. Lidt under to tredjedele af de fundne forseelser var af materiel karakter. 23 af forseelserne vedrørte således mangler ved vanding og fodring af dyr. 12 forseelser angik utilstrækkelige pladsforhold og indvendig højde, andre 12 forseelser vedrørte overtrædelser af de supplerende krav ved transport over 8 timer (krav til ventilation, strøelse, fodring, vanding), mens 7 af forseelserne vedrørte lastetæthed. Den resterende del af de fundne forseelser vedrørte manglende strøelse og ventilation, overtrædelser ved transport af syge dyr, manglende separering af umage dyr mv.

I perioden 1. januar – 31. oktober 2006 er der kontrolleret i alt 872 dyretransportere, heraf 580 transportere af dyr over 50 km.

Af disse 580 transportere var de 458 nationale transportere, mens de 122 var transportere ud af landet. De kontrollerede køretøjer transporterede 1.161 kvæg, 87.034 svin, 245 heste og 6.688 fjerkræ samt 13.651 andre dyr. Der blev ved kontrollerne konstateret 191 overtrædelser af reglerne om transport af dyr og optaget 134 rapporter. Af de 191 registrerede forseelser var de 138 overtrædelser af direkte betydning for dyrenes velfærd svarende til 33 procent af kontrollerne. Det fremgår af politiets oversigt, at 26 af de 138 overtrædelser af betydning for dyrs velfærd vedrørte lastetæthed, 19 angik overtrædelser af de supplerende normer for transport udover 8 timer, 19 forseelser angik vanding, fodring og køre- og hviletid for dyrene, 28 forseelser vedrørte mangler ved gulv/strøelse, mens 10 angik mangler ved mekanisk ventilation og andre 10 vedrørte manglende pladsforhold og utilstrækkelig indvendig højde. Herudover er der konstateret overtrædelser af reglerne om separering af umage dyr og transport af syge dyr mv.

De resterende 292 kontroller vedrørte transportere under 50 km. Ved disse kontroller har Rigspolitiet konstateret 59 overtrædelser vedrørende dyrs velfærd svarende til 20 procent af transporterne. I 36 af de 59 tilfælde er det kravet om tilstrækkelig strøelse, der er overtrådt for de korte transportere. Dertil kommer 8 overtrædelser om sikring af gods i transporten samt 5 overtrædelser vedrørende arealkrav.

Det fremgår af Rigspolitiets oversigt, at der især er konstateret overtrædelser vedrørende lastetæthed, manglende strøelse, manglende vanding, utilstrækkelig indvendig højde, utilstrækkelig plads til enkelt dyr, manglende separering af umage dyr samt løse genstande blandt dyrene.

Dyrevelfærdsrejseholdet har vurderet, at forholdene enten har været til ulempe for de transporterede dyr eller, at der har været risiko for, at dyrene har kunnet komme til skade under transporten. I 8 tilfælde fandtes overtrædelserne at være af en sådan karakter, at forholdene blev vurderet til at være uforsvarlig behandling af dyr, heraf et tilfælde af groft uforsvarlig behandling.

Som noget nyt indeholder Rigspolitiets opgørelser fra 2006 også en angivelse af andelen af de konstaterede overtrædelser, der er fundet ved dyretransporter foretaget af udenlandske transportører i Danmark. Tallene viser, at 73 af de 508 køretøjer, der blev kontrolleret, var køretøjer indregistreret i udlandet. Der er ved disse køretøjer fundet 18 forseelser af betydning for dyrenes velfærd svarende til 25 procent samt 6 forseelser vedrørende dokumenter og tilladelser svarende til 8 procent.

Rigspolitiets opgørelser er resultatet af fundne overtrædelser ved 82 målrettede kontroldage på landevejene. I 2005 forestod Rigspolitiet landevejskontrol på 49 målrettede kontroldage.

### **2.3. Sager om transport af dyr indberettet til Rigsadvokaten**

I forbindelse med en ændring af dyreværnsloven ved lov nr. 384 af 28. maj 2003, der havde til formål at skærpe bøderne for overtrædelse af dyreværnslovgivningen, iværksatte Rigsadvokaten en ordning, hvorefter politimestrene skulle indberette domme og udenretligt vedtagne bødeforelæg vedrørende overtrædelser af dyreværnsloven for perioden fra 1. juli 2003 til 1. september 2004.

På baggrund af de indberettede sager afgav Rigsadvokaten i januar 2005 en redegørelse om bøderne for overtrædelse af dyreværnsloven efter lovændringen i 2003. Denne redegørelse indeholder i afsnit 3.4. en beskrivelse af de sager om transport af dyr, som i den nævnte periode blev indberettet til Rigsadvokaten. De følgende oplysninger er til dels et uddrag fra denne redegørelse, til dels en nærmere gennemgang af de indberettede sager, der vedrørte transport af dyr, og som kan medvirke til at illustrere sagstyperne på transportområdet.

Samlet blev der i den nævnte periode på 1 år og 2 måneder indberettet 236 sager til Rigsadvokaten om overtrædelse af dyreværnslovgivningen. Af disse sager vedrørte 84 sager overtrædelser af reglerne om transport af dyr og eventuelt samtidig en overtrædelse af dyreværnsloven, jf. nærmere om straffebestemmelserne nedenfor under afsnit 3.2.

Disse 84 sager blev inddelt efter grovheden af overtrædelsen i tre kategorier, således at der blev sondret mellem, om det strafbare forhold var anset som uforsvarlig behandling af dyr i forbindelse med transport, grovere uforsvarlig behandling af dyr i forbindelse med transport, eller om der alene var tale om en overtrædelse af transportbekendtgørelserne eventuelt samtidig med overtrædelse af straffebestemmelsen i dyreværnsloven § 28, stk. 2. I ingen af de indberettede sager var overtrædelsen bedømt som mishandling af dyr, jf. dyreværnslovens § 28, stk. 1, 3. pkt.

Ti af de indberettede sager er afgjort ved dom og resten, dvs. 74, ved vedtagelse af et bødeforelæg.

Der forelå i undersøgelsen to sager, der var bedømt som grovere uforsvarlig behandling af dyr i forbindelse med transport, jf. dyreværnslovens § 28, stk. 1, 1. pkt., jf. 2. pkt. I den ene sag blev ejeren af et svin fundet skyldig i at have ladet dette transportere trods skader på alle fire ben.

I den anden sag, der vedrørte transport af et meget stort antal kyllinger, blev transportøren fundet skyldig i at have kørt med for stor lastetæthed.

16 sager var bedømt som uforsvarlig behandling af dyr i forbindelse med transport, jf. dyreværnslovens § 28, stk. 1. De 16 sager omfattede i alt 17 personer og et interessentskab (I/S).

Otte personer samt interessentskabet var dyreejere, der blev fundet skyldige i at have overladt dyr, der var uegnede hertil, til transport. En dyreejer transporterede selv sit dyr. Herudover blev otte chauffører fundet skyldige i at have transporteret dyr, der var uegnet hertil. Det fremgår af en enkelt sag, at der var personsammenfald mellem chauffør og vognmand. Det kan ikke udelukkes, at det har været tilfældet i flere af sagerne, men rigsadvokaturen er ikke i besiddelse af oplysninger, der kan belyse dette nærmere.

Ingen af disse sager omfattede således en person eller virksomhed, der alene fungerede som vognmand/transportør.

13 af sagerne vedrørte transport af et svin, der var uegnet hertil. En af disse sager vedrørte tillige ulovlig transport af to tyre. En sag vedrørte transport af tre svin uegnede til transport, og en sag vedrørte transport af fire svin uegnede til transport. Endelig vedrørte en sag ulovlig transport af to køer.

I undersøgelsen forelå 66 sager, der vedrørte overtrædelse af transportbekendtgørelserne og eventuelt tillige dyreværnslovens § 28, stk. 2.

Mere end halvdelen af disse sager vedrørte transport af skadede eller syge dyr, mens nogle sager vedrørte overtrædelse af reglerne om lastetæthed, herunder en sag om to læs kyllinger, der var lastet så tæt, at 200 kyllinger døde. Den sidste del af sagerne vedrørte transport af dyr i køretøjer, der ikke var godkendt til sådan transport, hovedsagelig transport af heste eksempelvis i varebiler.

32 af sagerne vedrørte transport af et svin, der ikke var egnet hertil. 12 dyreejere, 20 chauffører og tre vognmænd blev i disse 32 sager fundet skyldig i overtrædelse af reglerne vedrørende transport af dyr og evt. tillige dyreværnslovens § 28, stk. 2.

I to sager, der vedrørte henholdsvis transport af 6 svin og transport af en ko, der ikke var egnet til transport, blev dyreejeren fundet skyldig i at overlade dyrene til transport.

I en sag, hvor en ko, der blev transporteret, var bundet med et reb, der var så kort, at koen ikke kunne lægge sig, blev chaufføren fundet skyldig i overtrædelse af reglerne vedrørende transport af dyr.

I seks sager, der vedrørte transport af dyr med for stor lastetæthed, blev transportøren i tre tilfælde fundet skyldig, i to tilfælde chaufføren og i et tilfælde ejeren af dyret.

Ud af i alt ni sager, der vedrørte forholdene på køretøjet (vand, ventilation, strøelse), var det i syv tilfælde chaufføren og i to tilfælde vognmanden, der blev fundet skyldig i overtrædelse af reglerne vedrørende transport af dyr.

Af de resterende 16 sager drejede 12 sager sig om transport af dyr i et køretøj, der ikke var godkendt hertil. I 10 tilfælde var der tale om heste. I syv af sagerne var der angiveligt sammenfald mellem ejeren af dyrene og chaufføren. I de resterende fem sager blev chaufføren fundet ansvarlig for transporten.

Herudover drejede to sager sig om manglende returnering af ruteplaner til Fødevareregionen efter international transport af heste.

For så vidt angår de i alt 84 ovenfor gennemgåede sager, i hvilke i alt 89 personer blev fundet skyldige i at have overtrådt reglerne i 1964-bekendtgørelsen, 1993-bekendtgørelsen og evt. tillige i overtrædelse af dyreværnsloven, fordeler afgørelserne sig således, at 37 af personerne er dyreejere, 40 er chauffører og 12 er vognmænd/transportører.

Overtrædelserne, der ovenfor er inddelt efter grovhedskriteriet, kan samlet set inddeles på følgende typer af overtrædelser:

Af de 84 sager vedrørte i alt 59 sager transport af svin. 46 sager vedrørte transport af et svin, en sag vedrørte transport af 3 svin og en sag transport af fire svin, der var uegnede hertil. En sag vedrørte transport af et svin og en ko, der begge var uegnede hertil.

Syv sager vedrørte for stor lastetæthed. Der var her tale om fire sager, der vedrørte transport af svin, samt eksempelvis transport af kyllinger.

Tre sager vedrørte ulovlig transport af henholdsvis en ko, to køer og to tyre.

16 sager vedrørte transport af dyr i køretøjer, der ikke var godkendt hertil. 10 af disse sager vedrørte heste.

Ni sager vedrørte forholdene omkring vand, ventilation, strøelse, mv. Seks af disse sager vedrørte svin.

Herudover vedrørte to sager manglende returnering af ruteplaner til fødevareregionen efter international transport med heste.

## **2.4. Andre oplysninger om overtrædelser af transportbekendtgørelserne og de straffede personer**

### **2.4.1. Justitsministeriets besvarelse af 5. oktober 2005 af spørgsmål nr. 166 af 8. juni 2005 fra Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri**

”Spørgsmål:

”Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål Z, Æ, og Å oplyse, hvilke vognmænd og eksportører, der er blevet dømt for overtrædelse af reglerne om dyretransporter”

Svar:

Som nævnt i min foreløbige besvarelse har Justitsministeriet til brug for besvarelsen anmodet Rigsadvokaten om en udtalelse om, hvor mange vognmænd og eksportører der er blevet dømt for overtrædelse af reglerne om dyretransporter i perioden 2000-2005.

Rigsadvokaten har ved brev af 19. september 2005 oplyst følgende:

”I den anledning kan jeg oplyse, at rigsadvokaturen ikke er i besiddelse af statistiske oplysninger om antallet af personer, der er dømt for overtrædelse af bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr og bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport i den nævnte periode.

Jeg kan dog oplyse, at rigsadvokaturen i forbindelse med en undersøgelse af bødeniveauet efter ændringen af dyreværnsloven ved lov nr. 384 af 28. maj 2003, hvor der blev gennemført en generel skærpelse af bøderne i sager om overtrædelse af dyreværnslovgivningen, iværksatte en ordning, hvorefter politimestrene skulle indberette domme og udenretlige bødeforelæg for så vidt angik overtrædelser af dyreværnsloven og transportbekendtgørelserne begået efter lovens ikrafttræden den 1. juli 2003 og frem til den 1. september 2004.

Resultatet af undersøgelsen er beskrevet i en redegørelse af januar 2005, der er offentliggjort ved Rigsadvokaten Informerer nr. 5/2005 på rigsadvokatens hjemmeside ([www.Rigsadvokaten.dk](http://www.Rigsadvokaten.dk)).

Som det fremgår af redegørelsen afsnit 3.4. og afsnit 4.1., blev der for perioden 1. juli 2003 til 1. september 2004 (dvs. 1 år og 2 måneder) indberettet i alt 84 afgørelser vedrørende overtrædelse af reglerne i bekendtgørelserne om transport af dyr. I 18 af disse sager var der tillige tale om overtrædelse af dyreværnslovens § 28, stk. 1, om uforsvarlig eller grovere uforsvarlig behandling af dyr. Der er ikke i redegørelsen sondret mellem sager mod henholdsvis chauffører, vognmænd og andre (f.eks. landmænd).

Da det ved Rigsadvokatmeddelelse nr. 3/2003 om sager om overtrædelse af dyreværnslovgivningen er fastsat, at politikredsene løbende skal indsende samtlige afgørelser om overtrædelse af reglerne om dyretransport til Fødevarestyrelsen, har jeg endvidere anmodet Fødevarestyrelsen om at oplyse antallet

af personer, der er dømt for eller har vedtaget bødeforelæg for overtrædelse af bekendtgørelserne i perioden 2000-2005.

Fødevarestyrelsen har ved skrivelser af 25. august 2005 og 14. september 2005 oplyst, at styrelsen kun har mulighed for at søge på oplysninger om antallet af bødeforelæg og domme for transportører, der er autoriseret som transportvirksomhed for den givne periode, og at styrelsen antager, at der kan være afgørelser, der endnu ikke er modtaget fra politikredsene.

Oversigten nedenfor er en samlet gengivelse af de oversigter, som er udarbejdet af Fødevarestyrelsen:

|           | Autoriserede transportører, der har vedtaget bødeforelæg | Antal bødeforelæg | Autoriserede transportører, der er dømt | Antal domme | I alt antal afgørelser (bødeforelæg og domme) |
|-----------|--|-------------------|---|-------------|---|
| 2000      | 10   | 11                | 2                                       | 2           | 13  |
| 2001      | 57   | 75                | 4                                       | 4           | 79  |
| 2002      | 16   | 21                | 6                                       | 6           | 27  |
| 2003      | 15   | 15                | 10                                      | 12          | 27  |
| 2004      | 14   | 15                | 10                                      | 10          | 25  |
| 2005<br>* | 11   | 13                | 7                                       | 7           | 20  |
| I alt     | 123  | 150               | 39                                      | 41          | 191   |

\*

Foreløbige tal

Fødevarestyrelsen har i tilknytning til de angivne tal oplyst, at der for nogle år er transportører, der har modtaget mere end en afgørelse, at en afgørelse i enkelte tilfælde dækker over flere overtrædelser, og endelig at nogle sager vedrører chauffører hos den pågældende transportør.

Det tilføjes, at mere udførlige oplysninger om antallet af personer, der er dømt for overtrædelse af bekendtgørelserne om dyretransport, formentlig kan tilvejebringes ved en manuel gennemgang på grundlag af udtræk fra Kriminalregisteret af samtlige sager vedrørende overtrædelse af dyreværnslovgivningen.

Ved en sådan gennemgang er det imidlertid ikke muligt at vurdere, om sagerne vedrører vognmænd og eksportører, som nævnt i spørgsmålet fra Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. På den baggrund og af ressourcemæssige grunde har jeg ikke iværksat en sådan undersøgelse."



#### **2.4.2. Justitsministeriets besvarelse af 21. december 2005 af spørgsmål nr. 49 af 28. oktober 2005 fra Folketingets udvalg fra Fødevarer, Landbrug og Fiskeri**

”Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål J den 27. oktober 2005 oplyse, i hvor mange tilfælde af transportørernes overtrædelser af dyrevelfærdsreglerne i forbindelse med transport af svin der er tale om gentagne overtrædelser af samme transportør?”

”Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen anmodet Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender om en udtalelse om, hvor mange transportører af svin, der i flere tilfælde har vedtaget bødeforelæg eller er blevet dømt for overtrædelse af reglerne om transport af dyr i perioden 2000-2005.

Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender har den 24. november 2005 oplyst følgende:

”Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har Fødevarestyrelsen udarbejdet en opgørelse over de transportvirksomheder (herefter benævnt transportører), der har en autorisation til at transportere svin, og hvor Fødevarestyrelsen har modtaget kopi af vedtagne bøder og domme for overtrædelse af bekendtgørelsen<sup>1</sup> om beskyttelse af dyr under transport i perioden 2000 til dags dato 2005. I henhold til meddelelse fra Rigsadvokaten skal Fødevarestyrelsen have indberetning fra politimestrene og politidirektøren om afgørelser vedrørende overtrædelser af reglerne om dyretransport, hvor tiltalte findes skyldig. Fødevarestyrelsen kan imidlertid ikke udelukke, at der er afgørelser, som ikke er indberettet.

I alt 16 transportører har ifølge Fødevarestyrelsens oplysninger gentagne gange overtrådt reglerne om dyrevelfærd i forbindelse med transport af svin.

Af disse 16 transportører havde 7 begået 2 overtrædelser, 4 havde begået 3, 1 havde begået 4, 2 havde begået 6, 1 havde begået 7 og 1 havde begået 13 overtrædelser.

I alt er der tale om 62 forhold, hvor der er givet bøde eller faldet dom. I 17 tilfælde blev både transportør og chauffør fundet skyldig. I 15 tilfælde blev kun chaufføren fundet skyldig, mens transportøren gik fri. I 30 tilfælde blev transportøren alene fundet skyldig. Her vil det dog være muligt, at det er transportøren selv, der har stået for kørslen.

I flere af sagerne er der afsagt én dom eller givet én bøde for flere forhold. Det drejer sig om transportør nr. 3, hvor chauffør 3A fik en samlet bøde for forhold begået den 16.11.1999 og 03.04.2001, chauffør 3B for forhold begået den 21.10.1999 og 10.12.1999, ligesom vognmanden selv fik en samlet bøde for de ovennævnte forhold. Samme vognmand fik også en samlet dom for forholdene begået den 05.06.2000 og 04.09.2000 af henholdsvis chauffør 3A og chauffør 3B.

---

<sup>1</sup> Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 med senere ændringer.

Transportør 10 fik i 2001 en samlet bøde for forholdene begået den 29.04.1999, 07.10.1999, 13.12.1999 samt den 14.12.1999. Transportør 12 fik en samlet dom for samtlige forhold, og blev i den forbindelse frakendt retten til at beskæftige sig med dyr i 3 år. Chauffør 14B fik en samlet bøde for forholdene begået den 13.01.2004, 21.09.2004, 20.10.2004 og 30.10.2004, og transportør 14 fik en samlet bøde for de førnævnte forhold sammen med forhold begået af chauffør 14A den 13.01.2004. Transportør 16 fik en samlet dom for begge forhold.

I tre sager, vognmand 7, 10 og 13, har Fødevarestyrelsen opfordret anklagemyndigheden til at samle flere, endnu ikke afgjorte forhold i en samlet straffesag, og medtage spørgsmålet om fratagelse af autorisation.”

Fødevarestyrelsen har supplerende oplyst, at i alt 42 transportører er fundet skyldige én gang for at have overtrådt reglerne om transport af dyr. Fødevarestyrelsen har i øvrigt bemærket, at det ikke kan udelukkes, at der er afgørelser, der ikke er indberettet til styrelsen.

Fødevarestyrelsen har endvidere oplyst, at der pr. 25. november 2005 er registreret i alt 803 transportører, der har autorisation til at transportere svin. Disse transportører kan tillige været autoriseret til at transportere andre dyrearter.

Justitsministeriet har den 30. november 2005 anmodet Fødevarestyrelsen om supplerende oplysninger om de tilfælde, hvor svinetransportører i flere tilfælde er fundet skyldige i overtrædelse af reglerne om transport af dyr. Justitsministeriet har endvidere anmodet Fødevarestyrelsen om at oplyse, efter hvilke kriterier Fødevarestyrelsen kontakter anklagemyndigheden og opfordrer til at nedlægge påstand om frakendelse.

Fødevarestyrelsen har den 15. december 2005 oplyst bl.a. følgende:

”Med henblik på at imødekomme Justitsministeriets anmodning af 30. november 2005 har Fødevarestyrelsen nu udarbejdet en oversigt over transportvirksomheder (benævnt transportører), hvori er medtaget de ønskede oplysninger om bødestørrelse og overtrædelsens art. Derudover er opgørelsen suppleret med en afgørelse vedrørende transportør 10 om forhold begået den 21.10.1999, transportør 3 begået den 21.09.2001 og transportør 12 om forhold begået 10.03.2003. Oversigten vedlægges.

Autorisation som transportør af hvirveldyr meddeles af Fødevarestyrelsen i henhold til bestemmelserne i § 3b i bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport<sup>2</sup>. Efter bestemmelsen i samme bekendtgørelses § 3d kan styrelsen tilbagekalde en autorisation i tilfælde af gentagne overtrædelser eller en overtrædelse, som har medført alvorlig lidelse for dyrene.

Rigsadvokaten har i meddelelse nr. 3/2003 omtalt rettighedsfrakendelse i sager om transport af dyr. Fødevarestyrelsen har i forlængelse af denne meddelelse fundet det mest hensigtsmæssigt, at spørgsmålet om en evt. rettighedsfrakendelse søges afgjort i forbindelse med den straffesag, der i givet fald rejses overfor transportøren.

---

<sup>2</sup> Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 med senere ændringer

Når Fødevarestyrelsen fra fødevareregionerne modtager kopi af anmeldelser til politiet om formodet overtrædelse af bestemmelserne om beskyttelse af dyr under transport bliver det vurderet, om det i forbindelse med en evt. straffesag vil være relevant at opfordre anklagemyndigheden til at overveje en rettighedsfrakendelse. Ved vurderingen bliver det lagt til grund, om der er tale om en sag, der har medført alvorlig lidelse for dyrene, eller om der er tale om gentagelse, hvor det vil være relevant at samle flere endnu ikke afgjorte forhold, eller hvor transportøren tidligere har vedtaget bøde(r) eller modtaget dom(me).

I gentagelsessituationer er karakteren af den formodede overtrædelse udover hyppigheden og fordelingen over tid af evt. tidligere afgørelser og indkomne anmeldelser blevet taget med i vægningen af, hvorvidt anklagemyndigheden skulle opfordres til at nedlægge påstand om rettighedsfrakendelse.

Overtrædelsens karakter har stor betydning i forbindelse med overvejelser om, hvorvidt anklagemyndigheden skal opfordres til at nedlægge påstand om rettighedsfrakendelse. Der lægges vægt på, om overtrædelsen har haft alvorlig og direkte betydning for dyrenes velfærd. Ud fra en veterinærfaglig betragtning skal der ses med særlig stor alvor på overtrædelser med direkte betydning for dyrenes velfærd.

Som eksempler på at overtrædelser med direkte betydning for dyrenes velfærd kan nævnes:

- Transport af ikke-transportegnede dyr, f.eks. transport af dyr med lidelser i bevægeapparatet og magre dyr i dårlig foderstand, der ikke kan tåle transport med på- og aflæsning samt en evt. omlæsning af køretøjet.
- For lav frihøjde over dyrene, hvorved ventilation og temperatur kompromitteres, hvilket kan resultere i for høj lufttemperatur - og fugtighed i køretøjet, ligesom dyrene er ude af stand til foretage naturlige bevægelser som f.eks. hovedløft.
- Mangelfuld ventilation, som hindrer udluftning af vand- og ammoniakdampe samt vanskeliggør temperaturreguleringen i køretøjet.
- Overbelægning (utilstrækkelig plads).
- Utilstrækkelig hviletid, så dyrene under en lang forsendelse ikke får en hvileperiode, hvor de kan optage foder, vand og indtage frivillig hvileposition.
- Manglende adgang til vand, hvor dyrene tørster under en lang transport.
- Når syge dyr ikke er adskilt fra øvrige dyr under transport, og derved kan udsætte hinanden for smertefulde påvirkninger.

I overvejslen om der skal nedlægges påstand om rettighedsfrakendelse indgår en kvantificering af disse forhold med direkte betydning for dyrenes velfærd. Som eksempel kan nævnes, at en transport med

overbelægning på 1-2 % procent forventeligt har forholdsmæssig mindre betydning for dyrenes velfærd end en overbelægning på f.eks. 20 %.

I den forbindelse kan det nævnes, at samspil/interaktion mellem flere typer af overtrædelser kan gøre forholdet særligt kritisk ud fra en dyrevelfærdsmæssig betragtning. Som eksempel herpå kan nævnes samtidig lav frihøjde og et mangelfuldt ventilationssystem, der disponerer for et dårligt fysisk klima i køretøjet.

Som det fremgår af ovenstående, foretager Fødevarestyrelsen således en helhedsbetragtning, når det skal afgøres, om anklagemyndigheden skal opfordres til at nedlægge påstand om rettighedsfrakendelse.

I tre sager, vognmand 7, 10 og 13, har Fødevarestyrelsen på grundlag af ovennævnte kriterier opfordret anklagemyndigheden til at samle endnu ikke afgjorte forhold i en samlet straffesag, og medtage spørgsmålet om rettighedsfrakendelse.”

Fødevarestyrelsens skema over de tilfælde, hvor chauffører eller transportører er fundet skyldige i overtrædelse af reglerne om transport af dyr vedlægges.”

### **2.4.3. Andre oplysninger om sager indberettet til Fødevarestyrelsen.**

Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport indeholder i § 3 d en bestemmelse om, at Fødevarestyrelsen kan tilbagekalde en autorisation til transport af hvirveldyr. Bestemmelsen er nærmere omtalt i afsnit 3.3.3.

Betingelsen for en administrativ tilbagekaldelse af en autorisation til transport af hvirveldyr er, at der foreligger gentagne overtrædelser af EU-regler om beskyttelse af dyr under transport, herunder nationale regler udstedt i medfør heraf, eller i tilfælde af en sådan overtrædelse, som har medført alvorlig lidelse for dyrene.

I den anledning er der ved Rigsadvokatmeddelelse nr. 3/2003 udstedt retningslinier, hvorefter alle sådanne sager, hvor en person er fundet skyldig i overtrædelse af reglerne i 1964-bekendtgørelsen og 1993-bekendtgørelsen, af politimestrene skal indberettes til Fødevarestyrelsen.

Fødevarestyrelsen har oplyst, at der i perioden 2003 til 2005 er indberettet i alt 112 sager. Sagerne, der vedrører både transportører og chauffører, omfatter i alt 139 overtrædelser, hvilket betyder, at hver enkelt afgørelse kan omfatte mere end et forhold.

Skemaet er opdelt efter typen af overtrædelse og omfatter alle hvirveldyr:

| Overtrædelse | Antal forhold |
|--------------|---------------|
|--------------|---------------|

|                                   | 2003 | 2004 | 2005 |
|-----------------------------------|------|------|------|
| Total                             | 57   | 53   | 29   |
| Skulderyår (svin)                 | 3    | 4    |      |
| Navlebrøkk                        | 4    | 5    | 3    |
| Overbelægning                     | 5    | 5    | 7    |
| Støttehalthed                     | 13   | 9    | 5    |
| Springhalthed                     | 3    | 4    | 2    |
| Halebid (svin)                    |      | 1    |      |
| Afmagrethed                       | 1    | 3    |      |
| Knoglebrud                        |      | 1    |      |
| Sygdomsforandringer (udtalt)      |      | 1    |      |
| Sårskorper                        | 1    |      |      |
| Byld                              |      | 2    |      |
| Ledbetændelse                     | 2    |      | 2    |
| Død                               | 3    | 2    | 3    |
| Manglende strøelse                | 2    | 2    | 1    |
| For lav indvendig højde i køretøj |      |      | 1    |
| Manglende plads                   |      | 1    |      |
| Manglende vand                    | 1    |      | 2    |
| Ubundne dyr                       | 1    |      |      |
| For unge dyr                      |      | 1    |      |
| Manglende afhorning               | 1    |      |      |
| Manglende næsering                | 1    |      |      |
| Mangelfuld ventilation            | 4    | 1    |      |
| Manglende hvil                    |      | 1    |      |
| Uens størrelse af dyr             | 1    |      |      |
| Mangelfuld rengøring/desinfektion | 1    |      | 1    |
| Manglende godkendelse af køretøj  | 7    | 4    |      |
| Manglende autorisation            | 2    | 4    | 2    |
| Manglende returnering af ruteplan | 1    | 2    |      |
| Domme                             | 15   | 13   | 7    |
| Bødeforelæg                       | 27   | 31   | 19   |

\* Der tages forbehold for, at der kan være sager, der ikke er blevet indberettet fra politikredsene



## **Kapitel 3: Gældende ret**

### **3.1. Gældende ret om transport af dyr**

#### **3.1.1. Dyreværnslovens § 1**

Den generelle standard for beskyttelse af dyr følger af dyreværnslovens § 1, som har følgende ordlyd:

”§ 1. Dyr skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe”

Dyreværnslovens § 1 indeholder de grundlæggende krav, som stilles til behandlingen af dyr. Bestemmelsen omfatter alle dyr og retter sig til enhver, der er i kontakt med dyr.

Anvendelsesområdet for dyreværnslovens § 1 i transportsager omfatter alle overtrædelser, hvor dyr behandles uforsvarligt eller udsættes for unødvendig smerte og lidelse etc. Bestemmelsen er for eksempel anvendelig, hvor dyr har lidt overlast på grund af utilstrækkelig plads eller mangler i forbindelse med vanding, fodring eller ventilation under transporten.

I tilfælde af overtrædelser af denne karakter vil den ansvarlige vognmand eller chauffør kunne ifalde straf både for overtrædelse af dyreværnslovens § 1, jf. straffebestemmelsen i dyreværnslovens § 28, stk. 2, og for overtrædelse af de relevante bestemmelser i transportbekendtgørelserne, jf. nedenfor under afsnit 3.2.1. Overtrædelse af de detaljerede regler i transportbekendtgørelserne indebærer dog ikke i alle tilfælde en overtrædelse af de generelle krav i § 1. Eksempelvis vil en formel overtrædelse i forbindelse med transport af dyr, såsom når en chauffør har glemt at medbringe sin autorisation til at transportere dyr, ikke betyde, at dyrene i den konkrete situation lider overlast, og chaufføren vil i dette tilfælde alene ifalde straf for overtrædelse af transportbekendtgørelsernes regler.

Straffene for overtrædelse af dyreværnslovens regler gennemgås nærmere under afsnit 3.2.

### **3.1.2. Transportbekendtgørelserne**

#### **3.1.2.1. Generelt om bekendtgørelserne**

Transport af dyr er reguleret af to bekendtgørelser, som er udstedt med hjemmel i dyreværnsloven. De to bekendtgørelser supplerer hinanden, idet de i vidt omfang regulerer de samme forhold, men har forskellige anvendelsesområder. Bekendtgørelserne er gengivet i bilag 1 og 2 til denne rapport.

Bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr (med senere ændringer) vedrører nationale transporter over en afstand af højst 50 kilometer og ikke-kommercielle transporter (i det følgende 1964-bekendtgørelsen). Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport (med senere ændringer) regulerer nationale transporter over 50 km samt grænseoverskridende transporter mellem Danmark og andre EU-lande og indførsel af levende dyr fra tredjelande (i det følgende 1993-bekendtgørelsen). Bekendtgørelsen gennemfører dele af Rådets direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport (transportdirektivet).

Reglerne i transportbekendtgørelserne omfatter produktions- og husdyr, herunder både mindre dyr som fugle, fjerkræ og smågrise samt større husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne.

Begge bekendtgørelser indeholder en række materielle krav til udførelsen af dyretransporter, herunder krav om indvendig højde i køretøjet, krav om behørig ventilation og strøelse, krav til vanding og fodring af dyr under transport samt krav vedrørende belægningsgrader (arealkrav, lastetæthed), adskillelse af dyr mv. Endvidere indeholder transportbekendtgørelserne krav til dyrenes transportegnethed, således at syge og tilskadekomne dyr som udgangspunkt ikke kan transporteres. Fra 1. juli 2004 er der ligeledes indført et totalt forbud mod transport af drægtige produktionsdyr og heste i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden.

Transportreglerne afspejler generelt den behandling og beskyttelse, som de enkelte dyr har behov for. Reglerne er således afstemt efter, om der er tale om større eller mindre dyr, syge og unge dyr, dyr der antages at ville tilføje hinanden skade etc. Derudover findes der i reglerne supplerende krav til indretningen af køretøjer afhængig af længden af den tid, som dyrene skal transporteres. I bilag 3 til 1993-bekendtgørelsen er således optrykt en række supplerende normer for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid. Disse normer vedrører navnlig krav om indvendig inspektionshøjde, ventilation, fodring og vanding etc.

Udover disse materielle krav til køretøjers indretning, transporttider mv. indeholder bekendtgørelserne en række formelle krav til de virksomheder, der er ansvarlige for udførelsen af dyretransporter.



I § 15 i 1964-bekendtgørelsen stilles der krav om godkendelse af de køretøjer, der anvendes til landevejstransport af dyr. Samme godkendelseskrav følger nu af §§ 22-22 k i 1993-bekendtgørelsen, hvorefter dansk indregistrerede køretøjer, der anvendes til visse transporter af større dyr, skal godkendes af en synsvirksomhed (tidligere Statens Bilinspektion). De krav, som køretøjet skal opfylde for at blive godkendt til transport af større dyr, er bl.a. krav til den indvendige højde og bredde af køretøjet og krav til ventilationssystemer/ventilationsåbninger.

Efter 1993-bekendtgørelsens § 14 kræves det endvidere, at den ansvarlige for en transport skal udarbejde en samlet ruteplan for hele forsendelsen, herunder med angivelse af eventuelle mellemstationer eller omladestationer, hvis transporten varer over 8 timer, og dyrene transporteres ud af Danmark. Ruteplanen anvendes til at sikre, at dyrene behandles i overensstemmelse med gældende forskrifter under hele transporten, og at den forventede transporttid er realistisk.

### **3.1.2.2. 1993-bekendtgørelsens regler om autorisation til transport af dyr**

I medfør af 1993-bekendtgørelsens § 3 a, stk. 1, stilles der krav om, at alle virksomheder eller personer, der foretager kommerciel transport af mere end et dyr over længere afstande end 50 km eller udfører transporter til udlandet, skal være autoriserede som transportvirksomhed. Kravet om autorisation omfatter enhver transportvirksomhed, herunder flyselskaber, rederier, virksomheder, der er ansvarlige for jernbanetransport etc.

Autorisationer til transportvirksomheder i Danmark meddeles af Fødevarestyrelsen og gives primært til transport af heste, kvæg, svin, får og geder og fjerkræ. I ansøgningen til Fødevarestyrelsen skal det oplyses, hvilke typer dyr ansøgningen omfatter, om dyrene tilhører virksomheden selv, eller om de tilhører andre, samt om transporten omfatter landevejstransport eller anden transport. Det skal desuden angives, hvem der er ansvarlig for transportvirksomheden, typisk virksomhedens ejer eller en ansat direktør.

Autorisationen meddeles således til den ansvarlige for transportvirksomheden, jf. bekendtgørelsens § 3 a, stk. 3, på transportvirksomhedens vegne, jf. § 3 a, stk. 1. Udstedelsen af autorisationen er betinget af, at den ansvarlige for transportvirksomheden underskriver en erklæring om, at der træffes de foranstaltninger, som er nødvendige for at opfylde bekendtgørelsens regler, og at transport af dyrene kun overdrages til personer, der har modtaget en særlig uddannelse eller besidder tilsvarende erfaring, således at de kan håndtere og transportere dyrene og give dyrene den nødvendige pleje under transporten.

Autorisationer kan kun udstedes til transportvirksomheder, som selv er i besiddelse af transportmidlerne til transport af dyr. Der kan derfor ikke meddeles autorisation til speditørvirksomheder

eller andre virksomheder, der arrangerer eller koordinerer transport af dyr uden selv at være i besiddelse af transportmidlerne.

En autorisation udstedt af Fødevarestyrelsen gælder for højst fem år ad gangen, hvorefter der skal søges om fornyelse, jf. § 3 b. Den ansvarlige for transportvirksomheden har pligt til at sørge for, at en kopi af den gyldige autorisation medbringes under enhver transport, jf. bekendtgørelsens § 3 c.

Fødevarestyrelsen har i medfør af transportbekendtgørelsens § 3 d bemyndigelse til at tilbagekalde autorisationer i tilfælde af gentagne overtrædelser af EU-reglerne om beskyttelse af dyr under transport, herunder nationale regler udstedt i medfør af EU-regler, eller i tilfælde af en sådan overtrædelse, som har medført alvorlig lidelse for dyrene, jf. nedenfor afsnit 3.3.3. om tilbagekaldelse af autorisationer.

### **3.1.3. Transportforordningen**

Forordning 1/2005/EF af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter mv. finder anvendelse fra 5. januar 2007. Forordningen er medtaget som bilag 3 til denne rapport.

Forordningen er i vidt omfang en videreførelse og præcisering af de gældende regler, som findes i direktiv 91/628/EØF af 19. november 1991 om beskyttelse af dyr under transport (transportdirektivet) og reglerne i forordning 98/411/EF af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyreskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over 8 timers transporttid. Modsat transportdirektivet finder forordningen imidlertid også anvendelse på transporter under 50 km, hvis transporten sker i forbindelse med udøvelse af økonomisk virksomhed.

Som noget nyt indeholder forordningen et krav om forudgående kontrol og godkendelse af alle vejtransportmidler, som anvendes ved lange transporter. Transportmidlerne skal således leve op til en række krav vedrørende indretning af køretøjerne, bl.a. krav til ventilation og krav om beskyttelse af dyrene mod barske vejrforhold etc. Sådanne krav fremgik tidligere af reglerne i forordning 98/411/EF af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyreskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over 8 timers transporttid, men er nu fastsat for alle typer af transporter. Blanketten til godkendelsescertifikatet er optrykt i bilag IV til forordningen og indeholder bl.a. oplysninger om størrelsen af køretøjets lastedæk i m<sup>2</sup>, således at det lettere kan konstateres, om transporten lever op til de gældende arealkrav.

Derudover indeholder forordningen krav om, at transportvirksomhederne ved lange transporter skal udarbejde en logbog, som indeholder oplysninger om transporten, herunder oplysninger om

transportens afgangssted og bestemmelsessted, jf. forordningens bilag II. Logbogen er en udbygning af den allerede eksisterende ruteplan. Logbogen suppleres fra og med 1. januar 2007 af et krav om, at alle transportvirksomheder, der ønsker at udføre lange transporter af heste, kvæg, får og geder og svin, skal have installeret et navigationssystem, som kan spore deres vejtransportmidler. Kravet om navigationssystem gælder først fra 1. januar 2009 for transportmidler, der allerede er taget i brug.

Forordningen indfører desuden skærpede krav til uddannelse af det personale, der håndterer dyr i forbindelse med transport. Når forordningen finder anvendelse fra januar 2007, må transportvirksomhederne således kun betro håndteringen af dyr til personale, som er blevet undervist i forordningens tekniske forskrifter om bl.a. transportegnethed og håndtering af dyr samt i reglerne om logbogen.

Fra januar 2008 stilles der herudover krav om, at personer kun må være chauffører eller fungere som ledsager i forbindelse med lastbiltransport af bl.a. svin, kvæg og heste, hvis de er i besiddelse af et særligt kompetencebevis, der skal kunne forevises for den kompetente myndighed – i Danmark Fødevarestyrelsen eller politiet – under transporten af dyrene.

For at opnå dette bevis skal de pågældende personer gennemføre et uddannelseskursus, der som minimum skal omfatte de tekniske og administrative aspekter af fællesskabsbestemmelserne vedrørende beskyttelse af dyr. Det vil – ud over reglerne om de tekniske forskrifter og logbogen – navnlig sige viden om dyrenes fysiologi, herunder især deres vandings- og fodringsbehov, dyrenes adfærd og stresspåvirkninger, de praktiske aspekter af arbejdet med at håndtere dyr, betydningen af førerens køreadfærd for bl.a. de transporterede dyrs velfærd, nødhjælp til dyr og de sikkerhedsmæssige hensyn for de personer, der håndterer dyrene. Uddannelseskurset skal afsluttes med, at de pågældende personer skal bestå en eksamen, som er godkendt af myndighederne.

Kravene om uddannelse af transportpersonalet gælder efter forordningen ikke personer, der transporterer dyr over en strækning på højst 65 km regnet fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet.

Endelig indeholder forordningen krav om autorisation af transportvirksomheder, der udfører transport af dyr.

Det følger af forordningens artikel 10, at transportvirksomheder, der ønsker at udføre transporter af dyr, bl.a. skal dokumentere, at de råder over tilstrækkeligt og egnet personale og udstyr og tilstrækkelige og egnede driftsprocedurer til at kunne overholde bestemmelserne i forordningen. Det er endvidere et krav, at ansøgerne eller deres repræsentanter ikke har gjort sig skyldige i al-

vorlige overtrædelser af fællesskabslovgivning og/eller den nationale lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i tre år inden indgivelsen af ansøgningen. Dette gælder, medmindre ansøgeren har godtgjort at have truffet de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå yderligere overtrædelser.

Autorisationen har en gyldighedsperiode på højst 5 år og gælder kun for korte transporter.

Transportvirksomheder, der ønsker at udføre lange transporter, skal i medfør af forordningens artikel 11 fremlægge supplerende dokumenter i form af gyldige kompetencebeviser for førere og ledsagere samt gyldige godkendelsescertifikater for alle vejtransportmidler, der tænkes anvendt til lange transporter. Derudover er transportvirksomhederne forpligtet til at fremlægge detaljerede oplysninger om de procedurer, der gør det muligt for transportvirksomhederne at spore og registrere bevægelserne for de køretøjer, de er ansvarlige for, samt til at anvende et navigations-system, der skal være implementeret den 1. januar 2007 i nye transportmidler og alle andre transportmidler den 1. januar 2009.

Autorisationerne til lange transporter er gældende i højst 5 år, jf. forordningens artikel 11 (3). De kompetente myndigheder er ifølge forordningens artikel 13 ansvarlige for at registrere autorisationerne i en elektronisk database, således at transportvirksomhedens navn og autorisationsnummer gøres offentligt tilgængeligt i autorisationens gyldighedsperiode.

I forordningens kapitel IV er der fastsat bestemmelser om håndhævelse og udveksling af oplysninger ved manglende overholdelse af forordningens bestemmelser. Det fremgår af forordningens artikel 26, at myndigheder, der konstaterer, at indehaveren af en autorisation ikke har overholdt bestemmelser i forordningen, eller at et transportmiddel ikke lever op til kravene i forordningen, straks skal underrette den myndighed, der har udstedt den pågældendes autorisation eller godkendelsescertifikat. Hvis en chauffør har medvirket til overtrædelser, skal der ske underretning til den myndighed, der har udstedt førerens kompetencebevis, jf. artikel 26, stk. 2.

Det følger videre af artikel 26, stk. 4, at den ansvarlige myndighed i en medlemsstat, der konstaterer, at en virksomhed eller en chauffør ikke har overholdt bestemmelser i forordningen, kan suspendere eller annullere henholdsvis transportvirksomhedens autorisation eller godkendelsescertifikatet for det pågældende transportmiddel og chaufførens kompetencebevis.

Ved gentagne eller alvorlige overtrædelser af bestemmelserne i forordningen kan en medlemsstat nedlægge midlertidigt forbud mod, at dyr transporteres af den pågældende transportvirksomhed eller med det pågældende transportmiddel på medlemsstatens område, selv hvis transportmidlet er autoriseret eller godkendt af en anden medlemsstat, forudsat at alle muligheder for gensidig bistand og udveksling af oplysninger i overensstemmelse med artikel 24 er udtømt.

Som anført ovenfor i afsnit 1.1.2. er forordningen fra 5. januar 2007 suppleret med udstedelsen af bekendtgørelse nr. 1729 af 21. december 2006 om beskyttelse af dyr under transport og bekendtgørelse nr. 1728 om uddannelse i transport af dyr, ligesom Justitsministeriet har udstedt vejledning nr. 145 af 21. december 2006 om anvendelsen af forordningen.

### **3.2. Straffebestemmelserne ved overtrædelse af reglerne om transport af dyr**

#### **3.2.1. Straffebestemmelsen i dyreværnslovens § 28**

Straffebestemmelserne i dyreværnsloven er i nogle tilfælde anvendelige sammen med straffebestemmelserne i bekendtgørelserne om transport af dyr, således at der kan rejses tiltale både for overtrædelse af dyreværnsloven og for overtrædelse af regler i en af de to transportbekendtgørelser. Om straffebestemmelserne i transportbekendtgørelserne henvises til pkt. 3.2.2. nedenfor.

Straffebestemmelsen i dyreværnsloven findes i lovens § 28, der er sålydende:

”§ 28. Den, som ved overanstrengelse, vanrøgt eller på anden måde behandler dyr uforsvarligt, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år. Der skal ved udmålingen af straffen tages hensyn til, om der foreligger uforsvarlig eller grovere uforsvarlig behandling af dyr. Har forholdet haft karakter af mishandling er straffen fængsel indtil 1 år, i gentagelsestilfælde indtil 2 år.

*Stk. 2.* Medmindre højere straf er forskyldt efter stk. 1, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder den, der

1) overtræder §§ 1-3, § 5, § 6, stk. 1, § 9, § 11, stk. 2 og 3, § 13, stk. 1, § 14, stk. 1 og 2, § 16, § 17, stk. 1-3, § 18, stk. 1, § 19 og § 24 a, stk. 4, eller

2) tilsidesætter vilkår for en tilladelse.

*Stk. 3.* Den, der overtræder et pålæg efter § 21, stk. 1, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år.

*Stk. 4.* Med bøde straffes en dyrlæge, som tilsidesætter sin anmeldelsespligt efter § 20.

*Stk. 5-6.* (Udeladt)

*Stk. 7.* Ved udmåling af straf efter denne lov eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5 og 6 anses det som en skærpende omstændighed, hvis overtrædelse er begået i forbindelse med udøvelsen af erhverv.

*Stk. 8.* Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.”

Bestemmelsen fik den nugældende affattelse ved lov nr. 384 af 28. maj 2003 om ændring af dyreværnsloven, hvor bl.a. reglen i stk. 1, 2. pkt., og reglen i stk. 7 blev indsat. Formålet med denne lovændring var en forhøjelse af bødestraffene for overtrædelse af dyreværnslovgivningen, og herunder også bødestraffene i sager om transport af dyr.

Som det fremgår af bestemmelsen i § 28, sondres der i stk. 1 mellem forhold, der indebærer uforsvarlig behandling af dyr og grovere uforsvarlig behandling af dyr, for hvilke strafferammen

er bøde eller fængsel indtil 1 år. Strafferammen for forhold, der har karakter af mishandling, er fængsel indtil 1 år, i gentagelsestilfælde 2 år. Dette indebærer, at der i sager om mishandling som udgangspunkt ikke idømmes bødestraf.

Stk. 2 omfatter en række overtrædelser af dyreværnsloven, der er mindre grove end forholdene i stk. 1. Strafferammen i denne bestemmelse er som det fremgår bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Straffebestemmelsen i dyreværnsloven omfatter – ligesom det er udgangspunktet ved andre særlovsovertrædelser, jf. straffelovens § 19 – både forsætlige og uagtsomme overtrædelser af reglerne.

Bestemmelsen i stk. 7, der blev indsat i 2003, indebærer, at det generelt skal betragtes som en skærpende omstændighed ved strafudmålingen, at en overtrædelse er begået i forbindelse med udøvelse af erhverv.

Som det fremgår af stk. 8, kan også juridiske personer ifalde strafansvar efter dyreværnsloven.

Om strafsubjektet i sager om transport af dyr henvises i øvrigt til afsnit 3.2.3. nedenfor, mens strafpåstandene i sagerne beskrives under afsnit 3.2.4.

### **3.2.2. Straffebestemmelserne i 1964- og 1993-bekendtgørelserne om transport**

Reglerne om transport af dyr findes som nævnt i bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr (med senere ændringer) samt bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport (med senere ændringer). Bekendtgørelserne er beskrevet ovenfor under afsnit 3.1.2.

Straffebestemmelsen i 1964-bekendtgørelsen findes i § 24 b og er udformet således:

”§ 24 b. Med bøde eller fængsel indtil fire måneder straffes den, der  
Overtræder

- 1) §§ 2-14, §§ 16-21 og § 23,
- 2) anvender et køretøj eller lad uden den i § 15 påkrævede godkendelse, eller
- 3) tilsidesætter et vilkår for en dispensation, jf. § 24 a, stk. 1.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.”

Bestemmelsen om straf i § 46 i 1993-bekendtgørelsen er affattet således:

”§ 46. Med bøde eller fængsel indtil fire måneder straffes den, der

1) overtræder § 3 a, stk. 1, § 3 c, § 3 e, §§ 4-17, §§ 19-22 h, § 22 j, §§ 23-28, § 30, §§ 33-42, § 43, stk. 1, § 45 og § 45 a,

2) overtræder artikel 1 i Rådets forordning (EF) nr. 411/1998 af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid, og bilaget til forordningen (optaget som bilag 6 til bekendtgørelsen),

3) undlader at overholde midlertidige forbud efter § 3 f, 2. pkt.,

4) anvender et dansk indregistreret motorkøretøj og påhængs- eller sættevogn hertil samt påhængsvogn til dansk registreret eller godkendt traktor til de i § 22, stk. 1, nævnte formål uden den i § 22 krævede godkendelse, eller

5) undlader at efterkomme påbud efter § 44, stk. 1.

*Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter straffelovens 5. kapitel.”

Som det fremgår, er strafferammen i bekendtgørelserne den samme, nemlig bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvilket svarer til strafferammen i dyreværnslovens § 28, stk. 2, jf. afsnit 3.2.1. ovenfor.

Endvidere gælder ligesom efter dyreværnsloven, at både forsætlige og uagtsomme overtrædelser er strafbare, og at juridiske personer kan pålægges strafansvar.

I forbindelse med overtrædelser af bekendtgørelsernes regler om dyretransport vil der ofte samtidig foreligge forhold, der kan straffes efter dyreværnslovens § 28, stk. 2, jf. f.eks. § 1, om bl.a. beskyttelse af dyrene mod væsentlig ulempe. Undertiden vil det strafbare forhold også udgøre uforsvarlig behandling, grovere uforsvarlig behandling eller mishandling af dyrene, jf. dyreværnslovens § 28, stk. 1.

Det er i Rigsadvokatmeddelelse 3/2003, der indeholder retningslinier for anklagemyndighedens behandling af sager vedrørende overtrædelse af dyreværnslovgivningen, fastsat, at der i sådanne sager skal rejses tiltale både for overtrædelsen af bekendtgørelsen og for overtrædelsen af dyreværnsloven, jf. meddelelsens afsnit 2.2.1.

### **3.2.3. Strafsubjektet i sager om transport af dyr**

Straffebestemmelserne i dyreværnslovens § 28 og i de to bekendtgørelser om transport af dyr er udformet således, at der kan gøres strafansvar gældende over for enhver, der har overtrådt reglerne. Endvidere gælder, at der både kan rejses tiltale mod fysiske personer, der har begået et strafbart forhold, og mod juridiske personer.

Strafansvaret beror på en almindelig strafferetlig vurdering, herunder på, om overtrædelsen kan tilregnes den pågældende fysiske eller juridiske person som uagtsom eller forsætlig.

For fysiske personer medfører straffebestemmelsernes formulering, at der er mulighed for at straffe enhver fysisk person, der uagtsomt eller forsætligt har begået en overtrædelse af reglerne i dyreværnsloven eller transportbekendtgørelserne. En tiltale kan således rettes mod en chauffør, der har været ansvarlig for en ulovlig dyretransport, f.eks. ved at have lastet flere dyr på et køretøj, end køretøjet efter reglerne må rumme. Tiltalen vil i et sådant tilfælde i den samme sag også kunne rettes mod leverandøren af dyrene, f.eks. en landmand, der har tilskyndet chaufføren til overskride reglerne om lastetæthed.

I den samme sag vil også vognmanden eller en ansat hos denne kunne straffes, hvis disse har været medvirkende til overtrædelsen, f.eks. ved at have opfordret eller presset chaufføren til at laste flere dyr på transporten end tilladt. I sådanne tilfælde kan det dog være vanskeligt at føre bevis for et strafbart forhold, hvis de pågældende fysiske personer ikke har været til stede i forbindelse med dyretransporten, og der ikke foreligger vidneforklaringer, f.eks. fra chaufføren, om et medvirkensansvar.

Strafansvar for en juridisk person, f.eks. en vognmandsvirksomhed, der drives i aktieselskabsform, forudsætter, at der inden for den juridiske persons virksomhed er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan, jf. straffelovens § 27, stk. 1.

Udformningen af reglerne om juridiske personers strafansvar medfører, at det i almindelighed er mindre vanskeligt at bevise et strafansvar for en vognmandsvirksomhed, der drives som en juridisk person. I disse tilfælde skal det således blot godtgøres, at der er begået en overtrædelse inden for virksomheden, og dette vil f.eks. være tilfældet, hvis betingelserne for strafansvar for en ansat chauffør i virksomheden er opfyldt.

Det fremgår af Rigsadvokatmeddelelse 3/2003, afsnit 2.2.2., at der i praksis skal rejses tiltale både mod den chauffør, der har udført transporten, og mod arbejdsgiveren/vognmanden og leverandøren, hvis det kan godtgøres, at disse har været medvirkende til overtrædelsen eller har begået selvstændige overtrædelser, eller hvis der er grundlag for strafansvar for arbejdsgiveren/vognmanden eller for leverandøren efter reglerne om strafansvar for juridiske personer.

Hvis sagen efter anklagemyndighedens opfattelse bør medføre rettighedsfrakendelse, bør tiltalen ifølge retningslinierne i Rigsadvokatmeddelelsen dog ikke begrænses til selskabet, men rettes mod den ansvarlige enkeltperson.

### **3.2.4. Strafpåstande i sager om overtrædelse af reglerne om transport af dyr**



Ved lov nr. 384 af 28. maj 2003 om ændring af dyreværnsloven blev bl.a. straffebestemmelserne i dyreværnslovens § 28 ændret. Ifølge forarbejderne til loven var formålet med lovændringen en generel skærpelse af bødeniveauet i sager om overtrædelse af dyreværnslovgivningen. I bemærkningerne til ændringsloven angives for hver enkelt sagstype en ”minimums-strafposition”. Loven trådte i kraft den 1. juli 2003.

På baggrund af tilkendegivelserne i forarbejderne til denne lovændring udsendte Rigsadvokaten ved Rigsadvokatmeddelelse nr. 3/2003 retningslinier for anklagemyndighedens strafpåstande i sager om overtrædelse af dyreværnslovgivningen, der afgøres med bøde. Der blev herunder også fastsat retningslinier for bøderne i sager om transport af dyr, jf. Rigsadvokatmeddelelsen afsnit 5.5.

Bødeniveauet i sager om transport af dyr er i meddelelsen beskrevet således:

”I sager om transport af dyr – f.eks. sager, hvor der på en dyretransport er lastet flere dyr end tilladt, eller sager, hvor dyr, der er uegnede til transport, alligevel transporteres – anvendes ifølge forarbejderne til lov nr. 384 af 28. maj 2003 følgende ”minimums-strafpositioner” som udgangspunkt for bødepåstanden:

|   | 1. gang    | 2. gang    |
|---|------------|------------|
| Kun overtrædelse af bekendtgørelse og/eller dyreværnslovens § 28, stk. 2.   | 3.000 kr.  | 4.500 kr.  |
| Uforsvarlig behandling af dyr (dvs. både overtrædelse af bekendtgørelse og dyreværnslovens § 28, stk. 1, 1. pkt.)         | 5.000 kr.  | 7.500 kr.  |
| Grovere uforsvarlig behandling af dyr (dvs. både overtrædelse af bekendtgørelse og dyreværnslovens § 28, stk. 1, 1. pkt.) | 10.000 kr. | 15.000 kr. |

Der er i forarbejderne til ændringsloven ikke fastsat forskellige udgangspunkter for bødestørrelsen for chauffør, arbejdsgiver/vognmand og leverandør, men det fremgår af bemærkningerne, at der ved bødeudmålingen vil kunne differentieres mellem de forskellige implicerede personer, bl.a. på baggrund af en vurdering af, hvem der er ”hovedmanden”, og hvem en opnået eller tilsigtet fortjeneste ville tilfalde.

Det er på den baggrund min opfattelse, at udgangspunktet for anklagemyndighedens strafpåstand bør være de ovennævnte ”minimums-strafpositioner”, uanset om strafansvar gøres gældende kun over for enten chaufføren, arbejdsgiveren/vognmanden eller leverandøren eller over for flere af disse. Hvis der foreligger oplysninger om særlige omstændigheder i forbindelse med overtrædelsen, kan der dog – især

i forholdet mellem chauffør og arbejdsgiver/vognmand – være grundlag for, at bøden for en af disse nedsættes eller forhøjes. Nedsættelse eller forhøjelse kan bl.a. komme på tale i de tilfælde, der er nævnt i afsnit 5.2.

I sager, hvor der alene er tale om brud på helt formelle regler, og hvor dyr ikke har været udsat for væsentlig ulempe mv., f.eks. tilfælde, hvor en vognmand ikke har medbragt sin autorisation til transport af dyr, er bødeniveauet ikke skærpet. I disse tilfælde kan også mindre bøder således efter omstændighederne anses for passende.

Om tilfælde, hvor der foreligger gentagne og eventuelt systematiske overtrædelser af transportreglerne, fremgår det af forarbejderne, at bødebeløbet bør være væsentligt højere end bødebeløbet for andengangs-overtrædelser.

For at modvirke, at personer, der som led i deres erhverv beskæftiger sig med dyretransporter, konsekvent overtræder transportreglerne, vil der kunne være grundlag for absolut kumulation, dvs. sammenlægning af de bøder, der isoleret set er forskyldt i de enkelte tilfælde. Det anføres i bemærkningerne, at det må bero på en konkret vurdering i den enkelte sag, i hvilket omfang dette udmålingsprincip anvendes.”

I rigsadvokatmeddelelsens afsnit 5.2. er det yderligere om bøderne på området anført, at spørgsmålet om, hvilken bøde der skal udmåles i den enkelte konkrete sag, selvsagt fortsat vil bero på domstolens samlede vurdering af den enkelte sags foreliggende omstændigheder.

Det betyder på den ene side, at der jævnligt kan være grundlag for at udmåle bøder, der er højere - og efter omstændighederne også væsentligt højere - end dem, der følger af de nævnte udgangspunkter. Ud fra den overordnede betragtning, at det ikke må kunne betale sig at overtræde dyreværnslovgivningen, vil dette navnlig gælde, hvor det i den konkrete sag kan lægges til grund, at der er opnået eller tilsigtet en økonomisk vinding. I så fald må det også indgå, om der kan være grundlag for konfiskation efter straffelovens almindelige regler.

Det anførte betyder på den anden side, at der efter omstændighederne også kan være grundlag for at udmåle lavere bøder end de anførte. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis forholdet i den konkrete sag har været af mindre strafværdighed, hvis der er tale om personer under 18 år, eller hvis den pågældendes personlige forhold i øvrigt taler for det.

### **3.3. Gældende ret om frakendelse og tilbagekaldelse af retten til at transportere dyr**

#### **3.3.1. Rettighedsfrakendelse efter dyreværnslovens § 29**

Dyreværnsloven indeholder i § 29, stk. 1, en bestemmelse om frakendelse, der er affattet således:

”§ 29. Den, der ved dom findes skyldig i mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, kan ved dommen for bestandigt eller for et nærmere fastsat tidsrum frakendes retten til at eje, bruge, passe eller slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr. Det samme gælder den, der efter tidligere at have gjort sig skyldig i uforsvarlig behandling af dyr, på ny findes skyldig i sådan en overtrædelse. Forbudet kan begrænses til at angår bestemte arter af dyr. Overtrædelse af forbudet straffes med bøde eller fængsel indtil 6 måneder.”

En påstand om rettighedsfrakendelse kan således komme på tale ved mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, jf. § 29, 1. pkt., og ved uforsvarlig behandling af dyr, når der er tale om gentagelsestilfælde, jf. § 29, 2. pkt.

Som det fremgår af bestemmelsen, kan frakendelse ske ved mishandling af dyr. Mishandling af dyr er efter dyreværnsloven den groveste form for overlast, som dyr kan udsættes for. Frakendelse forudsætter således, at forholdet henføres under § 28, stk. 1, 3. pkt., der alene indeholder fængsel i strafferammen, og hvor sagen derfor normalt ikke afgøres med bøde.

I 1991 (ved lov nr. 386 af 6. juni 1991) blev området for rettighedsfrakendelse udvidet, således at der tillige kan ske frakendelse, såfremt dyr har været udsat for grovere uforsvarlig behandling. I disse sager vil dyrene typisk have været udsat for overlast, der har medført skader af grovere karakter, således at dyrene har været udsat for en høj grad af smerte, lidelse, angst, varigt mén og væsentlig ulempe, jf. dyreværnslovens § 1. Ved tiltalerejsning vil straffehjemlen være dyreværnslovens § 28, stk. 1, 1. pkt., jf. 2. pkt.

Om anvendelsesområdet for § 29, 1. pkt., om frakendelse ved grovere uforsvarlig behandling af dyr, fremgår følgende af lovens forarbejder:

”Justitsministeriet kan tiltræde dyreværnsudvalgets udkast til nye bestemmelser om straf mv., herunder om en udvidelse af adgangen til frakendelse, således at retten til at beskæftige sig med dyr efter omstændighederne også kan frakendes i tilfælde af grovere uforsvarlig behandling af dyr, der ikke har karakter af egentlig mishandling.

Da frakendelse i f.eks. landbrugsforhold kan være af ganske indgribende betydning for den dømte, bør frakendelse i sådanne sager, hvor der ikke foreligger mishandling eller gentagelsestilfælde, efter Justitsministeriets opfattelse kun ske, hvor det udviste forhold og oplysningerne i øvrigt giver grundlag for at antage, at der foreligger en nærliggende risiko for gentagelse.”

I sager, i hvilke en erhvervsdrivende – landmand eller transportør – har udsat dyr for grovere uforsvarlig behandling, kan der således ske rettighedsfrakendelse, når der er grundlag for at antage, at der er en nærliggende risiko for, at det vil ske igen. Er der udelukkende grundlag for at antage, at der er tale om et enkeltstående tilfælde, idet pågældende har ændret sine procedurer eller forhold i øvrigt, kan der som udgangspunkt ikke ske frakendelse.

Som nævnt kan rettighedsfrakendelse endvidere ske, når en person, der tidligere har gjort sig skyldig i uforsvarlig behandling af dyr, på ny gør sig skyldig heri, jf. § 29, 2. pkt. Denne bestemmelse rummer således mulighed for rettighedsfrakendelse i sager, hvor en tidligere overtrædelse af dyreværnsloven ikke har været af en sådan grovhed, at den isoleret set kunne danne grundlag for frakendelse, men hvor den omstændighed, at pågældende på ny har gjort sig skyldig i overtrædelse af dyreværnsloven, kan tyde på en manglende vilje til at ændre rutiner eller forhold i øvrigt. Dette gælder, uanset om den nye overtrædelse af dyreværnsloven isoleret set måtte kunne medføre en rettighedsfrakendelse.

Ved Rigsadvokatmeddelelse nr. 3/2003, afsnit 6.2., er der fastsat retningslinier for anklagemyndighedens fremgangsmåde ved behandlingen af spørgsmål om rettighedsfrakendelse i dyreværns-sager. Idet en korrekt anvendelse af bestemmelsen om rettighedsfrakendelse afhænger af grovheden af den overlast, som dyrene har været udsat for, fremgår det af meddelelsen, afsnit 3:

”I sager om overtrædelse af dyreværnsloven, hvor overtrædelsen antages at kunne udgøre grovere uforsvarlig behandling eller mishandling af dyr, bør der som udgangspunkt ske forelæggelse for Det Veterinære Sundhedsråd med henblik på en vurdering af dette spørgsmål, der også har betydning for spørgsmålet om, hvorvidt der skal nedlægges påstand om frakendelse efter § 29, stk. 1.”

Herudover er der efter reglerne i bekendtgørelse nr. 120 af 28. februar 2005 om forelæggelse af veterinærfaglige spørgsmål for Det Veterinære Sundhedsråd og Fødevarestyrelsen, der trådte i kraft den 1. maj 2005, mulighed for at forelægge sager vedrørende overtrædelse af dyreværnsloven for Fødevarestyrelsen med henblik på en vurdering af grovheden af den overlast, som dyr har været udsat for.

For så vidt angår den tidsmæssige udstrækning af en rettighedsfrakendelse kan en sådan idømmes for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum, jf. dyreværnslovens § 29, stk. 1, 1. pkt. Fastsættes et tidsrum, er dette som hovedregel på mellem 1-5 år.

Reglerne om generhvervelse af retten til at beskæftige sig med dyr fremgår af dyreværnslovens § 29, stk. 2, der er affattet således:

”Stk. 2. Er retten til at beskæftige sig med dyr frakendt for længere tid end 2 år efter stk. 1 eller efter en tidligere lov, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 2 år af frakendelsestiden. Retten kan kun tilbagegives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har vedkommende tidligere været frakendt retten til at beskæftige sig med dyr, kan generhvervelse inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvis og tidligst, når der er forløbet 5 år.”

Der er således mulighed for at indbringe en frakendelse for retten efter to år, uanset om frakendelsen måtte være tidsubestemt eller tidsmæssigt afgrænset. Såfremt der tidligere er sket frakendelse i medfør af dyreværnslovens § 29, stk. 1, skal der dog være forløbet mindst 5 år før spørgsmålet om generhvervelse kan indbringes for retten.

### **3.3.2. Rettighedsfrakendelse efter straffelovens § 79**

I sager vedrørende transport af dyr kan der være grundlag for at nedlægge påstand om frakendelse af retten til at transportere dyr.

Straffelovens § 79 indeholder en bestemmelse om frakendelse af retten til at udøve forskellige former for virksomhed. Bestemmelsen er affattet således:

”§ 79. Den, som udøver en af de i § 78, stk. 2, omhandlede virksomheder, kan ved dom for strafbart forhold frakendes retten til fortsat at udøve den pågældende virksomhed eller til at udøve den under visse former, såfremt det udviste forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

Stk. 2. Det samme gælder, når særlige omstændigheder taler derfor, om udøvelsen af anden virksomhed...”

Straffelovens § 79 vedrører virksomheder af meget forskelligartet karakter, herunder virksomhed, der kræver offentlig autorisation eller godkendelse, jf. straffelovens § 78, stk. 2, der har følgende ordlyd:

”Stk. 2. Den, der er dømt for et strafbart forhold, kan dog udelukkes fra at udøve virksomhed, som kræver en særlig offentlig autorisation eller godkendelse, såfremt det udviste forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen eller hvervet.”

Transport af hvirveldyr er en form for virksomhed, der kræver autorisation, jf. også afsnit 3.1.2. ovenfor. Ifølge 1993-bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport § 3 a, stk.1 og 2, skal Fødevarestyrelsen således meddele autorisation til en transportvirksomhed, der udfører transport af hvirveldyr. Der er efter bekendtgørelsens § 3 d adgang for Fødevarestyrelsen til administrativt at tilbagekalde en sådan tilladelse, jf. også nærmere nedenfor under afsnit 3.3.3.

Frakendelse af retten til at transportere hvirveldyr kan således ske efter reglerne i straffelovens § 79, stk. 1, jf. principperne i § 3 d, stk. 1, jf. § 3 a, stk. 1, i 1993-bekendtgørelsen.

En frakendelse, der alene sker efter disse bestemmelser, vil typisk vedrøre en professionel transportør/chauffør, der ikke ud over ved transport beskæftiger sig med dyr. Såfremt den pågældende tillige erhvervsmæssigt – eksempelvis som besætningsejer – beskæftiger sig med dyr, kan der

ske rettighedsfrakendelse både af retten til at udføre transport, jf. straffelovens § 79, jf. 1993-bekendtgørelsen, og af retten til at beskæftige sig med dyr, jf. dyreværnslovens § 29.

Det er en forudsætning for frakendelse efter straffelovens § 79, at det udviste forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

For så vidt angår den tidsmæssige udstrækning af en rettighedsfrakendelse efter straffelovens § 79 kan en sådan idømmes på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre, jf. straffelovens § 79, stk. 3, 1. pkt.

Der er mulighed for at generhverve den frakendte rettighed. Reglerne om generhvervelse fremgår af straffelovens § 79, stk. 3, der er affattet således:

”Stk. 3. Frakendelse sker på tid fra 1 til 5 år, regnet fra endelig dom, eller indtil videre, i hvilket tilfælde spørgsmålet om fortsat udelukkelse fra den pågældende virksomhed efter 5 års forløb kan indbringes for retten efter de i § 78, stk. 3, indeholdte regler [om fremgangsmåde mv.] Når særlige omstændigheder taler derfor, kan justitsministeren tillade, at indbringelse for retten sker, inden den i 1. pkt. nævnte 5 års frist er forløbet.”

### **3.3.3. Tilbagekaldelse af autorisation efter transportbekendtgørelsen**

Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport indeholder i § 3 d en bestemmelse om, at Fødevarestyrelsen kan tilbagekalde en autorisation til transport af hvirveldyr. Bestemmelsen er affattet således:

”§ 3 d. En autorisation, som i henhold til § 3 a, stk. 2, er meddelt af Fødevarerdirektoratet [nu Fødevarestyrelsen], kan tilbagekaldes af direktoratet i tilfælde af gentagne overtrædelser af EU-regler om beskyttelse af dyr under transport, herunder nationale regler udstedt i medfør heraf, eller i tilfælde af en sådan overtrædelse, som har medført alvorlig lidelse for dyrene. Tilbagekaldelse kan ske for et tidsrum af 1 til 5 år eller indtil videre.”

Betingelserne for en administrativ tilbagekaldelse er således, at der foreligger gentagne overtrædelser af de omtalte regler, eller at der foreligger en overtrædelse, der har medført alvorlig lidelse for dyrene.

Om forholdet mellem reglerne om administrativ tilbagekaldelse af autorisationer og straffelovens § 79 om rettighedsfrakendelse har Justitsministeriet i en redegørelse af 14. april 2003 (Alm. del – bilag 970) til Folketingets Retsudvalg udtalt følgende:

”Efter Justitsministeriets opfattelse bør administrativ tilbagekaldelse af en autorisation ikke finde sted, før den eller de tilknyttede straffesager er afgjort, da Fødevardirektoratet ikke før dette tidspunkt kan vide, om transportøren bliver kendt skyldig og grundlaget for tilbagekaldelsen af autorisationen dermed er til stede.

Hvis der er tale om en grov overtrædelse af reglerne, som har medført alvorlig lidelse for dyrene, vil det dog være mest korrekt at lade spørgsmålet om tilbagekaldelse af autorisationen indgå i den straffesag, der i givet fald bør rejses over for transportøren, så domstolene får lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet om rettighedsfrakendelse. Baggrunden herfor er, at en sådan rettighedsfrakendelse kan være et ganske alvorligt indgreb over for den pågældende transportør, og retssikkerhedsmæssige betragtninger taler således for, at afgørelsen træffes af domstolene, som det også er tilfældet i andre sager om rettighedsfrakendelse, jf. straffelovens §§ 78 og 79. Det samme gælder, hvis anklagemyndigheden vælger at sammenlægge en række sager om gentagne (mindre) overtrædelser begået af den samme transportør og indbringe sagerne samlet for retten.

Fødevardirektoratets adgang til administrativt at tilbagekalde autorisationerne er således primært tænkt anvendt i situationer, hvor den samme transportør gentagne gange ved forskellige afgørelser dømmes for overtrædelser af reglerne om beskyttelse af dyr under transport, herunder afgørelser fra forskellige domstole og politimestre.”

Som det fremgår af Justitsministeriets udtalelse, er udgangspunktet, at sager vedrørende overtrædelse af transportbekendtgørelserne bør finde deres afgørelse ved domstolene. En administrativ tilbagekaldelse af autorisationen kan herefter eksempelvis komme på tale, hvis en transportør flere gange er dømt for overtrædelse af bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport, uden at domstolen har taget stilling til spørgsmålet om rettighedsfrakendelse, idet den enkelte overtrædelse ikke har berettiget hertil.

For så vidt angår generhvervelse af en administrativt tilbagekaldt autorisation er dette reguleret i § 3 d, stk. 2, i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, der er affattet således:

”Stk. 2. Tilbagekaldelse af en autorisation kan til enhver tid efter ansøgning ophæves. Ansøgning herom kan dog ikke imødekommes tidligere end 1 år efter, at tilbagekaldelse er meddelt, eller ophævelse ved seneste endelige afgørelse er nægtet.”

For så vidt angår sidste led i bestemmelsen refererer dette til straffelovens § 79, stk. 3, hvoraf fremgår, at en rettighedsfrakendelse ved dom først kan indbringes for retten med henblik på generhvervelse efter 5 år. Såfremt retten ikke ophæver rettighedsfrakendelsen, skal der forløbe mindst to år, før sagen på ny kan indbringes for retten, jf. straffelovens § 78, stk. 3, 3. pkt.

Ved Rigsadvokatmeddelelse nr. 3/2003 er det fastsat, at alle afgørelser i sager vedrørende overtrædelser af reglerne om transport af dyr – herunder også bødeforelæg, der er vedtaget udenret-

ligt – indberettes til Fødevarestyrelsen, således at Fødevarestyrelsen har tilstrækkeligt grundlag for eventuelt at tilbagekalde en autorisation. På samme måde er der indgået en aftale med fødevareregionerne om, at de løbende holder Fødevarestyrelsen orienteret om eventuelle politianmeldelser i regionen.

Fødevarestyrelsens adgang til at tilbagekalde tilladelser for overtrædelser af lovgivningen om transport af dyr har endnu ikke været anvendt.

### **3.3.4. Lov om godskørsel**

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003, er der bl.a. fastsat bestemmelser om tilladelse til godskørsel samt om tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser mv.

I henhold til lovens § 1, stk. 1, skal den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt over 3.500 kg, have tilladelse hertil. Tilladelser udstedes af Færdselsstyrelsen.

Udstedelse af tilladelse fra Færdselsstyrelsen er i medfør af § 3 bl.a. betinget af, at ansøgeren ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og at den pågældende i fagligt henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og vil kunne drive virksomheden på forsvarlig måde i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Tilladelser kan i medfør af lovens § 4 meddeles til aktieselskaber eller anpartsselskaber. Selskabet skal i givet fald have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens godskørsel. Denne person skal opfylde kravene i § 3, jf. ovenfor.

Tilladelse udstedes til vognmandsforretningen med gyldighed i 5 år og med mulighed for forlængelse. Betingelserne skal være opfyldt i tilladelsens 5-årige gyldighedsperiode, og den fortsatte opfyldelse kontrolleres bl.a. gennem stikprøver.

Færdselsstyrelsen har pr. 31. december 2005 godkendt i alt 6.014 godsvognmandsvirksomheder med 37.241 udstedte vognmandstilladelser.

Efter godskørselslovens § 12 kan tilladelse til godskørsel for fremmed regning bl.a. tilbagekaldes, hvis tilladelsesindehaveren ikke længere opfylder betingelserne for tilladelsen som følge af, at vedkommende i forbindelse med udøvelsen af sit erhverv groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, reglerne om køre- og hviletid m.m.



Færdselsstyrelsen meddeler som udgangspunkt en advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse af en virksomheds tilladelse. Styrelsen modtager indberetninger fra politiet om virksomhedernes overtrædelse af vejtransportlovgivningen, og disse oplysninger indgår i vurderingen af, om en virksomheds tilladelse kan opretholdes. Når Færdselsstyrelsen har modtaget 5 indberetninger fra politiet om samme virksomheds overtrædelser, indhentes en fuldstændig udskrift af Kriminalregisteret, og der foretages en samlet vurdering af virksomhedens overtrædelser af vejtransportlovgivningen de seneste fem år.

For tiden er praksis således, at Færdselsstyrelsen går videre med sagen, hvis der er konstateret ca. 0,3 overtrædelser pr. bil pr. år gennem de seneste fem år.

Der foretages herefter en konkret vurdering af sagens omstændigheder, hvor virksomhedens størrelse og det samlede antal overtrædelser begået inden for de seneste 5 år tages i betragtning.

Styrelsen meddeler en advarsel, såfremt det findes, at overtrædelseernes omfang er tilstrækkeligt stort til, at et uændret overtrædelsesmønster vil kunne danne grundlag for tilbagekaldelse af tilladelse. Dette betyder, at der skal være et vist antal overtrædelser set i forhold til virksomhedens størrelse, for at styrelsen meddeler en advarsel. Styrelsen har oplyst, at den gennemsnitligt uddeler ca. 10 advarsler om året.

Styrelsen har siden 1999 tilbagekaldt tilladelse fra 3 virksomheder pga. overtrædelse af vejtransportlovgivningen.

Som eksempel på praksis kan nævnes sagen U 2002.1060V, hvor landsretten fandt Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for lovlig.

Sagen vedrørte en virksomhed med 9 vognmandstilladelse, som i februar 1998 var blevet meddelt en advarsel af Vejtransportrådet pga. virksomhedens i alt 27 bøder for 45 forhold vedrørende overtrædelse af primært bestemmelserne om overlæs, akseltryk og køre- og hviletidsbestemmelserne. Efter meddelelse af advarslen blev virksomheden tildelt yderligere 11 bøder omhandlende i alt 19 forhold vedrørende overtrædelse af bestemmelserne vedrørende primært overlæs og køre- og hviletid. Færdselsstyrelsen tilbagekaldte efter drøftelser med Vejtransportrådet virksomhedens tilladelse i december 1999. Ved den efterfølgende domstolsprøvelse ved byretten blev Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse fundet lovlig. Byretten lagde i sin afgørelse vægt på, at ”de administrative og strafferetlige sanktioner .. således [havde] været uden virkning, ligesom de ledelsesmæssige tiltag beskrevet af V må anses for utilstrækkelige og uden

betydning for virksomhedens drift.” Vestre Landsret stadfæstede i den efterfølgende sag byrettens dom.

Der verserer på nuværende tidspunkt to sager for domstolene vedrørende lovligheden af Færdselsstyrelsens tilbagekaldelse af tilladelsen på baggrund af overtrædelse af vejtransportlovgivningen. Den ene sag vedrører en virksomhed med 10 tilladelser, som blev meddelt en advarsel i marts 2004 pga. 15 bøder omhandlende i alt 31 forhold. Virksomheden blev efter advarslen tildelt 4 bøder (i alt 15 forhold) for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, og styrelsen tilbagekaldte derfor virksomhedens tilladelser i maj 2005.

Den anden sag vedrører en virksomhed med 11 tilladelser, som også blev meddelt en advarsel i marts 2004 pga. 12 bøder omhandlende i alt 23 forhold. Virksomheden havde efter advarslen modtaget 4 bøder (i alt 7 forhold) for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, og styrelsen tilbagekaldte på denne baggrund virksomhedens tilladelser i maj 2005.

Ved lov nr. 474 af 9. juni 2004 blev lov om godskørsel § 12 ændret, således at Færdselsstyrelsen nu også har mulighed for administrativt at tilbagekalde en virksomheds tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning, hvis tilladelsesindehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport.

Ifølge Justitsministeriets cirkulære af 10. september 1997 til politiet om indberetning af visse strafbare forhold til Færdselsstyrelsen skal de enkelte politikredse foretage indberetninger til Færdselsstyrelsen, når en indehaver af en tilladelse i henhold til lov om godskørsel eller dennes chauffør straffes for et forhold, der vil kunne få betydning for vurderingen af, om en tilladelse skal tilbagekaldes. Færdselsstyrelsen og Justitsministeriet arbejder i øjeblikket på at foretage en ændring af cirkulæret, således at indberetningspligten også omfatter overtrædelser af lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport i overensstemmelse med tilbagekaldelsesgrundlaget i godskørselslovens § 12. Når en indberetning foreligger fra politiet, vil denne indgå i vurderingen af, om en tilladelse til at køre med godstransport kan opretholdes.

Færdselsstyrelsens adgang til at meddele advarsler eller tilbagekalde tilladelser for overtrædelser af lovgivningen om transport af dyr har endnu ikke været anvendt.

### **3.3.5. Oversigt over retspraksis vedrørende frakendelse i sager om transport af dyr**

I anledning af et spørgsmål fra Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri udarbejdede Rigsadvokaten i september 2005 en oversigt over sager om transport af dyr, i hvilke anklagemyndigheden i perioden fra 2000 - 2005 har nedlagt påstand om retlighedsfrakendelse efter dyreværnslovens § 29 og straffelovens § 79.

I det efterfølgende er denne oversigt gengivet og opdateret.

I perioden 2000-2006 er der i fem sager om transport af dyr nedlagt påstand om frakendelse af enten retten til at eje, bruge, passe, slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr i medfør af dyreværnslovens § 29, stk. 1, og/eller retten til at udføre transport af hvirveldyr i medfør af straffelovens § 79, stk. 1, jf. principperne i § 3 d, stk. 1, jf. § 3 a, stk. 1, i 1993-bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport.

Domstolene fulgte helt eller delvis anklagemyndigheden påstand om rettighedsfrakendelse i følgende tre sager:

#### Sag 1

Ved dom afsagt den 18. december 2003 blev tiltalte, som var vognmand, fundet skyldig i at have udført flere transporter af dyr, hvorunder der var sket overtrædelse af dyreværnsloven og af bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993. Tiltalte domfældtes bl.a. for i tre tilfælde at have transporteret svin, som var uegnede til transport på grund af udtalte sygdomsforandringer i form af brækkede baglår, kronisk ledbetændelse, brok og flere tilfælde af støtte- og springhalthed. I to af forholdene blev tiltalte endvidere dømt som ansvarlig for sin chaufførs transport af svin med for tæt belægning under dårlige ventilationsforhold og uden beskyttende strøelse, således at flere af dyrene ved ankomst var afkræftede og havde væskeansamlinger i lungerne, og nogle måtte aflives.

Anklagemyndighedens påstand var frakendelse af retten til at udøve erhvervsmæssig transport af dyr og retten til at beskæftige sig personligt med dyr i et af retten fastsat tidsrum.

Byretten fandt, at tiltalte som eneanpartshaver i det selskab, der stod for transporterne, og som havde ansat de chauffører, der gennemførte transporterne, var personligt ansvarlig for den instruktion, der blev givet til chaufførerne. Der blev i den forbindelse navnlig lagt vægt på chaufførernes udsagn om, at tiltalte havde instrueret dem i tage alle svin med, som landmanden havde anvist, og som selv kunne gå op på rampen. Retten fulgte således i det hele anklagemyndighedens påstand om, at domfældte var rette ansvarssubjekt og frakendte tiltalte retten til at udøve erhvervsmæssig transport af hvirveldyr og retten til at eje, bruge, passe, slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr i produktionsøjemed for en periode på 3 år. Tiltalte var tidligere dømt for overtrædelse af dyreværnslovgivningen, og retten fandt, at de af tiltalte udviste forhold efter de foreliggende oplysninger om de omstændigheder, hvorunder de blev begået, fandtes at begrunde en nærliggende fare for misbrug af virksomheden med transportør af hvirveldyr. Chaufføren blev i samme sag idømt en bøde på 5.000 kr. for ikke at have overholdt kravene til vanding og fodring ved transporter over 8 timer.

### Sag 2

Tiltalte, som var vognmand, blev ved dom afsagt den 18. august 2005 fundet skyldig i at have udført og som arbejdsgiver at være ansvarlig for udførelsen af adskillige transporter af kreaturer, hvorunder der var sket overtrædelse af dyreværnsloven og af bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993. Tiltalte domfældtes for i adskillige forhold at have transporteret stressede og udmagrede kreaturer uden vand, strøelse og foder, selvom transporterne varede over 8 timer, med den virkning, at nogle af kreaturerne måtte aflives ved ankomst, mens andre viste tegn på udmattelse og var påført tydelige skader. Tiltalte blev desuden dømt i fire forhold som ansvarlig for sin chauffør, som var medtiltalt i sagen og blev dømt i samme forhold. Retten lagde vægt på, at tiltalte som ansvarlig for transporterne havde forsømt at instruere chaufføren om de gældende vilkår for gennemførelse af transporter med en varighed på over 8 timer og om iagttagelse af dyrevelfærdsmæssige hensyn. Retten frakendte herefter tiltalte retten til at udøve erhvervsmæssig transport af dyr for en periode på 5 år, men frifandt tiltalte for frakendelse af retten til at beskæftige sig personligt med dyr og henviste herved til, at der ikke fandtes grundlag for at antage, at tiltalte havde gjort sig skyldig i uforsvarlig eller grovere uforsvarlig behandling af dyr i andre situationer end under transport.

### Sag 3

I sagen, der blev afgjort den 10. august 2005, blev tiltalte som landmand, bl.a. fundet skyldig i flere forhold af grovere uforsvarlig behandling af dyr ved at have undladt at sørge for behandling af syge og tilskadekomne kreaturer, men frifundet i et forhold om transport af et kreatur, der var uegnet til transport. Anklagemyndighedens påstand var frakendelse af retten til at eje, bruge, passe, slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr i et af retten fastsat tidsrum. Byretten frifandt tiltalte for påstanden om rettighedsfrakendelse.

Anklagemyndigheden ankede dommen med påstand om skærpelse af straffen for de forhold, i hvilke tiltalte var dømt, og med påstand om frakendelse af retten til at beskæftige sig personligt med dyr. Landsretten frakendte tiltalte retten til at eje, bruge, passe, slagte eller beskæftige sig med produktionsdyr, når bortses fra erhvervsmæssig transport af dyr, således at tiltalte kunne fortsætte sit lønnede arbejde som chauffør hos en vognmand, der udførte dyretransporter.

Om de sidste to sager kan oplyses følgende:

### Sag 4

I den fjerde sag, der nu er under anke, blev tiltalte, som var vognmand, den 1. september 2004 fundet skyldig i at have udført adskillige transporter, hvorunder der var sket overtrædelse af dyreværnsloven og af bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993, men byretten frifandt tiltalte for påstanden om rettighedsfrakendelse.

Tiltalte var i sagen fundet skyldig i at have transporteret 120 svin med så lav indvendig højde, at dyrene ikke kunne stå op i naturlig stilling samt for at have transporteret svinene uden tilstrækkelig ventilation og uden at have foretaget adskillelse af søer og orner, tamsvin og vildsvin samt svin af forskellig størrelse, således at et af svinene måtte aflives efter ankomst, og to svin var så udmattede, at de ikke kunne flyttes fra rampen. Tiltalte fandtes i samme sag skyldig i 31 tilfælde at have foretaget internationale transporter af søer og orner med overbelægning uden at have sørget for tilstrækkelig ventilation og drikke, hvorved dyrene led overlast. Anklagemyndighedens påstand var frakendelse af retten til at udøve erhvervsmæssig transport af dyr indtil videre og frakendelse af retten til at beskæftige sig personligt med dyr for bestandig samt frakendelse af retten til at udføre godskørsel for fremmed regning. Tiltalte blev i byretten fundet skyldig overtrædelse af dyreværnsloven og af bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993, men blev frifundet for påstanden om rettighedsfrakendelse, idet byretten bl.a. lagde vægt på, at tiltalte ikke tidligere var straffet for alvorlige overtrædelser af dyreværnsloven, at overtrædelserne var muliggjort, fordi den udførte kontrol med transporterne ikke havde været tilstrækkelig, og at sagen nu havde varet i flere år, uden at dette kunne lægges tiltalte til last.

Dommen er anket af anklagemyndigheden til skærpelse, navnlig således at anklagemyndighedens påstand om rettighedsfrakendelse tages til følge. Berammelsen af ankesagen ved landsretten har afventet afgørelsen af, om sagen skal forelægges for Det Juridiske Specialudvalg, idet den for tiltalte beskikkede forsvarer har anmodet om, at spørgsmålet om, hvorvidt de i Danmark gældende krav til køretøjets indretning er i overensstemmelse med EU-retten, forelægges for EF-domstolen. Sagen er forelagt for Juridisk Specialudvalg, der har vurderet, at en præjudiciel forelæggelse for EF-domstolen ikke er nødvendig.

#### Sag 5

I den sidste sag, som blev afgjort den 14. december 2004, blev tiltalte som privatperson dømt for 2 forhold af uforsvarlig henholdsvis grovere uforsvarlig behandling af dyr i henhold til dyreværnsloven ved at have transporteret 4 heste uden tilstrækkelig vand og foder, med utilstrækkelig ventilation og plads og uden hensyntagen til, at nogle af hestene var uegnede til videre transport på grund af skader (sår og støtتهalthed), som de havde pådraget sig under transporten. En påstand om rettighedsfrakendelse blev frafaldet af anklagemyndigheden under sagen, idet tiltalte var udenlandsk statsborger uden tilknytning til Danmark og på trods af en lovligt forkyndt tilsi-gelse var udeblevet fra et retsmøde. Da sandsynligheden for et senere fremmøde måtte anses for ringe, blev påstanden om rettighedsfrakendelse frafaldet, således at straffesagen kunne afgøres ved en udeblivelsesdom.

## **Kapitel 4. Eksisterende klippekortsystemer mv.**

### **4.1. Færdselslovens klippekortordning**

Færdselsstyrelsen nedsatte i 2000 en arbejdsgruppe, som skulle undersøge og beskrive muligheder og konsekvenser i forbindelse med indførelsen af et point- eller klippekortsystem på færdselsområdet. På baggrund af erfaringerne fra en række andre lande og efter en vurdering af, hvordan systemet bedst kunne implementeres i Danmark, udarbejdede arbejdsgruppen en rapport, hvori den anbefalede et udvidet sanktionssystem med udgangspunkt i det allerede eksisterende frakendelsessystem. Justitsministeriet fremlagde på baggrund af rapporten et lovforslag om en klippekortordning ved overtrædelser af færdselsloven, som blev vedtaget som lov nr. 267 af 21. april 2004 med ikrafttrædelse 1. september 2005.

Klippekortordningen indebærer, at der registreres et klip hos føreren af et motorkøretøj for hver overtrædelse af færdselsloven, som ifølge § 125, stk. 2, er omfattet af ordningen. Det gælder for eksempel ved fremkørsel mod rødt lyssignal, jf. færdselslovens § 4, stk. 1, kørsel med for kort afstand til forankørende, jf. § 15, stk. 3, 1. pkt., tilsidesættelse af reglerne om overhaling, jf. § 21, stk. 1-3, og overskridelse af hastighedsbegrænsningerne med mere end 30 pct., jf. § 42 - 43 a etc. Det enkelte klip udløses automatisk, når den pågældende har vedtaget bøden for forseelsen, eller der er faldet dom herfor. Har en fører begået flere kliprelevante overtrædelser ved samme lejlighed, registreres et klip for hver forseelse.

Ordningen medfører, at en fører, der inden for en periode af tre år modtager tre klip, automatisk vil blive frakendt førerretten betinget i forbindelse med tredje klip, jf. færdselslovens § 125, stk. 2. Føreren skal i disse tilfælde aflægge og bestå en kontrollerende køreprøve for at bevare førerretten, jf. færdselslovens § 60, stk. 3.

Er overtrædelserne begået inden for de første tre år efter, føreren første gang erhvervede kørekort, vil der i stedet blive pålagt kørselsforbud allerede i forbindelse med klip nr. to, jf. færdselslovens § 127, jf. § 125, stk. 3. I disse tilfælde vil førerretten blive inddraget, indtil særlig køreundervisning er gennemført og en kontrollerende køreprøve er bestået, jf. færdselslovens § 60 a.

Klippekortordningen indebærer også en udvidet adgang til at frakende førerretten ubetinget. En ubetinget frakendelse vil ske, når en fører, som tidligere er frakendt førerretten betinget, modtager tre klip inden for den tre-årige prøvetid for den betingede frakendelse. Den ubetingede frakendelse medfører ligesom tidligere, at man ikke må føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves

kørekort, før frakendelsestiden er udløbet, og man har generhvervet førerretten, jf. færdselslovens § 60 a.

Der kan efter klippekortordningen kun gives klip til den person, der fører køretøjet. Personer, der endnu ikke har erhvervet kørekort, vil ved tre klip miste retten til at erhverve kørekort.

Personer med udenlandsk kørekort vil ligeledes kunne pålægges klip i medfør af klippekortordningen, således at førerretten frakendes betinget, hvis føreren begår tre (to) grovere færdselslovs-overtrædelser inden for en periode på tre år. Frakendelser og klip, som er pålagt personer med udenlandsk kørekort, registreres i Kriminalregisteret på samme måde som for personer med dansk kørekort. Frakendelsen af førerretten er dog territorialt begrænset og gælder som udgangspunkt kun i Danmark.

Af praktiske årsager er det ikke muligt at gennemføre kravet om kontrollerende køreprøve ved betinget frakendelse over for personer med bopæl i udlandet.

Ved ubetinget frakendelse af førerretten indleveres udenlandske kørekort til politiet eller Rigspolitichefen, hvor kortet enten påtegnes, opbevares (indtil frakendelsestiden udløber eller den pågældende rejser ud af landet) eller videresendes til vedkommende myndighed, som har udstedt kørekortet.

Efter færdselslovens § 120 gælder det, at politiet kan tilbageholde et køretøj, indtil forskyldte færdselsbøder er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen, hvis såvel føreren og køretøjet er hjemmehørende i udlandet, og overtrædelserne er begået med køretøjet.

## **4.2. Færdselslovens regler om køre- og hviletid og kontrolapparat mv.**

### **4.2.1. Indledning**

Ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven mv. er der gennemført et skærpet sanktionssystem for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid samt de i tilknytning hertil fastsatte regler om et kontrolapparat, ligesom der er indført hjemmel til frakendelse af førerretten ved grovere overtrædelser af reglerne.

Bestemmelserne om køre- og hviletid er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (køre- og hviletidsforordningen). Rådets forordning (EØF) nr. 3821/1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen) indeholder regler om installation og anvendelse af det

kontrolapparat, der er en forudsætning for kontrol med overholdelse af reglerne om køre- og hviletid.

I bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, der er udstedt i medfør af færdselslovens § 86 a, er der bl.a. fastsat regler om, hvilke bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen og i kontrolapparatforordningen der er strafsanktioneret, jf. §§ 10 – 13.

#### **4.2.2. Køre- og hviletid**

For så vidt angår sanktionerne for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid fremgår det af forarbejderne til lovændringen i 2005, at der for føreren fastsættes en bøde på 100 kr. for hver gang den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 pct. For ejeren/brugeren (arbejdsgiveren) fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden for føreren, dvs. 200 kr. pr. pct. reglerne overskrides. Der gælder en generel tolerancegrænse på 5 pct. Dette indebærer, at den første bødeposition for en fører er på 500 kr., mens den første bødeposition for arbejdsgiveren er på 1.000 kr. Der fastsættes ikke en skærpet bøde i gentagelsestilfælde.

For overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af færdselslovens § 86 a kan der endvidere pålægges arbejdsgiveren et bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsættelig eller uagtsom (objektivt ansvar), jf. § 118, stk. 9. Det objektive ansvar efter færdselslovens § 118, stk. 9, gælder alene selve kørslen og ikke eksempelvis ulykker, der indirekte kan skyldes, at reglerne i bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport ikke er overholdt. I disse situationer vil arbejdsgiveren kunne blive ansvarlig efter de almindelige regler om medvirkensansvar efter straffelovens § 23.

Efter færdselslovens § 118, stk. 10, kan der pålægges selskaber mv. (juridiske personer) ansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Føreren skal frakendes førerretten, hvis reglerne om køre- og hviletid er overskredet med mere end 30 pct., jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 5. Frakendelsen sker betinget. Har chaufføren gjort sig skyldig i flere forhold af forskellig karakter, der hver for sig kan begrunde en betinget frakendelse i medfør af færdselslovens § 125, kan førerretten frakendes ubetinget. Såfremt alle forholdene, der skal pådømmes samtidig, relaterer sig til overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, skal disse dog være begået under mere end ét kørselsforløb for at kunne medføre en ubetinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 5.

#### **4.2.3. Kontrolapparatet**



I forbindelse med reglerne om køre- og hviletid er der fastsat regler om kontrolapparatet, jf. afsnit 4.2.1. Overholdelse af reglerne i kontrolapparatforordningen har afgørende betydning for muligheden for at gennemføre kontrol med overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid.

Herom fremgår det af forarbejderne til lovændringen i 2005 bl.a. følgende:

”Rigsadvokaten anbefaler, at det gældende system for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen, hvor alle overtrædelser straffes ens, fastholdes.

Rigsadvokaten har overvejet, om det er muligt at kategorisere overtrædelser af kontrolapparatforordningen i forskellige overtrædelsestyper med henblik på en opdeling af overtrædelserne i de mere undskyldelige overtrædelser og de overtrædelser, der må antages at blive begået bevidst for at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.

Da det imidlertid kan være vanskeligt at foretage en kategorisering af alle overtrædelserne af kontrolapparatforordningen, og da alle overtrædelser af forordningen principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne, finder Rigsadvokaten ikke grundlag for at indføre et graderet bødesystem. En ordning hvor alle overtrædelser straffes ens, vil endvidere efter Rigsadvokatens opfattelse være smidigt og let at administrere.”

Det fremgår endvidere af lovforslagets bemærkninger, at Justitsministeriet tiltrådte Rigsadvokatens anbefaling om at fastholde det hidtil gældende sanktionssystem, hvorefter alle overtrædelser af kontrolapparatforordningen straffes ens.

For så vidt angår overtrædelse af reglerne om installation og anvendelse af kontrolapparatet følger det af færdselslovens § 118, stk. 8, og forarbejderne til lovændringen, at bøden til en fører for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen er på 3.000 kr. og til ejeren/brugeren på 6.000 kr. Bødestørrelsen er således i overensstemmelse med bødeniveauet ved en 30 procents overskridelse af reglerne om køre - og hviletid, jf. ovenfor.

Om baggrunden for de skærpede bøder for overtrædelse af kontrolapparatforordningen er det i bemærkningerne til lovforslaget anført:

”Endvidere bør bøderne efter Justitsministeriets opfattelse afspejle, at der er tale om en overtrædelse, der begås i erhvervsforhold, og at det normalt ikke er muligt at beregne den fortjeneste, som virksomhedens ejer har fået ved overtrædelsen, hvorfor det derfor ikke i forbindelse med en eventuel straffesag er muligt at foretage en konfiskation af fortjenesten ved overtrædelsen. Udmåling af en bøde på det dobbelte til ejeren (som i dag) syntes derfor velbegrundet.”

Færdselslovens § 118, stk. 9, vedrørende objektivet ansvar, finder ligeledes anvendelse ved overtrædelse af reglerne for kontrolapparater.

Reglerne om frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen er fastsat i overensstemmelse med reglerne i klippekortordningen for motorkøretøjer (nærmere omtalt i afsnit 4.1.). Dette indebærer, at tre overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen indenfor en periode på tre år udløser en betinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6. Overtrædelserne kan begås under én eller flere kørsler, ligesom de kan begås i samme situation eller uafhængigt af hinanden. Ved seks overtrædelser frakendes førerretten ubetinget, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 5 og § 125, stk. 1, nr. 6.

Ved manipulation med kontrolapparatet frakendes førerretten ubetinget, hvis føreren vidste eller burde vide, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets kontrolapparat eller i dets forbindelser, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3, jf. § 126, stk. 2.

### **4.3. Færdselslovens regler om totalvægt (overlæs)**

Ved lov nr. 187 af 30. marts 1999 om ændring af bl.a. færdselsloven blev der indført en ny bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 5 (nu stk. 8), hvorefter der i forskrifter, der udstedes i medfør af færdselslovens § 85, kan fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde for overtrædelse af regler om køretøjets største tilladte totalvægt, når overtrædelsen er sket under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg. Der blev samtidig indført nye bestemmelser i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 4, og § 126, stk. 1, nr. 5, vedrørende betinget og ubetinget frakendelse af førerretten ved sådanne overtrædelser.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 9, kan der for overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af § 85, stk. 1, pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Der er således også på dette område objektivt strafansvar for transportører bl.a. i tilfælde, hvor overtrædelsen begås af en chauffør.

Ved en overtrædelse af reglerne om størst tilladte totalvægt ved kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg udmåles i 1. gangstilfælde en bøde på 100 kr. pr. procent til føreren, mens ejeren straffes med en bøde på 250 kr. pr. procent. I gentagelsestilfælde udmåles der en skærpet bøde til arbejdsgiveren, idet bøden forhøjes med 1.000 kr. pr. forstraf. Derudover fordobles den fremkomne bøde ved flere end 10 forstraffe, medmindre der, før den nye forseelse blev begået, er forløbet mere end 2 år efter den seneste afgørelse. Der gælder en tolerancegrænse, som indebærer, at der kun rejses tiltale, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 7 procent, jf. Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 19. november 1979.

For så vidt angår frakendelse af førerretten fremgår det af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 4, at førerretten i tilfælde af overtrædelse af reglerne om størst tilladt totalvægt med mere end 30 procent vil medføre en betinget frakendelse af førerretten. Har føreren gjort sig skyldig i flere over-

trædelser, der hver for sig kan medføre en betinget frakendelse af førerretten, herunder flere overtrædelser af reglerne om størst tilladte totalvægt, sker frakendelsen ubetinget, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 5.

## Kapitel 5. Arbejdsgruppens overvejelser

### 5.1. Arbejdsgruppens opgave og afgrænsningen af denne

Ifølge kommissoriet er arbejdsgruppens opgave ”at vurdere muligheden for at etablere en klippekortordning på dyretransportområdet og komme med forslag til ordningens nærmere udformning”.

Det fremgår ikke udtrykkeligt af kommissoriet, om en klippekortordning alene skal være rettet mod transportører/vognmænd, dvs. de juridiske og fysiske personer, der driver virksomhed med transport af dyr, eller om arbejdsgruppen også bør overveje at lade ordningen omfatte personer, der udfører transport af dyr som ansatte chauffører i transportvirksomheder. Kommissoriet nævner dog som en del af baggrunden for nedsættelse af arbejdsgruppen, at der har været drøftelser om ”en udvidelse af adgangen til at fratage transportører retten til at transportere dyr”.

På baggrund af to forslag til folketingsbeslutninger (B 47 og B 54) afgav Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri den 29. marts 2006 beretning, hvori et flertal i udvalget pålægger regeringen at fremsætte et lovforslag om en klippekortordning for vognmænd. Ifølge beretningen skal en overtrædelse af reglerne for transport af dyr give et klip i tilladelsen til at transportere dyr, og efter tre klip skal vognmandens tilladelse til at transportere dyr bortfalde. Efter beretningen er det således udvalgets flertals opfattelse, at en klippekortordning skal rettes mod transportøren.

Kommissoriet og den nævnte beretning taler for, at overvejelserne om en klippekortordning fortrinsvis skal koncentrere sig om en klippekortordning for transportører.

Både transportøren, der driver erhvervsvirksomhed i form af transport af dyr, og de chauffører, der er ansat hos denne, og som står for den praktiske udførelse af transporterne, har imidlertid et ansvar for, at reglerne om dyretransporter overholdes.

Transportøren skal tilrettelægge transporterne og indrette køretøjerne således, at reglerne kan overholdes, og må i sin virksomhed og sin ledelse af arbejdet med transporterne ved instruktioner af de øvrige medarbejdere og chaufførerne og ved holdningsbearbejdelse sørge for, at dette også sker.

Chaufførerne, som modtager de dyr, der skal transporteres, har mulighed for i et vist omfang at vurdere, om dyrene er i en tilstand, hvor de kan transporteres. Chaufførerne har endvidere ansva-

ret for, at dyrene lastes korrekt, og at transporten gennemføres i overensstemmelse med reglerne, herunder f.eks. at dyrene har adgang til vand mv.

Arbejdsgruppen har på den baggrund overvejet spørgsmålet om en klippekortordning både for transportører og chauffører, jf. nærmere nedenfor afsnit 5.2. og 5.3., hvori arbejdsgruppens forslag beskrives nærmere. Afsnit 5.4. indeholder arbejdsgruppens overvejelser om spørgsmål, der er relevante for både forslaget om en klippekortordning for transportører og chauffører. Et lovudkast i overensstemmelse med arbejdsgruppens forslag findes i kapitel 6.

I kommissoriet lægges op til overvejelser i relation til ansvarsfordelingen mellem transportører/vognmænd og chauffører. Endvidere nævnes i kommissoriets indledning Rigspolitiets kontrol af køretøjer, der transporterer dyr. Disse formuleringer sigter til transport af dyr i køretøjer, dvs. landevejstransport.

Kommissoriet nævner derimod ikke andre former for transport af dyr, f.eks. transport af dyr med jernbane, skib og fly, som efter de for arbejdsgruppen foreliggende oplysninger kun forekommer i meget begrænset omfang i forhold til landevejstransport af dyr. Det er endvidere landevejstransport af dyr, der har været genstand for drøftelserne i Folketinget forud for arbejdsgruppens nedsættelse.

Arbejdsgruppen har derfor alene beskæftiget sig med landevejstransport af dyr i køretøjer, som efter de for arbejdsgruppen foreliggende oplysninger endvidere er langt den hyppigst anvendte transportform.

Arbejdsgruppen har yderligere begrænset sine overvejelser til transport af de dyrearter, som normalt transporteres ved køretøjer på landevej, dvs. først og fremmest svin, kvæg, heste, får, geder og fjerkræ. Der er således efter arbejdsgruppens opfattelse ikke behov for at overveje en klippekortordning for transport af dyr, der kun i meget begrænset omfang transporteres ved landevejstransport.

Arbejdsgruppen har ved denne afgrænsning af sin opgave også tillagt det betydning, at det bl.a. på grund af de nugældende reglers udformning er yderst kompliceret at fastsætte regler om en klippekortordning på transportområdet, ligesom der ved udformningen af ordningen må overvejes nye retsfølger, f.eks. om betinget rettighedsfrakendelse. På den baggrund finder arbejdsgruppen, at det er rigtigst ved indførelsen af en klippekortordning at fokusere på den almindeligste og mest anvendte transportform. Hvis der senere måtte vise sig behov for at fastsætte lignende regler for andre former for transport af dyr, må det således til den tid overvejes, om ordningen skal udvides.

Som anført ovenfor under afsnit 1.1.2. har arbejdsgruppen ved udarbejdelsen af rapporten taget udgangspunkt i de regler for dyretransport, dvs. reglerne i de to bekendtgørelser fra 1964 og 1993, som var gældende på tidspunktet for afslutningen af arbejdsgruppens arbejde. Dette uanset, at bekendtgørelserne med virkning fra 5. januar 2007 er afløst af bestemmelserne i forordning 1/2005/EF af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport mv., og bekendtgørelse nr. 1729 af 21. december 2006 om beskyttelse af dyr under transport samt bekendtgørelse nr. 1728 om uddannelse i transport af dyr.

Som det fremgår ovenfor har det ikke været muligt for arbejdsgruppen inden for de tidsmæssige rammer, der er udstukket i kommissoriet, at udarbejde lovudkast mv. på grundlag af de nye regler, som først er trådt i kraft, efter afslutningen af arbejdsgruppens arbejde. Arbejdsgruppen har dog på en række områder inddraget de nye regler i sine overvejelser.

Endelig bemærkes, at der under drøftelserne i arbejdsgruppen er fremsat forslag på andre områder vedrørende dyretransporter, hvor der eventuelt kunne være grundlag for at overveje ændringer. Disse forslag ligger uden for arbejdsgruppens kommissorium, men er kort beskrevet i kapitel 7.

## **5.2. En klippekortordning for transportører/vognmænd**

### **5.2.1. Indledning**

I dette afsnit overvejes, hvordan en klippekortordning for transportører/vognmænd kan udformes.

Ved anvendelsen af udtrykket ”transportør” sigtes til alle former for virksomheder, der driver erhverv ved dyretransport, uanset om der er tale om en virksomhed, der er organiseret i selskabsform, f.eks. som aktieselskab eller interessentskab, eller en virksomhed, der drives af en enkelt ansvarlig fysisk person, jf. nærmere afsnit 5.2.3.3. nedenfor.

Samtidig er overvejelserne dog begrænset til landevejstransport af visse dyrearter, jf. nærmere afsnit 5.1. ovenfor. I øvrigt henvises til afsnit 5.2.3., der også indeholder arbejdsgruppens overvejelser om den nærmere afgrænsning af begrebet transportør i relation til en klippekortordning.

### **5.2.2. Overordnede overvejelser om en klippekortordning for transportører**

Formålet med en klippekortordning på dyreværnsområdet er at tilskynde transportører til at overholde de gældende regler om transport af dyr, således at transport af dyr foregår på en måde, der

tager de fornødne hensyn til dyrenes velfærd. Det er altså hensigten, at en sådan ordning skal have en præventiv virkning, således at antallet af overtrædelser mindskes.

Dette formål må antages mest effektivt at kunne opnås ved at foreslå en klippekortordning, der omfatter flest muligt af de overtrædelser, der har betydning for dyrs velfærd, og samtidig lade retten til at transportere dyr bortfalde efter forholdsvis få klip.

Ved udformningen af en klippekortordning må det imidlertid også tages i betragtning, at frakendelse af retten til at drive erhverv er en meget indgribende retsfølge, og at der som udgangspunkt kun bør ske en udvidelse af adgangen til rettighedsfrakendelse i tilfælde, hvor væsentlige hensyn taler derfor. Det gælder også på dette område, hvor en fratagelse af retten til at transportere dyr er en meget alvorlig sanktion for transportøren.

En transportvirksomhed, som mister retten til at transportere dyr, kan således fremover i en periode eller måske endda for bestandig ikke længere udøve den virksomhed, som den hidtil har haft til formål. I nogle tilfælde kan virksomheden ved en omlægning af driften muligvis fortsætte som transportvirksomhed med transport af gods eller personer, men dette vil formentlig kun undtagelsesvis være aktuelt, bl.a. fordi det forudsætter anskaffelse af andre køretøjer mv. I almindelighed vil frakendelsen derfor – uanset om den er tidsbegrænset – medføre, at virksomheden må afhændes eller lukke. Dette vil være meget indgribende, herunder f.eks. også i tilfælde, hvor der er tale om en virksomhed, som er opbygget af enkeltpersoner gennem mange år, eller hvor frakendelsen indebærer, at de (måske mange) chauffører, der er ansat i virksomheden, må afskediges.

Strammere regler for danske transportører end for udenlandske transportører vil også kunne medføre, at danske transportvirksomheder får sværere ved at klare sig i konkurrencen i forhold til udenlandske firmaer.

En klippekortordning vil derfor også kunne få den utilsigtede virkning, at den tilskynder transportørerne til at flytte virksomheden ud af Danmark. En dansk ordning om frakendelse af retten til at transportere dyr kan således næppe i praksis håndhæves over for transportører, der ikke har hjemme i Danmark, fordi det er vanskeligt at gennemføre en retssag mod en udenlandsk transportør i Danmark, og fordi udenlandske virksomheder ikke kan forhindres i at udføre dyretransporter i andre lande, selv om de opfylder betingelserne for frakendelse i Danmark, jf. nærmere herom afsnit 5.4.3. nedenfor.

Også for landmænd, der foretager dyretransporter som led i deres virksomhed, og for virksomheder, der opkøber dyr og i den forbindelse transporterer dem, vil det være indgribende, hvis de ikke længere selv kan foretage disse transportere.

Disse forhold taler for, at en klippekortordning for transportører udformes således, at de overtrædelser, der udløser klip, er overtrædelser, der kan bebrejdes virksomheden som sådan, og som virksomheden har en reel mulighed for at undgå. Endvidere bør ordningen omfatte overtrædelser, som er klart definerede.

Herudover må det overvejes, om der i en klippekortordning skal gælde forskellige grænser for frakendelse for store og små transportvirksomheder. Risikoen for, at en stor transportvirksomhed, der udfører mange dyretransporter, får klip, vil således være større, end hvis der er tale om en mindre virksomhed med få chauffører og køretøjer.

Der er således en række vægtige hensyn til transportvirksomhederne, som må indgå ved udformningen af en klippekortordning.

En klippekortordning må imidlertid også forudsætte, at nye regler om frakendelse som følge af klip afstemmes i forhold til de allerede eksisterende muligheder for at fratage en transportør retten til at transportere dyr, så klip kan føre til frakendelse i videre omfang end efter de nugældende regler. Klippekortordningen må således indeholde en reel og virksom tilskyndelse for virksomhederne til i højere grad at overholde reglerne om transport, hvis den tilsigtede præventive virkning skal opnås.

Der er allerede i dag mulighed for at træffe afgørelse om frakendelse over for en transportør efter reglerne i dyreværnslovens § 29, efter straffelovens § 79, jf. dyretransportbekendtgørelsen fra 1993, og efter reglerne i lov om godskørsel. Disse regler og hidtidig praksis er nærmere beskrevet i afsnit 3.3. ovenfor.

Som det fremgår af afsnit 3.3.1., kan rettighedsfrakendelse efter dyreværnslovens § 29, stk. 1, ske ved mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, eller hvis der for anden gang sker domfældelse for uforsvarlig behandling af dyr. Frakendelsen omfatter retten til at eje, bruge, passe eller slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr.

Efter straffelovens § 79, jf. principperne i § 3 d i 1993-bekendtgørelsen om transport af dyr, kan frakendelse ske af den af Fødevarestyrelsen meddelte autorisation til at transportere dyr. Straffelovens § 79 forudsætter, at det strafbare forhold begrunder en nærliggende risiko for misbrug af stillingen, dvs. her autorisationen. Der henvises herom til afsnit 3.3.2.

Tilbagekaldelse kan endvidere efter § 3 d i 1993-bekendtgørelsen besluttes administrativt af Fødevarestyrelsen, hvis der foreligger gentagne overtrædelser af EU-regler om beskyttelse af dyr under transport, eller ved overtrædelser, der har medført alvorlig lidelse for dyrene, jf. afsnit 3.3.3. ovenfor. Administrativ fratagelse er imidlertid endnu ikke sket, og det forudsættes da også,



at spørgsmål om frakendelse som følge af strafbare forhold som udgangspunkt afgøres under straffesagen om de pågældende forhold.

Endelig kan der efter § 12 i lov om godskørsel ske administrativ tilbagekaldelse af en virksomheds tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning, hvis tilladelsesindehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport. Heller ikke denne adgang har hidtil været benyttet, jf. afsnit 3.3.4. ovenfor.

Spørgsmål om frakendelse vil således efter de gældende regler og hidtidig praksis normalt blive afgjort under en straffesag efter reglerne i dyreværnslovens § 29 og straffelovens § 79, jf. principperne i § 3 d i 1993-bekendtgørelsen.

Som det fremgår, er de nugældende regler om frakendelse udformet sådan, at det afgøres på grundlag af en konkret vurdering i den enkelte sag, om frakendelse skal ske.

Endvidere er de hidtidige domme på området forholdsvis få og giver ikke et klart billede af, hvor mange eller hvor grove overtrædelser der skal foreligge, før der sker frakendelse i en straffesag mod en transportør. Der henvises herved til beskrivelsen i afsnit 3.3.5., hvoraf det fremgår, at der i perioden 2000 – 2006 kun er nedlagt påstand om frakendelse i fem straffesager, og hvor påstanden om frakendelse af retten til at transportere dyr kun er fulgt af domstolene i to af de fire sager, som er endeligt afgjort.

En klippekortordning må efter arbejdsgruppens opfattelse derfor forudsætte, at der sker en klar afgrænsning af de overtrædelser, der skal medføre klip, ligesom antallet af klip, inden der sker en frakendelse, må fastsættes i lyset af, at det er hensigten med klippekortordningen, at der skal ske en skærpelse i forhold til de gældende regler om frakendelse.

Herudover bemærkes, at der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke er mulighed for uden videre at tage udgangspunkt i de allerede eksisterende klippekortordninger, der gælder på færdselsområdet, jf. afsnit 4.1. og 4.2. ovenfor.

Efter færdselsloven gives klip således i førerretten hos den fysiske person, der er umiddelbart ansvarlig for overtrædelserne – nemlig føreren af køretøjet – og i tilfælde, hvor der normalt ikke er andre medansvarlige for overtrædelserne. Også klippekortordningen i regelsættet om kontrolapparater i forbindelse med køre- og hviletid er udfærdiget således, at det er en fysisk person – føreren af køretøjet – der kan få klip, og sådan at klippet sker i chaufførens førerret.

Klip ved overtrædelser af reglerne om dyretransporter må derimod overvejes i forhold til transportøren i tilfælde, hvor der ofte kan være mere end én ansvarlig for overtrædelserne, idet både

chaufføren og transportøren – og eventuelt også leverandøren af dyrene – må anses for strafferetligt ansvarlige. Klippet forudsættes endvidere meddelt med hensyn til retten til at transportere dyr – og ikke med hensyn til føreret. Der er derfor ikke lighed mellem den klippekortordning, som beskrives i de følgende afsnit, og de ordninger, som gælder på færdselsområdet, men arbejdsgruppen har dog inddraget en del af elementerne fra færdselslovens ordning i sine overvejelser.

Herudover må ordningen udformes sådan, at klippet til en transportør kan få virkning for en juridisk person, hvis virksomheden drives i denne form, således at dyretransportvirksomheder, der drives som henholdsvis enkeltmandsvirksomheder og i selskabsform, så vidt muligt bliver stillet ens.

Sammenfattende finder arbejdsgruppen, at der således er en lang række hensyn, der må indgå ved udformningen af en klippekortordning. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det er vanskeligt at tilgodese alle disse hensyn fuldt ud. Udformningen af de gældende regler om dyretransporter – dvs. de to bekendtgørelser fra 1964 og 1993, der i vidt omfang er baseret på EU-regler – medfører således visse vanskeligheder for så vidt angår det ovennævnte princip om, at der skal ske en entydig afgrænsning af de overtrædelser, der medfører klip, jf. nærmere afsnit 5.2.5. nedenfor. Det er også svært at opstille et regelsæt, der indebærer en ensartet behandling af store og små transportvirksomheder, jf. nærmere afsnit 5.2.6., ligesom regler om en klippekortordning efter arbejdsgruppens opfattelse ikke kan udformes således, at alle muligheder for omgåelse udelukkes, jf. nærmere afsnit 5.2.3.

De problemer, som regler om en klippekortordning indebærer, er beskrevet nærmere nedenfor under de enkelte afsnit.

Endelig bemærkes, at overvejelserne nedenfor om en klippekortordning må ses i en sammenhæng, hvor de enkelte dele i ordningen er afstemte i forhold til hinanden. Det er således efter arbejdsgruppens opfattelse vanskeligt at diskutere hvert enkelt element i ordningen isoleret. Selv om diskussionen nedenfor er opstillet i adskilte afsnit, er afsnittene således kun set i en helhed udtryk for arbejdsgruppens samlede overvejelser om, hvordan en klippekortordning kan udformes.

Landbrugsrådets repræsentant i arbejdsgruppen (Per Olsen) har afgivet følgende særudtalelse: Landbrugsrådet er enige i de generelle principper beskrevet i dette afsnit, herunder at overtrædelser der udløser klip, skal være klart definerede, og at kliprelevante overtrædelser skal have væsentlig betydning for dyrenes velfærd. Dette er helt afgørende for retssikkerheden i forhold til så alvorlige sanktioner som fritagelse af retten til at transportere dyr. Landbrugsrådet har undervejs udtrykt bekymring for, at enkelte af de bestemmelser, der er udpeget til klip, er for uklart definerede.

rede og dermed overladt til en subjektiv vurdering bl.a. baseret på formuleringer som "... tilstrækkelig ..." i stedet for konkrete krav og mål, ligesom enkelte af bestemmelserne i de kliprelevante overtrædelser har ingen eller meget lille konsekvens for dyrenes velfærd. Det er Landbrugsrådets opfattelse, at ordningen burde være afgrænset til regler, som er objektive og målbare og som medfører reel risiko for, at dyrene lider overlast.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

Helt overordnet frygter DTL, at klippekortordningen for transportører af levende dyr vil føre til en situation lignende den, der eksisterer på køre- og hviletidsområdet. Her modtager både transportvirksomheder og chauffører bødeforelæg, der bevæger sig i grænsefeltet mellem fejl og egentlige lovovertrædelser. De mange grænsetilfælde betyder, at transportører er tvunget ud i et stort antal retssager, indtil retspraksis er fastlagt, hvilket er helt uacceptabelt. Og det er da også grunden til, at Folketinget nu vil genoverveje reglerne på køre- hviletidsområdet.

Arbejdsgruppens indledende forudsætninger for klippekortordningen var, at de overtrædelser, der skal medføre klip, skal kunne bebrejdes transportvirksomheden som sådan, og at virksomheden skal have en reel mulighed for at undgå de kliprelevante overtrædelser. Det betød, at der i arbejdsgruppen blev opnået enighed om, at kliprelevante overtrædelser skulle være klart definerede, og at dette indebærer, at det ud fra relativt enkle objektive kriterier skulle være muligt at afgøre, hvorvidt en overtrædelse skulle medføre klip.

DTL er meget enig med den øvrige arbejdsgruppe om ovennævnte forudsætninger. Men ikke alle foreslåede kliprelevante overtrædelser efterlever disse forudsætninger.

For en del af de i rapporten foreslåede kliprelevante overtrædelser er der tale om, at de kliprelevante overtrædelser er af mere subjektiv karakter, f.eks. højdekravet (jf. afsnit 5.2.5.3.). En anden problematisk kliprelevant overtrædelse er lastetæthed, idet det kan være ganske vanskeligt at vurdere, hvor meget et dyr vejer. Problemet skærpes på dette punkt ved, at tolerancegrænsen for fejlsværet i dette tilfælde er meget lav, nemlig 10 pct. Det betyder, at vurderes der 3 kilo for meget på et 30 kilos svin, vil der falde et klip. Men kravet synes også restriktivt, idet det bevirker, at den lastetæthed, der er lovlig i det øvrige Europa, i Danmark anses for så grel, at chaufføren kan risikere sit levebrød.

DTL har angivet særstandpunkter til flere af de kliprelevante overtrædelser, hvor retssikkerheden findes utilstrækkelig og er ude af trit med de grundlæggende forudsætninger, som arbejdsgruppen indledende opnåede enighed om.

### **5.2.3. Klip i retten til at transportere dyr**

#### **5.2.3.1. De gældende regler**

Der er allerede efter gældende ret mulighed for frakendelse ved overtrædelser af dyreværnslovgivningen og herunder overtrædelser af reglerne om transport af dyr.

Frakendelse efter dyreværnslovens § 29 omfatter retten til at eje, bruge, passe eller slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr.

En frakendelse efter denne bestemmelse er således ikke direkte møntet på en transportør/vognmand, der udfører transport af dyr, idet dyretransport kan drives som erhverv, uden at virksomhedens ejer(e) eller ledelse kan siges at beskæftige sig personligt med dyrene, f.eks. ved, at transporten – og dermed den personlige kontakt til dyr - udføres af ansatte chauffører. Det er således ikke klart, om en frakendelse alene efter § 29 forhindrer en transportør i at drive virksomhed ved dyretransport.

Frakendelse efter straffelovens § 79, jf. § 3 d i 1993-bekendtgørelsen, vil derimod fratage virksomheden retten til at udføre transport af dyr, idet autorisationen hertil bliver inddraget.

Reglerne i 1993-bekendtgørelsen om autorisationer til transport af hvirveldyr omfatter imidlertid efter bekendtgørelsens § 1 ikke national transport af dyr over en afstand af højst 50 km regnet fra begyndelsen af transporten af dyrene til bestemmelsesstedet (§ 1, stk. 2, nr. 1) og national transport af dyr, som foretages af opdrætteren eller opfedere i landsbrugskøretøjer eller i egne transportmidler, når forholdene nødvendiggør sæsonbetonet græsningsskifte for visse dyrearter, i ikke handelsmæssigt øjemed (§ 1, stk. 2, nr. 2). I disse tilfælde finder reglerne i 1964-bekendtgørelsen – hvorefter der ikke kræves autorisation – anvendelse.

Omfattet af autorisationsordningen er endvidere ikke transport af dyr i ikke-kommercielt øjemed og af enkeltdyr ledsaget af en fysisk person, der er ansvarlig for dyret under transporten (§ 1, stk. 2, nr. 3), og transport af selskabsdyr, som ledsager deres ejer på privat rejse (§ 1, stk. 2, nr. 4).

Til de nævnte transporter kræves således ikke autorisation, jf. § 3 a, stk. 1, i 1993-bekendtgørelsen, hvorefter en transportvirksomhed, der udfører transport af hvirveldyr, skal være autoriseret hertil.

#### **5.2.3.2. Klip i retten til at transportere dyr eller i autorisationen til at transportere dyr**

En klippekortordning på dyretransportområdet kan efter arbejdsgruppens opfattelse udformes enten således, at klip gives i den autorisation til transport af hvirveldyr, som meddeles efter 1993-

bekendtgørelsen, eller således at der udformes en regel, hvorefter et nærmere angivet antal overtrædelser (klip) medfører frakendelse af retten til at transportere dyr.

En ordning som den sidstnævnte kan omfatte alle virksomheder, der udfører erhvervmæssig transport af dyr – og herunder også virksomheder, som alene udfører transporter omfattet af 1964-bekendtgørelsen. En ordning, hvorefter klip meddeles i autorisationen til at transportere dyr, kan derimod kun omfatte virksomheder, der har en sådan autorisation, som kan frakendes.

Det forekommer umiddelbart nærliggende ved udformningen af en klippekortordning på dyretransportområdet at tage udgangspunkt i reglerne i 1993-bekendtgørelsen om autorisationer til transportvirksomheder.

Langt de fleste virksomheder, der udfører dyretransporter, må således antages at være omfattet af kravet om autorisation i 1993-bekendtgørelsen. Efter 1993-bekendtgørelsen skal der således meddeles autorisation, når der udføres transport af mere end ét hvirveldyr (§ 3 a, stk. 1, jf. § 1, stk. 2, nr. 3 og 4), når dyrene transporteres mere end 50 km (§ 3 a, stk. 1, jf. § 1, stk. 1, nr. 2) eller over en landegrænse (§ 3 a, stk. 1, jf. § 1, stk. 1), og når dyrene samtidig transporteres i kommercielt øjemed (§ 3 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 8).

Hvis klippekortordningen udformes på grundlag af autorisationsordningen, vil det imidlertid kun være retten til at udføre transporter, der kræver autorisation, som bortfalder, hvis der sker frakendelse som følge af et nærmere angivet antal klip. Virksomheden vil således fortsat kunne udføre transporter, der ikke kræver autorisation, herunder f.eks. indenlandske transporter, hvor dyrene skal transporteres under 50 km.

Selv om det næppe vil være rentabelt at fortsætte en transportvirksomhed alene med sådanne transporter, og det derfor formentlig ikke vil forekomme i praksis, har arbejdsgruppen fundet, at ordningen bør udformes sådan, at også retten til at udføre transporter omfattet af 1964-bekendtgørelsen bortfalder efter det antal klip, der udløser en frakendelse.

Hertil kommer, at der efter artikel 26, stk. 4 og 6, i forordningen fra 2004 om transport af dyr ikke er mulighed for i Danmark at inddrage en autorisation til at transportere dyr, der er udstedt af en kompetent myndighed i et andet medlemsland, og at klip i autorisationen derfor ikke vil kunne føre til frakendelse af autorisationen for transportører, der er autoriserede uden for Danmark.

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund, at klip skal meddeles i retten til at transportere dyr, således at det er retten til at transportere dyr, der bortfalder efter det fastsatte antal klip.

En frakendelse af retten til at transportere dyr medfører, at virksomheden fra det tidspunkt, hvor afgørelsen om frakendelse har retsvirkning, ikke længere må udføre dyretransporter, herunder heller ikke i henhold til en autorisation meddelt efter 1993-bekendtgørelsen. Frakendelsen forudsætter således ikke, at der efter dommen herom træffes en afgørelse om inddragelse af autorisationen, idet autorisationen bortfalder ved dommen, men dommen om frakendelse skal følges op af Fødevarestyrelsen, således at styrelsen sletter den pågældende virksomhed i registeret over autoriserede virksomheder.

Dette kan efter arbejdsgruppens opfattelse ske, selv om autorisationsordningen i 1993-bekendtgørelsen er udformet sådan, at autorisation meddeles ”den ansvarlige for transportvirksomheden”, jf. bekendtgørelsens § 3 a, stk. 3, på transportvirksomhedens vegne, jf. § 3 a, stk. 1.

En frakendelse af retten til at transportere dyr skal efter arbejdsgruppens opfattelse medføre, at den pågældende fysiske eller juridiske person i en periode afskæres fra at udføre erhvervsmæssig transport af dyr. Dette foreslås angivet udtrykkeligt i lovtæksten, jf. arbejdsgruppens lovudkast i kapitel 6, § 31 a. Derimod skal frakendelsen ikke medføre, at en fysisk person ikke længere kan transportere et dyr i privat øjemed, f.eks. medtage sin hund i bilen.

### **5.2.3.3. Virksomheder, der omfattes af klippekortordningen**

Som følge af forslaget om, at klip skal meddeles i retten til at transportere dyr – og da ordningen således ikke begrænses til autoriserede transportvirksomheder – må det overvejes, om der skal ske en nærmere afgrænsning af, hvilke virksomheder der er omfattet af ordningen.

Det er efter arbejdsgruppens opfattelse selvfølgelig, at der i forhold til virksomheder, der har eller skal have en autorisation efter 1993-bekendtgørelsen, kan ske frakendelse af retten til at transportere dyr.

Virksomheder – herunder f.eks. landbrugsvirksomheder – der kun udfører transporter omfattet af 1964-bekendtgørelsen, og som således ikke har en autorisation, bør imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse også være omfattet af klippekortordningen. Ordningen bør dog efter arbejdsgruppens opfattelse begrænses til virksomheder – dvs. transport af dyr i erhvervsmæssigt øjemed – og ikke omfatte private, der i ikke-kommercielt øjemed transporterer dyr.

Det foreslås på den baggrund, at klippekortordningen rettes mod virksomheder, der udfører ”erhvervsmæssig virksomhed ved transport af dyr”. Ordningen kommer herved også til at omfatte erhvervsmæssig dyretransport, der udføres af virksomheder, der ikke har dette som sit hovedformål, f.eks. en landmandsvirksomhed, der som et led i virksomheden transporterer egne dyr f.eks. til slagteriet, uanset om transporterne er omfattet af reglerne i 1964-bekendtgørelsen eller 1993-bekendtgørelsen.

Definitionen i 1993-bekendtgørelsen af transportvirksomheder omfatter både fysiske og juridiske personer. Også den ovenfor beskrevne afgrænsning af den kreds af virksomheder, der foreslås omfattet af en klippekortordning, vil omfatte både virksomheder, der drives som enkeltmandsvirksomheder, og virksomheder, der er organiseret i selskabsform.

Drives transportvirksomheden – eller en anden virksomhed (f.eks. et landbrug), der i erhvervs-mæssigt øjemed udfører dyretransporter – som en enkeltmandsvirksomhed, vil et strafferetligt ansvar blive pålagt den fysiske person, der er indehaver af virksomheden, hvis de almindelige strafferetlige betingelser herfor er opfyldt.

Klippet vil i sådanne tilfælde ligeledes blive pålagt den fysiske person, der er indehaver af virksomheden.

Dette gælder også for enkeltmandsvirksomheder med autorisation, uanset om det er den fysiske person (indehaveren af virksomheden) selv, der i relation til autorisationen er ansvarlig for transportvirksomheden, eller om det er en ansat i virksomheden, der til Fødevarestyrelsen er oplyst som ansvarlig for transportvirksomheden. Det skal således ikke være muligt for en enkeltmandsvirksomhed, der er frakendt retten til at transportere dyr, at udpege en ny ansvarlig for virksomhedens transportvirksomhed, der herefter kan opnå en ny autorisation for virksomheden.

Denne udformning af ordningen medfører for alle virksomheder, der drives som enkeltmandsvirksomheder, at indehaveren af virksomheden ved en frakendelse af retten til at transportere dyr må lukke virksomheden eller afhænde den, medmindre virksomheden kan omstilles til anden transport.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at det ved en sådan ordning ikke er muligt at udelukke omgåelse af frakendelsen, f.eks. ved at virksomheden overdrages til indehaverens ægtefælle, der herefter – eventuelt efter at have opnået autorisation til at transportere dyr – kan drive virksomheden videre. Det er imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse ikke muligt at udforme regler, der forhindrer sådanne situationer. Selv om der blev indført en regel om, at autorisation efter en frakendelse ikke kunne meddeles visse nærmere angivne familiemedlemmer til den tidligere indehaver af virksomheden, eller en regel om, at virksomheden ikke kunne drives videre af sådanne personer, ville der således i stedet kunne være mulighed for omgåelse af frakendelsen ved at indsætte en udenforstående ”stråmand” som indehaver af virksomheden.

Drives virksomheden, der udfører dyretransporter, i selskabsform – dvs. som en juridisk person, jf. straffelovens § 26, stk. 1 – vil strafansvaret for en overtrædelse af reglerne om dyretransporter som udgangspunkt blive pålagt den juridiske person som sådan. I disse tilfælde forudsættes klippet ligeledes at ske i retten til at transportere dyr, uanset hvilken fysisk person der i forhold til en

eventuel autorisation er udpeget som ansvarlig for transportvirksomheden, og med den virkning, at det er virksomheden, dvs. den juridiske person, der ved flere klip kan miste den fortsatte adgang til at transportere dyr.

Denne udformning af ordningen medfører, at klip registreres for den juridiske person. Sælges et anpartsselskab, der har klip for overtrædelse af dyreværnslovgivningen, vil klippene således følge selskabet, selv om anparterne i selskabet overdrages til andre, og nye personer bliver ansvarlige for transportvirksomheden.

Ordningen medfører endvidere, at der i tilfælde, hvor der sker frakendelse af selskabets ret til at transportere dyr, ikke vil være mulighed for, at den samme juridiske person drives videre med dyretransportvirksomhed, selv om selskabet sælges til andre personer. I disse tilfælde vil det derfor kunne være nødvendigt for indehaverne af selskabet at sælge selskabets aktiver uden en samtidig overdragelse af virksomheden i form af den juridiske person.

Det kan endvidere ikke forhindres, at der også i disse tilfælde er mulighed for omgåelse af frakendelsen f.eks. ved, at der oprettes et nyt selskab med samme ejere, der køber aktiverne i det selskab, der er frakendt retten til transportere dyr. Også her er det arbejdsgruppens opfattelse, at der næppe er mulighed for ved lovgivning at forhindre dette, idet regler som f.eks. forbyder oprettelse af et nyt selskab, der skal drive virksomhed ved transport af dyr, med samme ejerreds, også ville kunne omgås ved at indsætte en ny ejerreds, der består af nære familiemedlemmer eller ”stråmænd”.

Sammenfattende er det arbejdsgruppens opfattelse, at de nævnte muligheder for omgåelse af en klippekortordning kan indebære visse hindringer for, at ordningen i praksis får fuld effekt. På den anden side er det arbejdsgruppens opfattelse, at den blotte mulighed for omgåelse ikke i almindelighed vil føre til, at virksomheder, der beskæftiger sig med dyretransport, ikke vil være motiveret til at undgå at begå overtrædelser, der medfører klip. Arbejdsgruppen finder derfor ikke, at dette forhold alene kan begrunde, at der ikke indføres en klippekortordning for virksomheder, der udfører dyretransporter.

Dansk Transport og Logistik repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

I tilfælde, hvor klip er tildelt en juridisk person, og hvor virksomheden sælges, overdrages klippene. Det synes på mange måder urimeligt. Det må forventes, at sælger vil opleve en reduceret pris for sin virksomhed, hvilket ikke var hensigten – sigtet er at skabe en præventiv virkning. Samtidig vil køber af virksomheden påføres klip uden skyld. Forslaget til en klippekortordning må indeholde, at klip frafalder for den juridiske person, når virksomheden overdrages.





#### 5.2.4. Ansvarsfordeling mellem vognmand/chauffør

I kommissoriet for arbejdsgruppen anmodes arbejdsgruppen om at overveje spørgsmålet om ansvarsfordelingen mellem chaufføren og transportøren, herunder i hvilket omfang fejl begået af de enkelte chauffører skal komme arbejdsgiveren, dvs. transportøren, til skade. Det skal i den forbindelse vurderes, om en overtrædelse begået af chaufføren skal have retsvirkninger i forhold til transportørens tilladelse til at transportere dyr også i tilfælde, hvor overtrædelsen ikke kan tilregnes transportøren.

Som det fremgår af afsnit 3.2.1. og afsnit 3.2.2. ovenfor, er straffebestemmelserne i dyreværnsloven og i begge transportbekendtgørelserne udformet således, at både forsætlige og uagtsomme overtrædelser er strafbare. Der er endvidere i de nævnte regelsæt mulighed for at pålægge juridiske personer strafansvar. Der er derimod ikke efter de gældende regler mulighed for at straffe transportøren for en overtrædelse, der ikke kan tilregnes ham (objektivt strafansvar).

På enkelte andre områder vedrørende transport gælder i modsætning hertil et objektivt strafansvar for ejeren eller brugeren af køretøjet, dvs. et strafansvar, som pålægges en person, selv om denne hverken har handlet forsættligt eller uagtsomt.

Efter færdselslovens § 118, stk. 9, kan der således for overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af § 85, stk. 1 (om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer i belæst og ubelæst stand) pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsættlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1 (om køre- og hviletid og om kontrolapparater), og for overtrædelse af de bestemmelser, der er fastsat i medfør af denne bestemmelse, jf. nærmere afsnit 4.2. ovenfor.

Arbejdsgruppen har på baggrund heraf som et led i drøftelsen af ansvarsfordelingen mellem vognmand og chauffør overvejet, om der på tilsvarende måde bør indføres et objektivt strafansvar for overtrædelser af reglerne om transport af dyr – eller for visse overtrædelser.

En ordning med objektivt strafansvar for transportøren – dvs. strafansvar for transportøren, selv om denne ikke har begået en overtrædelse, der kan tilregnes ham – ville i givet fald kunne medvirke til at lægge et større pres på transportvirksomhederne med hensyn til også at undgå overtrædelser, der alene kan tilregnes chauffører.

Endvidere ville et sådant ansvar kunne medvirke til at ligestille de dyretransportvirksomheder, der drives i form af enkeltmandsvirksomhed, og hvor strafansvar i dag kun kan pålægges, når der kan føres bevis for, at indehaveren af virksomheden strafferetligt er medansvarlig for en over-

trædelse af reglerne om dyretransporter, med de transportvirksomheder, der drives i selskabsform, og hvor strafansvar kan pålægges, når der er sket en overtrædelse inden for virksomheden, som kan tilregnes en ansat i denne. Der henvises herom til afsnit 3.2.3. om strafs subjektet i sager om transport af dyr.

På de nævnte to områder vedrørende akseltryk/overlæs og kontrolapparater i forbindelse med køre- og hviletid gælder kun på området vedrørende kontrolapparater en klippekortordning, mens dette ikke er tilfældet for så vidt angår overtrædelser af reglerne om akseltryk/overlæs.

Klippekortordningen på køre- og hviletidsområdet er endvidere udformet sådan, at det er chaufføren og ikke virksomheden, der kan idømmes klip. Det objektive strafansvar for en transportør, hvis chauffører overtræder reglerne om køre- og hviletid, medfører således alene bøder for transportøren, men ikke klip og frakendelse som følge af klip.

Det kan derfor anføres, at det vil være meget vidtgående at indføre en ordning med objektive strafansvar for transportøren/vognmanden i sager om overtrædelser af reglerne om dyretransporter, også selv om dette generelt ville medvirke til at styrke overholdelsen af reglerne om transport og medføre en højere grad af ligestilling mellem virksomheder, der drives som enkeltmandsvirksomheder, og virksomheder, der drives i selskabsform.

Endvidere bemærkes, at et generelt gældende objektive strafansvar på dyretransportområdet kombineret med en klippekortordning vil medføre, at en transportør kan meddeles klip også i tilfælde, hvor der intet er at bebrejde transportøren, og at transportøren således i sidste ende kan miste retten til at drive virksomhed, uden at der foreligger et sædvanligt strafferetligt ansvar for denne. Dette ville i mange tilfælde kunne forekomme urimeligt.

Endelig bemærkes, at Folketinget ved en ændring af straffeloven i 1996 (lov nr. 474 af 12. juni 1996) udtalte, at man kunne tilslutte sig et forslag fra Justitsministeriet om, at de dagældende bestemmelser om objektive individualansvar underkastedes en kritisk vurdering med henblik på at tage stilling til, om bestemmelserne kan ophæves, eller om der på det pågældende område foreligger afgørende grunde til at opretholde en hjemmel til objektive individualansvar.

Denne tilkendegivelse fremkom på baggrund af Straffelovrådets betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers strafansvar. Straffelovrådet havde i betænkningen tilkendegivet alvorlige betænkeligheder ved et strafansvar for enkeltpersoner, hvem det hverken kan tilregnes som forsætligt eller uagtsomt, at der er realiseret en lovovertrædelse. Straffelovrådet henviste bl.a. til, at det er i strid med principielle forestillinger om retfærdighed og rimelighed i strafforholdelsen at straffe en person for en lovovertrædelse begået af ham selv eller andre, som ikke kan bebrejdes

den pågældende. Rådet tilkendegav herefter, at det er rådets principielle opfattelse, at objektivt individualansvar bør undgås, så vidt det overhovedet er muligt.

Det har herefter været udgangspunktet, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektivt strafansvar på nye lovområder, og sådanne nye regler er arbejdsgruppen bekendt ikke gennemført.

Arbejdsgruppen finder på denne baggrund ikke, at der er grundlag for at stille forslag om, at der på dyretransportområdet indføres regler om objektivt strafansvar for transportører.

For så vidt angår spørgsmålet i øvrigt om ansvarsfordelingen mellem chaufføren og transportøren, finder arbejdsgruppen - som det fremgår ovenfor under afsnit 5.2.1. - at en klippekortordning bør udformes således, at de overtrædelser, der udløser klip, er overtrædelser, der kan bebrejdes virksomheden som sådan, og som virksomheden har en reel mulighed for at undgå.

Dette indebærer efter arbejdsgruppens opfattelse, at kun de overtrædelser, hvor der er grundlag for at anse transportøren strafferetligt ansvarlig for overtrædelse af reglerne om dyretransporter, bør udløse retsvirkning for transportøren i form af et klip i dennes ret til at transportere dyr.

Det er den forbindelse arbejdsgruppens opfattelse, at påtale i sager af denne art kun bør rettes mod virksomheden, hvis der foreligger et selvstændigt ansvar hos denne, herunder eventuelt i form af medvirken hos andre ansatte i virksomheden til en overtrædelse begået af en chauffør. Selv om der efter de gældende regler i straffelovens 5. kapitel om strafansvar for juridiske personer er mulighed for at anse den juridiske person for strafferetligt ansvarlig, blot der inden for dens virksomhed er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer, jf. straffelovens § 27, stk. 2, bør der således ikke gøres strafansvar gældende mod virksomheden for en overtrædelse begået af en chauffør, medmindre andre personer i virksomheden end chaufføren har begået uagtsomt eller forsætligt forhold i den forbindelse, som tilregnes virksomheden efter bestemmelserne i straffelovens kapitel 5.

Fordelen ved en sådan ordning er, at transportøren kun mødes med klip i tilfælde, hvor den pågældende har begået et strafbart forhold, og hvor der er noget at bebrejde transportøren. Ordningen indebærer også den fordel, at transportøren i hvert enkelt tilfælde, hvor et klip kan blive aktuelt, vil blive tiltalt for et strafbart forhold med de muligheder, som dette indebærer for at forsvare sig mod tiltalen, jf. nærmere herom afsnit 5.4.1.

Den beskrevne anvendelse af reglerne om strafansvar for juridiske personer kan efter arbejdsgruppens opfattelse gennemføres ved, at der fastsættes administrative regler om påtalen i sager

om transport af dyr, og der er således efter arbejdsgruppens opfattelse ikke grundlag for at regulere dette spørgsmål i lovtæksten.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

DTL lægger i høj grad vægt på, at virksomhedsansvaret ikke skal omfatte klip, og er således enige i afsnit 5.2.4. I forhold til, at der som udgangspunkt er tale om, at det er en meget indgribende sanktion at frakende en transportør retten til at drive virksomhed, er der tale om et kritisk punkt.

### **5.2.5. Hvilke overtrædelser skal indgå i ordningen**

#### **5.2.5.1. Indledning**

Ifølge arbejdsgruppens kommissorium skal det overvejes, hvilke overtrædelser der skal indgå i ordningen, idet ordningen samtidig forudsættes begrænset til overtrædelser af direkte betydning for dyrenes velfærd, f.eks. vedrørende belægningsgraden, forsyning af vand etc.

Det skal i forlængelse heraf overvejes, om der ud over et krav til overtrædelsernes art også bør gælde et grovhedskrav, f.eks. således at ikke enhver overskridelse af belægningsgraden medfører et klip, men at et klip først udløses, når belægningsgraden overskrides med en vis procentdel.

Som det fremgår af afsnit 5.2.2. og 5.2.4. ovenfor, er det arbejdsgruppens opfattelse, at en klippekortordning i forhold til transportører som udgangspunkt bør omfatte overtrædelser, som transportøren har mulighed for at undgå.

Ordningen bør endvidere udformes sådan, at den omfatter overtrædelser, som er klart definerede, således at der bliver en klar og entydig afgrænsning af kliprelevante overtrædelser.

At overtrædelserne skal være klart definerede, indebærer også, at det skal være muligt ud fra relativt enkle objektive kriterier at afgøre, om overtrædelserne skal medføre et klip. Arbejdsgruppen finder således, at det ikke vil være hensigtsmæssigt, at definere kliprelevante overtrædelser ved mere ubestemte begreber som f.eks. ”grove” eller ”væsentlige” overtrædelser.

Ved overvejelserne om, hvilke overtrædelser der skal udløse klip, har arbejdsgruppen set på, hvilke overtrædelser der i dag i praksis er ofte forekommende. Det er således på disse områder, der efter arbejdsgruppens opfattelse er det største behov for at sætte præventivt ind med en klippekortordning.

Arbejdsgruppen har endvidere i overensstemmelse med kommissoriet lagt vægt på, at klippekortordningen skal være rettet mod overtrædelser af direkte betydning for dyrenes velfærd.

Arbejdsgruppens medlemmer har med henblik på fastlæggelse af de lovovertrædelser, der skal udløse klip, foretaget en gennemgang af de strafbare forhold i bekendtgørelserne om transport af dyr. Arbejdsgruppens medlemmer har endvidere deltaget i Rigspolitiets kontrol af dyretransporter med henblik på, at også de praktiske forhold vedrørende dyretransporter kan indgå ved udvælgelsen af de overtrædelser, der skal udløse klip.

Endelig bemærkes, at arbejdsgruppen alene har beskæftiget sig med landevejstransport af dyr i køretøjer, som må anses for den hyppigst anvendte transportform, og at arbejdsgruppen endvidere har begrænset sine overvejelser til transport af de dyrearter, som normalt transporteres ved køretøjer på landevej, dvs. først og fremmest svin, kvæg, heste, får, geder og fjerkræ, jf. afsnit 5.1.

Arbejdsgruppen har således taget udgangspunkt i reglerne i 1993-bekendtgørelsens kapitel 2, der indeholder bestemmelser om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne, og i de to underafsnit i dette kapitel, der indeholder almindelige bestemmelser (§ 4 - § 14) og særlige bestemmelser for landevejstransport (§ 19 - § 22 k), samt i 1993-bekendtgørelsens kapitel 3, der indeholder bestemmelser om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr. I 1964-bekendtgørelsen har arbejdsgruppen overvejet bestemmelserne i afsnit I, der indeholder almindelige bestemmelser (§ 1 - § 6), og afsnit II, særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport (gældende ved siden af de almindelige bestemmelser i afsnit I) (§ 7 - § 13), samt afsnit IV, der indeholder særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr (§ 15 - § 24).

Arbejdsgruppen har under disse forudsætninger overvejet, om de følgende overtrædelser skal udløse et klip for transportøren:

#### **5.2.5.2. Overtrædelser vedrørende arealkrav**

Reglerne i 1964- og 1993-transportbekendtgørelserne om lastetæthed og arealkrav er på en række punkter meget detaljerede. Nedenfor gengives bekendtgørelsernes bestemmelser om arealkrav af hensyn til overskueligheden og en nøjagtig gengivelse i skematisk form.

I øvrigt henvises til bilag 1 og bilag 2 til rapporten, hvor de to bekendtgørelser er optrykt i deres helhed med bilag.

|                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| 1993-bekendtgørelsen | Ordlyden af bestemmelserne |
|----------------------|----------------------------|

|  |   |
|--|---|
| § 5 a (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser)                | Lastetætheden for dyrene skal mindst opfylde arealkravene angivet i bilag 2.<br>(I bilag 2 er der fastsat specifikke krav om arealet for de enkelte dyrearter, der varierer efter, om transporten sker med jernbane, lastbil eller fly, og efter, om transporten har en varighed af over eller under 8 timer.)  |
| § 6, stk. 1, 2. pkt. (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser) | De skal have plads til at ligge ned, medmindre særlige forhold taler herimod.   |
| § 22 c, stk. 1 (særlige bestemmelser for landevejstransport – voksent kvæg eller ungvæg)   | Agtes køretøjet anvendt til transport af voksent kvæg eller ungvæg anbragt på langs i vognen, skal vognkassens indvendige længde være mindst 250 cm. Skal dyrene anbringes på tværs i vognen, skal den indvendige bredde være mindst 240 cm.  |
| § 22 c, stk. 2, 1. pkt. (særlige bestemmelser for landevejstransport – heste)  | Agtes køretøjet anvendt til transport af heste anbragt på langs eller tværs i vognen, skal hesten i det rum, hvor den opholder sig, mindst have en længde til rådighed, der svarer til hestens stangmål (hestens højde målt i stang over manken) gange 1,5.   |
| § 22 c, stk. 3, 1. og 2. pkt. (særlige bestemmelser for landevejstransport – heste)  | Agtes køretøjet anvendt til transport af heste anbragt på skrå i vognen, skal hesten i det rum, hvor den opholder sig, mindst have en længde til rådighed, der svarer til hestens stangmål (hestens højde målt i stang over manken) gange 1,5. Længden beregnes som længden af midtlinjen i det størst mulige rektangel i skille rummet plus forlængelsen af midtlinjen ud til indersiden i den side, hvor hestens hoved er (se bilag 7). |
| § 29, stk. 1 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)   | Bestemmelserne i § 5 a, stk. 1, § 6, stk. 1 [...] finder tilsvarende anvendelse på transport af fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr.   |

|                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| 1964-bekendtgørelsen | Ordlyden af bestemmelserne |
|----------------------|----------------------------|

|   |  |
|---|--|
| § 7, stk. 1, 1. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – fjerkræ og andre fugle)   | Fjerkræ skal transporteres i kasser, bure eller kurve med tæt bund og af en sådan størrelse, at dyrene kan bevæge sig mellem hinanden og stå oprejst uden at berøre låget med ryggen.  |
| § 9, stk. 1, 1. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – mindre dyr)   | Mindre dyr, såsom smågrise og svin under 40 kg samt hunde, katte, kaniner og pelsdyr kan transporteres enten i vogn eller i rummelige kasser, bure eller kurve, i hvilke dyrene kan stå frit og oprejst.   |
| § 12, litra c, 1. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – større dyr – voksent kvæg og ungvæg)                                  | Voksent kvæg og ungvæg, der transporteres bundet, skal læsses og fastbindes således, at de støtter hinanden uden at klemmes.   |
| § 12, litra d, 2. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – større dyr – voksent kvæg og ungvæg)                                  | Ved transport af voksent kvæg og ungvæg [der transporteres ubundet] skal der være et areal på 1,0 – 1,5 m <sup>2</sup> for hvert dyr.  |
| § 13, stk. 1 (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – større dyr – svin over 40 kg)   | Ved transport af svin på 40 kg og derover gælder følgende arealkrav (der er nærmere angivet i et skema i reglen).  |
| § 17, stk. 1 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr – voksent kvæg eller ungvæg) | Agtes køretøjet anvendt til transport af voksent kvæg eller ungvæg anbragt på langs i vognene, skal vognkassens indvendige længde være mindst 250 cm Skal dyrene anbringes på tværs i vognen, skal den indvendige bredde være mindst 240 cm.   |
| § 17, stk. 2, 1. pkt. (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr – heste)            | Agtes køretøjet anvendt til transport af heste anbragt på langs eller tværs i vognen, skal hesten i det rum, hvor den opholder sig, mindst have en længde til rådighed, der svarer til hestens stangmål (hestens højde målt i stang over manken) gange 1,5.  |
| § 17, stk. 3, 1. og 2. pkt. (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr – heste)      | Agtes køretøjet anvendt til transport af heste anbragt på skrå i vognen, skal hesten i det rum, hvor den opholder sig, mindst have en længde til rådighed, der svarer til hestens stangmål (hestens højde målt i stang over manken) gange 1,5. Længden beregnes som længden af midtlinien i det størst mulige rektangel i skille rummet plus forlængelsen af midtlinien ud til |



|  |  |
|--|--|
|  | indersiden i den side, hvor hestens hoved er (se bilag 1). |
|--|--|

Rigspolitiet fandt ved kontroller i 2005 7 overtrædelser vedrørende lastetæthed, mens der ved kontrollerne i 2006 indtil den 31. oktober blev konstateret 26 overtrædelser vedrørende lastetæthed, jf. nærmere afsnit 2.3. I 2005 registrerede Rigspolitiet 12 forseelser vedrørende utilstrækkelige pladsforhold og indvendig højde.

Antallet af overtrædelser, der er konstateret ved kontrollerne i 2006, taler for, at der på dette område kan være et behov for skærpede regler, der kan modvirke overtrædelser af denne art.

Overtrædelser af reglerne har endvidere væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transporten. Et for lille areal forhindrer, at alle dyr kan lægge sig og rejse sig under transporten, og indebærer risiko for, at dyrene trampes ned af de andre dyr. Endvidere medfører en for høj belægningsgrad en forringelse af dyrenes mulighed for at regulere deres kropstemperatur, ligesom det kan forhindre de enkeltes dyrs adgang til foder og vand og dermed føre til dehydrering af dyrene.

I relation til lastetæthed er det efter arbejdsgruppens opfattelse transportørens ansvar at sørge for at tilrettelægge transporten sådan, at reglerne om belægningsgrad kan overholdes, herunder ved ikke at indgå aftaler, der indebærer transport af flere dyr, end der kan rummes i det køretøj, der anvendes ved transporten, og ved at anvende et køretøj, der er korrekt indrettet til transport af de pågældende dyr under hensyn til deres art og størrelse mv.

Efter arbejdsgruppens opfattelse er der på denne baggrund grundlag for at foreslå, at overtrædelse af reglerne om arealkrav (dvs. den gulvplads, der skal være til rådighed for det enkelte dyr) kan medføre klip for transportøren, hvis denne er strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen.

Med hensyn til de ovenfor beskrevne regler om, at dyrene skal kunne stå frit og have plads til at lægge sig, er der efter arbejdsgruppens opfattelse en tilstrækkelig klarhed i disse regler til, at overtrædelser bør kunne udløse klip. Det er endvidere enkelt at træffe foranstaltninger mod overtrædelser. Arbejdsgruppen foreslår derfor, at overtrædelse af § 6, stk. 1, 2. pkt., i 1993-bekendtgørelsen og overtrædelse af § 7, stk. 1, 1. pkt., og § 9, stk. 1, i 1964-bekendtgørelsen skal medføre klip.

For så vidt angår overtrædelser af de udtrykkelige arealkrav i de to bekendtgørelser har arbejdsgruppen overvejet, om ordningen bør udformes således, at mindre grove overtrædelser ikke skal medføre klip.

Imod en sådan ordning taler det, at enhver overtrædelse af de i bekendtgørelserne fastsatte arealkrav er et strafbart forhold, som kan straffes med bøde. Hvis mindre grove overtrædelser ikke medfører klip, men kun en bøde, kunne dette måske føre til en opfattelse af, at disse overtrædelser er mere acceptable, og dermed tilskynde til sådanne mindre grove overtrædelser.

Hertil kommer, at det ikke er muligt generelt at fastslå, hvor stor en procentvis overskridelse af arealkravene der i almindelighed vil medføre en belastning af dyrene. Dette afhænger således både af dyrenes art og andre forhold under transporten, f.eks. temperatur mv.

På den anden side er det i en række tilfælde vanskeligt for både en chauffør og for transportvirksomheden at sikre sig, at de fastsatte arealkrav overholdes. Når dyrene indlades til transporten kan det således være svært at afgøre, om dyrenes vægt er over eller under den grænse, der udløser et krav om større areal.

Endvidere må det antages, at meget små overskridelser af arealkravene ikke nødvendigvis vil medføre en belastning for dyrene af betydning.

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund, at mindre grove overtrædelser ikke skal medføre klip.

Da det som nævnt ikke er muligt generelt at fastslå, hvor store overskridelser af arealkravene, der medfører en belastning af dyrene under transporten, har arbejdsgruppen (med undtagelse af arbejdsgruppens repræsentant for Dansk Transport og Logistik, jf. nærmere nedenfor) valgt at foreslå, at kun overtrædelser af arealkravene med mere end 10 procent skal medføre klip. Arbejdsgruppen har ved fastsættelsen af denne grænse lagt vægt på, at der herved er tale om en ikke helt ubetydelig overskridelse, som i hvert fald i en række tilfælde kan påvirke dyrenes velfærd under transporten.

Som eksempel på anvendelse af en sådan 10-procentsregel kan nævnes, at der efter 1993-bekendtgørelsen (bilag 2, afsnit D, pkt. 2) ved transport af en varighed af over otte timer af svin på 100 – 200 kg gælder et krav om, at hvert dyr skal have et areal på 0,50 m<sup>2</sup> til rådighed. Er arealet pr. dyr mindre, medfører dette i alle tilfælde en bøde, mens et klip med det foreslåede krav om en overskridelse på 10 pct. først vil blive udløst, når arealet er mindre end 0,45 m<sup>2</sup>, dvs. 0,05 m<sup>2</sup> mindre end det fastsatte.

Er arealkravet 0,70-0,95 m<sup>2</sup> pr. dyr (gælder ifølge 1993-bekendtgørelsen bilag 2, afsnit B, for transport af under otte timers varighed af kalve med en vægt på mellem 200 – 325 kg), udløses et klip, når mindsteværdien er overskredet med mere end 10 procent, dvs. i tilfælde, hvor arealet er mindre end 0,63 m<sup>2</sup> pr. dyr, svarende til, at arealet er 0,07 m<sup>2</sup> for småt. Ligger overtrædelsen i intervallet mellem de nævnte arealer, skal overtrædelsen som hidtil kun straffes med en bøde.

Der henvises til § 31, stk. 1, nr. 1 og 2, og § 31, stk. 2, nr. 1 og 2, jf. § 31 a, stk. 1, i arbejdsgruppens udkast til lovforslag i kapitel 6.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

Dansk Transport og Logistik har opponeret mod fastsættelsen af en 10-procents tolerancegrænse. Dette skyldes, at det for langt de fleste dyrearter er ganske vanskeligt for en chauffør at vurdere vægten inden for denne margin.

I praksis oplyses transportører – i de fleste tilfælde – om dyrenes gennemsnitlige vægt fra afsender, der ikke har vejlet dyrene. Der skal således ved læsningen foretages en konkret vurdering.

Det betyder, at chaufføren reelt ikke har en mulighed for at undgå forseelsen. Tolerancegrænsen bør således sættes op til minimum 20 procent.

Behovet for en højere tolerancegrænse skal specielt ses i lyset af, at specielt nyere chauffører vil have ganske vanskeligt ved at vurdere dyret inden for 10 procent. Det betyder, at disse på grund af endnu ikke opnået erfaring vil få klip, hvilket vil være en barriere for at tiltrække gode folk til chaufførjobbet.

Vigtigt er det at bemærke, at den lastetæthed, der er lovlig i det øvrige Europa, i Danmark anses for så grel, at chaufføren kan risikere sit levebrød. Dette synes urimeligt.

Ønskes en 20 procents tolerancegrænse ikke generelt, må grænsen fastsættes i forhold til dyrearterne, da deres vægt på forskellig vis er lettere eller sværere at anslå. F.eks. er kyllinger langt mere ensartede end kvæg.

### **5.2.5.3. Overtrædelser vedrørende højdekrav**

Både 1993-bekendtgørelsen og 1964-bekendtgørelsen indeholder en række regler, der skal sikre en tilstrækkelig plads i højden for dyr under transport. De gældende regler gengives nedenfor af hensyn til overskueligheden og nøjagtigheden i skematisk form, idet det bemærkes, at højdekrav, der hovedsagelig er fastsat med henblik på at sikre ventilation, indgår nedenfor i afsnit 5.2.5.4.

| 1993-bekendtgørelsen  | Ordlyden af bestemmelserne  |
|---|---|
| § 6, stk. 1, 1. pkt. (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og | Dyr skal have tilstrækkelig plads til, at de kan stå op i deres naturlige stilling. |

|  |   |
|--|---|
| svinearterne – almindelige bestemmelser)   |   |
| § 6, stk. 8 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser – transport af hovdyr)        | Hovdyr må ikke transporteres i køretøjer i flere etager.  |
| § 6 a, stk. 1 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser – svin på 40 kg og derover) | Ved transport af svin på 40 kg og derover skal den indvendige højde mellem hver etage – målt fra det højeste punkt på gulvet til det laveste punkt i loftet (f.eks. undersiden af eventuelle tværbjælker eller stivere) – mindst opfylde følgende krav under kørsel: (bestemmelsen angiver herefter i et skema højdekrav afhængig af svinets vægt og af, om der benyttes mekanisk ventilationssystem eller andet ventilationssystem).   |
| § 6 a, stk. 5 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser – svin på 40 kg og derover) | Når den samlede forsendelsestid for svin på 40 kg og derover overstiger otte timer, skal der anvendes transportmidler, der – eksempelvis i kraft af hævbart tag kombineret med mobile etager eller tilsvarende konstruktion – til enhver tid sikrer, at der kan etableres en indvendig inspektionshøjde på mindst 140 cm for hver etage – målt fra det højeste punkt på gulvet til det laveste punkt i loftet (f.eks. undersiden af eventuelle tværbjælker eller stivere). Ved etablering af den indvendige inspektionshøjde på 140 cm, skal der ved transport af dyr i flere etager, fortsat mindst være den i stk. 1 nævnte indvendige højde på de øvrige etager. (For varebiler, lastbiler og påhængsvogne, der er registreret første gang senest den 15. august 2015, kan transportør vælge indtil den 15. august 2010 ved transport af mere end otte timers varighed at transportere svin på 40 kg. og derover efter særlige regler om indvendig højde og ventilation, jf. § 3 i bekendtgørelse nr. 734 af 13. juli 2005 om ændring af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport. I bestemmelsen angives i et skema højdekrav afhængig af svinets vægt og |

|  |   |
|--|---|
|  | af, om der benyttes mekanisk ventilationssystem eller andet ventilationssystem).  |
| § 22 a (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – særlige bestemmelser for landevejstransport)                          | Med undtagelse af transporter af svin skal vognkassens sider have en højde af mindst 110 cm. Ved transport af heste, voksent kvæg eller ungvæg skal højden kunne forøges til mindst 140 cm. |
| § 22 c, stk. 2, 2. pkt. (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – særlige bestemmelser for landevejstransport – heste) | Der skal endvidere i det rum, hvor dyrene opholder sig, og på alle niveauer i dette, være tilstrækkelig plads til, at de kan stå op i deres naturlige stilling.                             |
| § 22 c, stk. 3, 3. pkt. (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – særlige bestemmelser for landevejstransport – heste) | Der skal endvidere i det rum, hvor dyrene opholder sig, og på alle niveauer i dette, være tilstrækkelig plads til, at de kan stå op i deres naturlige stilling.                             |
| § 29, stk. 1 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)   | Bestemmelserne i [...] § 6, stk. 1-2, [...] og §§ 22-22 a finder tilsvarende anvendelse på transport af fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr.                                   |

|   |  |
|---|--|
| 1964-bekendtgørelsen  | Ordlyden af bestemmelserne   |
| § 7, stk. 1, 1. og 2. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – fjerkræ og andre fugle)               | Fjerkræ skal transporteres i kasser, bure eller kurve med tæt bund og af en sådan størrelse, at dyrene kan bevæge sig mellem hinanden og stå oprejst uden at berøre låget med ryggen. Ved transport af længere varighed end 12 timer skal dyrene dog kunne stå oprejst uden at berøre låget med hovedet. |
| § 9, stk. 1, 1. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – mindre dyr)                                 | Mindre dyr, såsom smågrise og svin under 40 kg samt hunde, katte, kaniner og pelsdyr, kan transporteres enten i vogn eller i rummelige kasser, bure eller kurve, i hvilke dyrene kan stå frit og oprejst.  |
| § 16, stk. 1 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr) | Med undtagelse af transport af svin skal vognkassens sider have en højde af mindst 110 cm. Ved transport af heste, voksent kvæg eller ungvæg skal vognkassens sider kunne forøges til mindst 140 cm.   |

|   |   |
|---|---|
| § 16, stk. 2 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr – svin)                                | Ved transport af svin på 40 kg og derover skal den indvendige højde mellem hver etage – målt fra det højeste punkt på gulvet til det laveste punkt på loftet (f.eks. undersiden af eventuelle tværbjælker eller stivere) – mindst opfylde følgende krav under kørsel (højden er i bekendtgørelsen angivet i et skema afhængig af svinets vægt og af, om der anvendes mekanisk ventilationssystem eller andet ventilationssystem). |
| § 17, stk. 2, 2. pkt. (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr – heste på langs eller tværs) | Der skal endvidere i det rum, hvor dyrene opholder sig, og på alle niveauer i dette, være tilstrækkelig plads til, at de kan stå op i deres naturlige stilling.   |
| § 17, stk. 3, 3. pkt. (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr – heste på skrå)              | Der skal endvidere i det rum, hvor dyrene opholder sig, og på alle niveauer i dette, være tilstrækkelig plads til, at de kan stå op i deres naturlige stilling.   |

Overtrædelser er, som det fremgår af afsnit 2.3., konstateret ved Rigspolitiets kontroller i 2005 i 12 tilfælde vedrørende pladsforhold og indvendig højde. I perioden fra 1. januar til 31. oktober 2006 konstateredes 10 overtrædelser vedrørende utilstrækkelig indvendig højde.

Baggrunden for reglerne om højdekrav er, at der skal være plads nok til, at dyrene kan indtage en naturlig stilling, når de står oprejst. Endvidere skal højdekravene sikre, at luften kan passere frit hen over dyrene, således at de får tilstrækkelig ventilation og ikke blokerer ventilationsåbningerne. Endelig skal højden i transportrummet, herunder kravet om en indvendig inspektionshøjde, sikre, at der kan foretages inspektion af dyrene, og at der kan ydes assistance til nødstedte dyr. De beskrevne regler må på denne baggrund anses for at være af væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transporten.

Der er på den baggrund efter arbejdsgruppens opfattelse grundlag for at lade sådanne overtrædelser udløse klip. Det er endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at der i de tilfælde, hvor transportøren kan dømmes for en sådan overtrædelse, også er grundlag for, at overtrædelserne medfører et klip for transportøren. Det vil således ligesom med hensyn til arealkrav ofte være transportørens aftaler om transporten og indretningen af de køretøjer, som han vælger til transporten, der fører til, at en overtrædelse af de nævnte regler begås.

Arbejdsgruppen (med undtagelse af repræsentanten for Dansk Transport og Logistik, jf. nedenfor) foreslår derfor, at overtrædelser af samtlige de ovennævnte regler medfører et klip for transportøren.

For så vidt angår de regler, der fastsætter krav om, at der skal være "tilstrækkelig plads" til, at dyrene kan stå op i deres naturlige stilling, bemærkes, at arbejdsgruppen er opmærksom på, at kravet til højden ikke er angivet ved mål. Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse, at det i praksis næppe er vanskeligt at afgøre, om der foreligger en overtrædelse, ligesom tiltale i en sådan sag kun vil blive rejst, hvor overtrædelsen er åbenbar. Arbejdsgruppen finder derfor ikke betænkelighed ved at lade overtrædelser af denne art udløse klip.

For vidt angår de overtrædelser, der fastsætter specifikke krav om højde angivet i centimeter, er det arbejdsgruppens opfattelse, at mindre overtrædelser ikke bør udløse klip. Arbejdsgruppen foreslår derfor for disse regler, at der kun udløses et klip, såfremt højden er mindre end 5 procent af det fastsatte krav. Det betyder f.eks. for kravet om en inspektionshøjde på 140 cm, at kun inspektionshøjder på under 133 cm udløser et klip. Når det drejer sig om f.eks. kravet om en indvendig højde på 95 cm for svin med en gennemsnitsvægt på 110 kg, der transporteres under anvendelse af et mekanisk ventilationssystem, jf. 1993-bekendtgørelsens § 16, stk. 2, vil kun en indvendig højde, der er mindre end 90,25 cm, udløse klip.

I skemaet ovenfor er endelig nævnt reglen i 1993-bekendtgørelsens § 6, stk. 8, hvorefter hovdyr ikke må transporteres i køretøjer i flere etager. Denne regel kan næppe betegnes som en regel om højdekrav.

Efter arbejdsgruppens opfattelse er også denne regel væsentlig for dyrenes velfærd. Transport af hovdyr i flere etager medfører således stress og frygt for dyrene ved læsningen i forbindelse med hejsning opad i køretøjet og under transporten som følge af larm fra dyr på de andre etager. Endvidere vil overtrædelser af denne art formentlig som hovedregel kunne medføre strafansvar for transportøren, der har arrangeret den pågældende transport og valgt køretøjet hertil. Det er imidlertid samtidig oplyst i arbejdsgruppen, at overtrædelser af denne art ikke forekommer i praksis, og der er derfor næppe behov for at foreslå klip på dette område, som derfor ikke er medtaget i lovudkastet.

Der henvises til § 31, stk. 1, nr. 3 og 4, og § 31, stk. 2, nr. 3 og 4, jf. § 31 a, stk. 1, i arbejdsgruppens udkast til lovforslag i kapitel 6.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

Regler for højdekrav er delvist krav, der er af mere subjektiv karakter (tilstrækkelig højde). Der er tale om en vurdering, og således at der basis for, at et stort antal retssager må forløbe, før at praksis er fastlagt.

Arbejdsgruppen er nået til enighed om, at kliprelevante overtrædelser ikke beskrives som ”grovere” eller ”væsntligere”. Men her er selve lovkravet beskrevet på en lige så upræcis måde.

Kravet bør fjernes med henvisning til, at der ikke er en reel mulighed for at undgå det, og at der ikke er tale om objektivitet.

#### 5.2.5.4. Overtrædelser vedrørende ventilation

Reglerne i transportbekendtgørelserne om kravene til ventilation er bl.a. afstemt efter, hvilke dyr der transporteres, længden af transporten samt køretøjets areal og den indvendige højde i transportrummene. Også disse regler er meget detaljerede og gengives nedenfor af hensyn til overskueligheden i skematisk form.

| 1993-bekendtgørelsen   | Ordlyden af bestemmelserne  |
|--|---|
| § 6, stk. 2, 2. og 3. pkt. (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser)               | Ventilation og luftmængde skal afpasses efter transportforholdene og efter den dyreart, der transporteres. Der skal i det rum, hvor dyrene opholder sig, og på alle niveauer i dette, være så meget plads, at der er mulighed for god ventilation oven over dyrene, når de står i normal stilling, og deres naturlige bevægelser må under ingen omstændigheder hindres.   |
| § 6 a, stk. 1 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser - svin på 40 kg og derover) | (I denne bestemmelse er fastsat lempeligere krav til den indvendige højde, når der anvendes et mekanisk ventilationssystem)   |
| § 6 a, stk. 3 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser - svin på 40 kg og derover) | Det mekaniske ventilationssystem skal sikre tilstrækkelig og jævnt fordelt ventilation med en nominel ventilationskapacitet på mindst 61 m <sup>3</sup> /t pr. 100 kg svin. Når den samlede forsendelsestid for svin på 40 kg og derover overstiger otte timer, skal reglerne i bilag 3, afsnit A, pkt. 2, tillige være opfyldt i det omfang, der anvendes et mekanisk ventilationssystem.<br>(Af bilag 3, afsnit A, pkt. 2, følger bl.a., at det |



|   |  |
|---|--|
|   | <p>mekaniske ventilationssystem skal holde en temperatur inde i transportmidlet på 5-30 grader, at systemet skal kunne køre med maksimal ydelse i mindst 4 timer uafhængigt af transportmidlets motor, og at der skal være et system, der advarer chaufføren, når temperaturen stiger eller falder til den øvre eller nedre grænse. Ventilationssystemet skal desuden opfylde kravene i bilaget, pkt. 4, i Rådets forordning nr. 411/98 af 16. februar 1998 om supplerende normer vedrørende dyrebeskyttelse ved transport af dyr over 8 timer. I bilaget stilles skærpede krav til automatiske og andre ventilationssystemer. Forordningen er optrykt som bilag 6 til bekendtgørelsen.)</p> |
| <p>§ 6 a, stk. 4 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser – svin på 40 kg og derover)</p> | <p>Der skal til enhver tid i det rum, hvor svinene opholder sig og på alle niveauer i dette være så meget plads, at der er mulighed for god ventilation oven over svinene, når de står i deres almindelige stilling, og deres naturlige bevægelser må under ingen omstændigheder hindres.</p>  |
| <p>§ 22 b (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – særlige bestemmelser om landevejstransport)</p>                 | <p>Vognkassens sider skal være tætte. Køretøjer og flytbare lad skal være forsynet med ventilationsåbninger, der kan sikre tilstrækkelig og jævnt fordelt ventilation til alle dyr. Er vognen udstyret med et effektivt ventilationssystem, der også kan fungere, når vognen holder stille, er ventilationsåbninger dog unødvendige.</p>   |
| <p>§ 29, stk. 1 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)</p>   | <p>Bestemmelserne i § [...], § 6, stk. 2, [...] og 22 b [...] finder tilsvarende anvendelse på transport af fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr.</p>  |

| 1964-bekendtgørelsen   | Ordlyden af bestemmelserne   |
|--|--|
| § 7, stk. 1, 3. og 4. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – fjerkræ og andre fugle)                      | Mindst to af kassens sider, eventuelt en af disse og låget, skal være forsynet med trådnæt, tremmer eller ventilationsåbninger, således at en rigelig luftcirkulation er sikret under transporten, uden at dyrets hoved eller ben kan passere åbningerne. Kasserne (kurvene) må ikke stables således, at den fornødne luftcirkulation hindres.                         |
| § 9, stk. 1, 2. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – mindre dyr)  | Benyttes kasser mv., skal de være forsynet med luftåbninger, som sikrer en tilstrækkelig ventilation. [..]   |
| § 16, stk. 4 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr - svin) | Det mekaniske ventilationssystem skal ved transport af svin sikre tilstrækkelig og jævnt fordelt ventilation med en ventilationskapacitet på mindst 61 m <sup>3</sup> /t pr. 100 kg svin.  |
| § 16, stk. 5 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr)        | Der skal til enhver tid i det rum, hvor dyrene opholder sig og på alle niveauer i dette, være så meget plads, at der er mulighed for god ventilation oven over dyrene, når de står i normal stilling, og deres naturlige bevægelser må under ingen omstændigheder hindres.   |
| § 16 a, stk. 1 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr)      | Vognkassens sider skal være tætte. Køretøjer og flytbare lad, der anvendes til transport af dyr, skal være forsynet med ventilationsordninger, der kan sikre tilstrækkelig og jævnt fordelt ventilation til alle dyr. Er vognen udstyret med et effektivt ventilationssystem, der også kan fungere, når vognen holder stille, er ventilationsåbninger dog unødvendige. |
| § 16 a, stk. 2 (særlige regler om motorkøretøjer samt påhængs- og sættevogne, der anvendes til transport af større dyr)      | Der skal til enhver tid i det rum, hvor dyrene opholder sig og på alle niveauer i dette, være så meget plads, at der er mulighed for god ventilation oven over dyrene, når de står i normal stilling, og deres naturlige bevægelser må under ingen omstændigheder hindres.   |

Rigspolitiet registrerede i 2005 3 forseelser vedrørende manglende ventilation samt 12 overtrædelser i alt vedrørende supplerende normer ved transport over 8 timer (krav til ventilation, strøelse, fodring og vanding). Det tilsvarende tal for 2006 i perioden indtil 31. oktober 2006 var 10 overtrædelser vedrørende ventilation samt 19 overtrædelser vedrørende de supplerende normer.

For dyrene medfører manglende eller utilstrækkelig ventilation, at deres evne til temperaturregulering belastes, og ved høj varme opstår dehydrering, der kan medføre udmattelse og øget dødelighed under transport. Det er derfor af væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transport, at reglerne om ventilation overholdes.

Det er derfor arbejdsgruppens opfattelse, at overtrædelser af reglerne vedrørende ventilation er relevante for en klippekortordning.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at en række af de ovenfor beskrevne regler er mindre specifikke i deres beskrivelse af forpligtelsen til at sikre ventilation, idet der bl.a. stilles krav om "tilstrækkelig" ventilation, ligesom det kan være vanskeligt under politiets kontroller at vurdere, om f.eks. kravet til mekaniske ventilationsanlæg om en ventilationskapacitet på mindst 61 m<sup>3</sup>/t pr. 100 kg svin er opfyldt. Dette kunne tale imod, at overtrædelser af reglerne om ventilation medfører klip.

På den anden side er det arbejdsgruppens opfattelse, at kravene om ventilation er af en sådan markant og væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transporten, at det vil være forkert ikke at inddrage overtrædelser af denne art under en klippekortordning.

Arbejdsgruppen finder på den baggrund, at overtrædelser af de ovennævnte regler bør kunne medføre klip, selv om det i en række tilfælde ikke uden en nærmere veterinærfaglig eller teknisk vurdering vil stå fuldstændig klart, om reglerne er overtrådt, eller om der har været en tilstrækkelig ventilation.

Det er endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at transportøren bør kunne pålægges klip for sådanne overtrædelser i det omfang, transportøren er strafferetligt ansvarlig herfor. Arbejdsgruppen har herved lagt vægt på, at indretningen af køretøjer mv. er af væsentlig betydning for overholdelsen af de nævnte regler, og at transportøren må anses for hovedansvarlig herfor, ligesom arbejdsgruppen har lagt vægt på, at det er transportøren, der indgår aftaler om transporten og herved er forpligtet til at benytte transportmidler med den ventilation, som er forudsat for transport af de pågældende dyr.

Der henvises til § 31, stk. 1, nr. 5, og § 31, stk. 2, nr. 5, jf. § 31 a, stk. 1, i arbejdsgruppens udkast til lovforslag i kapitel 6.

Det bemærkes, at bestemmelsen i § 6 a, stk. 1, i 1993-bekendtgørelsen, der er nævnt i skemaet ovenfor, ikke er medtaget i lovudkastet. Dette skyldes, at denne bestemmelse, selv om den også indeholder regler om ventilation, i tilfælde af en overtrædelse forudsættes bedømt som en overtrædelse af reglerne om højdekrav. Bestemmelsen indgår derfor i stedet i lovudkastets § 31, stk. 2, nr. 4.

#### 5.2.5.5. Overtrædelser vedrørende dyrenes egnethed til transport

Både i 1993- og 1964-bekendtgørelsen findes en række regler, der skal sikre, at der ikke sker transport af dyr, hvis fysiske tilstand indebærer, at de ikke bør udsættes for den belastning, som en transport udgør. Reglerne i de to bekendtgørelser er nedenfor gengivet i skematisk form.

| 1993-bekendtgørelsen   | Ordlyden af bestemmelserne   |
|--|--|
| § 5, stk. 1 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser)  | Dyr, som har født inden for de nærmeste forudgående 48 timer, samt nyfødte dyr, hvis navle ikke er fuldstændig helet, anses ikke for egnet til transport.  |
| § 5, stk. 2 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser)  | Drægtige dyr anses ikke som transportegnede i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden, hvorfor det ikke er tilladt at transportere disse dyr i det følgende antal dage forud for den forventede fødsel (i bekendtgørelsen angives antal dage for hver enkelt dyreart). |
| § 13, stk. 1 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser) | Dyr må kun transporteres, hvis de kan tåle det. Syge eller tilskadekomne dyr betragtes ikke som egnede til transport.  |
| § 29, stk. 1 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)   | Bestemmelserne i [...] § 13 [...] finder tilsvarende anvendelse på transport af fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr.  |

| 1964-bekendtgørelsen                              | Ordlyden af bestemmelserne   |
|---|--|
| § 4 a, stk. 1 (almindelige bestemmelser)          | Dyr må kun transporteres, hvis de kan tåle det. Syge eller tilskadekomne dyr betragtes ikke som egnede til transport   |
| § 4 b, stk. 1, 1. pkt. (almindelige bestemmelser) | Dyr, der er under to uger gamle, anses ikke for transportegnede.   |
| § 4 b, stk. 2 (almindelige bestemmelser)          | Drægtige produktionsdyr og heste anses ikke for transportegnede i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden, hvorfor det ikke er tilladt at transportere disse dyr i det følgende antal dage forud for den forventede fødsel (i bekendtgørelsen angives antal dage for hver enkelt dyreart). |
| § 4 b, stk. 3 (almindelige bestemmelser)          | Produktionsdyr og heste anses ikke for transportegnede i 7 dage efter, at de har født, dog anses kvæg ikke for transportegnede i 14 dage efter kælvning.   |

Det fremgår af Rigspolitiets kontroller, at der i 2005 er fundet to overtrædelser vedrørende transport af syge dyr. Det tilsvarende tal for 2006 i perioden indtil 31. oktober 2006 var 5. Derudover fremgår det af afsnit 2.5.3., at der i årene 2003-2005 til Fødevarestyrelsen er indberettet henholdsvis 27, 30 og 12 afgørelser, hvor personer/virksomheder er fundet skyldige i overtrædelser vedrørende syge dyr (skulderrør, navlebrud, støttehalthed, springhalthed, afmagrethed, knoglebrud, sygdomsforandringer, sårskorper, bylder og ledbetændelse).

Transport af syge eller skadede dyr forekommer således forholdsvis ofte.

Dyr, som er syge eller tilskadekomne, bliver under transport meget hurtigt udmattede. De falder derfor lettere og kan have svært ved at komme op igen med risiko for, at de trampes ned af de andre dyr. Dyr kan også opleve smerte og angst, når de f.eks. må støtte på syge eller skadede ben, eller når dyr med sår presses mod andre dyr under transporten.

Antallet af overtrædelser af denne art samt hensynet til dyrenes velfærd kunne således tale for, at sådanne overtrædelser skal medføre klip.

I nogle tilfælde kan sygdomme hos et dyr eller skader på dette umiddelbart konstateres, mens andre sygdomme ikke vil fremtræde som åbenbare, når transporten iværksættes.

Transportøren, der lader en ansat chauffør udføre transporten, vil i almindelighed ikke være bekendt med dyrenes tilstand, som den fremtræder, når dyrene skal læsses. Det må derfor antages at være forholdsvis sjældent forekommende i praksis, at der er grundlag for at pålægge en transportør et selvstændigt strafferetligt ansvar for, at der i en transport indgår syge og skadede dyr. På den anden side kan det ikke udelukkes, at der f.eks. mellem en transportør og en landmand indgås aftaler om transport af syge og skadede dyr i strid med de nævnte regler, eller at en transportør tilskynder sin chauffør til at se gennem fingre med transportforbudet.

På denne baggrund finder arbejdsgruppen, at overtrædelser af reglen i § 13, stk. 1, i 1993-bekendtgørelsen og § 4 a, stk. 1, i 1964-bekendtgørelsen skal udløse klip for transportøren, jf. § 31, stk. 1, nr. 6, og stk. 2, nr. 6, i arbejdsgruppens lovudkast i kapitel 6.

Der foreligger ifølge oplysninger fra Fødevarestyrelsen ikke sager, hvor en transportør eller chauffør er blevet dømt for overtrædelse af forbudet mod transport af drægtige dyr, og det må antages at et strafansvar ved overtrædelse af disse forbud i stort set alle tilfælde vil påhvile den producent, der indlader dyrene til transport.

For så vidt angår drægtighed må det endvidere antages at være næsten umuligt for en ikke fagkyndig at konstatere, om et dyr er drægtigt, og på hvilket tidspunkt i drægtighedsperioden dyret befinder sig. Også spørgsmålet, om dyret har født inden for henholdsvis 48 timer eller en uge, er i de fleste tilfælde vanskeligt at afgøre, hvis man ikke besidder et indgående kendskab til dyr.

Arbejdsgruppen finder på denne baggrund, at der ikke kan antages at foreligge et reelt behov for at pålægge transportøren klip i sådanne tilfælde. Overtrædelser af denne art foreslås derfor ikke omfattet af klippekortordningen for transportører.

For visse transporter gælder et krav om, at dyrene skal være synet af embedsdyrlægen inden for et kortere tidsrum før transporten, og at dyrlægen skal udstede et certifikat om dyrenes transportegnethed. Det følger således af 1993-bekendtgørelsens § 4, stk. 3, der gælder for transport af hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne, at dyr ikke må indlades til udførsel til et andet EU-land, medmindre de inden for de sidste 48 timer er synet af embedsdyrlægen, og denne har attesteret, at dyrene er egnede til den påtænkte transport. Dette certifikat for dyrenes sundhed skal efter bestemmelsen i § 4, stk. 1, ledsage dyrene under transporten. Om en sådan erklæring foreligger, kan umiddelbart konstateres ved læsningen af dyrene.

Hvis erklæringen ikke foreligger, er der tale om en overtrædelse af formel karakter, og den manglende erklæring medfører ikke i sig selv, at der begås overtrædelser, der har betydning for dyrenes velfærd under transporten.

På denne baggrund, og da en klippekortordning ifølge arbejdsgruppens kommissorium forudsættes begrænset til overtrædelser, der har direkte betydning for dyrenes velfærd, finder arbejdsgruppen, at overtrædelser af denne art ikke skal indgå som en kliprelevant forseelse.

#### 5.2.5.6. Overtrædelser vedrørende vanding og fodring

Reglerne om vanding og fodring af dyr under transport er meget detaljerede og afhænger bl.a. af, hvilke dyr der transporteres, transportmidlet samt transporttiden. Nedenfor gengives i skematisk form de regler i 1993-bekendtgørelsen og 1964-bekendtgørelser, der gælder for landevejstransport af dyr.

| 1993-bekendtgørelsen  | Ordlyden af bestemmelserne   |
|---|--|
| § 6, stk. 4 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser)         | Ved landevejs- og jernbanetransport gælder de krav, der er fastsat i bilag 3 om indretning af køretøjet, køretid og hvileperioder, vandings- og fodringshyppighed mv.<br>(I bilag 3, afsnit A, om transport med lastbil er bl.a. fastsat bestemmelser om vandings- og fodringshyppighed samt forsendelses- og hvileperioder i pkt. 3 og pkt. 5.<br>Herunder er bl.a. fastsat (bilag 3, afsnit A, pkt. 3b) at svin hele tiden skal have adgang til vand, når køretiden overstiger otte timer, mens det for hovdyr, der holdes som husdyr, som udgangspunkt gælder, at de skal vandes og fodres hver ottende time, jf. pkt. 3c. Kvæg skal efter en 14 timers transport have en hvileperiode på mindst en time, hvor de fodres og vandes. Efter denne hvileperiode kan de transporteres i endnu 14 timer. For transporter over 8 timer gælder desuden kravene i Rådets forordning nr. 411/98 om supplerende normer til dyrebeskyttelse, hvori der er opregnet generelle krav til fodring under lange transporter. Forordningen er optrykt som bilag 6 til bekendtgørelsen.) |
| § 10, stk. 1, nr. 1 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser) | For at sikre den nødvendige pasning af dyrene under transport skal de transporteres under ledsagelse, medmindre dyrene transporteres i containere, der [...] om nødvendigt indeholder til-   |

|  |  |
|--|--|
|  | strækkeligt foder og vand i spildsikre automater til en forsendelse på to gange den forventede tid.  |
| § 11, stk. 1 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser) | Dyrenes ledsager eller afsenderens repræsentant skal sørge for dyrene, fodre og vande dem og om fornødent malke dem.   |
| § 28 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)   | Egnet foder samt vand skal forefindes i tilstrækkelig mængde, og dyrene skal vandes og fodres på tilfredsstillende måde med passende mellemrum under transporten (undtagelser i § 28, nr. 1 og 2). |
| § 29, stk. 1 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)   | Bestemmelserne i § [...] § 10 [...] finder tilsvarende anvendelse på transport af fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr.  |

|  |   |
|--|---|
| 1964-bekendtgørelsen   | Ordlyden af bestemmelserne  |
| § 2, 2. pkt., 2. led (almindelige bestemmelser)  | [...] ligesom der skal være sørget for drikkevand og føde i fornødent omfang.   |
| § 7, stk. 4, 1. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport – fjerkræ og andre fugle)              | I hver kasse, bur eller kurv skal der enten være en passende mængde vandholdigt foder, i almindelighed rå, overskårne rodfrugter, eller en fast anbragt drikkekumme med vand samt en fast anbragt ædekumme med foder. |
| § 12, litra i (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport - større dyr - heste, voksent kvæg og ungvæg) | Dyrene skal have lejlighed til at optage vand senest hver 12. time efter indladningen.  |

Rigspolitiet fandt ved kontroller i 2005 23 forseelser, der vedrørte mangelfuld vanding og fodring af dyr, mens tallet for 2006 i perioden indtil 31. oktober var 19. Dertil kommer, at der i 19 tilfælde i 2006 er fundet overtrædelser af kravene om supplerende normer ved transport af dyr over 8 timer, hvorunder også hører skærpede krav til vanding og fodring.

Vanding af dyr under transporter skal ses i sammenhæng med transporttiden, idet dyrenes behov for vand stiger med transporttidens længde. Også temperaturen og belægningsgraden har imidlertid betydning for dyrenes behov for vand. Manglende vanding kan medføre dehydrering og dermed udmattelse og øget dødelighed.



Overtrædelser af reglerne om fodring og vanding kan i nogle tilfælde skyldes den tilrettelæggelse af transporten, som er foretaget af transportøren, hvis der herved ikke er taget hensyn til muligheden for at holde pauser mv. som foreskrevet. Overtrædelser vedrørende vanding kan endvidere skyldes, at et vandingsanlæg ikke er installeret eller ikke virker.

Sådanne overtrædelser kan formentlig i de fleste tilfælde medføre strafansvar for transportøren og er desuden af en sådan væsentlig betydning for dyrenes velfærd, at det er arbejdsgruppens opfattelse, at der er grundlag for at lade overtrædelser udløse klip for transportøren.

Består en overtrædelse f.eks. af manglende påfyldning af vand eller unkladelse af at slå vand anlægget til, vil et strafansvar derimod blive rettet mod chaufføren. Sådanne overtrædelser skal derfor efter arbejdsgruppens opfattelse ikke udløse klip for transportøren. Det samme gælder, hvis andre overtrædelser af reglerne – f.eks. ikke afholdte pauser og hvil – alene skyldes chaufførens forhold.

Det foreslås derfor, at transportøren får et klip for overtrædelse af de nævnte regler, hvis transportøren er strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen, jf. arbejdsgruppens lovudkast i kapitel 6, § 31, stk. 1, nr. 7, og § 31, stk. 2, nr. 7, jf. § 31 a, stk. 1.

Det bemærkes, at bestemmelsen i § 10, stk. 1, nr. 1, i 1993-bekendtgørelsen, der er nævnt i skemaet ovenfor, ikke er medtaget i lovudkastet. Dette skyldes, at bestemmelsen indeholder krav om, at dyr som udgangspunkt skal transporteres under ledsagelse. Dette krav vil altid være opfyldt ved landevejstransport i køretøjer, hvor chaufføren anses som ledsager.

#### **5.2.5.7. Overtrædelser vedrørende strøelse**

I 1993- og 1964-bekendtgørelsen er fastsat de nedenfor gengivne regler om strøelse, der er relevante ved landevejstransport.

| 1993-bekendtgørelsen   | Ordlyden af bestemmelserne  |
|--|---|
| § 6, stk. 4 (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser)  | Ved landevejstransport gælder de krav, der er fastsat i bilag 3.<br>(Af bilag 3, afsnit A, pkt. 1, jf. bilag 6, fremgår, at Rådets forordning nr. 411/1998 gælder, når den samlede forsendelsestid overstiger 8 timer. I forordningens bilag, pkt. 1, er bestemt, at dyrene skal have forsvarlig strøelse, der giver dem den fornødne komfort, idet mængden af strøelse kan variere afhængig af arten og antallet af dyr, forsendelsestiden og vejrforholdene, og idet strøelse skal sikre en passende absorption og bortskaffelse af ekskrementer) |
| § 9, 3. pkt. (om hovdyr, der holdes som husdyr, og husdyr af kvæg-, fåre-, gede- og svinearterne – almindelige bestemmelser) | Ekskrementer skal gulvet være dækket af tilstrækkelig strøelse til at absorbere ekskrementer, medmindre der træffes andre foranstaltninger, der er mindst lige så hensigtsmæssige, eller ekskrementerne bortskaffes med regelmæssige mellemrum.   |
| § 29, stk. 1 (om fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr)   | Bestemmelserne i [...] § 9 [...] finder tilsvarende anvendelse på transport af fjerkræ, fugle og kaniner, der holdes som husdyr.  |

| 1964-bekendtgørelsen  | Ordlyden af bestemmelserne  |
|---|---|
| § 9, 2. pkt. (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport - mindre dyr) | Benyttes kasser mv., skal de være forsynet med luftåbninger, som sikrer en tilstrækkelig ventilation, samt med egnet strøelse af halm, savsmuld el.lign.  |
| § 11, stk. 3 (særlige bestemmelser om vej- og jernbanetransport - større dyr) | Vognens bund skal være forsynet med et efter transportens art og varighed, forsvarligt lag strøelse, såsom grus, sand eller savsmuld, eventuelt suppleret med halm eller avner. Tørvestrøelse må ikke anvendes. |

I 2006 i perioden indtil den 31. oktober 2006 konstaterede Rigspolitiet 28 overtrædelser vedrørende mangler ved gulv/strøelse. Hertil kommer overtrædelserne af de supplerende bestemmelser for transport af dyr over 8 timer, som i samme periode i 2006 udgjorde 19 overtrædelser.

Kravene om tilstrækkelig strøelse er fastsat, fordi strøelse kan medvirke til at give et mere skridsikkert underlag for dyrene under transport. Strøelsen medfører endvidere, at urin og væske op-suges, således at skader på dyrenes skind ved langvarige transporter undgås, ligesom strøelsen medfører en bedre isolering mod underlaget. Endelig kan manglende strøelse medføre, at dyr, som ellers ville lægge sig ned under transporten, bliver stående oprejst i mange timer med udmattelse til følge. Kravene om strøelse har således væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transport.

Overtrædelser i form af mangelfuld strøelse må i langt de fleste tilfælde antages alene at kunne bebrejdes chaufføren. På den anden side forekommer det formentlig i praksis, at en overtrædelse skyldes, at transportøren ikke har stillet strøelse til rådighed. I disse situationer vil også transportøren kunne straffes for en overtrædelse.

Der er på denne baggrund enighed i arbejdsgruppen om, at overtrædelser vedrørende reglerne om strøelse bør kunne medføre klip for transportøren.

Der henvises herom til § 31, stk. 1, nr. 8, og § 31, stk. 2, nr. 8, jf. § 31 a, stk. 1, i arbejdsgruppens lovudkast i kapitel 6.

#### **5.2.5.8. Andre overtrædelser**

Arbejdsgruppen finder ikke grundlag for at foreslå, at yderligere overtrædelser end de ovennævnte skal medføre klip, selv om der efter arbejdsgruppens opfattelse kan være andre overtrædelser af reglerne i de to bekendtgørelser, der har en sådan betydning for dyrenes velfærd, at dette ville være relevant.

Det er således arbejdsgruppens opfattelse, at de overtrædelser, der ovenfor foreslås omfattet af en klippekortordning, er de overtrædelser, der er oftest forekommende i praksis, og hvor der er et reelt behov for at tilskynde til overholdelsen af reglerne ved at inddrage dem i klippekortordningen.

Arbejdsgruppen finder endvidere, at et regelsæt om en klippekortordning – som allerede med arbejdsgruppens forslag er temmelig kompliceret – bør gennemføres og anvendes i praksis, inden ordningen eventuelt udvides til at omfatte yderligere overtrædelser. Arbejdsgruppen forudsætter således, at der ved gennemførelsen af en klippekortordning senere kan foretages en evaluering, der vil give grundlag for at overveje, om yderligere overtrædelser bør inddrages som klipforseelser.

#### **5.2.5.9. Flere kliprelevante forseelser under én transport**

Overtrædelser, der medfører klip, kan begås uafhængigt af hinanden under flere transportere, eller således, at der under en og samme transport foreligger f.eks. to eller tre forskellige overtrædelser samtidigt. Den sidstnævnte situation rejser spørgsmål om, hvorvidt hver enkelt overtrædelse skal udløse et klip, eller om der her kun skal gives et klip.

I færdselslovens klippekortordning udløser hver enkelt forseelse et klip, selv om forseelserne begås under samme kørselsforløb eller i samme kørselssituation.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør en klippekortordning på dyretransportområdet også udformes således, at der udløses et klip for hver enkelt overtrædelse, uanset om overtrædelserne foreligger samtidigt eller uafhængigt af hinanden. Der bør således ikke gives en lempeligere sanktion, når der samtidigt foreligger f.eks. tre overtrædelser, idet der i disse situationer i endnu højere grad end ved enkeltstående overtrædelser opstår risiko for dyrenes velfærd. F.eks. kan nævnes, at en overtrædelse af arealkravene, der foreligger samtidig med mangelfuld ventilation og manglende vanding af dyrene, vil øge belastningen af dyrene meget væsentligt.

Omvendt kan der være tilfælde, hvor det vil forekomme ude af proportioner, hvis der gives flere klip for samtidige overtrædelser. I tilfælde, hvor der f.eks. under en og samme transport transporteres svin af flere størrelser og begås overtrædelser af forskellige arealkrav fastsat efter svinenes størrelse, vil det efter arbejdsgruppens opfattelse i almindelighed ikke være rimeligt, at der udløses et klip for hver enkelt af de forskellige arealkrav, der er overtrådt. Efter arbejdsgruppens opfattelse kan spørgsmålet om klip i denne situation imidlertid bedst løses ved anklagemyndighedens afgørelse om tiltalospørgsmålet, således at anklagemyndigheden som udgangspunkt i sådanne tilfælde ikke nedlægger påstand om mere end ét klip.

En samtidig overtrædelse af flere af de ovennævnte kliprelevante overtrædelser kan være så grov, at der foreligger mishandling af dyrene. I sådanne tilfælde vil der efter de gældende regler kunne være grundlag for frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr efter bestemmelsen i dyreværnslovens § 29 eller for frakendelse af autorisationen til transport efter straffelovens § 79, jf. bestemmelsen i § 3 d i 1993-bekendtgørelsen.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at klippekortordningen i disse situationer ikke bør medføre en mildere sanktion end under de nugældende regler, og der er således behov for særlige regler om frakendelse i sådanne situationer, jf. nærmere herom nedenfor under afsnit 5.4.2.

#### **5.2.6. Skal en frakendelse være betinget eller ubetinget**

De gældende bestemmelser om frakendelse på dyreværnsområdet, dvs. dyreværnslovens § 29 og straffelovens § 79, jf. § 3 d i 1993-bekendtgørelsen, giver alene mulighed for ubetinget fraken-

delse. Det er således ikke i dag muligt at frakende retten til at transportere dyr eller beskæftige sig med dyr betinget.

De klippekortordninger, der findes på færdselslovens område, dels for alle førere af køretøjer og dels for chauffører vedrørende kontrolapparater på køre- og hviletidsområdet, indebærer begge, at der sker en betinget frakendelse af førerretten, såfremt der begås tre kliprelevante overtrædelser inden for tre år. En betinget frakendelse af førerretten indebærer, at den pågældende fører inden for en frist, der fastsættes af politiet, skal aflægge en kontrollerende køreprøve. Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består, eller vedkommende undlader at medvirke til den.

Ubetinget frakendelse af førerretten bliver i disse tilfælde kun aktuel, hvis den pågældende i prøvetiden for den betingede frakendelse (normalt tre år), begår nye overtrædelser, der i sig selv medfører betinget eller ubetinget frakendelse.

På de nævnte områder fungerer den betingede frakendelse således som en advarsel mod at begå nye overtrædelser af færdselsloven og tilskynder den dømte til at overholde færdselslovens regler.

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 fremtidige overtrædelser.

Hertil kommer, at en ubetinget frakendelse er meget indgribende for virksomheden. Som nævnt i afsnit 5.2.2. er en frakendelse af retten til at transportere dyr en meget alvorlig sanktion for transportvirksomheden, som i almindelighed vil medføre, at virksomheden må afhændes eller lukke.

Da formålet med en klippekortordning på dyretransportområdet efter arbejdsgruppens opfattelse primært er at opnå en præventiv effekt for at forhindre overtrædelser af reglerne – og ikke at forhindre erhvervsvirksomhed ved dyretransport i Danmark – finder arbejdsgruppen, at der først bør ske en betinget frakendelse af virksomhedens ret til at transportere dyr, og at der herefter ved nye klip, der begås i perioden for den betingede frakendelse, skal ske ubetinget frakendelse af retten, jf. nærmere nedenfor afsnit 5.2.9.

Som nævnt ovenfor indebærer en betinget frakendelse af førerretten efter færdselsloven, at den pågældende fører skal aflægge en kontrollerende køreprøve, og at førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består.

Det vil efter arbejdsgruppens opfattelse være bedst overensstemmende med ordningen på færdslovens område og med formålet med en ordning med betinget frakendelse, hvis en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr ligeledes får retsvirkninger i form af en prøve eller lignende, hvorved det kontrolleres, om virksomheden fremover må anses for at være i stand til at overholde de gældende regler om dyretransporter.

En sådan ordning vil dog ikke kunne etableres uden yderligere grundige overvejelser, som arbejdsgruppen på grund af tidsfristen for færdiggørelsen af denne rapport ikke har haft mulighed for at foretage.

Det vil herunder være nødvendigt at tage stilling til, hvorledes sådanne prøver kan tilrettelægges i forhold til en virksomhed, der drives som en juridisk person, idet der her opstår spørgsmål om, hvilke fysiske personer i virksomheden der skal aflægge prøven på virksomhedens vegne. Endvidere eksisterer der ikke i dag en offentlig ordning om undervisning i de gældende regler af virksomheder, som driver dyretransportvirksomhed, ligesom der ikke afholdes prøver eller lignende på dette område som forudsætning for, at en virksomhed kan udføre dyretransporter.

Overvejelser om en eventuel ordning med kontrollerende prøver kan efter arbejdsgruppens opfattelse naturligt ske i tilknytning til de overvejelser, der er nødvendige som følge af, at der med virkning fra 1. januar 2008 stilles krav om kompetencebeviser til chauffører.

Det er dog samtidig arbejdsgruppens opfattelse, at det ikke er afgørende for den præventive virkning af en betinget frakendelse, at virksomheden skal bestå en kontrollerende prøve.

Retsvirkningen af en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr kan således efter arbejdsgruppens opfattelse alene være den betydelige advarsel, der ligger i, at virksomheden ved nye overtrædelser i perioden for den betingede frakendelse kan mødes med en ubetinget frakendelse.

Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund ikke, at der ved en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr skal være pligt til, at indehaveren af virksomheden eller ansatte i denne aflægger en prøve eller lignende for at bevare retten til at transportere dyr. En sådan ordning kan dog eventuelt overvejes i tilknytning til overvejelserne om indførelsen af kompetencebeviser for chauffører eller på et senere tidspunkt, hvor erfaringerne med en eventuel klippekortordning vil kunne vise, om der er behov herfor.

En betinget frakendelse forudsætter en afgørelse herom, og en betinget frakendelse skal således regnes fra datoen for den dom, hvorved frakendelsen sker, eller fra transportvirksomhedens

udenrettlige vedtagelse af en betinget frakendelse, jf. nærmere om dette spørgsmål afsnit 5.4.1. nedenfor.

### **5.2.7. Hvor længe skal betinget frakendelse ske**

Det skal efter kommissoriet overvejes, om en frakendelse som følge af klip skal være for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum – og hvis der i første omgang skal fastsættes en betinget frakendelse, hvor længe denne i givet fald skal gælde.

Som det fremgår af det foregående afsnit, foreslår arbejdsgruppen, at der først skal ske en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr.

Perioden for den betingede frakendelse foreslås ligesom på færdselslovens område fastsat til tre år, som efter arbejdsgruppens opfattelse er en passende periode med henblik på at opnå en tilstrækkelig præventiv effekt af frakendelsen.

### **5.2.8. Hvor mange klip skal udløse frakendelse, og hvor længe skal et klip gælde**

#### **5.2.8.1. Indledning**

Arbejdsgruppen skal ifølge kommissoriet vurdere spørgsmålet om, hvor mange klip der skal kunne udløse retsvirkninger og inden for hvilket tidsrum, dvs. hvornår et klip forældes.

#### **5.2.8.2. Antallet af klip forud for betinget frakendelse**

Med hensyn til spørgsmålet om, hvor mange klip der skal kunne udløse retsvirkninger, må dette dels ses i sammenhæng med, hvilke overtrædelser der medfører klip, hvilke retsvirkninger der udløses af et klip, og inden for hvilket tidsrum.

Som nævnt i afsnit 5.2.2. finder arbejdsgruppen det ikke muligt uden videre at tage udgangspunkt i de klippekortordninger, der findes på færdselslovens område, dels for alle førere af køretøjer og dels for chauffører vedrørende overtrædelse af reglerne om kontrolapparater på køre- og hviletidsområdet.

For så vidt angår antallet af klip hænger dette bl.a. sammen med, at det på dyretransportområdet også må indgå, at det er transportøren, der pålægges klip, og at risikoen for at få klip vil stige i takt med antallet af chauffører og antallet af dyretransporter, der udføres af den enkelte virksomhed. En transportvirksomhed med 50 køretøjer og et tilhørende antal chauffører, der udfører transport af dyr, må således forventes i løbet af kortere tid at kunne få det antal klip, der udløser frakendelse, end en virksomhed, der alene har tre køretøjer og et mindre antal chauffører beskæftiget med dyretransporter.

En ordning, hvor virksomhedens størrelse tillægges betydning, findes i dag med hensyn til godskørselslovens § 12 om administrativ tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel ved grove eller gentagne overtrædelser. Her indhenter Færdselsstyrelsen oplysninger fra Kriminalregisteret, når der fra politiet er modtaget fem indberetninger om samme virksomheds overtrædelser. Færdselsstyrelsen går videre med sagen og foretager en konkret vurdering af denne, herunder med henblik på at meddele en advarsel, hvis der konstateres ca. 0,3 overtrædelser pr. bil pr. år gennem de seneste fem år, jf. herom afsnit 3.3.4. ovenfor.

Arbejdsgruppen har på denne baggrund overvejet, om der eventuelt burde indføres et graderet system, således at antallet af klip, der udløser frakendelse, sættes i forhold til antallet af køretøjer, der udfører dyretransporter i virksomheden.

Resultatet er blevet, at arbejdsgruppen (med undtagelse af repræsentanten for Dansk Transport og Logistik, jf. nedenfor) ikke har fundet grundlag for at foreslå en sådan graderet ordning.

Arbejdsgruppen har herved først og fremmest lagt vægt på, at klip alene udløses for en transportvirksomhed, hvis den kliprelevante forseelse indebærer et almindeligt strafferetligt ansvar for virksomheden som sådan. Der henvises i den forbindelse til afsnit 5.2.4., hvoraf det fremgår, at påtale alene bør rettes mod virksomheden, hvis der foreligger et selvstændigt ansvar hos denne, herunder f.eks. i form af medvirken hos andre ansatte i virksomheden til en overtrædelse begået af en chauffør.

Selv om en større virksomhed i kraft af antallet af transporter generelt må anses for at have en større risiko for at få klip, er det således stadig en forudsætning herfor, at der i den konkrete sag foreligger et dadelværdigt forhold hos virksomheden. Det er i den forbindelse arbejdsgruppens opfattelse, at det næppe kan siges i almindelighed at være vanskeligere for en stor virksomhed end for en lille virksomhed at forhindre sådanne overtrædelser.

En stor virksomhed kan således i kraft af de flere ansatte formentlig lige så godt som en mindre virksomhed – og måske endda bedre – tilrettelægge arbejdet med udførelse af dyretransporter, procedurer omkring transporterne og instruktion og oplæring af de ansatte og chaufførerne på en hensigtsmæssig måde og derved sikre overholdelsen af reglerne om dyretransporter.

Arbejdsgruppen har endvidere lagt vægt på, at en klippekortordning gennemføres med henblik at tilgodese dyrevelfærden, og at det i lyset heraf ikke vil forekomme forståeligt, hvis ensartede overtrædelser af reglerne skulle medføre mindre belastende sanktioner for større virksomheder end for små virksomheder. Det ville således efter arbejdsgruppens opfattelse ikke harmonere



med formålet med en klippekortordning, hvis f.eks. en virksomhed med 100 lastbiler skulle have ti, fem eller tre gange så mange klip før frakendelse, som en virksomhed med 10 lastbiler.

Det bemærkes i den forbindelse også, at der ved klippekortordningen på færdselslovens område gælder den samme regel om, at tre klip udløser en betinget frakendelse, uanset i hvilket omfang føreren kører bil. Antallet af klip er således det samme for f.eks. en taxachauffør som for en person, der måske kun fører bil rent lejlighedsvis.

Hertil kommer, at en graderet ordning vil være yderst vanskelig at gennemføre i praksis. En sådan ordning ville bl.a. forudsætte, at myndighederne løbende havde fuldstændige og sikre oplysninger om antallet af køretøjer i hver enkelt transportvirksomhed, og herunder om ændringer i antallet, således at det ved hvert enkelt kliprelevant overtrædelse kan fastlægges, hvor stor betydning dette klip har for henholdsvis en betinget eller ubetinget frakendelse. Det bemærkes i den forbindelse også, at der i en klippekortordning ikke kan foretages en sådan konkret skøns-mæssig vurdering af overtrædelserne, som sker i de sager, der behandles administrativt af Færdselsstyrelsen i henhold til godskørselslovens § 12.

En graderet ordning ville også kunne danne grundlag for omgåelser af reglerne, idet virksomhederne i tilfælde, hvor antallet af klip medførte risiko for en frakendelse, ville kunne udvide antallet af lastbiler alene med henblik på at undgå frakendelse.

Arbejdsgruppen har derfor overvejet antallet af klip uafhængigt af virksomhedernes størrelse.

Ved fastsættelsen af antallet af klip, der skal medføre retsvirkninger, har arbejdsgruppen lagt vægt på, at der efter forslaget ovenfor i afsnit 5.2.6. som den første reaktion alene skal ske en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr. En betinget frakendelse tjener som en advarsel for virksomheden om, at den fremover må udøve endnu større bestræbelser på at overholde de gældende regler om dyretransport, men indebærer ikke retsvirkninger derudover.

På den baggrund foreslår arbejdsgruppen, at tre klip skal udløse en betinget frakendelse.

Arbejdsgruppen har endvidere herved taget udgangspunkt i, at klip alene udløses for en transportvirksomhed, hvis den kliprelevante forseelse indebærer et almindeligt strafferetligt ansvar for virksomheden som sådan. Det er således kun overtrædelser, som virksomheden kunne have undgået, der udløser klip.

Herudover foreslår arbejdsgruppen, som det fremgår nærmere nedenfor i afsnit 5.3., at der for chauffører skal gælde en regel om, at tre klip udløser en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr. Også hensynet til en ligestilling mellem virksomheder og chauffører taler på

den baggrund for, at antallet af klip forud for en betinget frakendelse i forhold til transportvirksomheder fastsættes til tre.

Endelig bemærkes, at det foreslås i beretningen af 29. marts 2006 fra Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, jf. nærmere afsnit 5.1., at tre klip skal medføre bortfald af vognmandens tilladelse til at transportere dyr. I denne beretning forudsættes således, at reaktionen bliver en ubetinget frakendelse, mens forslaget ovenfor alene forudsætter betinget frakendelse. Hertil kommer, at en regel om tre klip også gælder på færdselsområdet.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

DTL ønsker en graduering af klip i henhold til virksomhedens størrelse (spredningen er mellem 1 og 120 biler/virksomhed i DK). En klippekortordning skulle nødvendigvis bevirke, at store virksomheder lukkes hyppigere end mindre virksomheder, blot fordi de er større. En ordning sammenlignelig med Færdselsstyrelsens vedrørende tilbagekaldelse af vognmandstilladelsen bør kraftigt overvejes.

#### **5.2.8.3. Hvor længe skal et klip gælde**

For så vidt angår spørgsmålet om, inden for hvilket tidsrum et klip skal have retsvirkninger, dvs. hvornår et klip forældes, bemærkes, at det efter klippekortordningen i færdselsloven, der omfatter alle førere af motorkøretøjer, gælder, at hvert klip har gyldighed i tre år fra tidspunktet, hvor den kliprelevante overtrædelse er begået. Et klip har således gyldighed fra gerningstidspunktet – og ikke først fra det senere tidspunkt, hvor sagen afgøres ved et bødeforelæg eller en dom.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at tage udgangspunkt i denne ordning, hvorefter gentagelsesvirkningen af et klip begynder at løbe fra gerningstidspunktet. Herved opnås dels, at klippet kun tæller i den periode, der ligger umiddelbart i forlængelse af forseelsen, og dels at der ved senere overtrædelser ikke opstår situationer, hvor klip nr. 1 ikke har betydning for forseelser, der bliver begået i perioden mellem gerningstidspunktet for det første klip og afgørelsestidspunktet vedrørende dette. Endvidere forældes hvert klip løbende fra gerningstidspunktet, således at en eventuel langvarig behandling af en straffesag om den kliprelevante forseelse ikke medfører, at klippet belaster virksomheden i urimeligt lang tid efter, at det strafbare forhold er begået.

Det foreslås derfor, at klippets retsvirkninger regnes fra det tidspunkt, hvor transportvirksomheden har gjort sig skyldig i overtrædelsen.

Arbejdsgruppen finder tillige, at det vil være hensigtsmæssigt at udforme klippekortordningen på dyretransportområdet, således at et klip har retsvirkning i tre år, idet arbejdsgruppen herved også har taget udgangspunkt i ordningen på færdselslovens område. Det bemærkes i den forbindelse, at en kortere periode for klippets retsvirkninger vil forringe den præventive virkning af ordningen, mens en længerevarende retsvirkning af de enkelte klip vil medføre, at ordningen bliver mere belastende end klippekortordningen efter færdselsloven.

## **5.2.9. Ubetinget frakendelse ved yderligere klip**

### **5.2.9.1. Indledning**

Den ovenfor beskrevne ordning, hvorefter tre klip inden for tre år medfører en betinget frakendelse i tre år af retten til at transportere dyr, rejser spørgsmål om, hvor mange overtrædelser i perioden for den betingede frakendelse der herefter skal til for at udløse en ubetinget frakendelse.

Endvidere skal der tages stilling til spørgsmålet om varigheden af en ubetinget frakendelse.

For klippekortordningen på færdselslovsområdet gælder, at tre nye klip i perioden for den betingede frakendelse medfører ubetinget frakendelse. Det er ikke fastsat i færdselsloven eller forarbejderne til denne, for hvilken periode en ubetinget frakendelse skal ske, når der i perioden for den betingede frakendelse begås tre nye kliprelevante forseelser. Der foreligger heller ikke endnu en fast retspraksis herom.

Med hensyn til varigheden af en ubetinget frakendelse gælder på dyreværnslovgivningens område bestemmelsen i dyreværnslovens § 29 om frakendelse af retten til at transportere dyr efter stk. 1, at frakendelse kan ske for bestandigt eller for et nærmere fastsat tidsrum. I praksis anvendes næppe frakendelsestider efter bestemmelsen i dyreværnsloven, der er kortere end 1 år. Frakendelse efter straffelovens § 79, jf. § 3 d i 1993-bekendtgørelsen, sker efter § 73, stk. 3, jf. bekendtgørelsens § 3 d, 2. pkt., på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.

### **5.2.9.2. Antallet af klip forud for ubetinget frakendelse**

Når der skal ske ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr, er der tale om et meget intensivt indgreb over for virksomheden og dens ejere, idet virksomheden som udgangspunkt må afhændes eller lukke. Antallet af klip, der skal udløse ubetinget frakendelse, må fastsættes i lyset heraf.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør der med hensyn til antallet af klip gælde de samme regler for ubetinget frakendelse som for betinget frakendelse. Begår en transportvirksomhed således i perioden for den betingede frakendelse tre overtrædelser, der medfører klip, skal virksomheden herefter ubetinget frakendes retten til at transportere dyr.

### 5.2.9.3. Hvor længe skal ubetinget frakendelse ske

For så vidt angår frakendelsesperioden er det arbejdsgruppens opfattelse, at der herved må lægges vægt på, at virksomheden nu har begået i alt seks overtrædelser af reglerne om dyretransport, og at der for alle disse overtrædelser foreligger et selvstændigt almindeligt strafferetligt ansvar for virksomheden.

Ved et sådant antal overtrædelser bør en ubetinget frakendelse ske for en længere periode. Arbejdsgruppen foreslår, at varigheden af en ubetinget frakendelse i disse tilfælde fastsættes til tre år.

Det bemærkes, at en tre-årig periode for en ubetinget frakendelse også harmonerer med den regel om adgangen til at opnå autorisation, der er fastsat i forordningen fra 2004, artikel 10, stk. 2, litra c. Efter denne bestemmelse er det en forudsætning for udstedelse af en autorisation til en transportvirksomhed, at ansøgerne eller deres repræsentanter ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen eller national lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i de tre år, der går forud for indgivelsen af ansøgningen.

For en ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr må det efter arbejdsgruppens opfattelse endvidere overvejes, om der bør fastsættes en nærmere angivet periode, hvor virksomheden på en rimelig måde kan afvikles. Det vil således næppe være praktisk muligt at afhænde virksomheden umiddelbart efter, at der foreligger en endelig afgørelse om ubetinget frakendelse. I § 3 e i 1993-bekendtgørelsen er der endvidere fastsat en frist på 4 uger for tilbagelevering af autorisationen i de tilfælde, hvor Fødevarestyrelsen administrativt tilbagekalder en autorisation.

På den anden side forekommer en afviklingsperiode, hvor virksomheden kan fortsætte sin drift, ikke i harmoni med en ubetinget frakendelse, som jo netop er en følge af, at virksomheden ikke hidtil har været i stand til at udføre dyretransporter i overensstemmelse med de gældende regler. Hertil kommer, at der heller ikke i straffelovens bestemmelser om frakendelse af retten til at udøve virksomhed er fastsat regler om, at den domfældte skal have en vis periode til at afvikle den hidtil drevne virksomhed, idet frakendelse efter straffelovens regler regnes fra endelig dom, jf. straffelovens § 79, stk. 3.

Arbejdsgruppen foreslår derfor ikke regler om en afviklingsperiode ved ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr.

Også en ubetinget frakendelse forudsætter en afgørelse herom. En ubetinget frakendelse kan således tidligst ske fra datoen for den dom, hvorved frakendelsen sker, eller fra transportvirksom-

hedens udenretlige vedtagelse af frakendelsen, jf. nærmere om processuelle spørgsmål afsnit 5.4.1. nedenfor.

### **5.3. En klippekortordning for chauffører**

#### **5.3.1. Indledning**

Som det fremgår af afsnit 5.1. ovenfor, finder arbejdsgruppen, at en klippekortordning på dyretransportområdet bør overvejes både for transportvirksomheder og for chauffører, idet både virksomhederne og chaufførerne har et ansvar for, at de gældende regler overholdes.

Afsnittene nedenfor under 5.3. indeholder arbejdsgruppens overvejelser om en klippekortordning for chauffører.

#### **5.3.2. Overordnede overvejelser om en klippekortordning for chauffører**

En klippekortordning for chauffører rejser i vidt omfang de samme spørgsmål som klippekortordningen for transportvirksomheder.

I arbejdsgruppens overvejelser om en klippekortordning for chauffører er det derfor også indgået, at klippekortordningen bør indeholde en reel og virksom tilskyndelse for chaufførerne til at overholde reglerne om dyretransporter, og at der bør ske en klar afgrænsning af de overtrædelser, der skal medføre klip, jf. herom nærmere afsnit 5.2.2. ovenfor om arbejdsgruppens overordnede overvejelser om en klippekortordning for transportører.

Der er dog samtidig en række forskelle i problemstillingerne på de to områder.

For det første kan det anføres, at en fratagelse af retten til at transportere dyr i almindelighed må anses for en mindre alvorlig sanktion for en chauffør end for en transportvirksomhed. Hvor fratagelse af retten til at transportere dyr for en transportvirksomhed medfører, at virksomheden må afhændes eller lukke, medmindre virksomheden kan omstilles til anden transport, medfører en fratagelse af retten til at transportere dyr for en chauffør, at denne må ophøre med at udføre dyretransporter og således ikke vil have mulighed for at fortsætte i sit hidtidige erhverv. Der er herved også tale om en meget indgribende retsfølge for en chauffør, men en chauffør som fortsat er i besiddelse af sin førerret, vil dog formentlig i de fleste tilfælde kunne skaffe sig nyt arbejde som erhvervschauffør, der har stor lighed med det hidtidige arbejde.

Herudover bemærkes, at chauffører på dyretransporter typisk er ansatte i en virksomhed, der udfører dyretransporter. De er således normalt underordnede i forhold til ledelsen i transportvirksomheden. Hvis ledelsen i transportvirksomheden ikke ønsker at overholde reglerne om dyretransporter, kan underordningsforholdet og risikoen for at miste arbejdet gøre det vanskeligt for en chauffør at holde fast i, at de gældende regler skal iagttages. På den anden side kan en

klippe kortordning for chauffører også medvirke til at styrke chaufførens krav om, at arbejdet skal tilrettelægges, således at reglerne kan overholdes, og under alle omstændigheder må overholdelsen af reglerne påhvile virksomheden og chaufføren i fællesskab. Dette kunne tale for i videst muligt omfang at ligestille virksomhederne og chaufførerne i udformningen af klippekortordninger, således at begge grupper i samme grad tilskyndes til at undgå klip.

Endvidere bemærkes, at en klippe kortordning for chauffører er lettere at udforme og administrere derved, at klip skal pålægges en fysisk person. Der opstår således ikke de spørgsmål om henholdsvis juridiske personer og fysiske personer og om virksomhedens størrelse, som er indgået ved arbejdsgruppens overvejelser om en klippekortordning for transportvirksomheder.

I arbejdsgruppens overvejelser nedenfor er der taget udgangspunkt i de samme synspunkter, som er anført i afsnit 5.2. om en klippekortordning for virksomheder, idet de to ordninger – trods de ovennævnte forskelle – efter arbejdsgruppens opfattelse så vidt muligt bør være ensartede.

Der bør således efter arbejdsgruppens opfattelse som udgangspunkt ikke fastsættes strengere regler for chauffører end for virksomheder, selv om retsvirkningen af en frakendelse af retten til at transportere dyr i almindelighed vil være mindre indgribende for en chauffør end for en transportør.

Det bemærkes dog samtidig, at der kan være visse forskelle med hensyn til, hvilke overtrædelser der medfører strafansvar for henholdsvis en virksomhed og en chauffør, da det formentlig i praksis oftere vil være muligt at føre bevis for, at en chauffør har handlet uagtsomt eller forsætligt ved en overtrædelse af reglerne om dyretransporter, end det vil være muligt at bevise et strafferetligt ansvar for en transportvirksomhed.

Det bemærkes i den forbindelse, at formålet med en klippekortordning for chauffører er at tilskynde til overholdelse af transportreglerne, således at overtrædelser undgås.

Arbejdsgruppen finder det derfor også af væsentlig betydning, at undervisning og uddannelse af chaufførerne i forbindelse med gennemførelse af en klippekortordning prioriteres højt, således at chaufførerne får lettere ved at overholde de mange og meget detaljerede regler om dyretransporter. Ansvar for og interessen i en forbedret uddannelse ligger efter arbejdsgruppens opfattelse ikke mindst hos transportvirksomhederne, der har behov for at kunne ansætte kvalificerede chauffører.

### **5.3.3. Klip i chaufførens ret til at transportere dyr**

For chauffører, der udfører dyretransporter, gælder ikke som for transportvirksomheder et krav om autorisation. Der gælder heller ikke endnu specifikke krav om uddannelse. Hvis transporten overdrages til personale, følger det dog af § 14, stk. 2, i 1993-bekendtgørelsens regler, at den ansvarlige for transportvirksomheden skal sikre sig, at personalet har de faglige kvalifikationer og den nødvendige viden, der kræves for at håndtere og transportere dyr samt om nødvendigt give dyrene den nødvendige pasning under transporten.

Med virkning fra januar 2007 skal der ifølge forordningen af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport i Danmark indføres skærpede krav til uddannelse af det personale, der håndterer dyr i forbindelse med transport. Fra januar 2007 må transportvirksomhederne således kun betro håndteringen af dyr til personale, som er blevet undervist i forordningens tekniske forskrifter om bl.a. transportegnethed og håndtering af dyr samt reglerne i logbogen.

Fra januar 2008 stilles der herudover krav om, at personer kun må være chauffører eller fungere som ledsager i forbindelse med lastbiltransport af bl.a. svin, kvæg og heste, hvis de er i besiddelse af et særligt kompetencebevis. Et sådant bevis forudsætter gennemførelse af en uddannelse, der bl.a. skal omfatte tekniske og administrative aspekter af fællesskabsbestemmelserne, viden om dyrs fysiologi, adfærd og stresspåvirkninger mv. Uddannelsen skal afsluttes med en godkendt eksamen, jf. nærmere herom afsnit 3.1.3. Det følger i øvrigt af forordningens artikel 26, stk. 5, at en fører, der gør sig skyldig i overtrædelser af forordningen, kan få frataget eller suspenderet sit kompetencebevis.

Det kunne på denne baggrund overvejes at udforme en klippekortordning for chauffører på dyretransportområdet, således at klip gives i det nævnte kompetencebevis.

Ordningen er imidlertid endnu ikke gennemført og vil først få virkning fra årsskiftet 2007/2008.

Endvidere følger det af forordningen fra 2004, at en dansk myndighed ikke kan inddrage et kompetencebevis, der er udstedt af en kompetent myndighed i et andet land. Det vil således ikke være muligt i Danmark at træffe afgørelse om frakendelse af kompetencebeviset for en chauffør, hvis kompetencebevis er udstedt i et andet EU-land.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at klip for chauffører – ligesom for transportører – meddeles i retten til at transportere dyr. Dette indebærer, at et bestemt antal kliprelevante overtrædelser udløser en betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr på samme måde, som det i dag er muligt at frakende en chauffør retten til at beskæftige sig med dyr efter den gældende bestemmelse i dyreværnslovens § 29, stk. 1, hvis den pågældende findes skyldig i mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, eller hvis den pågældende efter tidligere at have gjort sig skyldig i uforsvarlig behandling af dyr på ny findes skyldig heri.



Dog foreslås frakendelsen i det foreliggende forslag at skulle ske som en obligatorisk retsfølge, jf. nærmere nedenfor under afsnit 5.4.1.1.

Det foreslås endvidere ligesom for transportører, at en frakendelse af retten til at transportere dyr alene skal være rettet mod erhvervsmæssig transport, men derimod ikke omfatte chaufførens private transport af egne dyr.

Det tilføjes, at arbejdsgruppen tillige har overvejet, om en klippekortordning for chauffører burde udformes således, at der ”klippes” i chaufførens ret til at føre motorkøretøj. Reglerne om klip på færdselslovens område er imidlertid fastsat ud fra den begrundelse, at de overtrædelser, der udløser klip, er farlige for trafiksikkerheden, og at et vist antal overtrædelser derfor også bør få konsekvenser for retten til at føre motorkøretøjer. Overtrædelser af reglerne om dyretransporter er som udgangspunkt ikke trafikfarlige, og arbejdsgruppen har derfor ikke fundet grundlag for at foreslå, at klip ved overtrædelser af reglerne om dyretransporter skal ske i førerretten.

For så vidt angår transportvirksomheder har arbejdsgruppen som nævnt i afsnit 5.2.3.2. foreslået, at klippekortordningen skal gælde både for virksomheder, der skal have autorisation efter 1993-bekendtgørelsen, og for virksomheder, der udfører dyretransporter, som ikke kræver autorisation.

For så vidt angår chauffører finder arbejdsgruppen, at alle personer, der udfører dyretransporter i en erhvervsmæssig sammenhæng, bør være omfattet af klippekortordningen for chauffører.

Der er således ikke en forudsætning, at chaufføren er ansat i en autorisationspligtig virksomhed, eller at den pågældende skal udføre arbejde med dyretransporter som sit hovederhverv eller skal være beskæftiget hermed i et vist omfang. Også en person der helt lejlighedsvis fører en dyretransport i erhvervsmæssig sammenhæng – f.eks. for at bistå et familiemedlem i dennes virksomhed – kan således mødes med klip og frakendelse, hvis reglerne overtrædes.

Klippekortordningen for chauffører kommer herved til at omfatte enhver fysisk person, der fører et køretøj under landevejstransport af dyr, hvis der er tale om en transport som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Klippekortordningen for chauffører vil endvidere omfatte en indehaver af en dyretransportvirksomhed eller en landmand, der selv udfører dyretransporter som chauffør.

I disse sidstnævnte tilfælde er det arbejdsgruppens opfattelse (med undtagelse af Dansk Transport og Logistiks medlem af arbejdsgruppen), at tiltale for overtrædelse af reglerne dog skal rej-

ses mod den pågældende som virksomhedsindehaver, således at klip gives i den pågældendes ret til som virksomhed at udføre dyretransporter.

Flertallet lægger herved vægt på, at en indehaver af en enkeltmandsvirksomhed, der selv begår strafbare forhold som fører af en dyretransport, udviser en sådan manglende viden om eller respekt for de regler, der gælder for den af ham drevne virksomhed, at den advarsel, der ligger i et klip, bør meddeles i forhold til virksomheden – og ikke kun til den pågældende som chauffør.

I modsat fald ville det i øvrigt kunne forekomme, at indehaveren af en enkeltmandsvirksomhed, som selv havde begået så mange overtrædelser af transportreglerne, at han blev frataget retten til som chauffør at kunne udføre dyretransporter, fortsat ville kunne stå i spidsen for en virksomhed med dette formål. Dette forekommer efter flertallets opfattelse ikke i overensstemmelse med hovedformålet med en klippekortordning, som er at opnå bedre dyrevelfærd i forbindelse med transport.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

Hvis en vognmand i sin egenskab som chauffør i egen virksomhed modtager et klip, gives det til den pågældende som virksomhedsindehaver og ikke som chauffør. Dette er uacceptabelt. Denne person kunne jo alene få klip som chauffør, underforstået klare sine planlægningsmæssige opgaver ubeklageligt. I mange virksomheder er det almindeligt, at lederen varetager ledelsesansvaret og ikke de mere tekniske og praktiske opgaver i virksomheden. Således er der alene dyrevelfærdsmæssige argumenter i at fratage transportøren retten til at fungere som chauffør, når det er i denne rolle, fejlene er begået.

#### **5.3.4. Ansvarsgrundlaget for chaufføren**

Reglerne om det strafferetlige ansvar for chauffører er udformet således, at en chauffør straffes, hvis den pågældende har begået en uagtsom eller forsætlig overtrædelse af reglerne om dyretransporter, jf. nærmere herom afsnit 3.2.2. og afsnit 3.2.3. Disse ansvarsregler gælder tilsvarende for transportvirksomheder.

Som det fremgår af afsnit 5.2.4., har arbejdsgruppen overvejet, om der burde foreslås et objektivi strafansvar for transportører, men har ikke fundet grundlag herfor. Arbejdsgruppen har herved lagt vægt bl.a. på, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektivi strafansvar på nye områder.

Som nævnt i afsnit 5.3.2. vil det formentlig i praksis oftere være muligt at føre bevis for, at en chauffør har handlet uagtsomt eller forsætligt ved en overtrædelse af reglerne om dyretransporter, end det vil være muligt at bevise et strafferetligt ansvar for en transportvirksomhed for den samme overtrædelse. Chaufføren vil således normalt være til stede ved konstateringen af en overtrædelse og have haft ansvaret for transporten forud herfor, og der opstår derfor i almindelighed ikke bevismæssige problemer med hensyn til spørgsmålet om chaufførens kendskab til og strafferetlige ansvar for den pågældende forseelse.

Arbejdsgruppen finder på denne baggrund heller ikke grundlag for at foreslå et objektivt strafansvar for chauffører.

Klippekortordningen for chauffører foreslås herefter udformet på grundlag af de allerede gældende ansvarsregler.

### **5.3.5. Hvilke overtrædelser skal indgå i ordningen**

#### **5.3.5.1. Indledning**

Ved overvejelserne om, hvilke overtrædelser der skal udløse klip for chauffører, finder arbejdsgruppen, at der kan tages udgangspunkt i arbejdsgruppens overvejelser ovenfor i afsnit 5.2.5. om det tilsvarende spørgsmål vedrørende transportvirksomheder.

Heraf følger, at klippekortordningen i forhold til chauffører – på samme måde som for transportvirksomheder – bør omfatte overtrædelser, som chaufføren har mulighed for at undgå, at de overtrædelser, der udløser klip, bør være klart definerede og at det tillige indgår, at der skal være tale om overtrædelser, der ofte forekommer i praksis, jf. nærmere afsnit 5.2.5.1. Endvidere følger det af kommissoriet, at klippekortordningen skal være rettet mod overtrædelser, der har direkte betydning for dyrenes velfærd.

Arbejdsgruppen har endvidere ligesom for transportvirksomhederne inddraget både overtrædelser af 1964-bekendtgørelsen og overtrædelser af 1993-bekendtgørelsen i forslaget til en klippekortordning for chauffører.

Endelig bemærkes, at det efter arbejdsgruppens opfattelse ikke er en forudsætning, at der skal være sammenfald mellem de overtrædelser, der medfører klip for chauffører, og de overtrædelser, der medfører klip for transportvirksomheder. Arbejdsgruppens overvejelser nedenfor i afsnit 5.3.5.2. – 5.3.5.8. medfører dog et sådant sammenfald, hvilket indebærer den fordel, at transportvirksomhederne og chaufførerne har en fælles interesse i at undgå de samme overtrædelser.

### **5.3.5.2. Overtrædelser vedrørende arealkrav**

Om de gældende regler i de to transportbekendtgørelser om areal til dyrene under transport henvises til skemaet i afsnit 5.2.5.2. Som det videre fremgår af dette afsnit, har arbejdsgruppen fundet, at overtrædelser af arealkrav forekommer i et sådant omfang og har en sådan betydning for dyrenes velfærd, at disse forseelser bør udløse klip for transportøren.

På samme baggrund finder arbejdsgruppen, at disse overtrædelser er kliprelevante også for den chauffør, der står for udførelsen af dyretransporten.

Selv om det er transportørens ansvar at tilrettelægge transporterne, anvendelsen af køretøjer mv. således, at reglerne om arealkrav kan overholdes, har chaufføren ved siden heraf et ansvar for, at der ikke tages flere dyr med i køretøjet, end fastsat ved reglerne i de to transportbekendtgørelser. Hvis en transportør har indgået en transportaftale, der medfører en overtrædelse af reglerne om arealkrav, eller hvis producenten, som indlader dyrene til transport, anmoder om, at der medtages flere dyr end tilladt, ifalder chaufføren således et strafferetligt ansvar, hvis han udfører en sådan transport med viden om, at reglerne overtrædes, eller hvis han burde have indset, at arealkravene ikke overholdes, dvs. ved uagtsomt forhold.

Det foreslås på denne baggrund, at chaufførerne skal ifalde klip for de samme overtrædelser af reglerne om arealkrav som transportvirksomheden.

For så vidt angår overtrædelser af de regler om areal, der fastsætter specifikke målkrav til arealet afhængig af dyrenes vægt mv., foreslås ligesom for transportvirksomhederne, at kun overtrædelser af arealkravene med mere end 10 procent skal medføre klip.

Der henvises til arbejdsgruppens lovudkast i § 31, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1 og 2, samt til bestemmelsen i § 31 b, stk. 1.

Det tilføjes, at der i arbejdsgruppen er peget på, at det i visse tilfælde kan være vanskeligt at afgøre, om vægten af dyrene er lige over eller lige under en vægtgrænse, der medfører krav om større areal. Selv om dette normalt bør føre til øget forsigtighed hos chaufføren, der i tvivlstilfælde må nedsætte antallet af dyr, som medbringes på transporten, bør det dog efter arbejdsgruppens opfattelse overvejes, om der kan gives chaufførerne bedre mulighed for at sikre sig, at de overholder arealkravene. Dette kunne ske enten ved en mulighed for ved vægte at kontrollere dyrenes størrelse eller ved krav om dokumentation for dyrenes vægt.

### **5.3.5.3. Overtrædelser vedrørende højdekrav**

1993- og 1964-bekendtgørelsens regler om højdekrav er beskrevet i skemaet i afsnit 5.2.5.3., hvortil der henvises. Det fremgår endvidere af dette afsnit, at overtrædelser af højdekrav efter

arbejdsgruppens opfattelse er kliprelevante forseelser, dels fordi de er ofte forekommende, og dels fordi de ligesom arealkravene har væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transport.

Arbejdsgruppen finder, at overtrædelser af disse bestemmelser derfor tillige må overvejes i relation til en klippekortordning for chauffører, og arbejdsgruppen har fundet, at der også på dette område bør være sammenfald mellem de overtrædelser, der udløser klip for transportvirksomheden og chaufføren.

Det foreslås derfor, at de overtrædelser, der er nævnt i lovudkastets § 31, stk. 1, nr. 3 og 4, og stk. 2, nr. 3 og 4, medfører klip for chaufføren, jf. lovudkastets § 31 b, stk. 1. Der foreslås endvidere for chaufførerne den samme tolerancegrænse på 5 procent for de overtrædelser, der stiller udtrykkelige krav til højdemålene, som for transportvirksomhederne.

#### **5.3.5.4. Overtrædelser vedrørende ventilation**

Som det fremgår af afsnit 5.2.5.4., har arbejdsgruppen foreslået, at overtrædelser af reglerne om ventilation skal medføre klip for transportvirksomheden.

Arbejdsgruppen finder, at overtrædelser af disse bestemmelser også bør medføre klip for chaufføren.

I nogle tilfælde vil chaufførens overtrædelse af reglerne om ventilation skyldes, at transportøren har stillet et køretøj til rådighed, hvor ventilationssystemet er ude af funktion. Det kan anføres, at det i disse situationer er urimeligt at lade overtrædelsen udløse klip for chaufføren, som måske som ansat kan have svært ved at sige fra over for ledelsen i virksomheden. På den anden side har chaufføren i disse tilfælde et medansvar for overtrædelsen, hvis han gennemfører transporten. Hertil kommer, at der ikke bør gennemføres en retstilstand, hvor chaufføren kan undgå klip ved at pege på transportøren som hovedansvarlig for overtrædelsen, idet ansvaret for overholdelsen af de gældende regler bør påhvile transportøren og chaufføren i fællesskab.

Arbejdsgruppen her derfor ikke fundet at burde undtage disse overtrædelser af reglerne om ventilation fra klippekortordningen. Det tilføjes i den forbindelse, at overtrædelser af reglerne om ventilation, som skyldes, at der i forløbet under transporten opstår tekniske fejl, som sætter ventilationssystemet ud af kraft, ikke kan antages at medføre strafansvar for chaufføren, medmindre han undlader at tage de fornødne skridt til reparation eller lignende. Der vil således ikke i disse tilfælde blive tale om et klip til chaufføren.

Overtrædelserne vedrørende ventilation er nævnt som kliprelevante overtrædelser i lovudkastets § 31, stk. 1, nr. 5, og stk. 2, nr. 5, og det følger af udkastet til § 31 b, stk. 1, at disse overtrædelser udløser klip for chaufføren.

### 5.3.5.5. Overtrædelser vedrørende dyrenes egnethed til transport

Reglerne i 1993- og 1964-bekendtgørelserne om kravene til dyrenes egnethed til transport er beskrevet i skemaet i afsnit 5.2.5.4. ovenfor.

Som det også fremgår af dette afsnit, har arbejdsgruppen fundet, at overtrædelser af reglerne i begge bekendtgørelser om forbud mod transport af syge og skadede dyr bør udløse klip for transportvirksomheden i de tilfælde, hvor der er grundlag for at pålægge transportøren et strafferetligt ansvar for overtrædelserne.

For chaufføren, der er til stede og medvirker ved læsning af dyrene, gælder, at alvorligere skader på dyrene, herunder f.eks. større sår, og hvis et dyr ikke kan støtte på et ben eller lignende, i almindelighed vil kunne konstateres umiddelbart ved besigtigelsen af dyrene. For disse overtrædelser vil chaufføren således kunne ifalde strafansvar enten i form af uagtsomt eller forsætligt forhold.

Er der derimod tale om skader eller sygdomme, som ikke er umiddelbart konstaterbare for en chauffør, vil der ikke blive pålagt et strafansvar. Det er således en forudsætning for at rejse tiltale mod en chauffør for overtrædelse af forbudet mod transport af syge eller skadede dyr, at der ikke er tvivl om, at dyret ikke har været transportegnet, og at chaufføren burde have indset dette.

Da skader og sygdomme på dyr er af væsentlig betydning for dyrevelfærden under transport, og da sådanne forhold forekommer forholdsvis ofte i praksis, jf. nærmere afsnit 5.2.5.5., finder arbejdsgruppen (med undtagelse af arbejdsgruppens medlemmer fra Dansk Transport og Logistik og fra Fagligt Fælles Forbund, jf. nedenfor), at overtrædelser af den nævnte art også bør medføre klip for chaufføren, hvis han kan anses for strafferetligt ansvarlig for forholdet. Det foreslås derfor, at overtrædelse af 1993-bekendtgørelsens § 13, stk. 1 (herunder også jf. § 29, stk. 1, om fjerkræ mv.), hvorefter dyr kun må transporteres, hvis de kan tåle det, og hvorefter syge eller tilskadede dyr ikke betragtes som egnede til transport, skal medføre klip for chaufføren, jf. lovudkastets § 31, stk. 2, nr. 6, jf. § 31 b, stk. 1. Ligeledes skal overtrædelse af den tilsvarende regel i § 4 a, stk. 1, i 1964-bekendtgørelsen medføre klip for chaufføren, jf. § 31, stk. 1, nr. 6, jf. § 31 b, stk. 1.

Dansk Transport og Logistiks samt Fagligt Fælles Forbunds repræsentanter i arbejdsgruppen (Lisbeth Hagelund Hansen og Kjeld H. Jensen) har afgivet følgende særudtalelse:

Chaufføren skal vurdere dyrets tilstand, hvilket ofte er en ganske vanskelig vurderingssag. Således fremgår det da også ovenfor, at ”alvorlige” skader kun i ”almindelighed vil kunne konstateres”. Det er således ikke muligt for chaufføren at sikre sig, at denne undgår et klip. Samtidig er

der for transportegnethed på ingen måde tale om objektive kriterier. Derfor bør denne kliprelevante forseelse fjernes fra forslaget til en klippekortordning. Der bør under alle omstændigheder ikke kunne pålægges en chauffør klip for transport af et uegnet dyr i de tilfælde, hvor der er en dyrlægeerklæring, der påstår det modsatte. Det er urimeligt, at chaufføren skal trækkes gennem retssystemet for at få medhold.

For så vidt angår de to bekendtgørelses regler om forbud mod transport af dyr i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden (§ 5, stk. 2, i 1993-bekendtgørelsen og § 4 b, stk. 2 og 3, i 1964-bekendtgørelsen) samt forbudet i bekendtgørelserne om transport af nyfødte dyr (§ 5, stk. 1, i 1993-bekendtgørelsen og § 4 b, stk. 1, 1. pkt., i 1964-bekendtgørelsen) er der i arbejdsgruppen enighed om, at der ikke er grundlag for at pålægge chauffører klip.

Arbejdsgruppen her herved lagt vægt på, at der i praksis ikke vil være grundlag for at gøre et strafansvar gældende mod en chauffør for sådanne overtrædelser, idet det næppe kan afgøres af personer uden veterinærfaglig viden eller anden særlig erfaring med dyr, om et dyr er drægtigt og i hvilken del af drægtighedsperioden, eller om et dyr er nyfødt.

Et sådant strafansvar vil derimod i en række tilfælde kunne pålægges producenten.

Arbejdsgruppen har endelig – ligesom for transportører – overvejet, om der er grundlag for at pålægge chaufføren klip, hvis der ikke foreligger certifikat for dyrenes sundhed under transporten.

Som det fremgår af afsnit 5.2.5.5., har arbejdsgruppen ikke fundet, at overtrædelser af denne karakter skal medføre klip for en transportvirksomhed, idet der er tale om en overtrædelse af formel karakter, som ikke i sig selv medfører, at der begås overtrædelser, der har betydning for dyrenes velfærd under transporten.

På denne baggrund finder arbejdsgruppen heller ikke, at der er grundlag for at pålægge chauffører klip for overtrædelser af denne art.

#### **5.3.5.6. Overtrædelser vedrørende vanding og fodring**

Reglerne i 1993- og 1964-bekendtgørelsen om vanding og fodring er beskrevet i skemaet i afsnit 5.2.5.6., hvortil der henvises. Endvidere fremgår det af dette afsnit, at overtrædelser af denne art er hyppigt forekommende i Rigspolitiets kontroller, og at overholdelse af bestemmelserne har væsentlig betydning for dyrenes velfærd under transport. Arbejdsgruppen foreslår på den baggrund i afsnit 5.2.5.6., at overtrædelser af bestemmelserne om vanding og fodring af dyr under transport skal medføre klip for transportvirksomheden.

Overholdelsen af de nævnte regler påhviler i høj grad chaufføren, som foretager transporten. Chaufføren er primært ansvarlig for bl.a. at sørge for, at vandingsanlæg er forsynet med vand og slået til og at holde de pauser mv., der er nødvendige for at fodre og vande dyrene. Selv om det kan være transportørens tilrettelæggelse af transporten, der er en medvirkende årsag til, at reglerne ikke overholdes, finder arbejdsgruppen således, at overtrædelse af reglerne bør medføre klip for chaufføren.

Det foreslås derfor, at de overtrædelser, der er nævnt i lovudkastets § 31, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, nr. 7, medfører klip for chaufføren, jf. lovudkastets § 31 b, stk. 1.

#### **5.3.5.7. Overtrædelser vedrørende strøelse**

Det følger af reglerne beskrevet i afsnit 5.2.5.7., at gulvet i dyrenes opholdsrum under transport skal være dækket af tilstrækkelig strøelse, og at disse regler er fastsat af hensyn til dyrenes velfærd under transporten. Det foreslås i dette afsnit, at overtrædelser skal medføre klip for transportvirksomheden.

Som nævnt i afsnit 5.2.5.7. må overtrædelser af bestemmelserne om strøelse i langt de fleste tilfælde antages alene at kunne bebrejdes chaufføren. Arbejdsgruppen (med undtagelse af arbejdsgruppens medlem fra Dansk Transport og Logistik, jf. nedenfor) foreslår på den baggrund, at overtrædelser af denne art ligeledes skal medføre klip til chaufføren.

Der henvises til lovudkastets § 31, stk. 1, nr. 8, og stk. 2, nr. 9, jf. § 31 b, stk. 1.

Dansk Transport og Logistiks repræsentant i arbejdsgruppen (Lisbet Hagelund Hansen) har afgivet følgende særudtalelse:

I forhold til chaufføren, der modtager klip for utilstrækkelig strøelse, er der ligeledes tale om et vurderingsmæssigt forhold, idet kravet er, at der skal være ”tilstrækkeligt”. Det er således ikke tale et objektivt krav.

#### **5.3.5.8. Andre overtrædelser**

Arbejdsgruppen har ikke fundet grundlag for at foreslå yderligere overtrædelser end de ovennævnte inddraget under en klippekortordning for chauffører.

#### **5.3.5.9. Flere kliprelevante forseelser under én transport**

Det er i afsnit 5.2.5.9. ovenfor vedrørende transportører foreslået, at flere kliprelevante overtrædelser, der foreligger samtidigt eller i et og samme kørselsforløb, skal medføre et klip for hver forseelse, medmindre der foreligger særlige tilfælde, hvor der dette vil være ude af proportioner. Arbejdsgruppen finder, at klippekortordningen for chauffører bør udformes på samme måde.



### **5.3.6. Skal en frakendelse være betinget eller ubetinget**

I afsnit 5.2.6. ovenfor har arbejdsgruppen foreslået, at klippekortordningen for transportvirksomheder udformes således, at der først sker en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr. Baggrunden for dette forslag er bl.a., at en ordning med betinget frakendelse må antages at have en præventiv funktion, der på en effektiv og hensigtsmæssig måde modvirker fremtidige overtrædelser.

De klippekortordninger, der findes på færdselslovens område, for alle førere af køretøjer og for chauffører vedrørende kontrolapparater på køre- og hviletidsområdet, er også udformet sådan, at der sker en betinget frakendelse af førerretten, såfremt der begås tre kliprelevante overtrædelser inden for tre år. Betinget frakendelse af førerretten medfører, at den pågældende skal aflægge en kontrollerende køreprøve, og at førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består.

Arbejdsgruppen finder, at en klippekortordning for chauffører på dyretransportområdet bør udformes i overensstemmelse hermed, således at der også for chauffører først sker en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr.

Retsvirkningen af en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr foreslås – ligesom for transportvirksomhederne – kun at være den advarsel, der ligger i, at chaufføren ved nye overtrædelser i perioden for den betingede frakendelse kan mødes med en ubetinget frakendelse.

Det foreslås således ikke på nuværende tidspunkt, at der ved en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr skal indføres en pligt for chaufføren til at modtage undervisning eller bestå en prøve eller lignende for at bevare retten til at transportere dyr trods den betingede frakendelse.

En sådan ordning kan dog gennemføres på et senere tidspunkt, hvor erfaringerne med en eventuel klippekortordning vil kunne vise, om der er behov for det, og hvor der er tillige er fastsat regler om undervisning af chauffører og om kompetencebeviser, jf. reglerne herom i forordningen fra 2004, som formentlig vil kunne danne grundlag for en kontrollerende prøve ved betinget frakendelse.

En betinget frakendelse forudsætter en afgørelse herom, og en betinget frakendelse skal således regnes fra datoen for endelig dom eller fra chaufførens udenretlige vedtagelse af en betinget frakendelse, jf. nærmere afsnit 5.4.1. nedenfor samt lovudkastet i kapitel 6, § 31 c.

### **5.3.7. Hvor længe skal betinget frakendelse ske**

Varigheden af den betingede frakendelse er i afsnit 5.2.7. vedrørende transportvirksomheder foreslået fastsat til tre år, hvilket svarer til varigheden af betinget frakendelse efter færdselsloven.

Arbejdsgruppen finder, at varigheden af en betinget frakendelse for chauffører af retten til at transportere dyr ligeledes bør fastsættes til tre år, som efter arbejdsgruppens opfattelse er en passende periode med henblik på at opnå en tilstrækkelig præventiv effekt af frakendelsen.

### **5.3.8. Hvor mange klip skal udløse betinget frakendelse og hvor længe skal et klip gælde**

#### **5.3.8.1. Antallet af klip forud for betinget frakendelse**

Arbejdsgruppen har i afsnit 5.2.8.2. ovenfor foreslået, at tre klip for en transportvirksomhed skal udløse betinget frakendelse.

Det foreslås, at antallet af klip for chauffører, før der sker betinget frakendelse, ligeledes fastsættes til tre.

Herved opnås overensstemmelse med de ordninger, der gælder på færdselslovens område, hvor det også gælder, at tre klip udløser en betinget frakendelse. Endvidere medfører en ordning med tre klip for chauffører ligestilling af transportvirksomheden og chaufføren.

#### **5.3.8.2. Hvor længe skal et klip gælde**

Som nævnt i afsnit 5.2.8.3. er klippekortordningen i færdselsloven, der omfatter alle førere af motorkøretøjer, udformet sådan, at hvert klip har gyldighed i tre år fra tidspunktet, hvor den kliprelevante overtrædelse er begået – dvs. fra gerningstidspunktet.

Arbejdsgruppen har bl.a. på denne baggrund foreslået, at klip til transportvirksomheder for overtrædelser af reglerne om dyretransporter også skal have virkning fra gerningstidspunktet. Dette medfører bl.a., at klippet kun tæller i en periode, der ligger umiddelbart i forlængelse af forseelsen, og at der ved senere overtrædelser ikke opstår situationer, hvor klip nr. et ikke har betydning for forseelser, der bliver begået i perioden mellem gerningstidspunktet for det første klip og afgørelsestidspunktet vedrørende dette.

Arbejdsgruppen har tillige i afsnit 5.2.8.3. vedrørende transportvirksomheder foreslået, at et klip har retsvirkning i tre år, idet arbejdsgruppen herved også har taget udgangspunkt i ordningen på færdselslovens område.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør klippekortordningen for chauffører også på dette punkt udformes på samme måde som klippekortordningen for transportvirksomheder. Det foreslås derfor, at et klip har retsvirkning fra gerningstidspunktet og i en tre-årig periode herefter.

### **5.3.9. Ubetinget frakendelse ved yderligere klip**

I afsnit 5.2.9. ovenfor vedrørende klippekortordningen for transportører har arbejdsgruppen foreslået, at tre yderligere klip i perioden for den betingede frakendelse skal medføre en ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr. Det er endvidere foreslået, at perioden for den ubetingede frakendelse fastsættes til tre år.

Der er efter arbejdsgruppens opfattelse ikke grundlag for at fravige denne ordning i en klippekortordning for chauffører. Selv om en ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr for en chauffør i almindelighed må anses for et mindre intensivt indgreb over for chaufføren end det tilsvarende indgreb over for en virksomhed, jf. afsnit 5.3.1. ovenfor, finder arbejdsgruppen ikke, at der bør fastsættes strengere regler for chaufføren end for transportvirksomheden hverken med hensyn til antallet af klip før en ubetinget frakendelse eller med hensyn til varigheden af den ubetingede frakendelse.

Klippekortordningen for chauffører foreslås derfor også på dette punkt udformet på samme måde som klippekortordningen for transportvirksomheder.

## **5.4. Generelt om en klippekortordning for transportører og chauffører**

### **5.4.1. Spørgsmål om sagernes behandling**

#### **5.4.1.1. Klip som en obligatorisk retsfølge**

I klippekortordningen efter færdselsloven er et klip en obligatorisk retsfølge ved overtrædelser af færdselsloven, der er kliprelevante. Endvidere registreres det enkelte klip automatisk i Kriminalregisteret, når den pågældende har vedtaget et udenretligt bødeforelæg for en kliprelevant overtrædelse, eller når der er faldet dom for en sådan overtrædelse, jf. nærmere afsnit 4.1. i kapitel 4. Der skal således ikke træffes en særskilt afgørelse om, at overtrædelser udløser et klip, men det meddeles den tiltalte i anklageskriftet, at overtrædelser medfører et klip.

Efter arbejdsgruppens opfattelse skal klip ligeledes være en obligatorisk retsfølge, hvis der foreligger en overtrædelse af reglerne om transport af dyr, som er kliprelevant. Hvis den tiltalte findes skyldig i en af de overtrædelser, der er nævnt i afsnit 5.2.5. eller afsnit 5.3.5., skal der således ikke foretages en nærmere vurdering af, om dette bør udløse et klip, idet dette altid vil være tilfældet, hvis den pågældende er omfattet af personkredsen i § 31 a, stk. 1, eller § 31 b, stk. 1, og findes skyldig i overtrædelser.

Derimod er det efter arbejdsgruppens opfattelse næppe muligt at foretage den samme automatiske registrering af klippet som på færdselslovsområdet.

Dette skyldes bl.a., at der i nogle tilfælde ved overtrædelse af reglerne om transport af dyr - i modsætning til, hvad der gælder ved klip efter færdselsloven - vil være grundlag for at gøre strafansvar gældende over for flere som følge af den samme overtrædelse. Strafansvar for en kliprelevant overtrædelse kan således tænkes pålagt både chaufføren og transportvirksomheden og skal således udløse klip for begge. Er også den landmand, der har leveret dyrene til transport, strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen, 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.

Da det i sådanne tilfælde vil være vanskeligt at afgøre i forbindelse med registreringen af afgørelsen i Kriminalregisteret, hvilke af de nævnte personer der har modtaget et klip, foreslås det, at klippet meddeles ved den enkelte afgørelse, således at dette – ligesom en førerretsfrakendelse på færdselsområdet, der også kan være en obligatorisk retsfølge – idømmes ved dommen eller kan vedtages samtidig med en udenretlig vedtagelse af et bødeforelæg for overtrædelsen.

Anklagemyndigheden må således i forbindelse med tiltalerejsningen tage stilling til, om det er relevant at pålægge den tiltalte et klip for overtrædelsen og tilkendegive i anklageskriftet, at dette skal være en retsfølge i sagen.

Også karakteren af de sager, der skal udløse klip og de komplicerede regler i de to bekendtgørelser, taler efter arbejdsgruppens opfattelse for denne løsning, jf. nærmere herom afsnit 5.2.5. vedrørende transportører og afsnit 5.3.5. vedrørende chauffører.

#### **5.4.1.2. Udenretlig vedtagelse, domsmænds medvirken og udeblivelsesdom mv.**

Efter færdselslovens § 119 a, stk. 1, er der mulighed for at afgøre visse overtrædelser af loven, der ikke skønnes at medføre højere straf end bøde, med et udenretligt bødeforelæg. Det er endvidere efter denne bestemmelse muligt udenretligt i et vist omfang at vedtage kørselsforbud samt ubetinget eller betinget frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.

En bestemmelse af denne art er procesbesparende og indebærer for den tiltalte den fordel, at han kan undgå at skulle møde i retten til en domsforhandling, hvis han kan erkende sig skyldig i overtrædelsen og ikke har indsigelser mod bødens størrelse og en eventuel frakendelse af førerretten/kørselsforbud.

På dyretransportområdet er det ligeledes muligt udenretligt at vedtage en bøde efter den almindelige regel herom i retsplejelovens 924 (efter 1. januar 2007 § 832). Derimod kan frakendelse af

retten til at beskæftige sig med dyr efter dyreværnslovens § 29 og frakendelse af en autorisation til transport af dyr efter straffelovens § 79, jf. 1993-bekendtgørelsens § 3 d, ikke vedtages udenretligt. Nedlægger anklagemyndigheden påstand efter disse bestemmelser, skal sagen således indbringes for retten og afgøres ved dom.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der i en klippekortordning på dyretransportområdet bør indføres bestemmelser svarende til bestemmelserne på færdselslovens område, således at sager mod transportører og chauffører kan afgøres udenretligt også i de tilfælde, hvor der er tale om kliprelevante forseelser eller om betinget eller ubetinget frakendelse, jf. § 31 c, stk. 1, i lovudkastet i kapitel 6.

Ligeledes foreslås en regel om, at klip samt betinget og ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr, kan vedtages indenretligt, jf. den tilsvarende bestemmelse om indenretlig vedtagelse i færdselslovens § 119 a, stk. 3. Der henvises herom til lovudkastets § 31 c, stk. 2.

Arbejdsgruppen har overvejet, om der bør fastsættes andre særlige regler om domstolenes behandling af sager om overtrædelse af dyretransportreglerne, der kan medføre klip.

Det følger af retsplejelovens § 686, stk. 2, at domsmænd medvirker i sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde, eller som i øvrigt skønnes at være af særlig indgribende betydning for tiltalte eller af særlig offentlig interesse. Domsmænd skal derfor som udgangspunkt ikke medvirke i sager, hvor der alene er spørgsmål om straf i form af bøde for overtrædelse af reglerne i de to transportbekendtgørelser. Da spørgsmål om klip samt om betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr ikke er en straf, men en anden retsfølge, skal domsmænd kun medvirke, hvis sagen skønnes at være af særlig indgribende betydning for tiltalte.

Efter arbejdsgruppens opfattelse er det hensigtsmæssigt, at der i en ny lovgivning om en klippekortordning tages udtrykkeligt stilling til, i hvilke sager domsmænd skal medvirke, således som det også er sket i færdselslovens § 119.

Det foreslås, at sager, hvor der alene er spørgsmål om klip eller betinget frakendelse, skal behandles uden domsmænd. Sager om ubetinget frakendelse vil efter arbejdsgruppens opfattelse normalt vil være af en sådan indgribende betydning for den tiltalte, uanset om denne er transportør eller chauffør, at der bør medvirke domsmænd, og det foreslås derfor, at domsmænds medvirken i disse tilfælde bliver obligatorisk, medmindre sagen kan fremmes som en tilståelsessag.

Om domsmænds medvirken henvises i øvrigt til lovudkastets § 31 c, stk. 5 og 6.

Overtrædelser af færdselsloven, der kan medføre klip, kan afgøres af domstolene ved en udeblivelsesdom efter bestemmelsen i retsplejelovens § 934 (efter 1. januar 2007 § 897). Ifølge stk. 1 i denne bestemmelse kan retten således i sager, hvor der ikke er spørgsmål om højere straf end bøder, og hvor omstændighederne ikke findes at tale herimod, anse en tiltalt, som udebliver uden oplyst lovligt forfald, for at have tilstået det påsigtede forhold. Dommen kan udfærdiges straks ved en påtegning på anklageskriftet.

Det er tvivlsomt, om der i den nævnte bestemmelse er hjemmel til at idømme sådanne klip, som ved forslaget om en klippekortordning for dyretransporter indføres som en ny retsfølge. For så vidt angår overtrædelser af færdselslovens kliprelevante regler kan bestemmelsen anvendes, idet klip her ikke idømmes, men pålægges automatisk ved registreringen af overtrædelser i Kriminalregisteret. Bestemmelsen giver ikke mulighed for at idømme betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr ved en udeblivelsesdom.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør det være muligt at pålægge klip ved udeblivelsesdomme, når der er tale om et eller to klip, der ikke – heller ikke sammen med tidligere overtrædelser – vil udløse en ubetinget frakendelse. En sanktion i form af et klip, der ikke udløser ubetinget frakendelse, er således efter arbejdsgruppens opfattelse ikke af en sådan alvorlig karakter, at det skal være udelukket at afgøre sagen med en udeblivelsesdom. Det foreslås således, at der også ved en udeblivelsesdom kan idømmes betinget frakendelse som følge af klip. Dette skyldes både, at den betingede frakendelse kun indebærer retsvirkning i form af en advarsel mod at begå yderligere overtrædelser, og hensynet til at kunne afgøre sager mod tiltalte med bopæl i udlandet ved en udeblivelsesdom, selv om retsfølgen er en betinget frakendelse. Det bemærkes i den forbindelse også, at der er adgang til genoptagelse af de nævnte udeblivelsesdomme under betingelserne i retsplejelovens § 987, stk. 1.

Derimod finder arbejdsgruppen, at det bør være udelukket at anvende udeblivelsesdom, hvis der under sagen er spørgsmål om ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr, idet der her ved er tale om en så indgribende retsfølge, at tiltalte bør være til stede under domsforhandlingen.

En særregel om udeblivelsesdomme er indsat i § 31 c, stk. 4, i lovudkastet i kapitel 6.

Om tiltaltes adgang til anke af en byretsdom, hvorved der er idømt klip eller betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr, gælder bestemmelsen i retsplejelovens § 962, stk. 2 (efter 1. januar 2007 § 902, stk. 2). Ifølge denne regel kan tiltalte anke, såfremt han har givet møde i sagen, og en bøde på over 3.000 kr. eller andre offentligretlige følger er idømt. Da klip samt ubetinget/betinget frakendelse er andre offentligretlige følger, vil tiltalte således kunne anke til landsretten, medmindre han er dømt som udebleven, jf. forslaget herom ovenfor.

Arbejdsgruppen finder derfor ikke grundlag for at foreslå særlige regler om anke.

Om udformningen af de processuelle regler henvises i øvrigt til § 31 c i lovudkastet i kapitel 6 samt bemærkningerne til bestemmelsen.

#### **5.4.2. Samspillet mellem en klippekortordning og de øvrige regler om frakendelse**

Efter dyreværnslovens § 29, stk. 1, kan den, der ved dom findes skyldig i mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, ved dommen for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum frakendes retten til at eje, bruge, passe eller slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr. Det samme gælder den, der efter tidligere at have gjort sig skyldig i uforsvarlig behandling af dyr på ny findes skyldig i en sådan overtrædelse. Forbudet kan begrænses til at angå bestemte arter af dyr. Overtrædelse af forbudet straffes med bøde eller fængsel indtil 6 måneder.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der ved de nye regler om en klippekortordning bør ske en afklaring af forholdet mellem denne regel og de nu foreslåede regler om betinget og ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr som følge af klip.

Klippekortordningen bør således ikke føre til, at der gives en mildere sanktion i form af et klip, hvis der foreligger en overtrædelse, som omfatter mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, der efter den nugældende § 29 kunne medføre en ubetinget frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr. Endvidere bør der være en klar adgang til at frakende retten til at transportere dyr ved mishandling og grovere uforsvarlig behandling af dyr i forbindelse med transport – og ikke kun til frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr. Endelig bør samspillet mellem en betinget frakendelse efter klippekortordningen og senere overtrædelser i form af mishandling og grovere uforsvarlig behandling af dyr afklares.

Arbejdsgruppen finder, at dette kan ske ved at udforme en særlig regel om, at mishandling samt grovere uforsvarlig behandling af dyr kan medføre betinget eller ubetinget frakendelse af retten til erhvervsmæssigt at udføre transport af dyr.

Reglen skal omfatte den samme personkreds, som de foreslåede regler i § 31 a og § 31 b, og skal tillige gælde i de tilfælde, hvor det er en kliprelevant overtrædelse, der har ført til mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, jf. bestemmelserne i § 30, stk. 1 og 3, i lovudkastet i kapitel 6.

Det foreslås, at mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr enten kan medføre betinget eller ubetinget frakendelse af retten til erhvervsmæssig transport af dyr. Herved opnås det, at der i tilfælde, hvor der ikke findes fuldt tilstrækkeligt grundlag for en ubetinget frakendelse, i

stedet kan vælges den mellemløsning, at frakendelsen kun sker betinget. Retsvirkningen af en betinget frakendelse foreslås alene at være den betydelige advarsel, der ligger i en sådan afgørelse, jf. også arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.6. og 5.3.6. om betinget frakendelse ved klip, hvorefter det dog senere kan overvejes at indføre kontrollerende prøver eller lignende ved betinget frakendelse.

Ved valget mellem betinget og ubetinget frakendelse må omstændighederne ved overtrædelsen indgå sammen med intensiteten af et indgreb i form af enten ubetinget eller betinget frakendelse. Reglen foreslås udformet således, at ubetinget frakendelse er hovedreglen i tilfælde, hvor der foreligger mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, mens betinget frakendelse anvendes, hvis en ubetinget frakendelse vil stå i misforhold til den begåede lovovertrædelse og omstændighederne ved denne, jf. lovudkastet i kapitel 6, § 30, stk. 1 og stk. 2.

Hvis der sker en betinget frakendelse efter den foreslåede regel i § 30, stk. 2, skal tre senere forseelser, der udløser klip, medføre en ubetinget frakendelse, jf. reglerne i lovudkastets § 31 a, stk. 3, og § 31 b, stk. 3. En ubetinget frakendelse skal endvidere være resultatet, hvis der i prøvetiden for den betingede frakendelse begås en ny overtrædelse i form af mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, der medfører betinget frakendelse efter § 30. Dette fremgår af lovudkastets § 30, stk. 4.

Endelig foreslås det, at der ved en frakendelse efter § 30 samtidig kan træffes bestemmelse om frakendelse efter den nugældende regel i § 29, jf. forslaget i lovudkastets § 30, stk. 5. Bestemmelsen tænkes anvendt i de tilfælde, hvor overtrædelserne er så alvorlige, at der er grundlag for i det hele at forhindre den tiltalte i at beskæftige sig med dyr, selv om de foreliggende overtrædelser er begået i forbindelse med transport af dyr.

Der henvises i øvrigt til § 30 i lovudkastet i kapitel 6 og bemærkningerne til bestemmelsen.

Det tilføjes, at der herefter næppe vil være behov for at anvende bestemmelsen i § 3 d i 1993-bekendtgørelsen, jf. straffelovens § 79, der hidtil har været anvendt i straffesager til at påstå frakendelse af en autorisation til at transportere dyr. I disse tilfælde vil der således i stedet efter reglen i § 30 kunne nedlægges påstand om betinget eller ubetinget frakendelse af retten til erhvervmæssig transport af dyr, og følges en sådan påstand af domstolene, vil dette medføre bortfald af en eventuel autorisation efter 1993-bekendtgørelsen, jf. også herom afsnit 5.2.3.2.



### **5.4.3. Klippekortordningens virkning i forhold til udenlandske transportører og chauffører**

#### **5.4.3.1. Indledning**

Ved Rigspolitiets kontroller med landevejstransport af dyr i perioden 1. januar indtil 26. oktober 2006 var 72 (svarende til lidt over 12 pct.) af de 580 kontrollerede køretøjer, der udførte transporter over 50 km, udenlandske. Udenlandske transporter omfatter typisk dyr, der hentes på samlesteder i Danmark eller ved danske producenter, og som transporteres ud af landet med henblik på slagning eller opdræt i udlandet.

Det er derfor af betydning for håndhævelsen af en klippekortordning på dyretransportområdet, i hvilket omfang det er muligt at idømme udenlandske chauffører og transportører klip samt betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr, og hvilken rækkevidde sådanne afgørelser får. Forordningens regler om håndhævelse er beskrevet nedenfor under afsnit 5.4.3.2., mens afsnit 5.4.3.3. indeholder en beskrivelse af mulighederne for at strafforfølge udenlandske virksomheder og chauffører i Danmark.

#### **5.4.3.2. Forordningens regler om håndhævelse**

Forordningen fra 2004 om transport af dyr indeholder mulighed for, at en medlemsstat kan nedlægge midlertidigt forbud mod, at dyr transporteres af en virksomhed på medlemsstatens område, når virksomheden har gjort sig skyldig i gentagne eller alvorlige overtrædelser af bestemmelserne i forordningen, jf. afsnit 3.1.3. ovenfor. Anvendelsen af et midlertidigt forbud forudsætter imidlertid, at myndighederne har udtømt alle muligheder for gensidig bistand og udveksling af oplysninger med den kompetente myndighed i det land, der har udstedt en autorisation til virksomheden, jf. artikel 26, stk. 6. Der er således ikke grundlag for at tilbageholde køretøjer fra virksomheder, der har gjort sig skyldige i gentagne overtrædelser af forordningen uden forinden at have haft kontakt til den myndighed, som har udstedt virksomhedens autorisation.

Ifølge forordningen kan annullation og suspension af autorisationer til virksomheder og suspension af kompetencebeviser til chauffører, som er udstedt i medfør af forordningen, alene foretages af den myndighed, der har udstedt autorisationen og kompetencebeviset, jf. artikel 26, stk. 4 og 5. Det vil derfor ikke være muligt for danske myndigheder at frakende udenlandske transportører deres autorisation til at transportere dyr eller træffe bestemmelse om inddragelse af kompetencebeviser for udenlandske chauffører. Der kan således alene ske frakendelse af udenlandske transportørers og chaufførers ret til at transportere dyr med virkning på dansk område og kun efter anmodning om bistand fra de myndigheder, som har udstedt en autorisation og/eller et kompetencebevis i henhold til forordningen.

Anvendelse af sanktioner samt fuldbyrdelse af afgørelser i straffesager mod udenlandske transportvirksomheder og chauffører, jf. nedenfor, må således ske i overensstemmelse hermed.

### 5.4.3.3. Straffesager mod udenlandske chauffører og transportører

Reglerne om transport af dyr gælder for alle transporter af dyr i Danmark, uanset om transporten gennemføres af en dansk eller udenlandsk transportør, og uanset om transporten udføres af en dansk eller udenlandsk chauffør.

Straffen for overtrædelse af reglerne om transport af dyr er som udgangspunkt en bøde. Det afhænger af de konkrete omstændigheder i sagen, om strafansvar kan gøres gældende mod både chaufføren og transportøren. Arbejdsgruppens forslag om en klippekortordning medfører, at både chaufføren og transportøren i visse tilfælde ud over en bøde også vil modtage klip som en obligatorisk retsfølge. Ifølge forslaget pålægges klippet som en obligatorisk retsfølge af retten eller i forbindelse med en udenretlig vedtagelse af en bøde.

Hvis politiet konstaterer, at en transport af dyr, som foretages af en udenlandsk chauffør for en udenlandsk transportør, sker i strid med reglerne om transport af dyr, vil den udenlandske chauffør normalt umiddelbart blive sigtet for overtrædelsen.

Hvis der er tale om en overtrædelse, som transportøren er ansvarlig for, kan transportøren ikke samtidig sigtes, idet den pågældende ikke er til stede, men politiet vil – bl.a. ved afhøring af chaufføren – søge at tilvejebringe relevante oplysninger om transportøren med henblik på, at den pågældende efterfølgende kan sigtes, hvis der er grundlag herfor.

Sagen kan søges afgjort ved et bødeforelæg, herunder med en tilkendegivelse om vedtagelse af klip, der sendes til chaufføren eller transportøren i det land, hvor de opholder sig eller er hjemmehørende. Som det fremgår af arbejdsgruppens lovudkast i kapitel 6, § 31 c, stk. 1, foreslår arbejdsgruppen, at det også skal være muligt udenretligt at vedtage betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr. Sådanne bødeforelæg herunder med tilkendegivelse om frakendelse kan sendes direkte til sigtede inden for medlemsstaterne i Den Europæiske Union og mellem Schengen-landene, jf. artikel 5 i Konventionen af 29. maj 2000 om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater og artikel 52 i Schengenkonventionen.

Hvis sigtede ikke betaler bøden, eller ikke erkender overtrædelsen, kan politikredsen rejse tiltale mod chaufføren eller transportøren og indkalde den pågældende til retsmøde i Danmark. I den forbindelse skal der forkyndes et anklageskrift og en retsmødeindkaldelse for tiltalte i det land, hvor tiltalte opholder sig eller er hjemmehørende. Indkaldelsen kan indeholde oplysninger om virkningerne af udeblivelse, herunder at tiltalte i tilfælde af udeblivelse kan blive dømt i overensstemmelse med anklageskriftet. Forkyndelse af anklageskrift mv. kan sendes direkte til personer inden for medlemsstaterne i Den Europæiske Union og mellem Schengen-landene, jf. artikel 5 i

Konventionen af 29. maj 2000 om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater og artikel 52 i Schengen-konventionen.

I de tilfælde, hvor chaufføren eller transportøren giver møde under sagen, vil sagen blive behandlet på samme måde som en straffesag mod en dansk chauffør eller transportør.

Hvis den pågældende ikke giver møde, kan tiltalte blive dømt som udebleven i overensstemmelse med anklageskriftet, hvis retsmødeindkaldelsen har indeholdt oplysninger herom. Dette foreslås i arbejdsgruppens lovudkast (§ 31 c, stk. 4, i kapitel 6) også at kunne ske i tilfælde, hvor der skal idømmes klip eller betinget frakendelse, men derimod ikke i tilfælde, hvor sanktionen er ubetinget frakendelse. Sager, hvor der er spørgsmål om ubetinget frakendelse, kan således ikke afgøres ved udeblivelsesdom, og i disse tilfælde vil straffesagen således kun kunne gennemføres, hvis chaufføren eller transportøren giver møde til domsforhandlingen.

Når en udenlandsk chauffør eller transportør er dømt i Danmark for overtrædelse af reglerne om transport af dyr, eller hvis den pågældende har vedtaget et bødeforelæg, kan afgørelsen for så vidt angår bøden søges fuldbyrdet i den pågældendes hjemland.

Med vedtagelsen den 24. februar 2005 af rammeafgørelsen om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse af bødestrafte er der mellem medlemsstaterne i EU gennemført en forenklet og mere effektiv procedure i forbindelse med anerkendelse og fuldbyrdelse af bødestraf. Rammeafgørelsen, der skal være gennemført i medlemsstaterne inden den 22. marts 2007, indebærer, at afgørelser om bødestraf truffet i en medlemsstat som udgangspunkt skal anerkendes af den medlemsstat, der skal gennemføre afgørelsen, uden yderligere formaliteter og gennemføres omgående på samme måde, som hvis der havde været tale om en national afgørelse. Denne forpligtelse til at anerkende og fuldbyrde bødestrafte gælder dog kun bestemte lovovertrædelser, som udtrykkeligt er nævnt i rammeafgørelsen. Disse overtrædelser omfatter bl.a. strafbare handlinger, som tjener til at opfylde forpligtelser i medfør af instrumenter, der er vedtaget bl.a. i medfør af EF-Traktaten. Dette indebærer, at de andre medlemsstater ikke uden videre vil være forpligtet til at yde bistand i forbindelse med en anmodning om fuldbyrdelse af en bøde, hvis sagen vedrører en overtrædelse, hvor de danske regler om transport af dyr er videregående end EU-reglerne.

Rammeafgørelsen omfatter ikke fuldbyrdelse af afgørelser om betinget eller ubetinget frakendelse i andre medlemslande. Om sådanne afgørelser kan fuldbyrdes, afhænger således af lovgivningen i de enkelte lande.

Udover at søge sagen afgjort ved bødeforelæg eller at søge gennemført en straffesag her i landet, kan politikredsen anmode det land, hvor chaufføren opholder sig, eller hvor transportøren er hjemmehørende, om at overtage strafforfølgingen i sagen. Det afhænger af de nationale regler i

det pågældende land, om der vil kunne ydes bistand i forbindelse med strafforfølgningen. Hvis overtrædelsen vedrører fælles EU-regler, vil den pågældende medlemsstat formentlig kunne overtage retsforfølgningen, mens det kan være mere tvivlsomt, hvis der er tale om overtrædelse af nationale regler, som er videregående end EU-reglerne.

Afgørelser om bøde samt klip og frakendelse vedrørende udenlandske chauffører og transportører vil blive opdateret i Kriminalregisteret, men et klip eller en frakendelse vil som udgangspunkt alene have virkning i Danmark. Det er den forbindelse fremover en forudsætning, at reglerne i artikel 26 i forordningen fra 2004, som er beskrevet i det forudgående afsnit, og som træder i kraft den 1. januar 2007, tillige er overholdt.

Sammenfattende er det således forbundet med en række vanskeligheder at gennemføre straffesager om overtrædelse af reglerne om transport af dyr mod udenlandske chauffører og transportører. Det vil i nogle tilfælde være muligt at pålægge og inddrive bøder, mens der i praksis må anses at foreligge meget begrænsede muligheder for at gennemføre sager om frakendelse. Endelig vil en frakendelse som udgangspunkt kun have virkning i Danmark.

Arbejdsgruppen er bekendt med, at Justitsministeriet for tiden i samarbejde med Rigsadvokaten og Rigspolitechefen overvejer, hvordan det sikres, at visse afgørelser inden for færdselslovens område, herunder afgørelser om køre- og hviletid, fuldbyrdes i andre medlemsstater i EU. Arbejdsgruppen foreslår, at afgørelser om overtrædelse af reglerne om transport af dyr inddrages i disse overvejelser.

#### **5.4.4. Straffebestemmelser i tilknytning til frakendelse af retten til at transportere dyr**

Efter dyreværnslovens § 29, stk. 1, straffes overtrædelse af et forbud mod at eje, bruge, passe, slagte eller i det hele beskæftige sig personligt med dyr med bøde eller fængsel indtil 6 måneder. Bestemmelsen suppleres af § 29, stk. 3, hvorefter den, der med kendskab til et forbud efter stk. 1, overlader et dyr i en anden persons varetægt, såfremt der herved etableres en tilstand i strid med forbudet, straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder fængsel indtil 4 måneder.

En lignende bestemmelse findes på færdselslovens område for personer, der fører køretøj efter ubetinget at være frakendt retten hertil, jf. færdselslovens § 117 a. Ifølge denne regel straffes sådanne overtrædelser med bøde, som kan stige til fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren er skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden eller tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden. I praksis er straffen en bøde svarende til en måneds nettoløn i førstegangstilfælde, mens der i andengangstilfælde og ved flere overtrædelser idømmes frihedsstraf, dog i førstegangstilfælde betinget, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Endvidere følger af færdselslovens § 65, stk. 2, at ejeren (brugeren), føreren og den, der i øvrigt har rådighed over et køretøj, ikke må overlade føringen til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet. Strafferammen er her bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Bøden er 5.000 kr., hvis det overladte køretøj er en lastbil eller bus mv., og 500 kr., når det drejer sig om andre køretøjer, jf. Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000.

Endelig findes en generel regel i straffelovens § 131, stk. 1, hvorefter den, der udøver en virksomhed, til hvilken retten er ham frataget, straffes med bøde eller fængsel indtil 6 måneder. Efter stk. 2 i den nævnte bestemmelse straffes med bøde eller under særlig skærpende omstændigheder med fængsel indtil 4 måneder den, som medvirker til, at en person, der er frataget retten til at udøve en virksomhed, udøver denne.

Efter arbejdsgruppens opfattelse skal der også i tilfælde, hvor en transportvirksomhed eller en chauffør ubetinget er frataget retten til at transportere dyr, og hvor den pågældende alligevel udfører dyretransport, fastsættes en straf herfor.

Selv om der findes en regel i straffelovens § 131, der ville dække sådanne tilfælde, foreslås det, at der indsættes en særlig regel herom i dyreværnsloven, som kan understrege, at sådanne forhold er strafbare. Reglen foreslås indsat i tilknytning til straffebestemmelserne i dyreværnsloven, jf. § 28 b i lovudkastet i kapitel 6.

Som det fremgår af lovudkastet, skal bestemmelsen medføre strafansvar for den, der selv er frataget retten til at transportere dyr, og som i strid hermed udøver sådan virksomhed. Det foreslås endvidere, at det udtrykkeligt fastsættes, at den der medvirker til en sådan overtrædelse, også straffes, og at straffebestemmelsen omfatter både fysiske og juridiske personer.

Da overtrædelser bestående i at udføre dyretransport trods en ubetinget fratagelse vil være egnede til at underminere en klippekortordning på dyretransportområdet, hvis de ikke mødes med sanktioner af en følelig størrelse, foreslår arbejdsgruppen, at det af bemærkningerne i et lovforslag kommer til at fremgå, at der ved fastsættelsen af straffe for overtrædelser skal tages udgangspunkt i de sanktioner, der anvendes på færdselsområdet ved kørsel i fratagelsestiden. Tilsvarende bør der udmåles bøder af en ikke ubetydelig størrelse for andres medvirken til, at der udføres erhvervsmæssig dyretransport i en virksomhed eller af en person, der er frataget retten hertil.

## **Kapitel 6. Arbejdsgruppens forslag til nye regler**

### **6.1. Indledning**

De overtrædelser, der efter arbejdsgruppen forslag skal udløse klip, er alle reguleret i bekendtgørelserne om dyretransport fra henholdsvis 1964 og 1993. Det ville derfor være nærliggende at indsætte regler om en klippekortordning i tilknytning til beskrivelsen af de enkelte strafbare forhold i disse to bekendtgørelser – eller i de nye bekendtgørelser, som efter 1. januar 2007 skal fastsættes med henblik på at gennemføre forordningen med henblik på at gennemføre forordningen fra 2004.

Da det imidlertid foreslås, at både overtrædelser af 1964- og 1993-bekendtgørelsen skal medføre klip, og da det ikke er hensigtsmæssigt at fastsætte regler i begge bekendtgørelser, har arbejdsgruppen fundet, at klippekortordningen bør indsættes i dyreværnsloven. For denne løsning taler også, at de foreslåede regler indeholder retsvirkninger, der er så indgribende for henholdsvis transportvirksomheder og chauffører, at det er naturligt at reguleringen sker ved lov.

Det foreslås derfor, at de nye regler indsættes i dyreværnslovens kapitel 8 om straf og gebyr mv. efter de heri fastsatte bestemmelser om straf og frakendelse.

Der foreslås også en ny regel om frakendelse, der skal gælde for transportører og chauffører, som udfører dyretransporter, og som for denne gruppe skal afløse reglen i dyreværnslovens § 29, jf. nærmere herom afsnit 5.4.2. Denne regel foreslås placeret i § 30 i dyreværnsloven.

## 6.2. Lovudkast

### § 1

I dyreværnsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 344 af 13. maj 2004, foretages følgende ændringer:

#### 1. Efter § 28 indsættes:

”§ 28 a. Den, der har tilsyn med et barn under 15 år, straffes for overtrædelse af denne lov og regler fastsat efter loven for handlinger, der begås af barnet, hvis den pågældende har været vidende om overtrædelsen og ikke har søgt at hindre den.

Stk. 2. Var den, der førte tilsyn, på grund af grov uagtsomhed uvidende om barnets handling, straffes vedkommende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

§ 28 b. Den, som udfører erhvervmæssig transport af dyr, til trods for at retten hertil er frakendt den pågældende efter bestemmelserne i § 30, § 31 a eller § 31 b, straffes med bøde eller fængsel indtil 6 måneder.

Stk. 2. Med bøde eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 4 måneder straffes den, som medvirker til, at en fysisk eller juridisk person, der er frakendt retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr efter § 30, § 31 a eller § 31 b, udfører erhvervmæssig transport af dyr.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.”

#### 2. § 30 affattes således:

”§ 30. En fysisk eller juridisk person, der driver erhvervmæssig virksomhed ved transport af dyr, og en person, der som chauffør udfører erhvervmæssig transport af dyr, kan ubetinget frakendes retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr, hvis den pågældende ved dom findes skyldig i mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr. Ubetinget frakendelse sker for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum fra endelig dom.

Stk. 2. Frakendelse efter stk. 1 kan ske betinget, hvis ubetinget frakendelse af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr vil stå i misforhold til den begåede lovovertrædelse og omstændighederne ved denne. Betinget frakendelse sker for en periode på tre år, der regnes fra endelig dom.

Stk. 3. Ubetinget eller betinget frakendelse efter stk. 1 og stk. 2 kan tillige ske ved overtrædelse af de i § 31 nævnte bestemmelser, hvis der ved overtrædelsen foreligger mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr.

Stk. 4. En fysisk eller juridisk person, der driver erhvervmæssig virksomhed ved transport af dyr, og en person, der som chauffør udfører erhvervmæssig transport af dyr, skal ubetinget fra-

kendes retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr, hvis den pågældende tidligere har begået et forhold, der har medført betinget frakendelse efter stk. 2 eller stk. 3, eller efter § 31 a, stk. 1, eller § 31 b, stk. 1, og i prøvetiden begår en ny overtrædelse, der medfører betinget frakendelse efter stk. 2 eller 3. Frakendelsen sker for et nærmere fastsat tidsrum på ikke under tre år eller for bestandig fra endelig dom.

**Stk. 5.** Ved afgørelser efter stk. 1–4 om betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr kan der tillige ske frakendelse efter bestemmelsen i § 29, stk. 1.

**3.** Efter § 30 indsættes:

”§ 31. Følgende overtrædelser af bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr med senere ændringer medfører klip, jf. § 31 a, stk. 1, og 31 b, stk. 1, når overtrædelsen begås under vejtransport:

- 1) Overtrædelse af bestemmelserne om areal i § 7, stk. 1, 1. pkt., § 9, stk. 1, 1. pkt., og § 12, litra c, 1. pkt.
- 2) Overtrædelse af bestemmelserne om areal i § 12, litra d, 2. pkt., § 13, stk. 1, § 17, stk. 1, § 17, stk. 2, 1. pkt., og § 17, stk. 3, 1. pkt., såfremt arealet eller længde/bredde er mindre end 90 procent af det fastsatte.
- 3) Overtrædelse af bestemmelserne om højde i § 7, stk. 1, 1. og 2. pkt., § 9, stk. 1, 1. pkt., § 17, stk. 2, 2. pkt., og § 17, stk. 3, 2. pkt.
- 4) Overtrædelse af bestemmelserne om højde i § 16, stk. 1, og § 16, stk. 2, hvis højden er mindre end 95 procent af det fastsatte.
- 5) Overtrædelse af bestemmelserne om ventilation i § 7, stk. 1, 3. og 4. pkt., § 9, stk. 1, 2. pkt., § 16, stk. 4, § 16, stk. 5, § 16 a, stk. 1, 2. pkt., og § 16 a, stk. 2.
- 6) Overtrædelse af bestemmelsen om transportegnethed i § 4 a, stk. 1.
- 7) Overtrædelse af bestemmelserne om drikkevand og foder i § 2, 2. pkt., § 7, stk. 4, 1. pkt., og § 12, litra i.
- 8) Overtrædelse af bestemmelserne om strøelse i § 9, 2. pkt., og § 11, stk. 3.

**Stk. 2.** Følgende overtrædelser af bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport med senere ændringer medfører klip, jf. § 31 a, stk. 1, og 31 b, stk. 1, når overtrædelsen begås under vejtransport:

- 1) Overtrædelse af bestemmelsen om areal i § 6, stk. 1, 2. pkt. og § 29, stk. 1, jf. § 6, stk. 1, 2. pkt.
- 2) Overtrædelse af bestemmelserne om areal i § 5 a, jf. kravene i bilag 2 om transport med lastbil inkl. påhængskøretøj, § 22 c, stk. 1, § 22 c, stk. 2, 1. pkt., § 22 c, stk. 3, 1. pkt., og § 29, stk. 1, jf. § 5 a, jf. bilag 2, pkt. E, såfremt arealet eller længde/bredde er mindre end 90 procent af det fastsatte.
- 3) Overtrædelse af bestemmelserne om højde i § 6, stk. 1, 1. pkt., § 22 c, stk. 2, 2. pkt., § 22 c, stk. 3, 3. pkt., og § 29, stk. 1, jf. § 6, stk. 1, 1. pkt.



- 4) Overtrædelse af bestemmelserne om højde i § 6 a, stk. 1, § 6 a, stk. 5, og § 22 a, hvis højden er mindre end 95 procent af det fastsatte.
- 5) Overtrædelse af bestemmelserne om ventilation i § 6, stk. 2, 2. og 3. pkt., § 6 a, stk. 3 og stk. 4, § 22 b, § 29, stk. 1, jf. § 6, stk. 2, 2. og 3. pkt., og § 29, stk. 1, jf. § 22 b.
- 6) Overtrædelse af bestemmelsen om transportegnethed i § 13, stk. 1, og § 29, stk. 1, jf. § 13, stk. 1.
- 7) Overtrædelse af bestemmelserne om drikkevand og foder i § 6, stk. 4, jf. bilag 3, pkt. A, 3 og 5, § 11, stk. 1, og § 28.
- 8) Overtrædelse af bestemmelserne om strøelse i § 6, stk. 4, jf. bilag 3, afsnit A, pkt. 1, jf. bilag 6 og § 9, 3. pkt., og § 29, stk. 1, jf. § 9, 3. pkt.

**Stk. 3.** De i stk. 1 og 2 nævnte overtrædelser medfører dog ikke klip, hvis overtrædelsen er omfattet af § 30, stk. 1–4, og medfører betinget eller ubetinget frakendelse efter disse regler.

**§ 31 a.** En fysisk eller juridisk person, der driver erhvervmæssig virksomhed ved transport af dyr, skal betinget frakendes retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr, hvis den pågældende inden for en periode på tre år har gjort sig skyldig i tre forhold, som er omfattet af § 31, stk. 1, nr. 1-8, eller § 31, stk. 2, nr. 1-8.

**Stk. 2.** Den betingede frakendelse sker for en periode på tre år, der regnes fra endelig dom eller en udenretlig vedtagelse af den betingede frakendelse.

**Stk. 3.** Hvis den pågældende inden tre år efter den seneste overtrædelse omfattet af stk. 1 gør sig skyldig i yderligere tre overtrædelser, der er omfattet af stk. 1, skal den pågældende ubetinget frakendes retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr i en periode på tre år fra endelig dom eller udenretlig vedtagelse af frakendelsen. Det samme gælder, hvis den pågældende betinget er frakendt retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr efter § 30, stk. 2 eller stk. 3, og de tre overtrædelser omfattet af stk. 1 er begået inden udløbet af prøvetiden, eller hvis den pågældende har gjort sig skyldig i tre overtrædelser omfattet af stk. 1 samt overtrædelse af § 30, stk. 2 eller 3.

**§ 31 b.** En person, der som chauffør udfører erhvervmæssig transport af dyr, skal betinget frakendes retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr, hvis den pågældende inden for en periode på tre år har gjort sig skyldig i tre forhold, som er omfattet af § 31, stk. 1, nr. 1-8, eller § 31, stk. 2, nr. 1-8.

**Stk. 2.** Den betingede frakendelse sker for en periode på tre år, der regnes fra endelig dom eller en udenretlig vedtagelse af den betingede frakendelse.

**Stk. 3.** Hvis den pågældende inden tre år efter den seneste overtrædelse omfattet af stk. 1 gør sig skyldig i yderligere tre overtrædelser, der er omfattet af stk. 1, skal den pågældende ubetinget frakendes retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr i en periode på tre år fra endelig dom eller udenretlig vedtagelse af frakendelsen. Det samme gælder, hvis den pågældende betinget er frakendt retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr efter § 30, stk. 2 eller stk. 3,

og de tre overtrædelser omfattet af stk. 1 er begået inden udløbet af prøvetiden, eller hvis den pågældende har gjort sig skyldig i tre overtrædelser omfattet af stk. 1 samt overtrædelse af § 30, stk. 2 eller 3.

**§ 31 c.** Hvis en sag om overtrædelse af dyreværnslovgivningen ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig villig til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager klip som angivet i tilkendegivelsen eller betinget eller ubetinget frakendelse i en i tilkendegivelsen angivet periode af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr, jf. bestemmelserne i § 31 a og § 31 b. Med hensyn til de nævnte tilkendegivelser finder bestemmelsen i retsplejelovens § 831, stk. 1, nr. 2 og 3 (efter 1. januar 2007 § 834, stk. 1, nr. 2 og 3) om indholdet af et anklageskrift tilsvarende anvendelse.

**Stk. 2.** Sager, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at betale en nærmere bestemt bøde og vedtager et nærmere angivet antal klip eller vedtager betinget eller ubetinget frakendelse i en nærmere angivet periode af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr, jf. bestemmelserne i § 30, § 31 a og § 31 b.

**Stk. 3.** Vedtagelser efter stk. 1 og 2 har med hensyn til fuldbyrdelse og gentagelsesvirkning af bøde og betinget samt ubetinget frakendelse samme virkning som en dom.

**Stk. 4.** Udebliver tiltalte i en sag omfattet af stk. 1, hvor der ikke opstår spørgsmål om ubetinget frakendelse, eller nægter tiltalte at afgive forklaring i en sådan sag, kan retten behandle sagen, som om tiltalte har tilstået det forhold, som den pågældende er tiltalt for, når omstændighederne ikke taler imod det. Dommen kan udfærdiges ved en påtegning på anklageskriftet.

**Stk. 5.** Domsmand medvirker i sager om overtrædelse af dyreværnsloven, hvis

- 1) der er spørgsmål om frihedsstraf,
- 2) hvis der er spørgsmål om ubetinget frakendelse efter § 29, § 30, § 31 a eller § 31 b, eller
- 3) hvis sagen skønnes at være af særlig indgribende betydning for tiltalte eller af særlig offentlig interesse

**Stk. 6.** Domsmand medvirker ikke i sager,

- 1) der behandles efter reglen i retsplejelovens § 922 (efter 1. januar 2007 § 831), og
- 2) sager, der kan afgøres med indenretlig vedtagelse, jf. stk. 2.

**Stk. 7.** Det skal fremgå af en dom eller af retsbogen vedrørende en vedtagelse, jf. stk. 2, for overtrædelse af bestemmelserne nævnt i § 31, hvis overtrædelsen medfører klip, jf. § 31 a, stk. 1 eller stk. 3, eller § 31 b, stk. 1 eller stk. 3.

4. § 31 a bliver herefter § 31 d.

## § 2

Loven træder i kraft den .... og har virkning for overtrædelser, der begås denne dato eller senere.

### **6.3. Bemærkninger til de foreslåede regler**

#### **Til nr. 1**

##### **Til § 28 a**

Den foreslåede bestemmelse svarer til den nugældende bestemmelse i dyreværnslovens § 30. Bestemmelsen foreslås flyttet til § 28 a for at samle straffebestemmelserne i dyreværnsloven og med henblik på at placere bestemmelserne om frakendelse (herunder den nugældende bestemmelse i § 29) efter straffebestemmelserne.

##### **Til § 28 b**

Den foreslåede regel i § 28 b er en straffebestemmelse, der omfatter tilfælde, hvor der udføres erhvervsmæssig dyretransport trods en ubetinget frakendelse af retten hertil efter de foreslåede bestemmelser i § 30, stk. 1 eller stk. 3, § 31 a, stk. 3, eller § 31 b, stk. 3.

Strafferammen foreslås fastsat til bøde eller fængsel indtil 6 måneder for den fysiske eller juridiske person, som udfører erhvervsmæssig transport af dyr, til trods for at retten hertil er frakendt den pågældende, jf. stk. 1. Denne strafferamme svarer til strafferammen i dyreværnslovens § 29, stk. 1, om overtrædelse af et forbud mod at beskæftige sig med dyr.

Stk. 2 fastsætter en udtrykkelig regel om, at det er strafbart at medvirke til, at andre udfører dyretransporter, hvis retten hertil er frakendt. Bestemmelsen tænkes anvendt f.eks. på en virksomhedsindehaver, som medvirker til at en chauffør, der er ubetinget frakendt retten til at udføre dyretransporter, fortsat udfører dyretransporter, eller på en chauffør, der fortsat udfører dyretransporter for en virksomhed, der ubetinget er frakendt retten hertil.

Strafferammen i stk. 2 foreslås fastsat til bøde og under skærpende omstændigheder fængsel indtil 4 måneder, hvilket svarer til strafferammen i den lignende bestemmelse i dyreværnslovens § 29, stk. 3.

Stk. 3 indeholder en bestemmelse, der gør det muligt at straffe juridiske personer. Denne bestemmelse kan f.eks. anvendes, hvis en juridisk person fortsætter sin virksomhed trods en frakendelse. Der bør dog i det omfang, der kan gøres et strafansvar gældende mod fysiske personer for overtrædelser omfattet af § 28 b, stk. 1 eller 2, normalt tillige rejses tiltale mod de pågældende fysiske personer.

Straffene for overtrædelse af de foreslåede bestemmelser foreslås fastsat med udgangspunkt i de sanktioner, der anvendes på færdselsområdet for kørsel i frakendelsestiden.

Der henvises i øvrigt til arbejdsgruppens overvejelser i kapitel 5, afsnit 5.4.4.

## **Til nr. 2**

### **Til § 30**

Den foreslåede bestemmelse i § 30 tilsigter at afklare forholdet mellem den gældende regel i dyreværnslovens § 29, hvorefter der kan ske frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr ved mishandling og grovere uforsvarlig behandling af dyr, og de nye bestemmelser om klip samt om betinget og ubetinget frakendelse ved nærmere angivne overtrædelser af reglerne i de to transportbekendtgørelser om dyretransporter. Formålet med bestemmelsen er, at klippekortordningen ikke skal medføre mildere sanktioner ved mishandling og grovere uforsvarlig behandling af dyr end den nugældende regel i § 29, hvis overtrædelsen begås under dyretransport. Formålet er endvidere at skabe en klar adgang til frakendelse af retten til at transportere dyr ved mishandling og grovere uforsvarlig behandling af dyr, idet den nugældende § 29 er begrænset til frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr.

#### *Til stk. 1*

I stk. 1 foreslås en regel, der modsvarer dyreværnslovens § 29, stk. 1, således at der kan ske ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr, hvis der under en dyretransport er begået overtrædelser, der indebærer mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr.

Bestemmelsen omfatter ligesom klippekortordningen fysiske og juridiske personer, der driver erhvervmæssig virksomhed ved transport af dyr, og personer, der som chauffører udfører erhvervmæssig transport af dyr.

Bestemmelsen er ligesom den nugældende regel i § 29, stk. 1, formuleret således, at der ”kan” ske ubetinget frakendelse. Frakendelse er således ikke – ligesom klip og frakendelse i klippekortordningen – en obligatorisk retsfølge, men det beror på rettens vurdering af grovheden af det foreliggende forhold, om det vil være proportionalt at fastsætte en ubetinget frakendelse som følge af overtrædelsen. Ved vurderingen heraf kan det indgå, om den pågældende tidligere er straffet for overtrædelser af dyreværnslovgivningen, som sammen med den nu foreliggende mishandling eller groft uforsvarlige behandling af dyr bør føre til, at den tiltalte afskæres fra fremover at udføre dyretransporter.

Har den pågældende klip for tidligere overtrædelser efter de foreslåede regler i § 31 a og 31 b, kan disse også indgå i en sådan vurdering. Tidligere idømte klip bortfalder dog ikke som følge af en ubetinget frakendelse efter stk. 1, men retsvirkningen af disse består fortsat i tre år efter gerningstidspunktet, jf. § 31 a, stk. 1, og § 31, b, stk. 1.

Ubetinget frakendelse efter stk. 1 kan ske for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum. Det overlades således til retten at vurdere, hvor lang en ubetinget frakendelse der i givet fald bør ske.

Hvis ubetinget frakendelse findes for indgribende i forhold til de følger, som frakendelsen vil få for den tiltalte, kan der i stedet ske betinget frakendelse efter den foreslåede bestemmelse i stk. 2.

#### *Til stk. 2*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 indebærer, at der kan ske en betinget frakendelse i tilfælde af mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, hvis ubetinget frakendelse af retten til at udføre erhvervsmæssig transport af dyr vil stå i misforhold til den begåede lovovertrædelse og omstændighederne ved denne.

Bestemmelsen medfører, at der ikke som efter den nugældende regel i dyreværnslovens § 29 kun kan vælges mellem ubetinget frakendelse eller ingen frakendelse, idet betinget frakendelse kan anvendes som en mellemløsning, hvis en ubetinget frakendelse vil være for indgribende i forhold til den begåede overtrædelse.

Også denne bestemmelse er formuleret således, at der "kan" ske betinget frakendelse, hvilket overlader det til domstolenes vurdering, om denne retsfølge skal anvendes i den konkrete sag. Ved vurderingen heraf må domstolene dels lægge vægt på karakteren af den begåede lovovertrædelse og omstændighederne ved denne.

Er den tiltalte allerede betinget frakendt retten til at udføre erhvervsmæssig transport af dyr – enten efter § 30, stk. 2, eller efter § 31 a, stk. 1, eller § 31 b, stk. 1 – skal en frakendelse dog ske ubetinget, hvis der nu findes grundlag for betinget frakendelse efter § 30, stk. 2, jf. den foreslåede regel i stk. 4.

Betinget frakendelse foreslås efter bestemmelsen at skulle ske for en periode på tre år, der regnes fra endelig dom. Dette svarer til den betingede frakendelse, som er foreslået i klippekortordningen, jf. bestemmelserne i § 31 a, stk. 2, og § 31 b, stk. 2. Der skal således ikke være mulighed for en kortere eller længere betinget frakendelse end tre år.

#### *Til stk. 3*

Det foreslås i stk. 3, at det udtrykkeligt kommer til at fremgå af lovteksten, at ubetinget eller betinget frakendelse efter stk. 1 og stk. 2 tillige kan ske ved overtrædelse af de i § 31 nævnte bestemmelser, hvis der ved overtrædelsen foreligger mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr.

Hensigten med denne regel er, at den tiltalte ikke skal ”slippe” kun med et klip, når han har begået en af de overtrædelser, der er nævnt i § 31, hvis der ved denne overtrædelse samtidig foreligger mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr.

Dette forslag svarer til ordningen på færdselslovens område, hvor der kan meddeles et klip f.eks. for kørsel over for rødt, jf. færdselslovens § 125, stk. 2. Er der ved overtrædelsen samtidig sket tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, hvorved der voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor, bliver reaktionen imidlertid ikke kun et klip, men en betinget frakendelse, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1. Er der ved kørslen over for rødt lys forsætligt voldt skade på andres person eller ting eller fremkaldt fare herfor, skærpes reaktionen yderligere til ubetinget frakendelse, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4.

#### *Til stk. 4*

Bestemmelsen omfatter tilfælde, hvor den tiltalte allerede har en betinget frakendelse af retten til erhvervsmæssigt at udføre transport af dyr efter reglen i § 30, stk. 2 eller 3, § 31 a, stk. 1, eller § 31 b, stk. 1, og hvor der nu for et eller flere nye forhold er grundlag for en betinget frakendelse efter § 30, stk. 2 eller 3.

Bestemmelsen skal således ses i sammenhæng med bestemmelserne i § 31 a og § 31 b om betinget og ubetinget frakendelse som følge af klip. Det kan i øvrigt overvejes at udskille stk. 4 af § 30 og placere denne bestemmelse i en ny selvstændig bestemmelse sammen med de foreslåede bestemmelser i § 31 a, stk. 3, og § 31 b, stk. 3, således at der - på samme måde som i færdselslovens § 126 - sker en samlet regulering af de tilfælde, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr.

Det foreslås i stk. 4, at der skal ske ubetinget frakendelse, hvis en transportør eller chauffør nu har begået et forhold, der medfører betinget frakendelse efter § 30, stk. 2 eller 3 (om mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr), hvis den pågældende tidligere har begået et forhold, der medfører betinget frakendelse efter de nævnte bestemmelser i § 30, stk. 2 eller 3, eller efter § 31 a, stk. 1, eller § 31 b, stk. 1 (om klip).

Det er en forudsætning for en ubetinget frakendelse, at det nu foreliggende forhold vedrørende mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr er begået i prøvetiden på tre år for den betingede frakendelse, der tidligere er fastsat. Bestemmelsen omfatter således kun tilfælde, hvor der foreligger en tidligere afgørelse om betinget frakendelse. I disse tilfælde ”skal” den pågældende ubetinget frakendes retten til at udføre erhvervsmæssig transport af dyr. Her bliver ubetinget frakendelse således en obligatorisk retsfølge.

Derimod omfatter bestemmelsen ikke situationer, hvor to forhold, der hver for sig ville medføre betinget frakendelse efter § 30, stk. 2 eller stk. 3, foreligger til samtidig bedømmelse. Skal sådanne to sager bedømmes under én sag, kan en ubetinget frakendelse blive resultatet efter § 30, stk. 1. Det samme gælder, hvis der foreligger en situation, hvor der efter straffelovens § 89 kan blive tale om at fastsætte en tillægsstraf for et forhold, der er begået forud for et tidligere pådømt forhold.

Endvidere omfatter bestemmelsen ikke de tilfælde, hvor der til samtidig pådømmelse foreligger tre kliprelevante overtrædelser, der medfører betinget frakendelse efter § 31 a, stk. 1, eller § 31, b, stk. 1, og en overtrædelse, der medfører betinget frakendelse efter § 30, stk. 2 eller 3, idet denne situation er omfattet af de foreslåede regler i stk. 3, 2. pkt., 2. led, i henholdsvis § 31 a og § 31 b.

Det foreslås i bestemmelsens 2. pkt., at en ubetinget frakendelse sker for et nærmere fastsat tidsrum på ikke under tre år eller for bestandig. Minimumsgrænsen for ubetinget frakendelse på tre år i disse tilfælde er fastsat i overensstemmelse med den foreslåede varighed af en ubetinget frakendelse i klippekortordningen, jf. § 31 a, stk. 3, og § 31 b, stk. 3. Der foreslås dog en adgang til at fastsætte en længere frakendelsestid og herunder frakendelse for bestandig på samme måde som efter den foreslåede regel i stk. 1, hvilket kan være aktuelt, hvis der i den foreliggende sag er begået sådanne overtrædelser af dyreværnslovgivningen i form af mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr, der sammenholdt med en tidligere betinget frakendelse som følge af mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr må føre til en længere frakendelse end tre år.



#### *Til stk. 5*

Ved den foreslåede regel fastsættes det, at der ved afgørelser efter stk. 1–4 om betinget eller ubetinget frakendelse af retten til at udføre erhvervsmæssig transport af dyr tillige kan ske frakendelse efter bestemmelsen i § 29, stk. 1.

Bestemmelsen tænkes anvendt i tilfælde, hvor en person i forbindelse med dyretransporter har begået så alvorlige overtrædelser, at det ikke findes tilstrækkeligt at frakende den pågældende retten til erhvervsmæssigt at udføre transport af dyr, men hvor der tillige findes behov for i medfør af § 29 at frakende den pågældende retten til at beskæftige sig med dyr i andre sammenhænge, f.eks. som hobbylandbruger eller lignende.

#### **Til nr. 3**

#### **Til § 31**

I denne bestemmelse nævnes samtlige de overtrædelser af 1964- og 1993-bekendtgørelsen, der skal medføre klip for transportører eller chauffører. Bestemmelsen skal således sammenholdes med reglerne i § 31 a om transportører og § 31 b om chauffører, der fastsætter, hvilke overtrædelser der medfører klip for disse to grupper.

Formuleringen i indledningen i stk. 1 og stk. 2 ”medfører klip” angiver, at klip er en obligatorisk retsfølge, hvis forseelsen begås af enten en transportør eller en chauffør, såfremt forseelsen samtidig er nævnt i enten § 31 a (om transportvirksomheder) eller § 31 b (om chauffører). Der henvises endvidere til afsnit 5.4.1.1. i kapitel 5.

Endvidere begrænses anvendelsen af § 31 til landevejstransport, jf. udtrykket ”når overtrædelser begås under vejtransport”. Det er således kun overtrædelser af de nævnte regler, der begås i forbindelse med vejtransport i køretøjer af dyr, der udløser klip, jf. nærmere herom arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.1. Transport af dyr med jernbane, fly eller skib er ikke omfattet af den foreslåede klippekortordning.

Der er både i første og andet stykke valgt en systematik, hvorefter det for de enkelte regler angives, om det er kravet i bestemmelsen om areal eller højde mv., der skal udløse klip. Dette har været nødvendigt for at præcisere, hvilket led i bestemmelsen der er kliprelevant, idet det ikke nødvendigvis er overtrædelser af alle led i den nævnte regel, men kun f.eks. reglens krav til højde, der skal medføre klip. Det kan endvidere medvirke til at gøre reglerne mere læsevenlige.

Denne systematik medfører også, at den samme bestemmelse kan være nævnt to gange, således som det f.eks. er tilfældet med § 9, stk. 1, 1. pkt., i 1964-bekendtgørelsen, der nævnes både i § 31, stk. 1, nr. 1, og i § 31, stk. 1, nr. 3. Baggrunden herfor er, at bestemmelsen i § 9, stk. 1, 1.

pkt., indeholder krav om både, at dyrene skal kunne ”bevæge sig mellem hinanden og stå frit” (altså et krav til arealet), og krav om, at dyrene skal kunne ”stå oprejst uden at berøre låget med ryggen” (krav til højden).

*Til stk. 1*

I første stykke i § 31 opremses de overtrædelser af 1964-bekendtgørelsen, der skal medføre klip, jf. nærmere udvalgets overvejelser i afsnit 5.2.5. om transportvirksomheder og afsnit 5.3.5. om chauffører.

*Til nr. 1 og 2 (om areal)*

Om de foreslåede bestemmelser henvises til afsnit 5.2.5.2. og afsnit 5.3.5.2. i kapitel 5. De regler, der er nævnt i nr. 1 omfatter bestemmelser i 1964-bekendtgørelsen, hvorefter dyr skal kunne bevæge sig mellem hinanden eller stå frit, mens de i nr. 2 nævnte regler er bestemmelser, der fastsætter udtrykkelige krav til arealets størrelse. For disse sidstnævnte regler foreslås, at kun overtrædelser af arealkravene med mere end 10 procent skal medføre klip.

*Til nr. 3 og 4 (om højde)*

Der henvises til afsnit 5.2.5.3. og afsnit 5.3.5.3. i kapitel 5. Reglerne nævnt i nr. 3 er de bestemmelser i 1964-bekendtgørelsen, der indeholder krav om, at dyr skal kunne stå oprejst. Reglerne i nr. 4 indeholder krav angivet i udtrykkelige mål til højden i de rum, hvor dyrene er placeret under transporten, og hvor arbejdsgruppen foreslår en bagatelgrænse, således at kun overtrædelser, der overstiger 5 procent, skal medføre klip.

*Til nr. 5 (om ventilation)*

Af bestemmelsen fremgår de regler i 1964-bekendtgørelsen om ventilation, hvor overtrædelse medfører klip, jf. nærmere herom afsnit 5.2.5.4. og afsnit 5.3.5.4. i kapitel 5.

*Til nr. 6 (om transportegnethed)*

§ 4 a, stk. 1, indeholder et forbud mod transport af syge og tilskadekomne dyr og fastsætter, at dyr kun må transporteres, hvis de kan tåle det. Overtrædelse af denne bestemmelse skal efter arbejdsgruppens forslag medføre klip for både chauffører og transportvirksomheder, jf. afsnit 5.3.5.5. og § 31 b, stk. 1, samt afsnit 5.2.5.5. og § 31 a, stk. 1.

*Til nr. 7 (om drikkevand og foder)*

Hvis bestemmelserne i 1964-bekendtgørelsen om dyrenes adgang til vand og foder ikke overholdes, skal dette medføre klip for både transportøren og chaufføren, jf. nærmere afsnit 5.2.5.6. og afsnit 5.3.5.6. samt reglerne i § 31 a, stk. 1, og 31 b, stk. 1.

*Til nr. 8 (om strøelse)*

Om de nævnte bestemmelser henvises til afsnit 5.2.5.7. og afsnit 5.3.5.7.

*Til stk. 2*

§ 31, stk. 2, opregner de overtrædelser af 1993-bekendtgørelsen, der skal medføre klip, jf. nærmere udvalgets overvejelser i afsnit 5.2.5. om transportvirksomheder og afsnit 5.3.5. om chauffører.

*Til nr. 1 og 2 (om areal)*

Der henvises til arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.5.2. og afsnit 5.3.5.2. i kapitel 5.

§ 6, stk. 1, 2. pkt. i 1993-bekendtgørelsen, der nævnes i § 31, stk. 2, nr. 1, indeholder krav om, at dyrene skal have plads til at ligge ned, mens de i nr. 2 nævnte bestemmelser angiver specifikke krav i mål til arealerne, der skal være til dyrenes rådighed under transporten. Ved overtrædelserne nævnt i nr. 2, skal der foreligge en overskridelse af arealkravet med mere end 10 procent, før overtrædelserne udløser et klip.

*Til nr. 3 og 4 (om højde)*

Nr. 3 i bestemmelsen indeholder de regler i 1993-bekendtgørelsen, som fastsætter krav om, at dyrene skal kunne stå oprejst mv., og som skal medføre klip. I nr. 4 opregnes de kliprelevante overtrædelser af regler om højde, der fastsætter specifikke krav i cm til højden i transportrummet. For disse overtrædelser er fastsat en bagatelgrænse, således at overtrædelser på 5 procent eller derunder ikke medfører klip. Der henvises til arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.5.3. og afsnit 5.3.5.3.

*Til nr. 5 (om ventilation)*

I denne bestemmelse opregnes de regler i 1993-bekendtgørelsen om ventilation, hvor en overtrædelse skal medføre klip. Der henvises herom til arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.5.4. og afsnit 5.3.5.4.

*Til nr. 6 (om transportegnethed)*

1993-bekendtgørelsen indeholder ligesom 1964-bekendtgørelsen et forbud mod transport af syge og tilskadekomne dyr og en regel om, at dyr kun må transporteres, hvis de kan tåle det. Reglen findes i 1993-bekendtgørelsen i § 13, stk. 1, om hovdyr mv. og gælder tilsvarende for fjerkræ mv., jf. bekendtgørelsens § 29, stk. 1. Overtrædelse af bestemmelserne skal efter forslaget medføre klip for både chauffører, jf. afsnit 5.3.5.5. og § 31 b, stk. 1, og for transportvirksomheder, jf. afsnit 5.2.5.5. og § 31 a, stk. 1.

*Til nr. 7 og 8 (om drikkevand og foder samt strøelse)*

Nr. 7 angiver de bestemmelser i 1993-bekendtgørelsen om drikkevand og foder, der skal medføre klip, jf. nærmere arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.5.6. og afsnit 5.3.5.6., mens nr. 8 vedrører de forseelser i form af manglende strøelse, der medfører klip, jf. nærmere afsnit 5.2.5.7. og afsnit 5.3.5.7.

*Til stk. 3*

Ifølge denne bestemmelse skal der ikke idømmes klip, hvis en af de i stk. 1 eller 2 nævnte overtrædelser er så alvorlige, at de medfører betinget eller ubetinget frakendelse efter den foreslåede regel i § 30 om mishandling og grovere uforsvarlig behandling af dyr.

**Til § 31 a**

Bestemmelsen indeholder forslag til regler om en klippekortordning for transportvirksomheder i overensstemmelse med arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2. i kapitel 5.

*Til stk. 1*

I stk. 1 afgrænses de virksomheder, der er omfattet af klippekortordningen. Som det fremgår af ordlyden af bestemmelsen, omfatter reglen både fysiske og juridiske personer, der driver transportvirksomhed, men kun hvis der er tale om erhvervmæssig virksomhed. Både virksomheder, der udfører transporter omfattet af 1993-bekendtgørelsen, der kræver autorisation, og virksomheder, der kun udfører transporter omfattet af 1964-bekendtgørelsen, der ikke forudsætter en autorisation, er omfattet af bestemmelsen. Der henvises herom til arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.3.3.

Endvidere fastlægger bestemmelsen, hvilke af de overtrædelser der er opregnet i § 31, der skal medføre klip for en transportvirksomhed – nemlig samtlige de overtrædelser, som er omfattet af § 31, stk. 1, eller § 31, stk. 2, jf. nærmere bemærkningerne til disse bestemmelser.

Det følger endvidere af § 31 a, stk. 1, at betinget frakendelse skal ske efter tre overtrædelser inden for tre år.

Der skal således tre klip til, før der kommer en reaktion i form af betinget frakendelse. Hvert klip har retsvirkning fra gerningstidspunktet – og ikke først fra det senere tidspunkt, hvor sagen om den kliprelevante forseelse afgøres ved en udenretlig vedtagelse eller ved dom, jf. ordlyden af den foreslåede bestemmelse ”har gjort sig skyldig”. Der henvises endvidere til arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.2.8.

De tre overtrædelser kan foreligge under en og samme transport eller kørselsforløb eller på tre forskellige tidspunkter, jf. nærmere afsnit 5.2.5.9.

Retsvirkningen af tre klip inden for tre år er en betinget frakendelse af autorisationen til at transportere dyr, jf. nærmere afsnit 5.2.6. i kapitel 5.

*Til stk. 2*

Det foreslås, at varigheden af den betingede frakendelse er tre år, jf. afsnit 5.2.7.

Denne frakendelse regnes fra endelig dom eller fra vedtagelsen af den betingede frakendelse, jf. den tilsvarende regel i færdselslovens § 125, stk. 4.

**Til § 31 b**

Bestemmelsen i § 31 b om chauffører er udformet på samme måde som reglen i § 31 a om transportvirksomheder, idet den dog naturligvis omfatter en anden personkreds – nemlig kun fysiske personer, der som chauffør udfører erhvervsmæssig transport af dyr, jf. nærmere arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.3.3. Reglen er ligesom for transportvirksomheder udformet sådan, at det er retten til at udføre erhvervsmæssig transport af dyr, der frakendes.

Der henvises i øvrigt til arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.3.4.–5.3.9.

**Til § 31 c**

Bestemmelsen i lovudkastets § 31 c indeholder forslag til processuelle regler om klippekortordningen. De foreslåede bestemmelser er i vidt omfang udformet i overensstemmelse med reglerne i færdselsloven.

*Til stk. 1*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 giver mulighed for, at bøde, klip samt betinget og ubetinget frakendelse kan vedtages udenretligt, jf. de tilsvarende regler i færdselslovens § 119 a, stk. 1 og 2, om udenretlig vedtagelse af bøder, betinget og ubetinget frakendelse af førerretten samt kørselsforbud, jf. også arbejdsgruppens overvejelser i afsnit 5.4.1.2.

Der er allerede efter den almindelige regel i retsplejelovens § 924 mulighed for at afgøre sager om overtrædelse af dyreværnslovgivningen og herunder også sager om overtrædelse af transportbekendtgørelserne med udenretlige bødeforelæg. Den nye regel foreslås imidlertid udformet, så den også omfatter bøder, idet der er en sådan naturlig sammenhæng mellem udenretlige bødeforelæg og udenretlige tilkendegivelser om klip og frakendelse, at reglerne bør fremstå samlet.

Som det fremgår, omfatter den foreslåede bestemmelse udenretlig vedtagelse af klip samt af betinget eller ubetinget frakendelse efter § 31 a og § 31 b. For så vidt angår ubetinget frakendelse – som er en meget indgribende retsfølge – findes det forsvarligt at give mulighed for udenretlig

vedtagelse, idet vedtagelsen forudsætter et udtrykkeligt samtykke fra den pågældende transportvirksomhed eller chauffør.

Forslaget giver ikke adgang til udenretlig vedtagelse af frakendelse efter den nugældende bestemmelse i § 29 af retten til at beskæftige sig med dyr eller udenretlig vedtagelse af betinget eller ubetinget frakendelse efter den foreslåede nye bestemmelse i § 30, idet anvendelse af disse bestemmelser efter arbejdsgruppens opfattelse forudsætter domstolenes medvirken.

*Til stk. 2*

I stk. 2 foreslås en bestemmelse, der giver mulighed for indenretlig vedtagelse af bøde, klip samt betinget og ubetinget frakendelse. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 119 a, stk. 3. Den omfatter i modsætning til stk. 1 om udenretlig vedtagelse også betinget eller ubetinget frakendelse efter den foreslåede regel i § 30, idet den indenretlige vedtagelse forudsætter, at retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld og således også må vurdere, om overtrædelsen indebærer mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr.

*Til stk. 3*

Den foreslåede regel i stk. 3 svarer til reglen i færdselslovens § 119 a, stk. 4. Den indebærer – ligesom for vedtagelser for overtrædelse af færdselsloven – at fuldbyrdelses- og begyndelsestidspunktet for gentagelsesvirkning er knyttet til det tidspunkt, hvor vedtagelsen finder sted. Udenretlig vedtagelse af en tilkendegivelse af en betinget eller ubetinget frakendelse har således virkning fra det tidspunkt, hvor politimesteren modtager underretning om, at tilkendegivelsen vedtages.

*Til stk. 4*

Der foreslås en særlig adgang til at afsige udeblivelsesdom om bøde samt om klip og betinget frakendelse efter reglerne i § 31 a og § 31 b. Reglen har bl.a. til hensigt at gøre det muligt i Danmark at afsige udeblivelsesdomme med klip og betinget frakendelse som følge af tre klip i tilfælde, hvor den tiltalte er udlænding og ikke møder efter tilsigelse til domsforhandling.

*Til stk. 5 og 6*

Ved de foreslåede regler i stk. 5 og 6 fastslås det, i hvilke tilfælde domsmænd skal medvirke. Særregler herom er efter arbejdsgruppens opfattelse hensigtsmæssige for at undgå tvivl herom, når der indføres nye retsfølger i form af klip samt betinget rettighedsfrakendelse.

Det foreslås, at domsmænd skal medvirke i sager, hvor der er spørgsmål om ubetinget frihedsstraf, samt i sager, hvor der er spørgsmål om ubetinget frakendelse efter § 29, § 30, § 31 a eller § 31 b, medmindre sagen kan fremmes som en tilståelsessag.

*Til stk. 7*

I stk. 7 foreslås en udtrykkelig bestemmelse om, at det af en dom – eller af retsbogen vedrørende en indenretlig vedtagelse – skal fremgå, hvis en overtrædelse medfører klip. Denne regel er begrundet i hensynet til administrationen af klippekortordningen og er fastsat med henblik på, at det ikke som på færdselslovens område overlades til Kriminalregisteret at vurdere, om en given overtrædelse medfører et klip. Reglen skal sikre, at domstolene i hver enkelt sag tager stilling til, om den overtrædelse, som sagen vedrører, udløser et klip, således at dette uden videre kan danne grundlag for registrering i Kriminalregisteret.

Det følger i øvrigt af de foreslåede bestemmelser i § 31 c, stk. 1 og 2, at det på tilsvarende måde vil fremgå udtrykkeligt af både udenretlige og indenretlige vedtagelser af klip, at dette er en retsfølge af afgørelsen.

**Til nr. 4**

Den nugældende regel i dyreværnslovens § 31 a om betaling for omkostninger ved kontrolopgaver mv. bliver som følge af indsættelsen af §§ 31 a – 31 c rykket til § 31 d.

**Til § 2**

Bestemmelsen angiver ikrafttrædelsestidspunktet for de nye regler og fastslår, at de kun omfatter overtrædelser begået efter lovens ikrafttræden.

## **Kapitel 7. Andre overvejelser i arbejdsgruppen**

### **7.1. Indledning**

Som nævnt i afsnit 5.1. er der under drøftelserne i arbejdsgruppen om en klippekortordning vedrørende dyretransporter fremsat forslag på andre områder vedrørende dyretransporter, hvor der eventuelt kunne være grundlag for at overveje ændringer.

Disse forslag er ikke omfattet af arbejdsgruppens kommissorium.

Arbejdsgruppen har dog alligevel fundet det relevant at nævne forslagene i denne rapport med henblik på, at de kan indgå i de overvejelser, som i den kommende tid skal ske vedrørende dyretransporter både med hensyn til en eventuel indførelse af en klippekortordning og med hensyn til gennemførelse af forordningen af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter.

I de følgende afsnit gennemgås de nævnte forslag kort, idet det samtidig bemærkes, at forslagene ikke har været genstand for mere indgående overvejelser i arbejdsgruppen. Der er således ikke i arbejdsgruppen taget nærmere stilling til, hvordan forslagene i givet fald kan gennemføres, ligesom arbejdsgruppen ikke har overvejet eventuelle økonomiske konsekvenser mv.

### **7.2. Udvidet dyrlægekontrol på samlesteder mv.**

Ifølge afsnit 5.1.1.2.1. i Fødevarestyrelsens rapport af 4. oktober 2005 om dyrevelfærdskontrol og dyretransporter gennemføres på samlesteder kontrol med dyrene, når de ankommer.

Alle dyr kontrolleres for transportegnethed. Udover transportegnethed foretager den tilsynsførende dyrlæge kontrol med håndtering af dyr, opstaldning, fodring, vanding, indretnings- og driftsmæssige forhold (e.g. arealkrav, belysning, ventilation) mv. Transportmidler, der ankommer med dyr til samlesteder, undersøges på stikprøvebasis.

Fødevarestyrelsen skal desuden årligt gennemføre risikobaserede stikprøvekontroller af indladningsforhold i forbindelse med afgang af dyr fra samlesteder.

Arbejdsgruppen har i forbindelse med besøg på et samlested konstateret, at dyrlægekontrollen med dyrenes transportegnethed indebærer besigtigelse af de enkelte dyr ved ankomsten. Dette må antages i almindelighed at sikre, at dyr, som på grund af sygdom eller skader ikke er transportegnede, ikke sendes ud på længerevarende transporter.



Arbejdsgruppen har i forbindelse med det nævnte besøg overvejet, om der kan indføres en mere intensiv kontrol af de køretøjer, der læsser dyrene af eller henter dem efter omlastningen, samt af forholdene på de enkelte transporter med hensyn til bl.a. areal- og højdekrav, ventilation, strøelse mv.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at en forøgelse af antallet af stikprøvekontroller vil medføre en væsentlig forøget opdagelsesrisiko med hensyn til overtrædelser af reglerne om dyretransporter, og at en forøgelse af antallet af kontroller dermed – også i samspil med en klippekortordning – vil have en meget betydelig præventiv effekt.

Endvidere vil en øget kontrol på samlestederne give mulighed for, at politiet kan anvende færre ressourcer på kontroller umiddelbart før og efter samlesteder og i stedet bruge ressourcerne på at øge antallet af andre landevejskontroller.

På den baggrund finder arbejdsgruppen, at det bør overvejes at udvide kontrollen på samlesteder.

Arbejdsgruppen er dog opmærksom på, at Justitsministeriet tidligere har vurderet, at en fuldstændig kontrol af de nævnte forhold på alle køretøjer, der ankommer til og afgår fra et samlested – dvs. en 100 procents kontrol af på – og aflæsning af alle dyr – vil være i strid med transportdirektivet og forordningen om transport af dyr, når den træder i kraft. Det fremgår af både direktivet og forordningen, at kontrollen i medlemsstaterne skal omfatte en passende andel af de dyr, som hvert år transporteres i den enkelte medlemsstat. Det er således Justitsministeriets vurdering, at kontrollen med dyrene på samlesteder skal være stikprøvebaseret.

### **7.3. Producentens ansvar for dyretransporter**

Arbejdsgruppens forslag om klippekortordninger omfatter overtrædelser, der begås af dyretransportvirksomheder og chauffører under landevejstransport.

Under arbejdsgruppens overvejelser herom er der i mange sammenhænge peget på, at den producent, der indlader dyrene til transport, har et meget væsentligt medansvar for, at reglerne om transport bliver overholdt.

Når det drejer sig om dyrenes transportegnethed, er producenten normalt den, der bedst kender dyrenes tilstand, og som bør påtage sig hovedansvaret for, at dyr, som er skadede eller syge, ikke udsættes for transport. Også med hensyn til overholdelse af reglerne om krav til areal og højde under dyretransport har producenten et betydeligt medansvar. Det er således som udgangspunkt producentens oplysninger om dyrenes størrelse og vægt, der må lægges til grund af transportøren

og chaufføren, når der indgås aftale om dyretransporten, ved valget af køretøj og ved afgørelsen af, hvor mange dyr der kan medtages under den enkelte transport.

Arbejdsgruppen finder derfor, at der i de videre overvejelser om forbedrede forhold under dyretransporter også bør fokuseres på producentens ansvar for overholdelsen af de gældende regler.

Dette kunne efter arbejdsgruppens opfattelse eventuelt ske ved en forhøjelse af bøderne for landmænd mv., der findes (med)skyldige i overtrædelser af transportreglerne, således at der – med et præventivt formål – også for denne personkreds indføres skærpede sanktioner.

#### **7.4. Kørsel og læsning under dyretransporter**

Der er i arbejdsgruppen flere gange blevet peget på, at det er af væsentlig betydning for dyrenes velfærd under landevejstransport, at kørslen foregår på en måde, der tager mest muligt hensyn til dyrene, der transporteres. Hensynsløs kørsel i form af hurtige accelerationer, kraftige opbremsninger og stor fart i sving mv. belaster og stresser dyrene og medfører, at de får sværere ved at holde balancen i stående stilling, kan falde og presses mod hinanden.

Dette er også kommet til udtryk i 1964-bekendtgørelsens § 2, 2. pkt., hvorefter der ved kørsel på ujævn vej, i sving, ved start og opbremsning samt ved rangering skal udvises fornøden agtpågenhed og hensyn.

Det vil formentlig kun i sjældne tilfælde være muligt at rejse en straffesag for hensynsløs kørsel efter den nævnte regel, medmindre der foreligger bevis for overtrædelser af den nævnte art, som samtidig er overtrædelser af færdselsloven.

Det er på denne baggrund arbejdsgruppens opfattelse, at det bør overvejes, hvordan der på anden måde end ved strafferetlige reaktioner i videre omfang kan tilskyndes til, at hensynsløs kørsel under dyretransporter undlades.

Efter arbejdsgruppens opfattelse vil det være nærliggende, hvis betydningen af at undgå hensynsløs kørsel indgår som et væsentligt punkt i den undervisning af chauffører, som skal gennemføres efter forordningen af 22. december 2004, med henblik på, at chaufførerne skal være i besiddelse af et kompetencebevis for at kunne udføre transport af dyr. Det bemærkes i den forbindelse, at det fremgår af forordningens artikel 6, stk. 5, sammenholdt med bilag IV, at de uddannelseskurser, der skal danne grundlag for udstedelsen af et kompetencebevis til førere af og ledsagere på dyretransporter, bl.a. skal omfatte betydningen af førerens køreadfærd for de transporterede dyrs velfærd.

Der er i arbejdsgruppen også blevet peget på, at læsningen og placeringen af dyrene på køretøjet under landevejstransport har betydning for dyrenes velfærd. Hvis der er overvægt øverst i køretøjet, får køretøjet et højt tyngdepunkt, som sammen med andre forhold under kørslen kan være medvirkende til, at køretøjet lettere vælter. Efter oplysninger fra Rigspolitiets Færdselsafdeling er dette forekommet i flere tilfælde i Danmark inden for de seneste år, bl.a. i forbindelse med for høj hastighed i vejkurver, sving eller rundkørsler, eller i tilfælde, hvor køretøjets ene hjulpar er kørt ud i rabatten.

Det er derfor arbejdsgruppens opfattelse, at der i forbindelse med fastlæggelsen af indholdet af undervisningen af chauffører med henblik på udstedelse af kompetencebeviser, jf. ovenfor, også bør fokuseres på undervisning vedrørende en hensigtsmæssig læsning af dyrene for at undgå balanceforskydning i køretøjerne.

#### **7.5. Offentliggørelse af Fødevarestyrelsens vejledninger mv.**

Fødevarestyrelsen har oplyst, at Fødevarestyrelsen foretager kontrol i henhold til bekendtgørelser samt vejledninger, meddelelser og retningslinjer stilet til fødevareregionerne. Der foreligger bl.a. en meddelelse vedrørende skærpet transportegnethedsvurdering af dyr på samlesteder og ved udførsel samt en meddelelse om skuldarsår hos søer. Til grund for fødevareregionernes kontrol ligger desuden udtalelser fra Det Veterinære Sundhedsråd og Dyreværnsrådet. En del af dette materiale er tilgængeligt på Fødevarestyrelsens hjemmeside, [www.fvst.dk](http://www.fvst.dk).

Herudover foretages kontrol på basis af rapporter og udtalelser omhandlende transport af dyr, herunder mikroklima i køretøjer, fra EU's videnskabelige komite. Dette materiale er tilgængeligt på EU-kommissionens hjemmeside.

Flere af arbejdsgruppens medlemmer har peget på, at det vil være af betydning for virksomheders og chaufførers mulighed for at overholde de gældende regler om dyretransport, at der er adgang for virksomhederne til de vejledninger mv., der er udarbejdet af Fødevarestyrelsen til brug for kontrollen med overholdelse af reglerne.

Arbejdsgruppen anbefaler på denne baggrund, at vejledninger mv., der uddyber de gældende regler, samt oplysning og vejledning om ændrede regler, i videst muligt omfang bliver tilgængelige på Fødevarestyrelsens hjemmeside, således at virksomhederne også kan benytte disse med henblik på tilrettelæggelse af dyretransporter i overensstemmelse med de gældende regler.



## **Bilagsfortegnelse**

**Bilag 1. Bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr**

**Bilag 2. Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr under transport**

**Bilag 3. Forordning nr. 1/2005/EF af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter mv.**