

## Justitsministeriet

Dato: 26. september  
2007  
Dok.: LLJM40324  
Sagnr.: 2007-154-0100

### Udkast til tale

**til ministeren til brug ved åbent samråd i Folketingets  
Europaudvalg fredag den 28. september 2007, kl.  
10.00.**

- Samrådspørgsmål X:** "Ministeren bedes redegøre for problematikken omkring dyretransporter i EU med særligt henblik på
- Hvorvidt alvorlige overtrædelser af EU-reglerne om transporter af dyr på over 8 timer kan medføre, at en vognmand mister autorisationen til at transportere dyr i både under og over 8 timer, eller hvorvidt en fratagelse af autorisationen kun vil berøre transportere på over 8 timer?
  - Betydningen af de eksisterende muligheder for at tilsidesætte de kvantitative indførelses- og udførelsesrestriktioner i EF-traktaten af dyrevelfærdsmæssige hensyn."

**1.** Jeg vil gerne indlede med at takke for invitationen til at komme her i Europaudvalget og redegøre for problematikken omkring dyretransporter i EU.

2. En stor del af reguleringen vedrørende dyretransporter er gennemført ved harmoniserede EU-regler, som vi i Danmark ikke har mulighed for at fravige. Når man – som Danmark – ønsker at forbedre forholdene for dyr under transport, vil en skærpelse af reglerne derfor i første række skulle ske ved en ændring i EU's regler om transport af dyr.

Kampen for at opnå dyrevelfærdsmæssige gode fælles EU-regler er ofte hård og sej, og som I ved, er det endnu ikke lykkedes at vinde den på alle områder.

Den 24. december 2004 vedtog et flertal af EU's medlemslande således det forslag til en ny forordning om beskyttelse af dyr under transport, som har fundet anvendelse siden den 5. januar 2007. Danmark stemte som det eneste medlemsland imod.

Årsagen hertil var, at man fra dansk side bl.a. fandt, at de to områder, som et flertal af medlemslandene havde be-

sluttet ikke skulle ændres med den nye forordning (transporttid og arealkrav), er de to områder, hvor forbedringer ville have haft en endog særdeles stor indflydelse på beskyttelsesniveauet i forbindelse med reglerne om transport af dyr. Herudover fandt Danmark ikke, at forordningsforslaget – sammenlignet med det eksisterende direktiv – medførte tilstrækkelige dyrevelfærdsmæssige forbedringer.

**3.** Vi mener derfor fra dansk side fortsat, at det vil være af væsentlig betydning for dyrevelfærden ved transport af dyr, at beskyttelsesniveauet i de EU-retlige regler hæves, og at der sikres en bedre og mere effektiv kontrol med overholdelsen af reglerne, herunder ved grænseoverskridende transporter.

Set i det lys er det efter min opfattelse også positivt, at den ansvarlige kommissær på området, kommissæren for sundhed og forbrugerbeskyttelse, Markos Kyprianou, på et møde i begyndelsen af maj måned i år over for mig har

bekræftet, at han fortsat har til hensigt – inden udgangen af 2009 – at fremsætte et forslag om ændring af reglerne om transport af dyr. Jeg forventer, at et sådant forslag bl.a. vil indeholde regler om maksimal transporttid.

4. Jeg vil i den forbindelse gerne benytte lejligheden her i dag til at viderebringe et budskab fra kommissær Kyprianou. Han har over for mig understreget, hvor vigtigt det er, at jeg – når jeg rejser ned til forhandlinger om forslag på dyrevelfærdsområdet ikke er bundet op på et alt for snævert mandat.

Hvis jeg, når vi på et tidspunkt skal til at drøfte spørgsmålet om transporttid igen, f.eks. har et mandat med fra Folketingets Europaudvalg, der indeholder et ufravigeligt krav om maksimal 8 timers transporttid for slagtedy, så presser jeg ifølge kommissæren ham til at forhandle med de medlemslande, der ikke i samme grad prioriterer bedre dyrevelfærd. Og det er kommissæren faktisk ked af – for

han vil meget gerne forhandle med os og sikre dyrene i Europa bedre velfærd!

5. Som jeg redegjorde for tidligere, så er en stor del af reguleringen vedrørende dyretransport gennemført ved harmoniserede EU-regler, som vi i Danmark ikke har mulighed for at fravige. På en række meget vigtige områder er der dog – efter regeringens opfattelse – et manøvrum.

Regeringen har således i de senere år – inden for rammerne af EU-retten – foretaget en lang række markante skærpelser af reglerne for at sikre dyrene bedre velfærd under transport. F.eks. har vi i 2005 og 2006 indført skrappe regler om areal og indvendig højde i lastbilerne, og i starten af i år indførte vi bl.a. en regel om højst 8 timers transport for udsættersøer for at undgå, at trætte og udtjente søer bliver udsat for lange og hårde transporter.

6. Jeg skal dog bemærke, at der i øjeblikket verserer i alt 4 civile retssager mod Justitsministeriet vedrørende reglerne om beskyttelse af dyr under transport. Og som det er udvalget bekendt, så har Vestre Landsret i en af sagerne besluttet at forelægge en række præjudicielle spørgsmål for EF-Domstolen. Retssagen afventer for øjeblikket EF-Domstolens afgørelse. Spørgsmålet om præjudiciel forelæggelse er også rejst i andre sager, men endnu ikke afgjort.

7. Der skal ikke herske nogen tvivl om, at jeg – som de fleste danskere – længe har været godt træt af, at der tilsyneladende bliver gjort alle mulige krumspring for at omgå de regler, som vi har fastsat for at sikre velfærden for dyrene under transport.

Regeringen ser med stor alvor på overtrædelser af reglerne om transport af dyr. Som jeg vil vende tilbage til om lidt, så har vi siden juli måned i år heldigvis haft mulig-

hed for at anvende hårdere sanktioner over for overtrædelse af reglerne på dette område.

**8.** Udvalget har i samrådsspørgsmålet bl.a. bedt mig om at redegøre for, hvorvidt alvorlige overtrædelser af EU-reglerne om transport af dyr på over 8 timer kan medføre, at en vognmand mister autorisationen til at transportere dyr i både under og over 8 timer, eller hvorvidt en fratagelse af autorisationen kun vil berøre transporter på over 8 timer.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at transportforordningens artikel 10 indeholder en række krav, som en transportvirksomhed skal opfylde for at opnå en autorisation. En autorisation udstedt i medfør af denne bestemmelse gælder imidlertid kun til korte transporter, dvs. under 8 timer. Udfører transportvirksomheden således også lange transporter (over 8 timer), skal den i stedet autoriseres i overensstemmelse med transportforordningens artikel 11,

der indeholder en række yderligere krav til virksomheden.

En autorisation til lange transporter gælder for alle transporter. Det er således ikke nødvendigt, at transportvirksomheder ansøger om en autorisation efter både artikel 10 og 11.

9. Transportforordningens artikel 26 fastsætter de kompetente myndigheders forpligtelser i tilfælde af overtrædelser af forordningen. Konstaterer en kompetent myndighed, at en transportvirksomhed ikke har overholdt reglerne, er myndigheden ifølge forordningen forpligtet til omgående at underrette den kompetente myndighed, der har udstedt autorisationen til den pågældende transportvirksomhed.

Det vil med andre ord sige, at hvis en kompetent myndighed i et andet EU-medlemsland konstaterer, at en transportvirksomhed, der er autoriseret i Danmark, ikke



har overholdt transportforordningens regler om f.eks. vanding og fodring af dyrene, skal vedkommende myndighed omgående underrette Fødevarestyrelsen. Fødevarestyrelsen vil herefter skulle tage stilling til, hvilke konsekvenser overtrædelsen skal have, herunder om transportvirksomhedens autorisation skal suspenderes eller annulleres, dvs. inddrages.

Hvis Fødevarestyrelsen beslutter at tilbagekalde en dansk transportvirksomheds autorisation til lange transporter, så kan transportvirksomheden ikke længere transportere dyr, hverken herhjemme eller i udlandet – og det er uanset transportens varighed.

Har transportvirksomheden imidlertid oprettet et selskab i f.eks. Polen, og selskabet har fået en polsk autorisation, så forholder det sig desværre således, at transportvirksomheden da vil kunne fortsætte med at transportere dyr i alle EU-medlemslande – også i Danmark, medmindre Fødevarestyrelsen finder, at betingelserne i transportfor-

ordningens artikel 26, stk. 6, for at meddele midlertidigt nationalt begrænset forbud mod at transportere dyr i Danmark er opfyldt, eller transportøren ved en dansk dom frakendes retten til at beskæftige sig erhvervsmæssigt med transport af dyr.

Det er dog i den forbindelse vigtigt at understrege, at de krav, som transportvirksomheder skal opfylde for at opnå en autorisation er ens i alle EU-medlemslande. Et af kravene – uanset om der ansøges om en autorisation til at udføre korte og/eller lange transporter – er, at ansøgerne eller deres repræsentanter ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen og/eller national lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i de 3 år, der går forud for indgivelse af ansøgningen.

Det er derfor vigtigt, at de kompetente myndigheder i EU-medlemslandene samarbejder og orienterer hinanden om f.eks. de afgørelser, de træffer i henhold til transportforordningen om autorisation, således at det bliver svære-

re for en vognmand, der har fået inddraget sin autorisation i et EU-medlemsland at opnå eller beholde en autorisation i et andet EU-medlemsland, f.eks. via en selskabskonstruktion. Kun hvis de almindelige samarbejds- og orienteringsprocedurer er udtømt, kan et nationalt begrænset forbud komme på tale.

**10.** Jeg må dog i den forbindelse sige, at problemet med overtrædelser af reglerne om transport af dyr efter min mening ikke kan løses ved, at der indføres et totalt stop for eksport af dyr fra Danmark, således som der måske lægges op til i sidste del af samrådsspørgsmålet, hvor der spørges til betydningen af de muligheder EF-traktaten overlader medlemsstaterne til af hensyn til beskyttelsen af dyrevelfærd at fastsætte nationale regler, der berører den fri varebevægelse.

Først og fremmest skal man huske på, at transport af dyr i høj grad er et fælleseuropæisk anliggende. Transport af dyr er et totalharmoniseret område inden for EU, og det

betyder, at Danmark ikke kan indføre regler, der er strengere end dem, der følger af EU-retten, medmindre EU-retten tillader det.

Som jeg tidligere har redegjort for, så har transportforordningen siden januar i år fundet anvendelse i EU, og den foreskriver, at der skal være fri bevægelighed for transport af dyr. Dyr skal således – på en række betingelser – kunne transporteres frit mellem medlemslandene. Det betyder samtidig, at Danmark ikke generelt kan opstille forhindringer for transportforordningens anvendelse ved at forbyde eksport af dyr fra Danmark.

EF-Traktatens artikel 30 om undtagelser fra varenes frie bevægelighed finder ikke anvendelse, når et område er harmoniseret i et direktiv eller en forordning. Så forudsætter EU-retten, at den nødvendige afvejning af de modstående hensyn er sket ved fastsættelsen af harmoniseringsreglerne.

Det er derfor min klare vurdering, at et totalt forbud mod eksport af dyr fra Danmark ikke vil være i overensstemmelse med vores EU-retlige forpligtelser.

Når det er sagt, så mener jeg i øvrigt heller ikke, at et eksportforbud vil være den rigtige løsning på problemet med de mange overtrædelser af transportreglerne.

Efter min opfattelse bør vi i stedet sætte kræfterne ind på at få ryddet op i branchen, så vi en gang for alle kan blive fri for at se transportører, der ser stort på dyrevelfærden og er med til at give Danmark et dårligt ry.

**11.** Jeg er derfor meget tilfreds med, at vi fra den 1. juli i år har fået indført klippekortordningen for dyretransporter, som giver os bedre mulighed for at skride ind over for de transportører, der ikke kan finde ud af at overholde reglerne.

Helt konkret betyder indførelsen af klippekortordningen, at en transportør eller en chauffør, der ikke overholder f.eks. reglerne om areal, vanding og fodring, hviletid og transportegnethed i forbindelse med transport af dyr vil få et klip i retten til at beskæftige sig med transport af dyr. Tre klip vil udløse en betinget frakendelse og dermed en kontrollerende prøve i reglerne om dyretransporter.

Herudover har vi i forbindelse med klippekortordningen også helt generelt skærpet reglerne om frakendelse, så der fremover er mulighed for i grovere tilfælde at idømme en betinget frakendelse alene på baggrund af en enkelt lovovertrædelse.

Jeg er overbevist om, at udsigten til en så direkte og markant sanktion vil få transportørerne til at tænke sig om en ekstra gang, således at vi forhåbentlig ser en betydelig nedgang i antallet af overtrædelser.

**12.** Ud over klippekortordningen er der også gennemført en markant skærpelse af de såkaldte minimumsbødestraffe, som skal finde anvendelse ved overtrædelser af reglerne om transport af dyr.

Skærpelserne omfatter ikke bare transportører, men også landmændene, som har bestilt transporten, og som i nogle tilfælde bærer en del af ansvaret for, at reglerne overholdes undervejs. På denne måde sikres det, at alle de ansvarlige for eventuelle overtrædelser vil kunne mødes med skrapere sanktioner end hidtil.

I den nye lovgivning er det desuden præciseret, at der skal ske konfiskation af fortjenesten, hvis landmanden eller transportøren i forbindelse med overtrædelsen har opnået en økonomisk fordel. Kan der ikke ske konfiskation, skal der tages særskilt hensyn hertil ved udmålingen af bøden – dvs. i skærpende retning.

**13.** Samlet set er situationen altså den, at vi har indført en række skærpede regler, som jeg forventer, vil få væsentlig betydning for de transportører og også for de landmænd, der ikke overholder reglerne om transport af dyr.

Som jeg nævnte før, trådte reglerne i kraft den 1. juli 2007, og det er derfor endnu for tidligt at sige noget kvalificeret om effekten af de samlede initiativer.

Det er dog min klare forventning, at navnlig klippekortordningen og de skærpede bødestrafte vil bidrage til at nedbringe antallet af lovovertrædelser på dette område fremover.

Tak.