

Bilag 4

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Jmt. Mdt.
28 OKT. 2009

DATO 27. oktober 2009

JOURNAL NR.

RA-2009-950-0019

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSEN

+ bilag

SAGSBEHANDLER: PLN

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00
FAX 33 43 67 10

Vedrørende evaluering af klippekortordning for dyretransporter

Justitsministeriet har i brev af 2. juli 2009 anmodet Rigsadvokaten om en udtalelse om, hvordan klippekortordningen for dyretransporter fungerer i praksis, og om hvorvidt der er behov for at foretage justeringer, herunder at udvide eller eventuelt indskrænke omfanget af overtrædelser omfattet af ordningen.

Jeg har til brug for udtalelsen anmodet samtlige politikredse og de regionale statsadvokater om en udtalelse.

Det fremgår af de modtagne høringsvar, at flere kredse enten ikke har behandlet sager vedrørende klippekortordningen eller alene behandlet så få sager, at de ikke skønner at kunne bidrage til evalueringen. For så vidt angår de øvrige kredse er det den generelle opfattelse, at klippekortordningen fungerer godt i praksis uden nævneværdige problemer. Flere af kredsene har endvidere tilkendegivet, at det er deres vurdering, at klippekortordningen må antages at have en præventiv effekt, således at der sker færre overtrædelser af reglerne vedrørende dyretransporter.

Enkelte kredse har haft konkrete bemærkninger til klippekortordningen:

1. En enkelt politikreds har således anført, at det vil være langt mere fremmende for lovens overholdelse, såfremt det også var muligt at idømme et selskab (juridisk person) et klip og ikke kun den fysiske vognmand/transportør.

MCO 42.
Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. //

2009 NR. 5430-0156

Hertil skal jeg bemærke, at der i forarbejderne til lov nr. 530 af 6. juni 2007 er taget stilling til spørgsmålet om klippekortordningen og de rettighedsfrakendelser, der kunne blive en følge af klip - burde omfatte selskaber mv. (juridiske personer).

Jeg finder ikke, at der er fremkommet sådanne nye oplysninger, der kan begrunde, at klippekortordningen bør udvides til ligeledes at omfatte selskaber mv. (juridiske personer). Jeg har herved endvidere lagt vægt på, at der allerede i dag er mulighed for efter dyreværnslovens § 29 d at frakende juridiske personer retten til at transportere dyr. Det bemærkes i øvrigt, at ingen af de øvrige politikredse har foreslået, at klippekortordningen ligeledes skal gælde for juridiske personer.

RIGSADVOKATEN

SIDE 2

2. Herudover har en politikreds anført, at der generelt er behov for en større differentiering på bødeområdet. Kredsen har i den forbindelse peget på, at i sager om overtrædelse af reglerne vedrørende arealkrav, gives der den samme bøde i sager, hvor dyret kun har 70 pct. af det krævede areal som i sager, hvor dyret har haft 98 pct. af det krævede areal.

Samme politikreds har endvidere anført, at det bør overvejes, hvorvidt grovere overtrædelser af arealkravet bør medføre mere end ét klip.

Hertil bemærkes indledningsvis, at spørgsmålet om bødestørrelser som udgangspunkt ikke vedrører klippekortordningen, herunder spørgsmålet om hvorvidt der er behov for justeringer af denne.

Der er dog i forarbejderne til lov nr. 384 af 28. maj 2003 samt lov nr. 530 af 6. juni 2007 om ændring af dyreværnsloven anført en række "minimums-straftpositioner", som skal tjene som udgangspunkt ved første- og andengangsovertrædelser i sager om overtrædelse af dyreværnsloven, herunder sager vedrørende dyretransporter.

Overtrædelse af transportbekendtgørelsens regler om f.eks. arealkrav skal således som udgangspunkt straffes i overensstemmelse med minimums-straftpositionerne, idet der dog i hver enkelt sag skal foretages en konkret vurdering af hvilken straf, der skal idømmes. Der er således allerede i dag mulighed for at differentiere bødestørrelserne, således at bøden afspejler forholdets grovhed. Det bemærkes i øvrigt, at grovere overtrædelser af reglerne kan betyde, at forholdet vil være omfattet af dyreværnslovens § 28, stk. 1, med den følge, at bøden fastsættes efter andre straffpositioner.

For så vidt angår forslaget om flere klip ved grovere overtrædelser, har jeg forstået det af politikredsen anførte således, at det er i sager, hvor der alene er tale om overtrædelse af f.eks. ét arealkrav, men hvor denne overtrædelse er af grovere karakter, at det bør overvejes, om overtrædelsen skal medføre mere end ét klip.

En sådan ordning vil være ny i forhold til det gældende princip i klippekortordningen, hvorefter en overtrædelse medfører ét klip.

Jeg mener ikke umiddelbart, at der er behov for en sådan ændring. Ifølge bemærkningerne til lov nr. 530 af 6. juni 2007 skulle klippekortordningen netop udformes således, at den så vidt muligt kun omfattede overtrædelser, der var objektive og klart definerede. Arbejdsgruppen, der forberedte lovændringen, anførte i den forbindelse, at det ikke ville være hensigtsmæssigt at definere kliprelevante overtrædelser ved mere ubestemte begreber som "grove" eller "væsentlige" overtrædelser.

RIGSADVOKATEN

Hertil kommer, at såfremt der er tale om grovere overtrædelser af f.eks. reglerne om arealkrav, kan dette betyde, at forholdet er omfattet af dyreværnslovens § 28, stk. 1, ligesom der i visse tilfælde kan være mulighed for rettighedsafkendelse efter dyreværnslovens § 29 eller § 29 a.

SIDE 3

3. Ud over det ovenfor anførte har flere politikredse haft bemærkninger vedrørende de underliggende materielle regler, som er omfattet af klippekortordning, herunder transportbekendtgørelsen. Under henvisning til den tætte sammenhæng mellem de materielle regler og klippekortordningen, har jeg fundet anledning til at kommentere også på disse bemærkninger.

3.1. Det er således anført af en politikreds, at en del af de fastsatte krav er baseret på gennemsnitsberegninger, bl.a. kravet til indvendig højde. Det betyder, at der ved en transport ikke tages hensyn til det individuelle dyrs behov for fri bevægelighed og som følge heraf vil dyr, hvis størrelse ligger over gennemsnittet, ikke have tilstrækkelig frihøjde under transporten.

Hertil skal jeg bemærke, at når den indvendige højde skal beregnes på baggrund af de transporterede dyrs gennemsnitsvægt, kan det ikke undgås, at der vil være dyr, som vejer mere end gennemsnittet og dermed have mindre bevægelighed end de øvrige dyr. Dette betyder dog ikke, at der ikke skal tages hensyn til det individuelle dyrs behov for fri bevægelighed. Der kan således – såfremt dyret ikke har tilstrækkelig bevægelighedsmulighed – være tale om en overtrædelse af dyreværnslovens §§ 1-3, som gælder ved siden af reglerne om transport af dyr.

Det følger endvidere af transportbekendtgørelsens § 9, stk. 4, som er strafbelagt, at der til enhver tid skal være så meget plads i det rum, hvor svinene opholder sig, at der er mulighed for god ventilation oven over svinene, når de står oprejst i normal stilling, ligesom deres naturlige bevægelser under ingen omstændigheder må hindres.

Under henvisning til ovenstående finder jeg ikke umiddelbart, at der er grundlag for at ændre reglerne om, at kravene til indvendig højde beregnes ud fra en gennemsnitsvægt.

3.2. Herudover har en kreds bemærket, at det må anses for uhensigtsmæssigt, at der for så vidt angår kravet om strøelse ikke gælder de samme regler for nationale transporter som for korte grænseoverskridende transporter.

Reglerne om strøelse findes som bekendt i bilag I til transportforordningen for så vidt angår grænseoverskridende transporter, samt i kapitel 3 i bekendtgørelse nr. 1729 af 21. december 2006 (transportbekendtgørelsen), som alene finder anvendelse på dyretransporter, der fuldt ud afvikles i Danmark.

RIGSADVOKATEN

SIDE 4

Jeg er enig i, at det kan forekomme uhensigtsmæssigt, at manglende strøelse i forbindelse med en dyretransport, som afvikles fuldt ud i Danmark, kan medføre et klip, hvorimod manglende strøelse i forbindelse med en kortere grænseoverskridende dyretransport ikke tilsvarende vil medføre et klip.

Under henvisning til, at baggrunden for reglerne om strøelse er at sikre dyrenes velfærd samt under henvisning til, at man ifølge bemærkningerne til lov nr. 530 af 6. juni 2007 fandt, at kravet om strøelse burde være omfattet af klippekortordningen, finder jeg dog ikke, at klippekortordningen bør ændres, således at kravet om strøelse ikke længere er omfattet af ordningen.

3.3. Endelig har en kreds under henvisning til to konkrete domme om landevejstransport af svin afsagt af retten i Holstebro, anført, at der tilsyneladende mangler lovliggjælds til at fastsætte en differentieret inddeling for så vidt angår arealkrav, jf. § 10, stk. 1, jf. bilag 2, i transportbekendtgørelsen.

Ifølge § 10, stk. 1, skal man ved transport af dyr opfylde de arealkrav, som er angivet i bilag 2 til bekendtgørelsen. Det er ikke i det nævnte bilag nærmere angivet, hvorvidt de anførte arealkrav vedrører gennemsnitsvægten af de transporterede dyr, ligesom der ikke er anvist en fremgangsmåde til beregningen af arealkravene under transport af grise med en vægt imellem de angivne intervaller.

Det bemærkes i den forbindelse, at for så vidt angår reglerne om indvendig højde i transportbekendtgørelsens § 9, er det direkte anført i skemaet i § 9, stk. 1, at der er tale om en gennemsnitsvægt af de transporterede dyr, ligesom det i § 9, stk. 2, er anført, at hvis de transporterede dyr har en vægt mellem de angivne intervaller, beregnes den indvendige høje som en minimumsværdi ved lineær interpolation.

I de to vedlagte domme blev de tiltalte begge frifundet under henvisning til, at det ikke uden nærmere beskrivelse i regelgrundlaget kan lægges til grund, at der efter de samme principper som nævnt i § 9, stk. 2, kan ske interpolation ud fra de i skemaerne nævnte vægtangivelser.

Det forekommer herefter usikkert, hvorvidt der skal foretages en differentiering inden for de vægtangivelser, der er anført i bilag 2 vedrørende transport af dyr, ligesom det forekommer usikkert, hvorvidt der skal heregnes en gennemsnitsvægt af de transporterede dyr.

Jeg skal på baggrund heraf anbefale, såfremt det er hensigten, at der skal anvendes en gennemsnitsvægt samt lineær interpolation ud fra de nævnte vægtangivelser i disse sager - at dette præciseres i transportbekendtgørelsen.

RIGSADVOKATEN

SIDE 3

På rigsadvokatens vegne

Eva Rønne

RIGSPOLITIET

POLITI

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

28 OKT. 2009

J.nr.: 2009-9021-152 / KNS 131

Sagsbehandler: KNS

+ bilag

RIGSPOLITIET

Politiforvaltningen

Nationalt Færdselscenter
Ellebjergetvej 52
2450 København SV

Telefon: 3314 8888

Direkte: 4515 3104

E-mail: rpch@politi.dk

Web: www.politi.dk

Justitsministeriet har i brev af 2. juli 2009 (sagsnr.: 2009-5430-0156) anmodet Rigspolitiet om en udtalelse om, hvordan klippekortordningen for dyretransporter fungerer i praksis, og om der er behov for at foretage justeringer, herunder at udvide eller eventuelt indskrænke omfanget af overtrædelser omfattet af ordningen.

Justitsministeriet har endvidere telefonisk anmodet Rigspolitiet om at modtage en oversigt over de sager, der siden klippekortordningens gennemførelse har medført et klip i retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr.

I den anledning kan Rigspolitiet oplyse følgende:

Vedrørende arealkrav, jf. dyreværnslovens § 29b, pkt. 1

Rigspolitiet skal bemærke, at domstolene har været tilbageholdende med at anvende lineær interpolation i forbindelse med udregning af minimumskrav til størrelsen af gulvareal ved transport af svin. Domstolene har således lagt til grund, at der ikke efter samme eller lignende principper som angivet i forbindelse med minimumskrav til indvendig højde i § 9, stk. 2, i transportbekendtgørelsen, kan ske lineær interpolation ved udregning af arealkrav i henhold til bilag 2, pkt. D, i transportbekendtgørelsen.

Det betyder, at klippekortordningen ikke finder anvendelse ved de overtrædelser, hvor arealet er mere end eller lig med 90 % af de angivne intervaller, men mindre end 90 % af de arealkrav, som ligger mellem de angivne intervaller.

Rigspolitiet skal på den baggrund henstille, at det overvejes at ændre bilag 2 til transportbekendtgørelsen, således at der tilføjes et krav om anvendelse af lineær interpolation i tilfælde, hvor de transporterede dyr har en vægt mellem de angivne intervaller både for så vidt angår transport af heste, kvæg, får, geder, svin og fjerkræ.

Til orientering vedhæftes kopi af 4 byretsdomme vedrørende arealkrav i forbindelse med transport af svin.

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret

2009 NR. 5132-0156

Akt.nr. |



Rigspolitiet skal i øvrigt henlede opmærksomheden på, at klippekortordningen for så vidt angår reglerne om arealkrav, jf. § 29b, pkt. 1, i dyreværnsloven, jf. § 1, pkt. 1, i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 23 af 14. januar 2009 om visse forhold vedrørende betinget frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr, jf. bilag 2 til transportbekendtgørelsen, alene omfatter lastbiler inklusive påhængsvogn.

Efter Rigspolitiets opfattelse bør det overvejes, om transport i varebiler skal være omfattet af klippekortordningen, idet en del transporter af kreaturer foregår i varebiler på under 3.500 kg.

Vedrørende indvendig højde, jf. dyreværnslovens § 29b, pkt. 2

I henhold til § 1, pkt. 2, i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 23 af 14. januar 2009 om visse forhold vedrørende betinget frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr omfatter dyreværnslovens § 29b, pkt. 1, reglerne om indvendig højde af køretøjet ved transport af svin på 40 kg og derover, jf. § 9, stk. 1, 2 og 5, samt § 36, stk. 4, i transportbekendtgørelsen.

Efter Rigspolitiets opfattelse bør det overvejes, om transport af andre dyrearter tillige skal være omfattet af klippekortordningen for så vidt angår krav til indvendig højde. Rigspolitiet lægger herved vægt på, at der også konstateres overtrædelser i forbindelse med transport af eksempelvis kreaturer, som uden tilstrækkelig indvendig højde enten ikke kan stå oprejst eller får skrabemærker på ryggen.

Vedrørende ventilation, jf. dyreværnslovens § 29b, pkt. 3

Det fremgår af pkt. 3.1, i bilag I til Rådets forordning 1/2005/EF om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter mv., at ventilationssystemets tolerancemargen er +/- 5 grader afhængig af den udvendige temperatur. Af samme bestemmelse fremgår det, at ventilationssystemet skal kunne holde temperaturen på mellem 5 og 30 grader. Af pkt. 3.4 fremgår det endvidere, at vejtransportmidlet skal være udstyret med et system, der advarer føreren, når temperaturen i de rum, hvori dyrene er anbragt, stiger eller falder til den øvre eller nedre grænse.

Rigspolitiet skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at det ikke fremgår med tydelighed, hvorvidt alarmsystemet i medfør af pkt. 3.4, jf. pkt. 3.1, skal reagere ved henholdsvis 5 og 30 grader eller ved 0 og 35 grader, hvilket har betydning for håndhævelse af klippekortordningen.



Oversigt over sager omfattet af klippekortordningen

Rigspolitiet har udarbejdet følgende oversigt over de sager, som siden indførelsen af klippekortordningen pr. 1. juli 2007 og indtil den 1. oktober 2009 har medført et klip i retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr:

Type	Antal anmeldelser	*)Antal sigtelser	**) Antal afgørelser
Transporter:			
Dyretransport, areal/belægning	18	19	7
Dyretransport, indvendig højde	2	2	1
Dyretransport, ventilation	4	5	2
Dyretransport, strøelse	20	18	11
Dyretransport, transportegnethed	28	35	10
Chauffør / ledsager			
Dyretransport, areal/belægning	26	25	18
Dyretransport, indvendig højde	8	9	8
Dyretransport, ventilation	2	2	2
Dyretransport, drikkevand/foder	34	37	34
Dyretransport, hviletid	3	4	1
Dyretransport, strøelse	19	19	16
Dyretransport, transportegnethed	36	46	22
Total	200	221	132

*) En enkelt anmeldelse kan give anledning til flere sigtelser, når flere personer sigtes i samme sag.

**) Alle er afgørelser er afgjort med bøde og klip.

Med venlig hilsen

H. T. Holbek
Helge Tang Holbek
politiinspektør



International Transport Danmark



Lyren 1
DK-8330 Padborg
Telefon: +45 74 67 12 33
Telefax: +45 74 67 43 17
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk
Giro 110-1978

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Cristina Gullisano

Deres ref.: 2009-54 10-0156

Vor ref.: Birthe Bolsen Dok. nr.: D-211009-4433

Dato: 23. oktober 2009

Evaluering af klippekortordningen, dyr

ITD, International Transport Danmark, der er brancheorganisation for de danske eksportvognmænd takker for henvendelse om evaluering af klippekortordningen for dyretransporter af 2. juli 2009 og muligheden for at afgive høringssvar. ITD har ca. 20 medlemsvirksomheder, der har transport af levende dyr som hovedbeskæftigelse. 14 af disse virksomheder deltager i et netværk med transport af levende dyr som grundlag.

Høringssvaret tager hovedsagelig udgangspunkt i transport af svin, da langt hovedparten af medlemmerne alene transporterer svin, og det er på det grundlag, som ITD har samlet den meste erfaring til evaluering af klippekortordningen.

ITD er blevet anmodet om at give en udtalelse om, hvordan klippekortordningen fungerer i praksis, og om der er behov for at foretage justeringer, herunder at udvide eller eventuelt indskrænke omfanget af overtrædelser omfattet af ordningen.

I denne forbindelse stiller ITD sig dog meget undrende overfor, at Ministeriet ikke i forbindelse med evalueringen stiller data fra ordningen til rådighed for høringssvarerne, idet vi som brancheorganisationer ikke har et fuldstændigt grundlag at afgive høring på. Politiet bør være i besiddelse af disse oplysninger, og disse oplysninger burde være stillet til parternes rådighed.

ITD har modtaget politiets kontroloversigt over danske og udenlandske køretøjer for perioden 1. januar 2008 til 31. december 2008, hvoraf det fremgår, hvor mange kontroller, der har været indenfor de enkelte dyrerarter, og hvor mange forseelser, der har været. Men der er ikke anført, om der er givet klip som sanktion, og det fremgår heller ikke af rapporten, om disse klip er accepteret ved bødeforelæg eller dom.

ITD har kontaktet Fødevarestyrelsens Rejsehold, for at få en udtalelse om hvor mange "klip", der er givet, men "Rejseholdet" kan ikke give et tal, men udtaler at de "største problemer" findes omkring areal og transportegnethed, men at man generelt ikke længere ser større problemer i forbindelse med transport af dyr.



ITD tager forbehold for at fremkomme med supplerende oplysninger, hvis politiet fremlægger data om kontrol af transporter af levende dyr.

Sanktioner ude af proportionalitet

Medlemmer af ITD, der er beskæftiget med dyretransporter, og ITD er af den opfattelse, at klip i autorisationen som sanktion er ude af proportion i forhold til de allerfleste af de sager, som transportørerne anklages for.

Heri skal tages i betragtning, at på de fleste af de punkter, der kan medføre klip, foregår vurderingen på et udelukkende subjektivt grundlag og kan derfor variere fra myndighedsperson til myndighedsperson.

Overtrædelse af dyreværnsloven § 29b, herunder Rådets forordning om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter m.v. eller i regler om transport af dyr fastsat i medfør af denne lov vedrørende

- 1) arealkrav, hvis arealet er mindre end 90 pct. af det fastsatte,
- 2) indvendig højde af køretøjet, hvis den indvendige højde er mindre end 95 pct. af det fastsatte,
- 3) ventilation,
- 4) drikkevand og foder,
- 5) hviletid,
- 6) strøelse eller
- 7) transportegnethed.

medfører klip i chaufførs og eller vognmands autorisation.

I sager:

- Hvor dyrene på ingen måde har lidt overlast.
- om arealkrav, hvor transportørerne ikke har mulighed for at kontrollere dyrenes vægt og højde, men udelukkende har den vægt/højde som afsender har angivet overfor vognmanden samt en "øjemålsvurdering", at forholde sig til.
- om transportegnethed, hvor chaufføren kun har et kort øjeblik til at vurdere dyret.
- om drikkevand og foder, når dyrene ikke har lidt overlast. Det samme er gældende ved strøelse.

Her er ITD af den opfattelse, at en sanktion, hvor man har mulighed for at miste adgangen til sit erhverv er ude af proportion med overtrædelsens karakter.

Dyrene har ikke lidt overlast

Formålet med dyreværnsloven er at beskytte dyrene fra at lide overlast. Alligevel gives der meget store bøder for mindre forseelser, og forseelser hvor ingen dyr på nogen måde har lidt overlast. Vi ser sager, hvor manglende dokumenter i forbindelse med transport medfører en bøde på kr. 500,00, men når det manglende dokument er i forbindelse med en transport af levende dyr, så lyder bøden på kr. 3.500,00, eller ved tekniske mangler, som normalt giver kr. 500,00 i bøde i forbindelse med lastbiler, der ikke transporterer levende dyr, gives der ved dyretransporter op til kr. 12.000,00 i bøde.



ITD er af den opfattelse, at der straffes med de meget høje bødestørrelser alene fordi bilen er indrettet til transport af dyr. Bødestørrelser i dyreværnsager bør fastsættes på baggrund af praksis, og hvor ingen dyr har lldt overlast, bør bøden sættes i forhold til overtrædelsens alvor.

Arealkrav og højde

Afsenderen har mulighed for at veje dyrene inden afgang og kan give en præcis vægt på dyrene. Der er hjemmel i loven for ministeren til at indføre krav om vejesejler i forbindelse med transporten. Denne hjemmel er dog ikke udnyttet. ITD har haft sager for medlemmerne, hvor dyrenes vægt har været angivet til 95 kg. i gennemsnit pr. dyr, men hvor dyrene vejede 115 kg. i gennemsnit. Sagen blev konstateret ved, at chaufføren nægtede at tage alle dyrene med. Men det var først ved en efterfølgende vejning, hvor han fik konstateret at dyrene vejede 20 kg. mere, end der blev angivet ved bestilling af transporten. Vejer en flok smågrise 29,5 kg. i gennemsnit eller vejer de 30,5 kg. i gennemsnit? Det kan være svært for såvel landmand som chauffør at vurdere – men er skønnet forkert, er det chaufføren, der får et klip i autorisationen.

Transportegnethed

Transportegnethed er langt det største problem for medlemsvirksomhederne. En chauffør har 5 dages uddannelse fra et AMU-center. En landmandsuddannelse varer 3-4 år på henholdsvis landbrugsskole og i praktik, og veterinærmedicinuddannelsen varer ca. 6 år på universitetet. Landmanden har dyret i sin varetægt under opdrætningen i flere måneder. Dyrlægen har mulighed for at vurdere dyrene under besøg hos landmanden, og han kan udtage dyrene til ekstra kontrol, mens de stadig opholder sig i stierne. Chaufføren afhenter ofte dyrene hos landmanden meget tidligt om morgenen, hvor det fortsat er mørkt. Han har som regel ikke mulighed for at kontrollere dyrene i udleveringsstalden, men har 2-5 sekunder, hvor han ser grisene farer forbi ham 4 eller flere ad gangen op på rampen. Han står på den ene side af rampen, og kan derfor kun vurdere dyrene fra én side. På trods af dette, er det alene chaufføren, der kan miste sin mulighed for at udøve sit erhverv, hvis han laver et fejlskøn i forbindelse med en vurdering af, om et dyr er transportegnet. Dette skal også sættes i forhold til at chaufføren intet økonomisk incitament har til at medbringe et sygt dyr, ligesom vognmanden heller ikke har det.

En af de større medlemsvirksomheder, der hovedsagelig er beskæftiget med nationale transporter af svin til slagterierne oplyser overfor ITD, at de afviser i gennemsnit 15 dyr om dagen som værende ikke transportegnede. Det er 15 potentielle klip i autorisationen hver dag, og det er en enorm stressfaktor for chaufførerne at skulle identificere disse dyr. Derefter at vurdere dyrene, om de er transportegnede eller ej, og til sidst tage diskussionen med landmanden, der har en økonomisk interesse i at få slagte dyret. Dyret kan ikke komme tilbage i stalden efter, det har opholdt sig i udleveringsstalden grundet smitterisiko, og alternativet for landmanden er at aflive dyret.

Man skal være opmærksom på, at chaufføren ikke er fritaget for ansvar selvom dyrlægen hos landmanden har godkendt dyret som transportegnet. Finder dyrlægen på slagteriet eller dyrlægen i forbindelse med en landevejskontrol, at dyret ikke er transportegnet, så kan chaufføren anklages og straffes for at medbringe et ikke transportegnet dyr, og det samme kan vognmanden. Landmanden risikerer en bøde, chauffør og vognmand risikerer bøder og klip i deres autorisation.



I VL dom fra 4. juni 2009 oplyser landmanden overfor chaufføren, at både han og dyrlægen anser dyret som værende transportegnet. Denne udtalelse støtter dyrlæge og landmand i retten. Alligevel dømmes vognmanden for, at chaufføren ikke har indhentet en dyrlægeerklæring. Vognmanden er den eneste, der aldrig har set dyret.

ITD har set adskillige sager med halthed, springhalt, inflammæret yver, hvor chauffør og vognmand er blevet anklaget og dømt. Dette på trods af udtalelser fra landmand og dyrlæge om, at det ikke har været konstaterbart ved læsning af dyret, at skavanken kan være forværret under transporten, eller at dyrlægen selv ville have haft svært ved at se skavanken.

Drikkevand og foder

I forbindelse med korte transporter af dyr er der ikke krav om drikkevand. Men er det lange transporter, skal dyrene have adgang til drikkevand straks. Når dyrene kommer ombord på en bil til en lang transport sker det ofte, at dyrene begynder at lege med vandet. At dyrene ikke har adgang til vand straks på lange transporter medfører et klip, til trods for dyr, der skal transporteres under 8 timer, godt kan undvære vand i 8 timer – her er der ikke tale om overtrædelse af lovgivning om dyrenes velfærd.

Strøelse

Lovkravet er "tilstrækkelig" med strøelse, og er derfor underlagt en subjektiv vurdering. Et medlem af ITD oplevede at blive anklaget for at anvende for lidt strøelse. Der blev anvendt den samme mængde strøelse ved hver transport, der var stort set ens i længde og antal dyr. Men den éne gang, hvor problemet opstod, havde en flok tyrekalve ved starten af transporten stort set tømt hele drikkevandsbeholdningen, og ved ankomsten til slagteriet var der væsentlig mere vådt på gulvet end vanligt ved lignende transporter. Dette fik en politibetjent til at oplyse overfor chaufføren, at "han ville blive anklaget for ikke tilstrækkeligt med strøelse, for der var ikke nær nok til at absorbere fugten." En chauffør kan ikke tage forbehold for, at dyr ikke "leger" med vandingsanlægget, og det er branchens opfattelse jfr. "Drikkevand og foder", at der ikke bør være adgang til vand under den første time af transporten. Ligesom "strøelse" ikke bør være en sanktion, der giver klip.

Chaufførers og vognmænds opfattelse af klippekortordningen for dyretransporter

Der har været mange henvendelser til ITD på baggrund af ordningen. Vognmændene føler, at deres erhverv er blevet kriminaliseret ved, at der er lavet særlige paragraffer i dyreværnsloven, der kun omhandler sanktioner af dyretransportører. Vognmændene oplever større stress i forbindelse med transporterne, da de har et objektivt ansvar, og kan straffes uanset at de har gjort alt, hvad de kan for at instruere deres personale i at håndtere dyrene, og uanset at de har givet dem retningslinjer. Som anført ovenfor, har chaufførerne, der ser dyrene, heller ingen mulighed for at tage forbehold for f.eks. et sygt dyr.

Vognmanden sanktioneres som oftest alene på et objektivt grundlag og bødestørrelserne er meget høje på trods af, at muligheden for vognmanden for at udøve kontrol med transporten ikke er til stede.

Adskillige vognmænd har oplevet, at chauffører har søgt væk fra branchen. Netop mistænkeliggørelsen og stressen over at skulle opdage f.eks. ikke transportegnede dyr eller anklager på et subjektivt grundlag, har fået chauffører til at stoppe. Vognmændene, som har kontaktet ITD, har anført, at det som oftest har været erfarne, dygtige og samvittighedsfulde chauffører, som har valgt at stoppe, da de ikke har kunnet leve med mistænkeliggørelsen.

**Hvad har branchen selv gjort**

Branchen har lavet oplæg til en forenklet og digitaliseret logbog. Efter et samarbejde med Fødevarestyrelsen og Justitsministeriet i foråret 2009 omkring etablering af en forenklet logbog og en fuld digitalisering af logbogen gik arbejdet i stå, uden der blev givet en forklaring til branchen.

Det oplæg som branchen kom med til myndighederne ville resultere i en komplet overvågning af branchen. På trods af dette vælger de danske myndigheder at sætte dette arbejde på hold grundet at revisionen af transportforordningen ikke blev gennemført i den nuværende EU-kommissions embedsperiode.

Branchen har ligeledes afleveret forslag til egenkontrol for branchen. Dette har myndighederne udvist meget stor interesse for, men denne interesse er gået i sig selv igen.

Branchen står derfor meget uforstående overfor de meget hårde sanktioner og visse politikeres fortsatte efterspørgsel efter endnu hårdere sanktioner, når myndighederne samtidig ikke mener, det er besværet værd, at indgå i dialog med branchen om systemer, der dels vil sikre endnu mere dyrevelfærd på transporterne, men som ligeledes ville gøre arbejdet med kontrollen af transporterne væsentlig lettere for myndighederne.

Afsluttende bemærkninger

ITD er af den opfattelse, at klippekortordningen ikke tjener sit formål, og ITD anbefaler, at klippekortordningen ophæves.

ITD er af den opfattelse, at de danske myndigheder, der regulerer området, bør fortsætte det samarbejde, der blev startet op med branchen omkring digitalisering af logbog, egenkontrolprogram m.m. i foråret 2009, og på denne baggrund engagere sig i den kommende revision af transportforordningen. På denne måde vil man styrke indsatsen for dyrevelfærden og samtidig motivere branchen på et bedre grundlag end klippekortordningen.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

Birthe Boisen

Fødevarestyrelsen

KONTOR FOR
KEMISK FØDEVARESIKKERHED,
DYREVELFÆRD
OG VETERINÆRE LÆGEMIDLER

16.11.2009

J.nr.: 2009-20-24-00573/LOHX

Fødevarestyrelsens evaluering af klippekortordningen for dyretransporter

Justitsministeriet har i overensstemmelse med forarbejdet til lovændringen vedrørende klippekortordningen i relation til transport af dyr anmodet Fødevarestyrelsen om en udtalelse om, hvordan klippekortordningen fungerer i praksis, og om der er behov for at foretage justeringer – herunder at udvide eller eventuelt indskrænke omfanget af overtrædelser omfattet af ordningen.

I dyreværnslovens¹ § 29 b specificeres det, under hvilke forhold der kan ske en betinget frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr. Betinget frakendelse kan ske, hvis den, der driver erhvervsmæssig virksomhed med transport af dyr, og den, der som chauffør eller ledsager udfører erhvervsmæssig transport af dyr, inden for en periode på tre år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af retten til at transportere dyr efter § 29 a, men som er omfattet af bestemmelser om landevejstransport af heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ i transportforordningen² og transportbekendtgørelsen³. Syv forskellige overtrædelser kan individuelt udløse klip, jf. dyreværnslovens § 29 b.

Det er politiet, som administrer klippekortordningen for dyretransporter. I forbindelse med politiets vejkontrol af dyretransporter bistår Fødevarestyrelsens Veterinærrejseshold med veterinærfaglig assistance. I Fødevarestyrelsen er det således hovedsageligt Veterinærrejsesholdet, der involveres i sager, hvor klippekortordningen bringes i anvendelse.

Overordnet vurderer Fødevarestyrelsen, at klippekortordningen fungerer godt i praksis. Efter Veterinærrejsesholdets vurdering er det dog for tidligt på nuværende tidspunkt at bedømme, om ordningen har haft en overordnet god effekt på dyrevelfærden, og i den forbindelse for tidligt at bedømme behovet for justeringer, fordi mange af de sager, der er rejst efter ordningens ikrafttrædelse, endnu ikke er afsluttet ved domstolene.

¹ Bekendtgørelse nr. 1343 af 4. december 2007 af dyreværnsloven

² Rådets Forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97

³ Bekendtgørelse nr. 1729 af 21. december 2006 om beskyttelse af dyr under transport

Syv forskellige overtrædelser kan individuelt udløse klip. Det drejer sig om overtrædelser vedrørende krav om hhv. areal, hvis arealet er mindre end 90 pct. af det fastsatte, indvendig højde af køretøjet, hvis den indvendige højde er mindre end 95 pct. af det fastsatte, ventilation, drikkevand og foder, hviletid, strøelse samt transportegnethed. Fødevarestyrelsen har siden ordningen trådt i kraft indhentet en række erfaringer, hvad angår den praktiske anvendelse af disse overtrædelser i forbindelse med klippekortordningen.

Hvad angår overtrædelser af arealkrav, hvis arealet er mindre end 90 pct. af det fastsatte, er det i bestemmelserne vedr. transport af dyr ikke anført, om der må benyttes inter- og ekstrapolation, når det absolute minimumsarealkrav skal udregnes for dyr med en vægt, der ligger mellem eller over de angivne værdier. Denne mangel giver anledning til problemer ved vurdering af overtrædelser, og Veterinærtejselholdet har derfor udarbejdet tabeller vedr. arealkrav for kvæg og svin vha. lineær inter- og ekstrapolation. Det bør overvejes at lade det fremgå af transportbekendtgørelsen, at der må foretages lineær inter- og ekstrapolation mellem de i bekendtgørelsens bilag 2 anførte arealkrav for samtlige dyrearter – på tilsvarende måde som det i bekendtgørelsens § 9, stk. 2, er anført, at der kan foretages en beregning af den indvendige højde vha. lineær inter- og ekstrapolation.

Med hensyn til overtrædelser af krav om indvendig højde af køretøjet, hvis den indvendige højde er mindre end 95 pct. af det fastsatte, er der i dag udelukkende fastsat krav om en minimumshøjde for svin. Der findes således ingen egentlige krav for kvæg, får, geder og fjerkræ, hvilket udelukker en vurdering af, om den indvendige højde for disse dyrearter er mindre end 95 pct. af det fastsatte. I henhold til transportforordningens bilag I, kap. 2, pkt. 1.2, gælder det for alle dyrearter, at der skal *"være tilstrækkeligt med plads til, at der kan sikres god ventilation oven over dyrene, når de står oprejst i normal stilling, idet dyrenes naturlige bevægelser under ingen omstændigheder må begrænses"*. Det bør derfor overvejes, at punkt 2 i dyrevæmslovens § 29 b vedr. indvendig højde udbygges med en bestemmelse om, at dyrenes naturlige bevægelser under ingen omstændigheder må begrænses, hvilket den indvendige højde skal sikre. Med en sådan formulering vil der for alle dyrearter kunne foretages en vurdering af, om kravet vedr. indvendig højde overtrædes.

Overtrædelse af krav vedr. ventilation er vanskeligt at kontrollere og dokumentere, bl.a. fordi temperaturmåling og måling af et ventilationsanlægs kapacitet er svære at udføre i en kontrolsituation.

Det er relativt nemt at vurdere, om der sker overtrædelser af kravet om drikkevand. Modsat er det vanskeligt at foretage en vurdering af, om kravet om fodring overholdes, da det kun er aktuelt under lange transporter, og idet en vurdering af, hvorvidt kravet overholdes, oftest først kan foretages, når transporten befinder sig i udlandet.

Hvad angår kravet om hviletid, er det ikke muligt umiddelbart at konstatere, om der er sket en overtrædelse af bestemmelsen om hvil i forbindelse med transport. Indførelsen af et krav om, at alle vejtrans-

portmidler per 1. januar 2009 skal være udstyret med et navigationssystem, som kan give oplysninger svarende til dem, der er anført i logbogen, og oplysninger om åbning og lukning af lasteklappen (jf. transportforordningens bilag I, kap. VI, pkt. 4.1.), vil sandsynligvis betyde, at der i fremtiden nemmere kan føres kontrol med overholdelse af hviletider under lange transporter.

En vurdering af, om kravet om strøelse overtrædes, vanskeliggøres i høj grad af, at der i det enkelte tilfælde er tale om en konkret vurdering af strøelsesmængden i forhold til antallet af dyr på transportmidlet i det tidsrum, hvor transporten foregår. Når der registreres et totalt fravær af strøelse, sanktioneres der altid for overtrædelse af kravet. I de tilfælde, hvor dyrene er forsynet med strøelse af en given mængde, er det derimod vanskeligere at skønne over, om den pågældende mængde er tilstrækkelig til at sikre den "forholdsmæssige komfort" og "passende absorption af urin og ekskrementer" (jf. transportforordningens bilag I, kap. VI, pkt. 1.2.).

Veterinærrejsesholdet har konstateret en række tilfælde, hvor transporten har ført til smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe (jf. dyreværnsloven, § 1) for de transporterede dyr. Hvis der ikke er nogen egentlig sammenhæng til dyrenes transportegnethed, er det dog ikke muligt at sanktionere med et klip, medmindre overtrædelsen i øvrigt falder ind under de øvrige overtrædelser, som er omfattet af klippekortordningen. Det bør på den baggrund derfor overvejes at udvide klippekortordningen til også at omfatte konstaterede overtrædelser af dyreværnslovens § 1 og 2 i forbindelse med transport af dyr.

Fødevarestyrelsen stiller sig naturligvis gerne til rådighed for en uddybende orientering om klippekortordningen, hvis Justitsministeriet skønner, at der er et behov herfor.

Ref POL
Dato 23. oktober 2009
Side 1 af 1

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K



Landbrug & Fødevarer

Axelberg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000

F +45 3339 4141

E info@lf.dk

W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høring vedr. evaluering af klippekortordningen

Med henvisning til brev af 2. juli 2009, sagsnr. 2009-5430-0156, skal Landbrug og Fødevarer hermed fremsende følgende bemærkninger i relation til den forestående evaluering af klippekortordningen.

En grundig evaluering forudsætter indsigt i, hvilke konsekvenser ordningen har haft. Det foreligger ikke. I den forbindelse bør der tilvejebringes en oversigt, som for perioden fra ordningens ikrafttræden og frem til nu angiver hvor mange bødeforlæg uden klip der foreligger, hvor mange bødeforlæg med klip, samt hvor mange af disse der er vedtaget udenretligt, og hvor mange der er afgjort ved domstolene. Inden for de enkelte kategorier bør det samtidig angives, hvilke forseelser, der har været tale om. I forbindelse med denne høring er dette grundlag efterspurgt, men uden at denne viden er stillet til rådighed. Derfor er det ikke muligt, at give tilbundsående bemærkninger til erfaringerne med klippekortsordningen, og vi skal derfor anmode om, at dette datagrundlag udarbejdes og stilles til rådighed med henblik på, at Landbrug&Fødevarer bliver inddraget i evalueringen igen, når det foreligger.

På et enkelt område er erfaringerne dog ret entydige, og det er i forhold til den sagsbehandlingstid, der er fra en anmeldelse afgives til politiet og indtil der ligger et bødeforlæg og indtil en evt. retlig afgørelse, hvis bødeforlægget ønskes afprøvet ved domstolene. Det medfører, at chauffører og virksomheder ikke har ordentligt kendskab til deres retsstilling i forhold til klippekortsordningen, hvilket er stærkt problematisk.

I forbindelse med vedtagelsen af klippekortsordningen blev der også vedtaget meget skærpede regler for bøder på området inkl. angivelse af konkrete og meget store bøder. Vi har naturligvis en stor interesse i, at forholdene er i orden, og hvis der er grove gentagne overtrædelser af lovgivningen med store konsekvenser for dyrenes velfærd, så skal der være en markant sanktion. Loven og forvaltningen af loven lægger imidlertid generelt op til en meget strammere praksis, hvilket ikke er tilfredsstillende retssikkerhedsmæssigt.

Det samlede koncept omkring klippekort og store administrative bødeforlæg bør derfor samlet tages op til fornyet overvejelse. Det bør seriøst overvejes, at afskaffe klippekortsordningen, da straffen ikke forekommer proportional i forhold til forseelserne herunder også det skærpede bødekatalog. Samtidig bør den uheldige praksis med angivelse af bødestørrelse i loven afskaffes, og der bør indføres en praksis, hvor bødestørrelserne fastsættes på baggrund af retspraksis i stedet for.

Med venlig hilsen

Per Olsen

Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 1

20. 11. 09

Landbrug & Fødevarer repræsenterer Landbruget og fødevarerhvervet i Danmark. Organisationen er resultatet af en fusion mellem Landbrugsrådet, Danske Slagterier, Dansk Svineproduktion, Dansk Landbrug med Dansk Landbrugs Medier og Dansk Landbrugsrådgivning, samt væsentlige dele af Mejeriforeningens aktiviteter.

Landbrug & Fødevarer repræsenterer Danmarks største kompetenceklynge med 150.000 beskæftigede og en samlet eksport på mere end 100 mia. kr. årligt.



Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
cag@jm.dk
jm@jm.dk

Deres ref.: 2009-5430-0156

Vor ref.: 09-166697-004

Dato: 23.10.2009

Evaluering af bekendtgørelse om overtrædelser omfattet af dyreværnslovens § 29 b, stk. 1, bekg. 706/2007: Klippekortordning for transportører af levende dyr

Danske Erhverv (DE) og Dansk Transport og Logistik (DTL) skal herved komme med bemærkninger til klippekortordningen for transportører af levende dyr, som har fungeret siden 1. juli 2007.

DE er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. DE repræsenterer 20.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og services.

DTL er brancheorganisation for det danske transporterhverv for transport af gods ad vej og ad bane. Organisationen har 2.900 medlemsvirksomheder.

Indledningsvist skal det bemærkes, at organisationerne finder det dybt beklageligt, at Justitsministeriet gennemfører en evaluering af klippekortordningen uden at fremlægge data for, hvorledes ordningen har fungeret siden indførelsen og frem til nu. Klippekortordningen er både en nyskabelse - den er den første af sin art for erhvervsvirksomheder - og den indebærer en alvorlig sanktionsmulighed, da vognmænd/chauffører kan få frataget retten til at fortsætte i deres erhverv.

Klippekortordningen fortjener derfor en grundig og seriøs evaluering, og evalueringen burde have været understøttet med viden om som minimum:

- Antallet af klip, der er givet for overtrædelser af hver af de klipbehæftede overtrædelser for transport af dyr, og
- Antallet af sager, der er ført ved retten og udfaldet af disse, herunder sager der afventer rettergang.

Dette er viden, som organisationerne ikke har mulighed for selv at tilvejebringe.

Nærværende høringssvar skal derfor betragtes som organisationernes indledende bemærkninger, og vi beder om at blive inddraget senere i evalueringsprocessen.

Overordnede bemærkninger til klippekortordningen

Som det fremgår af Justitsministeriets høringsbrev, er formålet med klippekortordningen at tilskynde vognmænd og chauffører til at overholde de gældende regler om dyretransport. Konsekvensen af ikke at overholde de i bekendtgørelsen om klippekortordningen anførte regler er, at aktøren i sidste ende fratages muligheden for at beskæftige sig erhvervsmæssigt med dyretransport.

DE og DTL bakker til fulde op om, at udførelsen af transport af dyr skal foretages med dyrevelfærd for øje, og at reglerne på området skal efterleves.

Organisationerne mener dog ikke, at klippekortordningen er det rette instrument til at sikre en overholdelse af reglerne. Ordningen afhjælper ikke de problemer, der reelt er med at overholde reglerne, men straffer aktørene i form af klip, når overtrædelser har fundet sted. I det følgende påpeges en række regelområder, som det i praksis er problematisk til fulde at overholde, og hvor udsigten til straf (klip) ikke er virkningsfuld.

Der argumenteres også for, at det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at der gives en så alvorlig sanktion, som et klip er, for lovovertrædelser, som transportørerne med omhu i sit arbejde ikke kan sikre sig at undgå.

Endelig vil organisationerne påpege virkningen af klippekortordningen i form af stress hos transportørerne i hverdagen og uklarhed omkring, hvorvidt der er givet et klip i forbindelse med en overtrædelse, da dette som regel ikke oplyses.

Tilskyndelser til at overholde reglerne

I lovgivning uden om klippekortordningen – såvel som i praksisser på området – findes der tilskyndelser til at overholde reglerne om transport af levende dyr:

Alle transporter kontrolleres ved ankomsten til slagteriet eller samlestalden. Transportørerne løber således en stor risiko for at få en bøde og et klip, hvis reglerne for dyretransport overtrædes.

Vognmand og chauffør straffes med bødestørrelser, der varierer fra kr. 7.000 – 40.000¹. Til sammenligning betales vognmanden helt ned til 85 kr. pr. kvæg der transporteres, 77 kr. pr. slagteso, og for smågrise betales vognmanden ned til 12 kr. pr. dyr. Vognmandens økonomiske incitament for ikke at overholde reglerne er således ikke til stede. Det samme gør sig gældende for chaufføren, der er timelønnet og derfor intet tjener på forsætligt eller uagtsomt at løbe en risiko ved at undlade at overholde reglerne. Af den grund afviser transportørerne da også jævnligt at medtage dyr, som de vurderer ikke er transportegnede.

Derudover tilskynder dyreværnsloven til overholdelse af reglerne, idet loven jf. § 29a giver domstolene mulighed for at frakende en vognmand/chauffør retten til at beskæftige sig med dyr, hvis denne ved dom er fundet skyldig i mishandling eller grovere uforsvarlig behandling af dyr. Det samme gør sig gældende ved gentagelsestilfælde ved uforsvarlig behandling af dyr.

DE og DTL mener således, at incitamenter til at overholde lovgivningen i tilstrækkelig grad er til stede selv uden klippekortordningen.

Klippekortordningens straf er ikke proportional med overtrædelserne

Det politiske opdrag i 2006 til arbejdsgruppen bag forslaget til klippekortordningen var at skabe mulighed for en sanktion, der går videre end den ovenfor nævnte lovgivning. Dyreværnsloven gav som nævnt allerede mulighed for at udelukke vognmænd og chauffører fra markedet, og klippekortordningen giver derfor – som en stramning – mulighed for at fjerne vognmænd/chauffører fra markedet i de tilfælde, hvor en overtrædelse af reglerne har medført en ulempe for et dyr eller der har været risiko for, at et dyr kunne komme til skade eller blive udsat for ulempe.

Det følger af dyreværnsloven § 29b, stk. 1, og bekg. nr. 23 af 14. januar 2009, at uanset om dyrene har lidt under transporten, vil en vognmand/chauffør få et klip, hvis en af bestemmelserne omfattet af klippekortordningen er overtrådt. En transportør kan således udelukkes fra sit erhverv, uden at noget dyr er kommet til skade på den pågældendes transporter.

1	1. gang	2. gang
Overtrædelse af bekendtgørelsen og/eller Dyreværnsloven	7.000 kr.	12.000 kr.
Uforsvarlig behandling af dyr (dvs. både overtrædelse af bkg. Og Dyreværnsloven)	13.000 kr.	18.000 kr.
Grovere uforsvarlig behandling af dyr (dvs. både bkg og Dyreværnsloven)	25.000 kr.	40.000 kr.

DE og DTL finder, at den med klippekortordningen indførte sanktion ikke i alle tilfælde står i et rimeligt forhold til de begåede lovovertrædelser, og derfor ikke er proportional. Synspunktet skærpes, når det tages i betragtning, at overholdelsen af reglerne på mange områder er forbundet med reelle problemer og ikke skyldes transportørens manglende vilje til at efterleve reglerne.

Problemerne med at overholde reglerne – klippekortordningen sigter forkert
Ifølge klippekortordningen kan transportøren få et klip ved overtrædelse af følgende regler:

- Transportegnethed
- Arealkrav
- Indvendig højde
- Ventilation
- Vand og foder
- Hviletid
- Strøelse

Flere af disse regler er der reelle problemer med et efterleve til fulde, og det er derfor betænkeligt, at klippekortordningens udgangspunkt er, at overtrædelser af reglerne sker, fordi transportørene ikke har vilje til at overholde dem. Da udgangspunktet for klippekortordningen derfor er fejlagtigt, løser den da heller ikke problemerne, hvilket også kan ses ud af politiets statistik over overtrædelser af reglerne fra årene før klippekortordningens gennemførelse og statistik fra årene efter klippekortordningens gennemførelse².

Transportegnethed

Dyrene skal være egnede til den påtænkte transport, og ifølge forordningen er det afsenderens, typisk landmandens, og chaufførens fælles ansvar at sikre dyrenes transportegnethed. Landmanden vurderer dyrene i forbindelse med, at de udplukkes i stalden og sættes i udleveringsrum, og chaufføren vurderer dyrene i forbindelse med inddladningen på bilen.

I praksis er det dog transportørerne, der bærer det største ansvar for at vurdere dyrene. Grunden hertil skal findes i den danske lovgivning, hvor sanktioner for overtrædelser er fastlagt. Når ikke-transportegnede dyr transporteres, straffes typisk både afsender/landmand og chauffør med bøde, men derudover sanktioneres – pr. automatik – også vognmanden med bøde, der er det dobbelte beløb af chaufførens, ligesom chauffør og vognmand sanktioneres med et klip.

² Det bemærkes, at reglerne blev ændret i 2007 ved gennemførelsen af forordningens regler. Derfor kan statistikker fra før og efter 2007 ikke som sådan sammenlignes. Den største forskel er, at statistikker fra før 2007 omfatter ikke-erhvervsmæssige dyretransporter, hvilket ikke tilfældet efter 2007. Der udarbejdes ikke opgørelser over, om overtrædelserne har medført risiko for at dyret kunne komme til skade eller påføres en ulempe, var udsat for ulempe, var uforsvarligt eller groft uforsvarligt behandlet eller mishandlet. Fra en enestående opgørelse fra fødevarestyrelsen ved vi dog, at hovedparten af forholdene alene handler om risici eller ulemper – et forhold som det er vores erfaring fortsat er tilfældet.

Skal dyrevelfærden på transporterne øges gennem bedre vurderinger af transportegnetheden er det nødvendigt først og fremmest at motivere den aktør, der har de bedste muligheder for at sikre, at ikke-transportegnede dyr ikke bringes på bilen. Landmanden er bedre uddannet til at vurdere dyrenes helbred end chaufføren. Men endnu mere centralt er det, at landmanden har et længerevarende kendskab til dyrets helbred, da denne har passet dyrene i stalden og eventuelt behandlet dem for lidelser. Det er almindeligt, at ældre skader bryder op under transporten på grund af de bevægelser og rystelser, som en transport medfører. Historikken om dyrets helbred kan derfor være afgørende for at vurdere, om et dyr er uegnet til transport og dermed hindre, at dyret udsættes for en transport. Endvidere er det f.eks. almindeligvis ikke muligt for chaufførerne at vurdere, om dyr er drægtige i de tidlige stadier eller om et kvæg har kælvet inden for de sidste 14 dage, hvilket også er forhold, der straffes med klip.

En del af de sager, som DE og DTL har kendskab til, vedrører overtrædelse af regler om dyrenes egnethed til transport.

Selv dyr med alvorlige skader kommer med på transporterne, fordi chaufførerne ikke ud fra en visuel vurdering af det enkelte dyrs tilstand er i stand til at se, at dyret er uegnet til transport eller i en tilstand, hvor en skavank bliver fremprovokeret af transportens bevægelser.

Dette kan for eksempel være tilfældet ved dyr, der har været syge forud for transporten. Disse dyr udviser ikke altid tegn på manglende transportegnethed på det tidspunkt, hvor de løber ombord på lastbilen, og chaufføren har derved ikke mulighed for at skille dem fra hos afsenderen. Dyrets manglende transportegnethed viser sig således først for chaufføren ved ankomsten til slagteriet.

Det ses desuden, at dyrlægerne kan være uenige om, hvorvidt et dyr er transportegnet. Ud over at det understreger, at der er tale om subjektive vurderinger, er det i sådanne sager helt urimeligt at pålægge chaufføren endsize vognmanden - med en langt mindre faglig ekspertise - en sanktion i form af et klip, når der er sket en fejlbedømmelse.

Til illustration af vanskelighederne med at vurdere dyrenes manglende transportegnethed skal organisationerne henvise til følgende domme:

- Rettens SS1715/2007 dom af 13. marts 2009 afsagt af retten i Holstebro, hvor retten fandt, at vognmanden havde behandlet den i sagen omhandlede ko groft uforsvarligt, på trods af at landmandens egen dyrlæge havde afgivet vidneudsagn om, at han havde fundet koen transportegnet.

I denne sag var der tale om en ko, der havde fået et kejsersnit ca. syv uger forud for transporten, og hvor såret ikke var synligt for vognmanden, der selv forestod transporten, på tidspunktet for læsningen. Da dyretransporten imidlertid kom frem til slagteriet var operationssåret sprunget op. Landmandens egen dyrlæge forklarede i retten, at han havde fundet koen såvel transportegnet som egnet til slagting.

Sagen illustrerer dels, at det kan være vanskeligt at vurdere, om et dyr er transportegnet, dels at der kan være divergerende opfattelser af dyrets transportegnethed blandt besætningsdyrlægen og embedsdyrlægen.

Klippekortordningen kan ikke sikre et sådant dyr mod transport.

- I en anden sag, rettens SS 30-2507/2007, afsagt af retten i Randers den 15. november 2007, havde en chauffør medtaget en gris, der ved fremkomsten til slagteriet viste sig ikke at være transportegnet. Under læsningen havde der ikke været noget at bemærke ved grisen, men da den blev observeret af dyrlægen på slagteriet viste det sig, at dens ene tå var hævet. Det viste sig først *efter* slagtingen, at tåen var væsentligt hævet i forhold til den tilsvarende tå på den anden klov. Den kontrollerende dyrlæge havde således heller ikke været i stand til at vurdere tåen i forbindelse med aflæsningen, og det selv om grisen blev aflæsset som en af de sidste, hvilket giver de bedste muligheder for en visuel vurdering.

Desuden fremgår det af dyrlægens vidneudsagn, at der var tale om en gammel skade, og at dyrlægen ikke kunne afvise, at skade var blevet forværret under transporten.

Såvel chauffør som vognmand, der ikke deltog i selve transporten, blev dømt for uforsvarlig behandling af dyr.

Også denne sag illustrerer det vanskelige i at vurdere, om et dyr er transportegnet. Dyret opfører sig som de øvrige dyr under læsningen, men da dyret har en skade, som bryder op igen eller bliver forværret under transporten, dømmes chaufføren og vognmanden.

For god ordens skyld skal organisationerne gøre opmærksom på, at de nævnte domme vedrører overtrædelser, der er begået før klippekortordningen trådte i kraft. Dette forhold synes dog ikke at have nogen betydning i forhold til problemstillingen omkring selve vurderingen af transportegnetheden, og sådanne overtrædelser ville med den nuværende lovgivning have medført klip hos chaufføren.

Visuelle vurderinger af om dyr er transportegnede er således i sit udgangspunkt en ganske vanskelig sag, og vurderingen er subjektiv. Derfor finder organisationerne det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, når chauffører og vognmænd får klip i situationer, særligt når besætningsdyrlægen siger god for dyrets transportegnethed, men hvor den kontrollerende dyrlæge, f.eks. på slagteriet, vurderer det uegnet. Der er således tale om et område, hvor chaufføren, trods megen omhu i udførelsen af sit arbejde, ikke kan sikre sig mod straf.

Anbefaling

Organisationerne finder særligt forordningens placering af ansvaret for vurdering af transportegnetheden problematisk, og problemet forstærkes fordi fejlvurderinger sanktioneres så hårdt i Danmark. Omvendt er dyrenes transportegnethed en af de mest afgørende forudsæt-

ninger for en vellykket transport. Derfor kan DE og DTL kun anbefale, at der tages initiativer til at forbedre forholdene:

1. Det er givet ved forordningen, at afsender, typisk landmanden, og chaufføren har et ligeligt delt ansvar for at sikre, at kun transportegnede dyr medtages på transporten. Som ovenfor bemærket, forskyder dansk lovgivning ansvaret således, at hovedansvaret pålægges transportøren.

Dansk lovgivning kan på forskellig vis skabe incitament for de to aktører, hvor organisationerne mener, at det største incitament bør pålægges den, der bedst kan sikre ikke-transportegnede dyr mod en transport.

I dansk lovgivning bør klipet fjernes og der bør ændres på, at chauffør og vognmand med bøde straffes langt hårdere end landmand.

2. Der bør i langt højere grad, end tilfældet er i dag, iværksættes en forbyggende indsats for at nedbringe antallet af overtrædelser af reglerne om transport af ikke-transportegnede dyr.

Alle parter har en interesse i at undgå overtrædelserne, og derfor bør kontrollerende dyrlæger på slagterier og samlestalde, der har fagvidenskaben om f.eks. transportegnethed, optræde i en langt mere konstruktiv og informativ rolle over for transportøren. Vurderingen af transportegnetheden er akademisk. Rådgivning er særlig lærerig for transportørerne i grænsetilfælde, hvor en politianmeldelse dog undgås.

Organisationerne opfordrer således til, at fødevarestyrelsens rejseholds rådgivningsrolle formaliseres.

Arealkrav

Det er DE's og DTLs klare fornemmelse, at overtrædelser af regler vedrørende krav til dyrenes areal/plads i højere grad sker ved, at dyr inden for et skillerum står for tæt, snarere end der totalt set er overvægt på bilen. Fordelingen af dyr sker ved, at chaufføren visuelt vurderer dyrenes størrelse. Det er vanskeligt at se, hvorledes en overskridelse af arealkravet kan forhindres inden for et skillerum, men der er mulighed for i højere grad at hindre, at arealkravet overskrides på bilen som helhed.

Anbefaling

Forudsætningen for at overholde arealkravet på bilen totalt set er, at vognmanden har redskaber til at vurdere, hvilken størrelse bil der skal udsendes til opgaven. Der er derfor behov for oplysninger om dyrenes størrelse. I forbindelse med gennemførelsen af klippekortordningen gav Folketinget ministeren bemyndigelse til at indføre et krav om, at afsender skulle tilvejebringe sådanne oplysninger i forbindelse med bestillingen af transporten. Dette er dog ikke gennemført, men kan fortsat anbefales. Visse aktører på markedet tilvejebringer allere-

de sådanne oplysninger til transportøren, men er der fejl i oplysningerne, er det transportøren, der ifalder ansvar for lovovertrædelsen.

Organisationerne anbefaler således, at der tages et opgør med reglernes logik om, at det er mest hensigtsmæssigt, at chaufføren vurderer dyrenes størrelse i forbindelse med indlæsningen frem for afsenderen, typisk landmanden, i forbindelse med bestillingen af transporten. I samme vending bemærkes, at det er fejlagtigt at argumentere for, at det er let for transportøren at lade et dyr stå tilbage hos afsender. Af hensyn til sygdomssmitte kan dyr ikke føres tilbage i stalden, og landmanden har ikke et sted til dyret, hvorfor chaufføren kan blive udsat for et pres fra sin kunde.

Subjektive / ikke entydige regler

Udover regler om transportegnethed er også regler om strøelse subjektive/ikke entydige. DE og DTL finder ikke, at sanktion i form af klip bør finde sted på områder, hvor chaufføren ikke med omhu i sit arbejde kan sikre sig mod klip. Hvorvidt reglen er overtrådt, afhænger af den kontrollerende myndigheds vurdering.

Reglerne om strøelse er således formuleret ved ikke-objektive kriterier, der afgør, om reglerne er overtrådt. Derimod er det de kontrollerende myndigheder – og i sidste ende retten – der subjektivt afgør, om der for eksempel har været passende strøelse i transportmidlet. Den nødvendige mængde strøelse, som transportøren skal sørge for er i bunden af transportmidlet, afhænger således af, hvornår særligt kvæg sidste er blevet fodret/vandet, ligesom det vil have betydning, om der under transporten kommer nedbør mm.

Virkningen af klippekortordningen

Udover at klippekortordningen er betænkelig, fordi den er ikke-proportional med overtrædelsen og sanktioneres med hård straf for overtrædelsen af regler, der er behæftet med flere problemer, har den særligt den bekymrende effekt at forringe arbejdsmiljøet. Endelig er det ikke klart for vognmænd og chauffører, om de har fået klip.

Stress

Vognmændenes primære reaktion på klippekortordningen er, at den i betydelig grad har forringet arbejdsmiljøet hos dem selv og hos chaufførerne. Det skyldes, at transportørerne, trods megen umage i sit arbejde, ikke kan sikre sig mod straf forud for kørslens begyndelse.

Det er almindelig kendt, at når mennesker mødes med krav, der står i overmål til deres kompetencer, så stresses de. Klippekortordningen sanktioneres hårdt f.eks. fejlvurderinger af dyrenes transportegnethed, som mange gange kræver en akademisk baggrund. I dette tilfælde kan de endda ifalde et klip, hvor skaden først konstateres under slagtingen. Samtidig er flere af de regler, der sanktioneres med klip langt fra formuleret ved objektive kriterier, hvorved der ikke er klare linjer for, hvordan man bør handle.

Det fremgår da også i Arbejdsrapport om en klippekortordning for dyretransportører, at "alvorlige" skader kun i "almindelighed vil kunne konstateres", og det er ikke muligt for chaufføren at sikre sig mod klip.

Uklart om man har fået klip

Det er DE's og DTLs vurdering, at det ikke altid fremgår af bødeforlæg og domme, hvorvidt overtrædelsen indebærer klip. Resultatet heraf er, at transportørerne er uoplyste om og i øvrigt usikre på den fulde retsfølge af en lovovertrædelse.

Afsluttende anbefalinger

Som det fremgår af ovenstående er det DE's og DTLs vurdering, at klippekortordningen ikke tjener noget beskyttelsesværdigt formål. Klippekortordningen bør derfor afskaffes.

I stedet bør gennemføres en grundig analyse af, hvad der er årsagerne til, at regler for transport af dyr overtrædes – en analyse, der desværre ikke fandt sted før man gennemførte en klippekortordning som løsning.

Muligheder for at forbedre dyrevelfærden og transportørernes retssikkerhed – der synes at kunne forenes – bør ikke være uudnyttede. Løsninger skal findes i den danske incitamentsregulering, i praksisser på området og gennem et stærkt dansk engagement i forbindelse med den kommende revision af forordningen for dyretransport, hvor der er mulighed for at rette op på de mange problematiske regler.

Med venlig hilsen

Lisbet Hagelund
Dansk Transport og Logistik

Maria Nymann
Dansk Erhverv



Justitsministeriet
Att.: Christian Wiese Svanberg
Slotsholmsgade 10
1216 København K

16. juni 2011
9.13.51

Vedr.: Bemærkninger til klippekortordningen for dyretransporter

Med henvisning til skrivelse af 30. maj 2011, hvormed Dyrenes Beskyttelse gives mulighed for at komme med bemærkninger til klippekortordningen i forlængelse af den oprindelige høring af 2. juli 2009 (jf. j.nr. 2009-5430-0156) samt supplerende oplysninger modtaget fra Rigspolitiet, skal foreningen hermed bemærke som følger:

I. Overordnet er Dyrenes Beskyttelse tilfreds med indførelsen af klippekortordningen, der med det store antal registrerede forseelser klart har vist sin berettigelse.

II. Dyrenes Beskyttelse har en række specifikke bemærkninger til følgende forhold inkluderet i klippekortordningen:

a) Arealkrav (lastetæthed)

Der er alt for store spring i tabellerne i bilag 2 til Transportbekendtgørelsen¹, hvormed der skal være rigtig mange dyr, før der faktisk vurderes at være for mange om bord i henhold til lovgivningen. Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at der skal foretages såkaldt "*lineær interpolation*" mellem vægtrinene, samtidig med at der skal laves kortere afstand mellem to på hinanden følgende trin. Dels vil dette give umiddelbar logisk fornuft, dels vil det afspejle det forhold, at tildeling af areal i relation til kropsvægt er baseret på en såkaldt kontinuert (i.e. sammenhængende el. uafbrudt) matematisk funktion, som ikke er "trappetrins"-opdelt el. afbrudt.

Som eksempel på den nuværende groteske tilstand er, at der er en kæmpe afstand mellem arealkravet på 0,42 m² til en gris på 100 kg og arealkravet på 0,70 m² til en gris på 200 kg; i praksis betyder det, at en gris på 199 kg kan transporteres lovligt med 0,42 m² per gris; det eneste rigtige ville selvfølgelig være, at en sådan gris som minimum fik tildelt $(0,70-0,42) \times (99/100) + 0,42 = 0,697$ m² (svarende til 0,70 m² - med to decimaler), hvilket ville være i overensstemmelse med den videnskabelige dokumentation, hvorpå lovgivningen baserer sig.

¹ Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 1729 af 21. december 2006 om beskyttelse af dyr under transport (med senere ændringer).

Herudover ønsker Dyrenes Beskyttelse, at der skal kunne fastsættes arealkrav både længere op og ned, end de nuværende arealkrav tilskriver (såkaldt "*lineær ekstrapolation*"). F.eks. er der kun fastsat arealkrav for grise på 25 kg - og ikke for mindre grise. Dels bør der fastsættes arealkrav for grise med lavere kropsvægt, dels bør der kunne laves ekstrapolation ud over grænserne for hhv. den laveste og højeste vægtkategori, dvs. at man skal kunne udstrække arealkravene forholdsmæssigt udover disse terminale målepunkter.

Problemerne med overholdelse af arealkrav er blevet forstærket, herunder i relation til slagtesvin og "30 kg-grise", i forbindelse med to landsrets-domme (V.L.S-0456-10 og V.L.S-0356-10) om beregning af arealkrav.

Dyrenes Beskyttelse vil på den baggrund indtrængende opfordre Justitsministeriet til hurtigst muligt at adressere denne meget vigtige problemstilling.

b) Indvendig højde.

Der kan gives klip, hvis den indvendige højde er mindre end 95% af det tilladelige ved svine-transporter, men der er ikke et tilsvarende krav ved kreaturtransporter. Dyrenes Beskyttelse vil hermed indstille, at indvendig højde for kreaturer inkluderes i klippekortordningen, idet krydshøjde el. mankehøjde udgør et fast målepunkt og EFSA i sin nyeste rapport² anbefaler, at der skal være mindst 20 cm over mankehøjde ('withers height') på det højeste dyr. Det er således nemt at kvantificere dette højdekra, ligesom der helt åbenlyst er tale om en forseelse, hvis den manglende højde på kreatur-transporter har forårsaget skader på dyrene.

I øvrigt bemærkes det, at man foretager såvel lineær inter- og ekstrapolation i relation til indvendig højde for svin, hvilket også burde være tilfældet ved arealkrav (jf. pkt. a ovenfor samt § 9 i Transportbekendtgørelsen).

c) Ventilation

Det har hidtil kun udløst klip, hvis reglerne for mekanisk ventilation hos svin er overtrådt (jf. § 9 i Transportbekendtgørelsen og Kap. VI, pkt. 3, i bilag I til Transportforordningen³). Der sker altså ikke noget, hvis en bil med fjerkræ eller kreaturer har store velfærdsproblemer på grund af manglende ventilation. Efter Dyrenes Beskyttelses opfattelse er dette naturligvis helt inkonsekvent og uholdbart. Det bør således også kunne medføre klip, såfremt der er problemer med mangelfulde eller utilstrækkelige ventilationsforhold for andre dyr, herunder også kreaturer og fjerkræ.

d) Drikkevand og foder

Dyrenes Beskyttelse indstiller, at forhold vedr. drikkevand og foder fastholdes i klippekortordningen.

e) Hviletid

Dyrenes Beskyttelse mener, at forhold vedr. hviletid bør fastholdes i klippekortordningen.

² EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW); Scientific Opinion concerning the welfare of animals during transport. EFSA journal 2011;9(1):1966 [125 pp.].

³ Rådets Forordning (EF) Nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97.

f) Strøelse

Det er Dyrenes Beskyttelses holdning, at det er vigtigt at bibeholde strøelse inkluderet i klippekortordningen. Når man har med levende dyr/biologi at gøre, er det ikke alt, der kan måles og vejes. Det er derfor vigtigt at fastholde den individuelle vurdering af, om der i den konkrete transport er tilstrækkelig strøelse, da dette er afhængigt af et kompliceret samspil af en helt række forskellige faktorer. Det bør således ikke kun være ved total mangel på strøelse, at der gives klip, men også i tilfælde, hvor det kan konstateres, at der ikke har været tilstrækkelig strøelse til at opfylde dyrenes behov i relation til passende komfort og absorption.

g) Transportegnethed

Dyrenes Beskyttelse lægger overordentlig stor vægt på, at transportegnethed er inkluderet som en central del af klippekortordningen. Dette skyldes, at transportegnethed er af enorm stor og åbenlys dyreværnsmæssig betydning i relation til transport.

Udover transportør og chauffør/ledsager kan landmænd også i visse tilfælde være ansvarlig for overtrædelse af reglerne om transport af dyr i relation til transportegnethed. Dyrenes Beskyttelse mener, at det er af stor betydning, at aktører, som har et ansvar, bliver stillet til regnskab for evt. forseelser. Det er vigtigt at understrege, at der skal ikke være straf-frihed.

Dyrenes Beskyttelse henstiller dog til, at der foretages en individuel vurdering af hændelsesforløbet i hvert enkelt tilfælde, således at hvis det f.eks. viser sig, at landmanden bevidst har forsøgt at snyde chaufføren ved at skjule et brok eller lign., bør landmanden have en forholdsmæssig stor straf (og chaufføren en tilsvarende mindre straf). Tilsvarende bør der - ved vurdering af om chaufføren skal have et klip eller anden straf - tages hensyn til tilfælde, hvor der f.eks. foreligger en dyrlægeattest om transportegnethed for de pågældende dyr. I sidstnævnte tilfælde har den praktiserende dyrlæge pådraget sig ansvar.

III. Dyrenes Beskyttelse vil desuden foreslå, at følgende forhold inddrages i forbindelse med en udvidelse af klippekortordningens anvendelsesområde:

Umage dyr

Dyrenes Beskyttelse er bekendt med, at det stadig er vanskeligt for nogle chauffører at se forskel på søer vs. orner, at se om dyr har horn eller ej, og om der er mere end 40% forskel i vægt ml. to dyr. Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at det skal kunne udløse et klip at køre med umage dyr i samme rum, fordi der er megen dårlig dyrevelfærd forbundet hermed for de implicerede dyr (jf. bilag I, kap.III, pkt. 1.12, i Transportforordningen samt Vejledning om Transportforordningen).

Varebiler

I bekendtgørelse vedr. klippekortordningen⁴ står der, at reglerne vedr. arealkrav gælder for lastbiler inkl. påhængskøretøj. Det vil sige, at man f.eks. kan komme afsted med at køre med fjerkræ i en varebil, hvor arealet er alt for lille, idet sådanne tilfælde vil falde udenfor klippekortordningens anvendelsesområde.

Dyrenes Beskyttelse henstiller til, at der rettes op på dette forhold i ovenstående bekendtgørelse, så der bliver overensstemmelse med klippekortordningens bestemmelser for *landevejstransport*

⁴ Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 23 af 14. januar 2009 om visse forhold vedrørende beinget frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervmæssig transport af dyr.

af heste, kvæg, får, geder, svin eller fjerkræ, uanset type af transportmiddel (jf. § 29b, stk. 1, i Dyreværnsloven).

Udenlandske selskaber

Klippekortsordningen rammer ikke udenlandske selskaber, men kun deres chauffører. Det er Dyrenes Beskyttelses opfattelse, at der bør sikres samme betingelser for alle selskaber, som agerer i Danmark, uanset nationalitet.

Dyrenes Beskyttelse indgår selvfølgelig gerne i en dialog om ovenstående emner m.v.

Venlig hilsen



Per Jensen, Præsident
Dyrenes Beskyttelse



Britta Riis, Direktør
Dyrenes Beskyttelse