



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Miljø- og Fødevareudvalget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

Dato: 26. februar 2021
Kontor: Strafferetskontoret
Sagsbeh: Jeppe Malinowski
Sagsnr.: 2021-0032/33-0052
Dok.: 1825079

Besvarelse af spørgsmål nr. 750 (Alm. del) fra Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 750 (Alm. del), som Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg har stillet til justitsministeren den 29. januar 2021. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Larsen (KF).

Nick Hækkerup

/

Mette Johansen

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 3392 3340
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 750 (Alm. del) fra Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalget:

”Vil ministeren foranledige en revurdering af sager mod danske chauffører og vognmænd, der er anklaget for at have overtrådt reglerne om transportegnethed frem til oktober 2020, så sagerne vurderes efter den nye sanktionsvejledning, der trådte i kraft den 1. oktober 2020, jf. MOF alm. del – bilag 299? Fødevarestyrelsen har siden medio 2017 foretaget ca. 400 politianmeldelser i branchen, som nu sagsbehandles hos Politiet og Anklagemyndigheden. Hovedparten af politianmeldelserne af chauffører vedrører en enkelt fejltagelse. Pr. 1. oktober 2020 har Fødevarestyrelsen indført en ny kontrol- og sanktionsmodel med mere fokus på en helhedsvurdering frem for enkeltfejl, og det er forventningen, at antallet af politisigelser over for transportvirksomhederne vil blive reduceret betragteligt fremadrettet. Målet med revurderingen er gennem frafald af politianmeldelser at undgå, at chauffører straffes hårdere for gamle fejl, end der i dag er politisk opbakning til og dækning for i den gældende sanktionsvejledning”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelse af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, der har forelagt spørgsmålet for Fødevarestyrelsen, som har oplyst følgende:

”Fødevarestyrelsen har indført et nyt kontrol- og sanktionskoncept for dyretransporter fra den 1. oktober 2020. Denne model er et centralt element i den politiske aftale af 25. juni 2020 om et helhedsorienteret, mere risikobaseret og datadrevet kontrolkoncept for dyretransporter. Dette indebærer en målretning af Fødevarestyrelsens sanktionerings- og opfølgingsprincipper til transportkæden, så der i højere grad bliver anvendt forbud, påbud, gebyrfinansierede ekstra kontroller og andre virkemidler, som har en umiddelbar, mærkbar konsekvens for virksomheden. Fokus er således på indsatser, som skal påvirke virksomheden til at forbedre regelefterlevelsen på netop dét område, hvor der har været konstateret problemer.

Som anført i MOF alm. del bilag 299, forventes implementeringen af det nye kontrolkoncept at medføre et markant fald i antal politianmeldelser fra 1. oktober 2020.”

Justitsministeriet har endvidere indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”1. Det fremgår af retsplejelovens § 96, stk. 1, at det er de offentlige anklageres opgave i forbindelse med politiet at forfølge forbrydelser efter reglerne i denne lov. Anklagemyndigheden skal herved påse, at strafskyldige drages til ansvar, men også at forfølgning af uskyldige ikke finder sted, jf. bestemmelsens stk. 2.

Reglen i retsplejelovens § 96, stk. 2, er udtryk for objektivitetsprincippet, der er et grundlæggende princip i strafferetsplejen. Princippet indebærer, at anklagemyndigheden er forpligtet til at tage enhver omstændighed, der tyder på en mistænks uskyld, i betragtning. Det følger altså af objektivitetsprincippet, at anklagemyndigheden kun skal rejse tiltale i sager, hvor der er en rimelig formodning om, at der vil ske domfældelse i retten.

Objektivitetsprincippet indebærer samtidig, at anklagemyndigheden som udgangspunkt ikke kan undlade at tage skridt til at strafforfølge personer, som anklagemyndigheden skønner er skyldige i en strafbar lovovertrædelse. Der må i disse tilfælde normalt enten rejses tiltale eller meddeles et tiltalefrafald efter straffelovens § 722. Der gælder således ingen almindelig regel om ikke at gøre noget i anledning af en konstateret lovovertrædelse, idet retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 3, dog giver hjemmel til af ressourcemæssige årsager at opgive påtale, selv om der består en formodning om skyld.

2. Rigsadvokaten har i Rigsadvokatmeddelelsens afsnit om dyreværn fastsat nærmere retningslinjer for anklagemyndighedens behandling af dyreværnsager, herunder sager om transport af dyr. Det pågældende afsnit bygger bl.a. på forarbejderne til dyreværnsloven.

Af afsnittets pkt. 3.2.C. fremgår følgende i forhold til valg af ansvarssubjekt i sager om transport af dyr:

”[...] I sager om transport af dyr kan der opstå spørgsmål om valg af ansvarssubjekt, idet der kan være grundlag for at gøre strafansvar gældende både mod en ansat chauffør, dennes arbejdsgiver/vognmand, andre ansatte i transportfirmaet og/eller den person (typisk en landmand), der f.eks. har ladet et dyr, der er uegnet til transport, transportere.

Anklagemyndigheden skal rejse tiltale både mod den chauffør, der har udført transporten, og mod arbejdsgiver/vognmand og leverandør, hvis det kan godtgøres, at disse har været medvirkende til over-

trædelsen 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. Som eksempel kan nævnes U 2012.3395H, hvor en chauffør og et vognmandsfirma, som chaufføren var medejer af, blev idømt bøder for overtrædelse af dyreværnsloven i forbindelse med transport af dyr. Højesteret fandt ikke grundlag for at nedsætte bøderne under henvisning til sagsbehandlingstiden, ligesom Højesteret ikke fandt, at den dømtes rolle både som chauffør og som direktør i vognmandsfirmaet betød en krænkelse af forbuddet om dobbelt straf.

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

[...]”

3. Den 6. februar 2020 vedtog Folketinget en ny dyrevelfærdslov, som trådte i kraft den 1. januar 2021. Loven erstatter dyreværnsloven.

Af bemærkningerne til den nye dyrevelfærdslov fremgår af punkt 2.20.4. bl.a.:

”Det blev i forbindelse med skærpelse af bødeniveauet i 2007 for transportør (vognmand) og landmand i sager om transport af dyr vurderet, at et højt bødeniveau er påkrævet for at opnå den forudsatte præventive effekt af de strafbelagte regler om transport af dyr, da der navnlig i sager om transport af dyr kan være et særligt økonomisk incitament til at overtræde lovgivningen. Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at disse hensyn stadig er relevante, og at det fastsatte bødeniveau fortsat er passende. Det gældende bødeniveau foreslås derfor videreført uændret.

Da de generelle vejledende bødestørrelser ved overtrædelser af dyrevelfærdslovgivningen i erhvervsforhold, som er nævnt i afsnit 2.20.1.1.1. særligt om bødeniveau, stadig er relevante også i dyretransportsager, og da chauffører og ledsagere ikke er omfattet af bødeniveauet, som følger af lovændringen i 2007 (lov nr. 530 af 6. juni 2007 om ændring

af dyreværnsloven), foreslås disse ligeledes videreført uændret.

Det fremgår således af ændringsloven fra 2007, at der sker en skærpelse af straffniveauet, men ansvarssubjekterne forbliver uforandret, selvom chaufførers ansvar ikke straffes helt så hårdt, som transportvirksomheder og leverandører.

Som led i politisk aftale af 18. december 2018 om styrket kontrol af dyretransporter mellem daværende regering (VLAK) og Dansk Folkeparti er Fødevarestyrelsens sanktioneringspraksis i sager om transportegnethed blevet præciseret, således at styrelsen i forbindelse med styrkelsen af kontrollen med dyretransporter primært sanktionerer landmand og transportvirksomhed. Det vil betyde, at Fødevarestyrelsen i højere grad vil udnytte mulighederne for at sanktionere med påbud og forbud, hvor dette vurderes hensigtsmæssigt.

Dette indebærer, at styrelsen ved kontrollen på samlesteder eller i besætninger og ved AM-kontrollen på slagterier i bl.a. sager om transportegnethed vil sanktionere landmand og transportvirksomhed med indskærpelse, påbud eller forbud med en fremadrettet forbedring af regelefterlevelsen som formål.

I forbindelse med overtrædelser af reglerne om transport, herunder om dyrs transportegnethed, vil der som hidtil skulle foretages en konkret vurdering af overtrædelserne, herunder om der skal ske politianmeldelse. Det er uændret anklagemyndigheden, der – på baggrund af politiets efterforskning – afgør, om der skal rejses tiltale, og hvilke aktører der i givet fald skal rejses tiltale mod.

[...]”.

Det strafferetlige ansvar for de enkelte aktører videreføres således med vedtagelsen af den nye dyrevelfærdslov, uanset at Fødevarestyrelsen har præciseret styrelsens sanktioneringspraksis i forbindelse med styrelsens kontroller af dyretransporter.

Det er på den baggrund Rigsadvokatens vurdering, at ikrafttrædelsen af den nye dyrevelfærdslov ikke medfører en ændring af anklagemyndighedens vurdering af rette ansvarssubjekt i konkrete sager om transport af dyr. Chauffører kan således fortsat tiltales og sanktioneres på baggrund af en konkret vurdering i hver enkelt sag. I den forbindelse bemærkes endvidere, at det

som nævnt følger af objektivitetsprincippet, at anklagemyndigheden som udgangspunkt ikke kan undlade at tage skridt til at strafforfølge personer, som anklagemyndigheden skønner er skyldige i en strafbar lovovertrædelse, jf. pkt. 1 ovenfor.”