



## LANDBRUGSRAADET

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

6. februar 2007  
AT/kbe  
Tlf 33 39 42 60  
Fax 33 39 41 50  
at@landbrug.dk

### **Høringssvar vedr. "Arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransporter"**

Landbrugsraadet fremsender på vegne af Dansk Landbrug, Danske Slagterier, Dansk Svineproduktion, Dansk Kvæg, Køddbranchens Fællesråd, Det Danske Fjerkræraad, Landsudvalget for Heste og SamMark følgende bemærkninger til arbejdsgrupperapporten om en klippekortsordning for dyretransporter, jf. Justitsministeriets henvendelse af 9. januar 2007 sagsnr.: 2006-5430-0052.

#### **Dyretransporter**

Landbrugsraadet ønsker, at transport af dyr skal foregå med en høj standard og finder det uacceptabelt med de mange overtrædelser af lovgivningen. Det er vores vurdering, at den foreslåede klippekortsordning rummer en markant præventiv effekt i forhold til overtrædelse af reglerne for transport af dyr.

#### **Klippekortsordning**

En klippekortsordning vedrørende transport af dyr adskiller sig på nogle helt principielle områder markant fra andre lignende ordninger, hvorfor det kan være vanskeligt at forudsige konsekvenserne af ordningen. Det er derfor afgørende allerede ved ordningens iværksættelse at signalere, at der er vilje til en evaluering, hvis ordningen har nogle utilsigtede konsekvenser.

Vores vurdering af ordningen er baseret på en helhedsvurdering af rapportens anbefalinger, og derfor kan de enkelte forudsætninger og anbefalinger ikke ses uafhængigt af hinanden. Så hvis der justeres på de enkelte grundlæggende elementer i principperne, så bør andre elementer også genovervejes for at opretholde en balance, som medvirker til opfyldelse af det overordnede formål.

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 82

2006 NR. 5430 - 0062

## **Retssikkerhed**

Det er helt afgørende for Landbrugsraadet at fastholde de principielle forhold omkring retssikkerheden, som alle i arbejdsgruppen var enige om. Det gælder bl.a. en klar grænseflade for ansvarsfordelingen mellem de enkelte aktører samt princippet om, at der ikke er objektivt ansvar, at der er mulighed for domstolsprøvelse af alle afgørelser samt krav om domstolsafgørelse af et sidste klip inden frakendelse af retten til at køre med dyr. Det er endvidere centralt at fastholde forslaget til antal af klip inden sanktioner, da det netop er vurderet i forhold til resten af forslaget.

Endelig er det vigtigt, at reglerne er entydige og objektive, så der ikke er tvivl om, hvornår en regel overtrædes eller overholdes. Det er ligeledes vigtigt, at den administrative tolkning af regler er klare og entydige samt velkendte og tilgængelige for alle parter.

## **Proportionalitet mellem forseelse og sanktion**

Klippekortordningens sanktioner skal være proportionale i forhold til de konkrete forseelser og anden straffelovgivning. Fratagelse af retten til at transportere dyr er en meget indgribende sanktion for både transportører og chauffører. Forholdet som udløser en sådan sanktion, skal derfor være meget groft eller gentaget.

Det har derfor været en central forudsætning for arbejdet med klippekortsordningen, at en forseelse skal være forbundet med væsentlige dyrevelfærdsmæssige konsekvenser for at udløse et klip. Landbrugsraadet finder, at flere af de klipudpegede forseelser ved mindre overskridelser ikke har væsentlige dyrevelfærdsmæssige konsekvenser. Et eksempel er de foreslåede regler omkring lastetæthed. Arbejdsgruppen foreslår, at et klip udløses ved en overskridelse på 10 pct. Indtil 15. august 2006 var pladskravet for svin 20 pct. mindre end det er på nuværende tidspunkt, og det var veldokumenteret, at der var meget få skader og meget lav dødelighed. Samtidig er der klar videnskabelig dokumentation for, at det øgede arealkrav reelt øgede risikoen for ringere dyrevelfærd. Endvidere er arealkravet for nogle typer af transportere 20 pct. større i Danmark end i det øvrige EU. Det betyder, at kørsel som vil være fuldt lovlig i andre lande ikke alene vil udløse en bøde i Danmark, men også et klip, som kan medføre fratagelse af retten til at transportere dyr. Der er ikke proportionalitet mellem forseelse og sanktion i denne situation. Landbrugsraadet skal derfor kraftigt opfordre til, at et klip for overtrædelse af lastetætheden først bør udløses ved en overskridelse på 20 pct.

Arbejdsgruppen foreslår endvidere, at tre + tre klip indebærer ubetinget frakendelse af virksomheders ret til at transportere dyr. Dette vil ramme store transportvirksomheder urimeligt hårdt. Uanset store virksomheders muligheder for at sikre, at deres aktiviteter sker i overensstemmelse med gældende regler, vil der altid kunne opstå utilsigtede fejl, som kan føre til et

klip. Til eksempel gennemfører SPF-Danmark årligt omkring 100.000 transporter af dyr ved hjælp af ca. 270 medarbejdere og 145 lastbiler. I uheldigste fald vil seks fejl på over 300.000 transporter kunne lukke virksomheden, hvilken er en fejlmargen på kun 0,02 promille. Klippekontrollen for dyretransporter skal differentieres i forhold til virksomhedsstørrelse for at sikre proportionalitet mellem forseelse og sanktion.

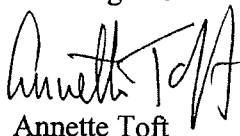
### **Beskæftigelsesmæssige konsekvenser**

Selv om en klippekortsordning for transport af dyr kan forventes at føre til skærpet opmærksomhed på reglerne for transport af dyr, og dermed umiddelbart også fremme dyrevelfærden, er det vigtigt også at være opmærksom på, at en sådan ordning meget vel kan føre til udflagning af virksomheder og arbejdspladser. Rapporten peger på de manglende muligheder for at fratage udenlandske virksomheder retten til at køre med dyr, hvilket øger risikoen for udflagning af virksomheder på dette område. Som udgangspunkt finder vi dette uheldigt, da vi i danske firmaer internationalt set har en høj standard både med hensyn til transportører, chauffører og bilernes standard. Derfor skal der også kraftigt opfordres til, at der arbejdes på, at et sådant regelsæt udbredes til hele EU, da det både vil sikre ens vilkår og - ikke mindst - en meget større dyrevelfærdsmæssig effekt end en ensidig dansk ordning.

### **Alternative kontrol- og sanktionsmuligheder**

Der er i rapporten peget på, at andre muligheder for justering af kontrol og sanktionspolitikken også bør overvejes. Hvis der gennemføres en klippekortsordning er dette en så skrap sanktion, at effekten af dette skal dokumenteres, inden der iværksættes andre nye tiltag.

Med venlig hilsen



Annette Toft

8 FEB. 2007

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

7. februar 2007  
J.nr.: 2007-9020-9 / DFL  
Sagsbehandler: David Francis Lublin

FÆRDELSAFDELINGEN

Sekretariatet  
Ellebjergvej 52,2  
2450 København SV

Telefon: 3314 8888  
Direkte: 3391 0910  
Lokal: 7463  
Telefax: 3343 0004

E-mail: [rpchi@politi.dk](mailto:rpchi@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

Justitsministeriet har i brev af 9. januar 2007 (Sagsnr.: 2006-5430-0062) anmodet Rigspolitiet om eventuelle bemærkninger til "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter".

I den anledning kan Rigspolitiet oplyse følgende:

I 2006 er der registreret 384 sager i Det Centrale Kriminalregister vedrørende overtrædelse af dyreværnsloven.


I lyset af sagsmængden vil det efter Rigspolitiets opfattelse være mest hensigtsmæssigt, hvis der laves en løsning svarende til den, som kendes fra køre- og hviletidsområdet.

Dette betyder, at sigtelserne registreres i Det Centrale Kriminalregister på sigtelsestidspunktet, så det er muligt at se og sammenlægge verserende sager, mens der ikke i øvrigt laves nogen teknologiunderstøttelse. En registrering af sigtelserne kræver dog mindre ændringer af gerningskoder, sigtelser og koncepter. Udgifterne hertil udgør efter Rigspolitiets foreløbige skøn op imod 0,5 mio. Ændringerne kan foretages etapevis, men vil minimum tage 3-6 måneder.

Videre vil det kræve en ændring af bekendtgørelse nr. 218 af 27. marts 2001 om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister (Kriminalregisteret). Dette angår dels bilag 2, pkt. 5, hvor overtrædelser af dyreværnsloven skal tilføjes. Det bør i den forbindelse overvejes, om bestemmelsen i bekendtgørelsens § 13 skal udvides til at omfatte overtrædelser af dyreværnsloven.

Rigspolitiet kan i øvrigt anbefale, at arbejdsgruppens forslag gennemføres.

Med venlig hilsen

  
Mogens Hendriksen  
politimester

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

2006NR.5430-0062

Akt.nr. 86



Dyrenes Beskyttelse  
Alhambravej 15  
1826 Frederiksberg C  
Tlf.: 33 28 70 00

Frederiksberg, den 6. februar 2007

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Dyrevelfærdskontoret  
Att.: Jessica Auken, jau@jm.dk

Høringssvar vedrørende "Arbejdsgrupperapport om klippekortordning for dyretransporter"

Dyrenes Beskyttelse kan tilslutte sig anbefalingerne fra den af Justitsministeren nedsatte arbejdsgruppe vedrørende en klippekortordning for dyretransporter.

Dyrenes Beskyttelse finder tiltagene nødvendige for at stoppe overtrædelserne af dyreværnsloven i forbindelse med transport af dyr.

Dyrenes Beskyttelse skal dog gøre opmærksom på, at der siden arbejdsgruppen har afleveret sin rapport er trådt ny lovgivning i kraft, blandt andet om uddannelse af chauffører. Når disse og andre evt. nye regelsæt træder i kraft, er det Dyrenes Beskyttelses forventning, at der hver gang vil blive taget stilling til, om overtrædelser heraf skal medinddrages i klippekortordningen.

Med venlig hilsen

Ole Münster  
Direktør

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 83

2006 NR. 5430-0062

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret  
Att.: Torben Hansen  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

Grønningen 17  
Postboks 2250  
DK-1019 København K  
Telefon: +45 70 15 95 00  
Telefax: +45 70 15 95 02  
E-mail: dtl@dtl-dk.dk  
Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.:

Vor ref.: lhh/mol

Vort j. nr.: 06-166697-001

Dato: 06.02.2007

### Høring over Arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransporter

Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed fremkomme med bemærkninger til arbejdsgrupperapporten om en klippekortsordning for dyretransportører.

#### Generelt om klippekortsordningen

Som bekendt har DTL deltaget i samtlige af arbejdsgruppens møder samt bidraget til udformningen af rapporten på baggrund af det kommissorium, der forelå fra Folketinget. Det er vigtigt i den forbindelse at bemærke, at kommissoriet ikke gav mulighed for at forholde sig til, hvorvidt en klippekortsordning er hensigtsmæssig, men alene gav i opdrag at foreslå, hvordan en klippekortsordning kan udformes.

Set i det lys er det vigtigt for DTL at pointere, at DTL er af den opfattelse, at en klippekortsordning er unødvendig, idet der allerede findes tilstrækkelig med muligheder for at sanktionere dyretransportører for forhold, der har karakter af mishandling eller groft uforsvarlig behandling af dyrene. Som det også fremgår af rapporten, har disse muligheder blot ikke været anvendt i tilstrækkeligt omfang.

En klippekortsordning vil ramme transportører, der mishandler eller på grov uforsvarlig vis behandler dyr, men klip vil også falde til transportører, der behandler dyrene uforsvarligt eller hvor forholdene enten betød, at dyrene havde været til ulempe eller at der havde været risiko for, at dyrene kunne komme til skade. Efter politiets kontrolstatistik i oktober 2006 var alle overtrædelser bortset fra otte betegnet som værende ulempe eller risiko for tilskadekomst. Dyr var i én bil groft uforsvarligt behandlet og i syv tilfælde uforsvarligt behandlet.

Det er derfor DTLs opfattelse, at man nu har givet i opdrag at opfinde et net med uforholdsmæssigt små masker – alene fordi der har været gjort alt for lidt brug af det stormaskede net, der skulle fange de alvorlige tilfælde og få ansvarlige transportører fjernet fra branchen. Den foreslåede klippekortsordning rammer også transportører, der alene har fejl af mindre alvorlig karakter.

#### Balancen mellem dyrevelfærd og erhverv

Denne opfattelse bestyrkes af, at der i den foreliggende rapport er forsøgt holdt en meget nøje balance imellem på den ene side hensynet til dyrenes velfærd (ulempen, risikoen for tilskadekomst) og på den anden side hensynet til, at det skal være muligt at drive virksomhed som

dyretransportør. Balancen har været afspejlet i den enighed, der har været i arbejdsgruppen omkring nogle helt grundlæggende forhold.

Enigheden omfatter blandt andet den foreslåede retssikkerhed, at der ikke skal opereres med et objektivt ansvar for transportvirksomheden, samt måden hvorpå straffelovens virksomhedsansvar tænkes anvendt. Men også at klippekortsordningen både skal henvende sig til transportvirksomheder og chauffører, der på forskellig vis har ansvaret for, at transporterne foregår efter alle gældende regler.

Samtidig har der været bred enighed om, at der skal tre klip til en betinget frakendelse af transportvirksomhedens autorisation og chaufførens mulighed for at transportere levende dyr, og at der skal endnu tre klip til en ubetinget frakendelse af retten til at transportere levende dyr. Fastholdelsen af et så afgørende element i ordningen, som en del af balancen, er alt afgørende, da formuleringerne af, hvornår en overtrædelse af reglerne for transport af dyr skal medføre et klip, nøje er afstemt med antallet af chancer.

DTL skal meget stærkt advare imod, at de ovenstående helt grundlæggende forudsætninger for at bevare en anstændig balance i et forslag om klippekortsordning tilsidesættes af Folketinget.

DTL har imidlertid også fundet, at der undervejs i arbejdsgruppens arbejde på visse afgørende punkter er sket en uacceptabel forrykkelse i forudsætningerne for de overtrædelser, der er udvalgt til at skulle give et klip i transportørernes autorisation:

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

DTL er meget enig i ovennævnte forudsætninger. Men efterhånden som arbejdet i arbejdsgruppen skred frem stod det klart, at ikke alle foreslåede kliprelevante overtrædelser ville efterleve disse forudsætninger.

En del af de i rapporten foreslåede kliprelevante overtrædelser er således af mere subjektiv karakter. Dette gælder for eksempel forholdet vedrørende strøelse, hvor lovgivningens krav er, at der skal være "tilstrækkeligt" med strøelse. En anden problematisk overtrædelse er lastetæthed (arealkravet), idet det kan være ganske vanskeligt ved øjesyn at vurdere, hvor meget et dyr vejer – en forudsætning for at kunne anslå antallet af dyr, der må lastes. Problemet skærpes på dette punkt ved, at tolerancegrænsen for fejlvurdering i dette tilfælde er meget lav, nemlig 10%. Det betyder, at vurderes der ved øjesyn 3 kilo forkert på et 30 kilos svin, vil der falde et klip. DTL uddyber disse forskellige forhold nærmere nedenfor.

Den manglende objektivitet betyder, at DTL overordnet set har en begrundet frygt for, at klippekortsordningen for transportører af levende dyr vil føre til en situation lignende den, der eksisterer på køre-hviletidsområdet. Her modtager både transportvirksomheder og chauffører bødeforlæg, der bevæger sig i grænsefeltet mellem fejl og egentlige lovovertrædelser, og de mange grænsetilfælde med subjektive vurderinger af formelle forseelser betyder, at transportører er tvunget ud i et stort antal retssager, indtil retspraksis er fastlagt. Dette er helt uacceptabelt.

### **Store contra små virksomheder**

Et flertal i arbejdsgruppen fandt på trods af enighed om, at strafansvaret skal bygge på subjektiv tilregnelser, at der ikke skal differentieres mellem store og små virksomheder med hensyn til antallet af forseelser, der skal medføre klip. En klippekortsordning på baggrund af arbejdsgrupperapporten vil derfor betyde, at specielt store virksomheder rammes ekstra hårdt af klip og derved risikerer lukning hurtigere end mindre virksomheder. Store og små virksomheder ligestilles i forslaget med hensyn til antallet af chancer eller klip, men en virksomhed med en 200 gange større produktion har naturligt en større risiko for at begå fejl, der fører til klip. DTL mener, at der bør ske en differentiering i forhold til virksomhedsstørrelsen på samme vis, som det sker i Færdselsstyrelsen i forbindelse med sagsbehandlingen om eventuel tilbagekaldelse af vognmandstilladelser.

### **Ekspropriationsaspektet**

Generelt skal DTL i øvrigt stærkt anbefale, at den konstruktion, som arbejdsgrupperapporten lægger op til, gennemgår en nøje vurdering i forhold til eventuelle ekspropriationsretlige problemstillinger. Det er således DTLs klare opfattelse, at særligt forholdet omkring videreførelse af klip ved salg eller overdragelse af virksomheden til nye ejere, samt forholdet vedrørende en selvkørende vognmands risiko for at få klip ved overtrædelser begået som chauffør, begge har undertoner af ekspropriationsmæssig karakter og i øvrigt er helt uden dyrevelfærdsmæssig begrundelse. Man skal i den forbindelse være opmærksom på, at netop dyretransporternes helt særegne karakter med deraf følgende know-how og investeringer i særligt materiel m.v. vil gøre, at vognmanden i realiteten må opgive vognmandserhvervet, da han ikke blot kan fortsætte med at køre andet gods. Se nærmere nedenfor.

### **Kliprelevante overtrædelser**

DTL har i arbejdsgruppen accepteret formuleringerne omkring ventilation, samt vand og fodring. Disse efterlever de ovenfor nævnte forudsætninger om objektivitet og giver dermed transportøren en reel mulighed for at undgå klip.

DTL har imidlertid i arbejdsgruppen ud fra de ovenfor nævnte synspunkter opponeret mod arealkravets tolerancegrænse, valget af strøelse og transportegnethed som kliprelevant i det hele taget, samt delvist højdekravet. Disse forhold uddybes nærmere i det følgende:

#### ***Arealkrav (rapportens afsnit 5.3.5.2)***

DTL opponerer mod fastsættelsen af en 10 % tolerancegrænse for, hvornår en bøde for en for høj lastetæthed skal suppleres med et klip. For langt de fleste dyrearter er det ganske vanskeligt for en chauffør ved øjesyn at vurdere vægten inden for denne margin. Tolerancegrænsen bør således sættes op til minimum 20 %.

Praksis er, at transportørerne – i de fleste tilfælde – får oplysningerne om dyrenes gennemsnitlige vægt fra afsender, men denne har ikke vejret dyrene. Det betyder, at chaufføren reelt ikke har en mulighed for at sikre sig mod en forseelse på 10 %.

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



Tolerancegrænsen synes samtidig meget restriktivt, da det betyder, at den lastetæthed, der er lovlig i det øvrige Europa, i Danmark anses for så grel, at chaufføren kan risikere sit levebrød og ikke "blot" en bøde.

#### **Transportegnethed (afsnit 5.3.5.5)**

Chaufføren skal vurdere dyrets tilstand, hvilket ofte er ganske vanskeligt. Således fremgår det da også i rapporten, at "alvorlige" skader kun i "almindelig vil kunne konstateres", og det er ikke muligt for chaufføren at sikre sig mod klip. Samtidig er transportegnethed langt fra formuleret ved objektive kriterier.

DTL anser chaufførens evne til at vurdere dyrenes transportegnethed for en af dennes vigtigste kompetencer, men transportegnethed bør ikke være en kliprelevant overtrædelse pga. manglende præcise krav. Og under alle omstændigheder bør en chauffør ikke kunne pålægges klip for transport af uegnede dyr i de tilfælde, hvor denne eller landmanden har en dyrlægeerklæring, der påstår det modsatte.

#### **Strøelse (afsnit 5.3.5.7)**

Lovkravet om strøelse er, at der skal være "tilstrækkelig" strøelse på bilen til at opsamle væske. Da kravet ikke er objektivt, kan det være vanskeligt for chaufføren på forhånd at sikre sig mod et klip, og DTL mener således ikke, at der er en tilstrækkelig retssikkerhed til, at strøelse bør vælges som en kliprelevant overtrædelse.

#### **Højdekrav (afsnit 5.2.5.3) – klip rettet mod**

Regler for højden er delvist krav af subjektiv karakter, idet det for nogle dyrearter er formuleret som "tilstrækkelig højde" eller lignende. Højdekravet som en kliprelevant overtrædelse bør alene finde sted, hvor loven angiver en egentlig højde.

#### **Transportører, der også fungerer som chauffør, rammes ekstra hårdt (afsnit: 5.2.3.3)**

Hvis en vognmand i sin egenskab af chauffør i egen virksomhed – for eksempel en selvkørende vognmand - modtager et klip, gives dette til den pågældende som virksomhedsindehaver og ikke som chauffør. Dette er uacceptabelt. Der er således intet, der taler for, at en sådan person ikke skulle kunne klare sine ledelsesmæssige og planlægningsmæssige opgaver upåklageligt. I mange virksomheder er det almindeligt, at lederen varetager ledelsesansvaret, og ikke de mere tekniske og praktiske opgaver i virksomheden. Således er der alene dyrevelfærdsmæssige argumenter i at fratage transportøren retten til at fungere som chauffør, når det er i denne rolle, fejlene er begået. At fratage retten til at drive erhverv som dyretransportvognmand på baggrund af fejl, som alene kan henføres til aktiviteterne som chauffør, er ude af proportioner.

#### **Klip følger med ved salg af virksomhed (afsnit 5.2.3.3)**

I tilfælde, hvor klip er tildelt en juridisk person og hvor virksomheden sælges, overdrages klippene til indehaver. Det synes urimeligt, da køber af virksomheden påføres klip uden skyld. Samtidig må det forventes, at sælger vil opleve en reduceret pris for sin virksomhed, og at køber af virksomheden i takt med antallet af klip vil have vanskeligere ved at lånefinansiere købet af virksomheden. Det var ikke hensigten med klippekortsordningen. Lovforslaget bør således indeholde, at klip frafalder den juridiske person, når virksomheden overdrages.

#### **Chaufførens generhvervelse af retten til at transportere levende dyr**

Den 5. januar 2007 trådte en ny lovgivning for transport af dyr i kraft. Denne implementerer Rådets Forordning fra 2005, der indeholder, at alle, der transporterer dyr, skal gennemgå kurser.

DTL foreslår, at kriteriet for, at transportørerne igen kan opnå retten til at transportere levende dyr skal være, at de på ny består kurserne. Kravet kendes fra klippekortsordning på færdselsområdet, hvor kørekortet skal generhverves.

### **Udenlandske transportører**

I forhold til udenlandske transportører er der stor usikkerhed overfor, om de kan sanktioneres på lige fod med de danske transportører. DTL er af den opfattelse, at det næppe bliver muligt at straffefølge udlændinge på samme måde som danskere, og det kan medføre, at udenlandske vognmænd og chauffører vil have lettere ved at fortsætte deres virksomhed i Danmark på trods af kliprelevante overtrædelser af de danske regler. Reglerne om klip i autorisationen til at udføre dyretransporter vil derfor have en konkurrenceforvridende konsekvens for de danske transportører.

### **Landmandens forpligtelser**


Samtidig med, at en klippekortsordning til transportører gennemføres, bør afsenderens - som regel landmandens - ansvar klart præciseres. Det bør efter lovgivningen være afsenderens forpligtelse at isolere dyr, der efter hans opfattelse kan gå hen og blive et problem med hensyn til transportegnethed, således at chaufføren kan tage bestik af dyrene væk fra de øvrige dyr. Ikke sjældent høres om situationer, hvor landmanden har skaffet sig af med sine problemer i forhold til et sygt dyr ved blot at lade det følge med strømmen ind i bilen - og uden at oplyse chaufføren om mulige problemer.

DTL finder endelig, at der efter lovgivningen bør påhvile afsenderen - landmanden - en informationsforpligtelse med hensyn til antal og vægt af dyrene, sådan som det for eksempel også er tilfældet inden for farligt gods området med hensyn til klassificering og mængde af farlige stoffer. Transportvirksomheden er afhængig af korrekte oplysninger fra afsender for at kunne planlægge sin transport med henblik på at efterleve arealkravet. Landmanden bør udarbejde en "transferseddel", som chaufføren medbringer til slagteriet og overgiver til dyrlægen ved slagteriet. Svarer vægtene og arealkravet til angivelserne på transfersedlen, bør der ikke tildeles chaufføren klip.

DTL står naturligvis til rådighed for uddybelse af de ovenstående synspunkter.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Morten Lindbo



JUSTITS MINISTERIET

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København k.  
Att.: Dyrevelfærdskontoret

2.07  
Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 83

2006 NR. 5430-0062

Dato: 6. februar 2007  
Deres ref.:  
Vores ref.:

### Høring over "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter"

Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS har ved e-mail af 9. januar 2007 fra Justitsministeriet modtaget "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter" i høring.

En arbejdsgruppe under Justitsministeriet har haft til opgave at vurdere mulighederne for at etablere en klippekortordning på området for dyretransporter samt komme med forslag til udformningen af en sådan ordning.

Baggrunden for arbejdsgruppen er resultater fra Rigspolitiets stikprøvekontroller i 2004 og 2005 samt politiske drøftelser i februar 2006 på grundlag af beslutningsforslag fremsat af henholdsvis Dansk Folkeparti og Socialdemokraterne i december 2005.

Justitsminister Lene Espersen tilkendegav ved den lejlighed, at hun var rede til at se nærmere på forskellige muligheder for at udvide den eksisterende adgang til at frakende en transportør (virksomhed) retten til at transportere dyr, herunder en klippekortordning tilnærmet ordningen på færdselslovsområdet.

HTS anerkender de konstaterede lovovertrædelser, som (bl.a.) ligger til grund for arbejdsgruppens rapport, men er kategorisk afvisende over for arbejdsgruppens overvejelser om at etablere en klippekortordning for overtrædelse af reglerne om erhvervsmæssig transport af dyr.

HTS henviser i den forbindelse til straffelovens § 79 om frakendelse af retten til at transportere dyr og dyreværnslovens § 29 om frakendelse af retten til at beskæftige sig med dyr. Endvidere henvises til godskørselslovens § 12, som (med lov nr. 474 af 9. juni 2004) hjemler adgang til, at Færdselsstyrelsen administrativt kan tilbagekalde en virksomheds tilladelse til at udføre godskørsel ved grove eller gentagne overtrædelser af lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport.

Det er vurderingen, at disse bestemmelser vil kunne anvendes i forhold til både transportørers (virksomheders) og chaufførers ret til at transportere og beskæftige sig med dyr. Det er dermed vurderingen, at der allerede i dag findes lovhjemlet adgang til at frakende transportører og chauffører adgang til at transportere

HTS  
Handel, Transport & Service  
Sundkrogskaj 20  
Postboks 2698  
2100 København Ø  
Telefon 77 33 47 11  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk



eller beskæftige sig med dyr, og at denne lovhjemmel kan danne grundlag for sanktionering ved overtrædelse af reglerne om erhvervsmæssig transport af dyr.

HTS finder det uacceptabelt, at arbejdsgruppen med sine overvejelser forsøger at 'tilpasse' udformningen af en klippekortordning fra færdselslovsområdet til området for erhvervsmæssig transport af dyr.

Den primære årsag er, at der unægtelig er stor forskel på færdselslovsområdet, hvor der kan fastsættes objektive kriterier for en overtrædelse af færdselslovens bestemmelser, og området for erhvervsmæssig transport af dyr, hvor der kun vanskeligt kan opstilles objektive kriterier for en overtrædelse af direkte betydning for dyrenes velfærd.

HTS er stærkt bekymret for, at en klippekortordning for erhvervsmæssig transport af dyr vil føre til en tilsvarende utilfredsstillende situation, som transportørhvervet i dag kender fra sanktionsbestemmelserne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Transportører og chauffører modtager i dag bødeforlæg for forseelser, der ofte befinder sig i en 'gråzone' mellem formelle fejl og egentlige lovovertrædelser, og som sanktioneres hårdt. De mange sager i denne 'gråzone' betyder, at transportører og chauffører er tvunget til at føre en række retssager for at få administrationen af sanktionsbestemmelserne og retspraksis herom fastlagt.

Det giver anledning til stor usikkerhed og manglende retssikkerhed for både transportører og chauffører. HTS ser ingen grund til at gentage denne situation på andre områder.

HTS har bemærket, at det for transportørers vedkommende specifikt fremgår af rapporten, at der ikke er opbakning til at indføre et gradueret klippekortsystem for transportører, således at antallet af klip, der udløser en frakendelse af retten til at transportere dyr, sættes i forhold til størrelsen af virksomheden og det antal køretøjer, der udfører dyretransporter på vegne af virksomheden.

Det findes uacceptabelt, at rapporten foreslår indførelse af en klippekortordning for transportører, hvor en virksomheds ret til at drive erhverv frakendes uden skelen til virksomhedens størrelse og antallet af lastbiler, som udfører dyretransporter.

Set i forhold til en transportørs ret til at drive virksomhed vil der være tale om en sanktion af særdeles indgribende karakter. Dette bør under ingen omstændigheder kunne finde sted uden et vist niveau af retssikkerhed for transportøren, herunder at sanktionen sættes i forhold til virksomhedens størrelse og antallet af lastbiler, som udfører dyretransporter (som det er praksis i forbindelse med Færdselsstyrelsens administration af godskørselslovens § 12).

HTS skal endvidere bemærke, at den nugældende Transportforordning om beskyttelse af dyr under transport mv. (trådt i kraft 5. januar 2007) indeholder skærpede krav til installering af navigationssystem i lastbiler, som anvendes til lange transporter.



## JUSTITS MINISTERIET

Transportforordningen indeholder endvidere krav om, at chauffører eller ledsagere under en dyretransport skal være i besiddelse af et særligt kompetencebevis for gennemgået kursus om tekniske og administrative aspekter af EU-reglerne om beskyttelse af dyr, herunder føring af logbog, dyrenes fysiologi og adfærd, stressfaktorer, betydningen af chaufførens køreadfærd mv.

HTS finder, at Justitsministeriet også bør tage disse skærpede og nugældende krav med i betragtning, uanset der ikke er tale om sanktionsbestemmelser.

Venlig hilsen

Anne Mette Koch  
Erhvervspolitisk konsulent

**Maj-Britt Haastrup**



**JUSTITSMINISTERIET**

**Fra:** Anne Mette Koch [amk@hts.dk]  
**Sendt:** 6. februar 2007 20:59  
**Til:** Jessika Heltberg Auken  
**Cc:** Justitsministeriet  
**Emne:** Høring over "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter" - høringssvar fra HTS - Handel, Transport og Service  
**Vedhæftede filer:** Dyretransporter - klippekortordn. - 06-02-07..doc

Til Justitsministeriet,

Vedhæftet følger HTS' høringssvar vedrørende ovennævnte høring.

Venligst bekræft modtagelse. På forhånd tak.

Venlig hilsen  
Anne Mette Koch

Anne Mette Koch  
Erhvervspolitisk konsulent

HTS - Handel, Transport og Service  
Sundkrogskaj 20  
Postboks 2698  
2100 København Ø

Telefon: 77334687  
Mobil: 22281675  
E-mail: [amk@hts.dk](mailto:amk@hts.dk)

---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>

---

FAU

**BEMÆRKNINGER TIL HØRING OVER**  
**ARBEJDSGRUPPERAPPORT**  
**OM**  
**EN KLIPPEKORTORDNING FOR DYRETRANSPORTER.**

Hesteinternatet af 1999 anbefaler og deltager i ethvert arbejde og enhver demokratisk proces, der kan give den lovgivende magt optimale betingelser for behandling af og beslutning om al lovgivning, der sikrer en forbedret dyrevelfærd.

Det fremgår af arbejdsgruppens kommissorium, at arbejdsgruppens arbejde skal tilrettelægges således, at der kan iværksættes lovgivningsinitiativ i folketingsåret 2006/2007. Ligeledes fremgår det af lovgivningsprogrammet, at et lovforslag forventes fremsat i anden halvdel af februar 2007.

Kommissorium for arbejdsgruppen og lovgivningsprogrammet har følgende virkning:

Arbejdsgruppens rapport og udarbejdelse af lovudkast bygger på bekendtgørelser, der ikke længere er gældende.

De regler, som arbejdsgruppen har skullet anvende og arbejde ud fra er per 5. januar 2007 afløst af rådets forordning af 1/2005/EF af 22. december 2004 samt bekendtgørelse nr. 1729 - begge om beskyttelse af dyr under transporter m.v. - og bekendtgørelse nr. 1728 af 21. december 2006 om uddannelse i transport af dyr.

Konsekvensen af den manglende sammenhæng mellem per 5. januar 2007 gældende bekendtgørelser og arbejdsgruppens rapport samt lovudkast kompromitterer i høj grad muligheden for at give den lovgivende magt optimale betingelser for behandling af og beslutning om lovgivning.

Hesteinternatet af 1999 skal derfor anbefale, at videre behandling udskydes, og at arbejdsgruppen indkaldes til formulering af rapport og lovudkast, der er i overensstemmelse med gældende bekendtgørelser.

Anbefalingen af en udskydelse, skal ses i lyset af følgende argument:

Fødevarerproduktionen har bevæget sig fra landbrug med overskuelige størrelser af dyrehold og med en produktion, der var målrettet lokale og nationale forbrugere, til en mere eller mindre koncentreret fødevarerindustri.

Effekten heraf bevirker uoverskuelige dyrehold og en produktionsform, der kan sidestilles med enhver anden form for produktion på samlebånd - under anvendelse af færrest mulige løn- og arbejdskraftkrævende ressourcer.

Produktionen er i meget høj grad målrettet til eksport.

Dette har givet et øget behov for lovgivning for at beskytte dyrene.

Hesteinternatet af 1999 er enig i, at lovgivningen skal gennemføres så hurtigt som muligt, men vi kan i den nuværende situation forudse og frygte, at hvis den forceres, kan det afstedkomme en lovgivning med uhensigtsmæssigt store huller, der efterfølgende skal reguleres på.

Hesteinternatet af 1999 skal som eksempel fremhæve:

Der er lagt op til, at der ikke indføres et objektivt straffeansvar for transportøren. Hvis en transportør lader en chauffør foretage en transport uden at chaufføren har erhvervet den i bekendtgørelse nr. 1728 af 21. december 2006 om uddannelse i transport af dyr per 5. januar krævede og nødvendige uddannelse, er muligheden for at give et klip ikke tilstede.

I vores indledning fremhæves, at vi deltager i ethvert arbejde og enhver demokratisk proces, der sikrer den lovgivende magt optimale betingelser for behandling og beslutning.

Hesteinternatet af 1999 er af den opfattelse, at hvis processen fortsættes ud fra de givne betingelser og muligheder, som kommissorium og lovgivningsprogrammet afsætter for arbejdsgruppen for en solid lovgivning, kan der ikke længere være tale om et arbejde eller en proces, der kan afstedkomme detaljerede svar - på grund af den manglende sammenhæng mellem rapport, lovudkast og gældende bekendtgørelser.

**Hesteinternatet af 1999 skal derfor som konklusion anbefale, at videre behandling udskydes, indtil sammenhæng er på plads.**

Og vi vil afslutningsvis anvende et nutidigt og ofte anvendt udtryk:

DET BØR VÆRE EN OMMER!!!!

**Venlig hilsen HesteInternatet af 1999**

**Februar 2007**



**Maj-Britt Haastrup**

---

**Fra:** Hesteinternatet af 1999 [iversen@hesteinternatet.dk]  
**Sendt:** 6. februar 2007 14:37  
**Til:** Jessika Heltberg Auken  
**Cc:** Justitsministeriet  
**Emne:** Bemærkninger til høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.

**Vedhæftede filer:** Høringssvar d. 6. februar 2007.doc

**Til Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Kontor: Dyrevelfærdskontoret  
Sagsbeh.: Jessika Heltberg Auken  
Sagsnr.: 2006-5430-0062  
Dok.: JAU40419**

**Hermed bemærkninger til høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.**

**Venlig hilsen Hesteinternatet af 1999**

6. februar 2007

Att.: Torben Jensen  
Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

**Vedr. høring over "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter".**

Det Dyreetiske Råd har modtaget en henvendelse fra Justitsministeriet af 9. januar 2007 (Sagsnr.: 2006-5430-0062) vedr. høring over "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter". Rådet anmodes om at komme med bemærkninger til rapporten.

Det Dyreetiske Råd hilser initiativet velkomment til indførelse af en klippekortordning for dyretransporter. Rådet vurderer, at de skitserede initiativer vil medvirke til at fremme hensyn til beskyttelse af dyrs velfærd under transport.

Med venlig hilsen

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

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 81

2006 NR. 5430-0062

Jmt. modt.

8 FEB. 2007

Justitsministeriet, Dyrevelfærdskontoret  
Att.: Torben Hansen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

6. februar 2007

jhs  
jhs@danskerhverv.com

## Høring om arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransportører

Dansk Erhverv har modtaget Justitsministeriets høring af 9. januar 2007 vedrørende ovennævnte.

Vi skal indledningsvist bemærke, at Dansk Erhverv lægger stor vægt på, at dyrs velfærd sikres lovgivningsmæssigt. Vi er endvidere opmærksomme på, at området for transport af levende dyr har stor politisk og befolkningsmæssig bevågenhed.

Dansk Erhverv skal dog samtidig pege på, at man i overvejelser om ny lovgivning helt naturligt bør inddrage spørgsmål om, hvorvidt den foreslåede lovgivning vil være mulig at overholde i praksis og om, hvorvidt den foreslåede ordning kan omgås.

Det internationale aspekt bør således inddrages i overvejelserne. Den foreslåede ordning vil efter vores opfattelse ikke i fuldt omfang kunne håndhæves over for udenlandske transportvirksomheder. Idet ordningen stiller ganske strenge krav til transportørerne, vil indførelsen efter Dansk Erhvervs opfattelse betyde, at flere transporter vil blive udført af udenlandske virksomheder.

Det politiske signal i indførelsen sendes dermed naturligvis fortsat, men den praktiske, dyrevelfærdsmæssige effekt af ordningen vil blive af særdeles begrænset positiv – eller eventuelt negativ – karakter, idet hovedparten af transporterne vil blive udført af udenlandske virksomheder, der ikke i fuldt omfang begrænses af de danske krav og som dermed vil udkonkurrere de danske virksomheder til skade for dyrevelfærden og dansk konkurrenceevne.

Ovennævnte arbejdsgruppe blev nedsat med henblik på overvejelser om, at indføre en klippekortsordning for særligt angivne og specificerede overtrædelser, der kunne bebrejdes transportvirksomheden og chaufføren og som disse skal have haft en mulighed for at undgå ved professionel planlægning og udførelse af transporterne.

Dansk Erhverv finder ikke, at samtlige de i ordningen foreslåede overtrædelser opfylder disse kriterier. Der nævnes således i rapporten flere potentielle overtrædelser, der er baseret på en subjektiv vurdering fra transportørens og myndighedernes side.

Eksempelvis er lovgivningens krav til arealkrav, hvor det kræves at chaufføren inden for en margin

på 10 % ved øjemål skal være i stand til at bedømme et dyrs vægt. Et yderligere eksempel er kravet til strøelse, at denne skal være "tilstrækkelig", hvilket efterlader et stort område for skøn. Den praktiske konsekvens af ovennævnte eksempler vil derfor – i det omfang det er muligt – skulle udmøntes af domstolene, hvilket vil medføre en lang række sager på området. Dette vil medføre en meget stor administrativ og personlig belastning af de omhandlede virksomheder.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at der ikke skal gøres forskel på store og små virksomheder i lovgivningen. Det vil efter Dansk Erhvervs opfattelse medføre, at store virksomheder må imødesee en langt større risiko for at blive ramt af sanktioner i forhold til ordningen. Med henvisning til ovennævnte eksempler på subjektive vurderinger i strafpålæggelsen finder vi denne konsekvens uhensigtsmæssig.

Det fremgår af rapporten, at hvis virksomheder, der har modtaget klip efterfølgende sælges, vil klippet medfølge til den nye ejer. Det fremgår endvidere, at en selvkørende transportør får klip som chauffør, hvis han overtræder lovgivningen. Dansk Erhverv finder, at det bør undersøges, hvorvidt disse forslag har en ekspropriationsmæssig karakter. Vi finder endvidere ikke, at disse forslag vil have nogen dyrevelfærdsmæssige fordele.

Med venlig hilsen  
Dansk Erhverv



Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent

Sondrup, 05.02.07

Til Justitsministeriet  
Civil- og politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Fra ANIMA  
Peter Fabers Gade 44  
2200 København N.  
Bente Tolley

Vores kommentarer til: 'Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter'.

En arbejdsgruppe har af justitsministeren fået til opgave "at vurdere muligheden for at etablere en klippekortordning på dyretransportområdet og komme med forslag til ordningens nærmere udformning".

Resultaterne af politiets stikprøvekontrol i 2004 og senere har givet anledning hertil og årene 2005 og 2006 har understreget nødvendigheden af, at transport med levende dyr reduceres til et absolut minimum og at vognmænd og chauffører undervises i kunsten at transportere levende dyr skånsomt. Undervisning yder imidlertid ikke tilstrækkelig beskyttelse af dyrene – kontrol og straf for overtrædelser må desværre tages i brug.

ANIMA er meget tilfreds med justitsministerens ønske om en klippekortordning på dyreværnsområdet, som har til formål at tilskynde transportører til at transportere dyr på en måde, der tager de fornødne hensyn til dyrenes velfærd og vi mener, at arbejdsgruppen har fremlagt en god rapport som grundlag for lovforslag på området.

#### Hvem er omfattet af klippekortordning?

ANIMA er enige i udvalgets flertals opfattelse, at en klippekortordning skal rettes mod transportøren. Vi mener, at myndighederne skal reducere antallet af dyr, der transporteres og effektivt frasortere de vognmænd fra, som ikke har viden, forståelse eller vilje til at behandle dyr omsorgsfuldt.

#### Forseelser, som er omfattet af klippekortordning.

Arbejdsgruppen anbefaler at lade klippekortordningen omfatte forseelser vedrørende overskridelse af arealkrav, krav til indvendig højde, krav til ventilation, krav om vanding og fodring, krav om strøelse samt krav til dyrenes transportegnethed.

Anima mener, at også overskridelser af

- **transporttiden** (dyrenes ophold på transportvognen)
- og forseelser i forbindelse med '**køreadfærd**' skal kunne udløse klip.

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 77

2006NR.5430.0062

- Selv om frakendelse af retten til at transportere dyr kun er gældende i Danmark mener vi, at udenlandsk transportør/chauffør skal 'klippes' og dermed risikere fratagelse af retten til at transportere dyr på dansk grund.

Vi støtter den foreslåede regel i § 28, stk.2 efter hvilken leverandøren kan straffes hvis han udleverer dyr til transport til en transportør/chauffør, som er frakendt retten til at transportere dyr.

- Efter vores mening bør det endvidere overvejes hvorvidt det er juridisk muligt at fratage udenlandske transportører/chauffører retten til at transportere dyr af dansk oprindelse fra udenlandske samlesteder.

Vi anbefaler, at arbejdsgruppens overvejelser m.h.t. udvidet dyrlægekontrol, leverandørens ansvar, kørsel og læsning samt offentliggørelse af vejledninger, gøres til genstand for seriøse overvejelser med henblik på via lovgivning at forbedre forholdene for dyrene.

Sluttelig opfordrer ANIMA til, at uddelingen af klip offentliggøres på ministeriets eller anden hjemmeside sammen med firmaets navn og overtrædelsens art.

Med venlig hilsen.  
Bente Tolley



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Justitsministeriet  
Att.: Dyrevelfærdskontoret  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

  
**Kongres**  
15.-20. september

J.nr.: Transport – KHJ/LH

5. februar 2007

### Høring over Arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransporter

3F har deltaget i udarbejdelsen af rapporten og har derfor dels fået indarbejdet egne synspunkter og dels direkte i rapporten givet udtryk for særstandpunkter.

I hele arbejdet med udarbejdelse af rapporten har 3F vedstået chaufførens ansvar og utvetydigt givet udtryk for, at forbundet intet problem har med en "klippekortordning", blot chaufføren har en reel mulighed for at sige fra, altså at han kan konstatere et eventuelt problem. På baggrund heraf er der 2 punkter, som det er os magtpåliggende at fremhæve:

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

#### 1. Arbejdsgrupperapportens punkt 5.3.5.2 om arealkrav

Chaufføren har ikke en jordisk chance for at vurdere dyrenes vægt, hvorfor han derfor nemt kan komme til at have for mange dyr i en sti. Chaufførens ansvar bør derfor alene gælde, hvor han har ignoreret de oplysninger, han har fået af afsender, der er den eneste, som kender dyrenes vægt.

#### 2. Arbejdsgrupperapportens punkt 5.3.5.5 om transportegnethed

Ved transport af eksempelvis slagtesvin, er det ofte ganske umuligt for chaufføren at se om der i flokken, (ofte er der op til 200 svin, som bliver læsset på ca. 25 min.), er et individ, som er støttehalt. Dels fordi dyrene gennes sammen meget tæt og dels fordi dyr, som har en kronisk skavank kompenserer for denne bl.a. ved at bruge andre muskelgrupper mv., hvorfor det kan være vanskeligt/umuligt at konstatere halthed.

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 79

2006 NR. 5430-0062



Et andet forhold er, at dyr som har svage, men ikke direkte dårlige led, ofte får ledeskader under transport og dermed bliver halt, hvilket chaufføren heller ikke har en mulighed for at konstatere. Der er derfor ingen rimelighed i, at chaufføren skal sanktioneres med klip for sådanne forhold.

Afslutningsvist skal det nævnes, at de ovenfor nævnte forhold efter 3F's opfattelse ikke hindrer, at såfremt en chauffør handler groft uagtsomt alligevel kan sanktioneres.

Venlig hilsen

Kjeld H. Jensen



## Høringssvar vedr.

### *Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter*

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

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

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

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

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

#### **Kriterier for udløsning af klip:**

De områder, der er udvalgt som klip-udløsende, har overordnet set afgørende betydning for dyrenes velfærd under transporten. De valgte kriterier for udløsning af klip i forbindelse med arealer synes, som omtalt nedenfor, imidlertid både modstridende, unødvendige og uacceptable. Også 5%'s kriteriet for højdeangivelser i betænkningerne er betænkeligt. Endelig bør det overvejes også at lade

klippekoordineringen omfatte klip for tilstedeværelse af inventar, der er beskadiget på en sådan måde, at det indebærer indlysende risiko for, at dyrene kan komme til skade under transporten.

#### **Arealer:**

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

Det fremføres i rapporten, at accepten af 10%’s afvigelse er begrundet i at vurdering af dyrenes vægt er forbundet med stor usikkerhed. Vurdering af hvorvidt arealkravene er overholdt for svinetransporter under 8 timer kan dog alene foretages ved at konstatere, om dyrene kan være i et lag, når der er ro i vognen. For svinetransporter over 8 timer vil der være tale om en ligeså uproblematisk konstatering af, om der hertil er det fornødne friareal (1, 1.9, 1.1 og 3 m<sup>2</sup> pr. 100 svin på hhv. 25, 50, 75 og 100 kg). Acceptgrænser for afvigelser er derfor unødvendige for svinetransporter.

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

#### **Højde:**

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

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

#### **Forslag til supplerende krav:**

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

---

<sup>1</sup> Undtagelsen herfra er arealangivelsen for svin på 75 kg, der som tidligere bemærket fra DJF, er 0,01 m<sup>2</sup> mindre end grisene fylder (svarende til at der ved transport af 100 grise på 75 kg mangler plads til 3 grise).

### **Håndtering af krav og mål:**

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

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

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

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

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

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

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

*På vegne af Det Jordbrugsvidenskabelige Fakultet  
Med venlig hilsen  
Villy Jørgensen*

## Maj-Britt Haastrup

---

**Fra:** Villy Jørgensen [Villy.Jorgensen@agrsci.dk]  
**Sendt:** 5. februar 2007 13:33  
**Til:** Justitsministeriet  
**Emne:** Bemærkninger: Arbejdsgrupperapport: Klippe-kortsordning for dyretransporter.  
**Vedhæftede filer:** Dyretransport-050207.doc

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Vedlagt fremsendes bemærkninger til ovennævnte rapport.

Med venlig hilsen / Regards

**Villy Jørgensen**  
Afdelingsforstander / Head of department

**AARHUS UNIVERSITET / UNIVERSITY OF AARHUS**  
**Det Jordbrugsvidenskabelige Fakultet / Faculty of Agricultural Sciences**  
Forskningscenter Foulum / Research Centre Foulum  
Jordbrugsproduktion og Miljø / Dept. of Agroecology  
Blichers Allé 20, P.O. BOX 50  
DK-8830 Tjele

Tel: +45 8999 1900  
Direct: +45 8999 1828  
Mobile: +45 2077 5438  
E-mail: [Villy.Jorgensen@agrsci.dk](mailto:Villy.Jorgensen@agrsci.dk)  
Web: [www.agrsci.dk](http://www.agrsci.dk)

---

[Tilmeld dig DJF's nyhedsbrev / Subscribe Faculty of Agricultural Sciences Newsletter.](#)

Denne email kan indeholde fortrolig information. Enhver brug eller offentliggørelse af denne email uden skriftlig tilladelse fra DJF er ikke tilladt. Hvis De ikke er den tiltænkte adressat, bedes De venligst straks underrette DJF samt slette emailen.

This email may contain information that is confidential. Any use or publication of this email without written permission from Faculty of Agricultural Sciences is not allowed. If you are not the intended recipient, please notify Faculty of Agricultural Sciences immediately and delete this email.

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

2. februar 2007  
/hkj

pr. e-mail: [jau@jm.dk](mailto:jau@jm.dk)

## Høringssvar om klippekortsordning for dyretransportører

SPF-Danmark<sup>1</sup> afgiver hermed høringssvar på vegne af SPF-Transportørerne<sup>2</sup> og Sammenlutningen af Smågrisesalg, SLS<sup>3</sup>.

### Generelt

Vi er enige i, at der skal være sanktionsmuligheder overfor transportvirksomheder, chauffører og landmænd, der ikke opfylder gældende lovgivning om beskyttelse af dyr under transport. Derimod er vi ikke enige i den foreslåede klippekortmodel, hvor en transportvirksomhed kan fratages grundlaget for at drive sin forretning, uden efterfølgende mulighed for at generhverve retten til transport af dyr. Transportvognene er specialvogne, som ikke kan anvendes til andet en dyretransport, hvorved transportvirksomheden i realiteten er udelukket fra anden transportvirksomhed.

Der er således **ikke proportionalitet mellem overtrædelse og sanktion.**

Der kan sammenlignes med f. eks.:

- en landmand kan fratages retten til at holde dyr, normalt i en tidsbegrænset periode, men han fratages ikke retten til at drive landbrug
- en landmand fratages ikke retten til at drive landbrug, uanset antallet af overtrædelser af krydsoverensstemmelses-kravene (økonomiske sanktioner)
- en fødevarevirksomhed fratages kun retten til at drive fødevarevirksomhed for en del af sin virksomhed efter gentagne overtrædelser eller i grelle tilfælde, men kun indtil forholdene er udbedret (smiley-ordningen)
- en busvognmand, der gentagne gange transporterer mennesker i ulovlige køretøjer, fratages ikke sin ret til at drive busvirksomhed

Dertil kommer de *indirekte sanktioner* overfor de transportvirksomheder, der overholder lovgivningen. Lovgiverne har hidtil konstant ændret/strammet kravene til dyretransport i takt med nogle få, men grelle overtrædelser. Dermed øges risikoen for klip og fratagelse af retten til dyretransport for det flertal af transportvirksomheder, der transporterer i henhold til lovgivningen.

**Vi foreslår derfor**, at det nuværende sanktionssystem med idømmelse af bøder bevares, eventuelt et gradueret bødesystem, så bødestørrelserne øges med antallet af overtrædelser.

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 73

2006 NR. 5430 · 0062



### **Konsekvensen for store hhv. mindre transportvirksomheder**

Rapportens afsnit 5.2.8.2 beskæftiger sig med store og små transportvirksomheder, og sandsynligheden for, at den store virksomhed hurtigere kan miste retten til dyretransport, og dermed erhvervsgrundlaget. Arbejdsgruppen konkluderer (øverst side 110), "at den store virksomhed i kraft af flere ansatte formentlig lige så godt som en mindre virksomhed – og måske endda bedre – kan tilrettelægge arbejdet med udførelse af transporten, procedurer og instruktion og oplæring af de ansatte og chaufførerne på en hensigtsmæssig måde, hvorfor der ikke er grund til at differentiere antal klip mellem store og små virksomheder."

Vi er enige i, at den store virksomhed kan have de nævnte bedre forudsætninger, men alligevel vil den statistiske sandsynlighed alt andet lige være større for, at antallet af fejl også er større. Uanset interne fejlsikringssystemer. Menneskelige fejl vil altid opstå.

Arbejdsgruppen sammenligner side 110 også med, at konsekvensen af tre klip er ens for taxachaufføren og en almindelig bilfører. Men færdselslovens klip fører ikke til fratagelsen af førerretten for livstid!

Det anføres også, at en transportvirksomhed blot kan udvide antallet af køretøjer for at undgå frakendelsen. Det er ikke et holdbart argument, da ingen økonomisk ansvarlig virksomhed vil anskaffe vogne til flere millioner kroner/stk. af den grund.

Men der må vel ligge materiale hos Færdselsstyrelsen om den fremgangsmåde er anvendt på godstransportsiden, hvor der jo netop er gradueringer, jf. Godskørselslovens § 12, som også nævnt i rapporten sidene 52 og 109.

**Vi anbefaler derfor**, at der skal tages hensyn til store og små virksomheder ved et gradueret system som i godskørselsloven.

### **Objektive kriterier kontra subjektive kriterier**

Det er **tilfredsstillende**, at de fleste klipudløsende kriterier er baseret på objektive, målbare bestemmelser i den relevante lovgivning.

Derimod er det **utilfredsstillende** for både virksomheder og chauffører, at der er meget subjektive kriterier, som også lægges til grund: højdekrav, strøelseskrav og ikke mindst transportegnetheden. Når det er subjektive kriterier vil vurderingen af overholdelse af dem i al for høj grad afhænge af kontrollanternes personlige holdninger. Det er en erfaring, som vi ser jævnligt. F. eks. kan to dyrlæger se forskelligt på samme dyrs transportegnethed eller mængden af strøelse. Dertil kommer de upræcise formuleringer i lovgivningen, som giver alt for mange tvivlstilfælde og fortolkninger.

### **Højdekrav**

I den nye danske bekendtgørelse om beskyttelse af transport af dyr under transport (nr. 1729 af 21. dec. 2006) fastlægges præcise højdekrav for svin på over 40 kg.

For svin under 40 kg gælder EU's Transportforordning. Heri er der ingen præcise krav til højden. Det eneste, der er fastlagt står i bilag 1, kapitel 2, litra 2,1, om at der skal være tilstrækkelig med plads til, at der kan sikres god ventilation oven over dyrene.

Det er en bestemmelse, som indeholder to subjektive ord i én sætning: "tilstrækkelig" og "god".

Det er derfor helt **uacceptabelt**, at en sådan bestemmelse, skal ligge til grund for et klip, for både chauffør og virksomhed.

### **Strølseskrav**

Kravet til strølse er fastlagt i førnævnte bekendtgørelse nr.1729, § 25: "... forsynet med passende strølse eller andet materiale, der giver dyrene den fornødne komfort.... Dette materiale skal sikre en passende absorption af urin og ekskrementer". En formulering, som er hentet fra Transportforordningens bilag 1, kapitel 6 om lange transporter..

Også her indgår særdeles subjektive udtryk: to gange "passende" og "fornødne". Og der er slet intet nævnt om mængden af strølse! Det skal bare være passende (slags?) og give en fornøden komfort. Er f. eks. et lag strandsand mere passende end høvlspåner og/eller komfortabelt?

Det er derfor helt **uacceptabelt**, at en sådan bestemmelse, skal ligge til grund for et klip, for både chauffør og virksomhed.

### **Transportegnethedskriterierne**

Vi er **enige i**, at dyrenes transportegnethed er en væsentlig del af dyrevelfærden. Og at dyrenes velfærd skal tilgodeses på bedste vis.

Men det er **ikke acceptabelt**, at både chauffør og virksomhed kan få klip for overtrædelse af de subjektive kriterier.

Kravene er nu kun fastlagt i Transportforordningens bilag 1, kapitel 1, og med formuleringer, som overlader særdeles meget til en subjektiv vurdering.

F. eks. litra 3:

Syge eller tilskadekomne dyr kan dog betragtes som egnede til transport, såfremt de

- er lettere tilskadekomne og ikke vil blive påført yderligere lidelser som følge af transporten; i tvivlstilfælde skal der anmodes om veterinærrådgivning

Hvem skal afgøre tvivlen inden transporten? Læses bestemmelsen sammen med Fødevarestyrelsens meddelelse af 31. maj 2005 om skærpelse af transportegnethedsvurderingen ..., er der alt for mange vurderinger, som reelt kun kan foretages af en dyrlæge. Og vores erfaringer er også her, at to dyrlæger kan vurdere den samme ting forskelligt.

Det er derfor **ikke acceptabelt**, at chauffører og virksomheder skal pålægges klip og fratagelse af retten til dyretransport hhv. miste grundlaget for sin virksomhed på overtrædelse af sådanne subjektive vurderinger.

Den gældende dyreværnslov og straffelov må være tilstrækkelig på de subjektive egnethedskriterier.

### **Objektive kriterier**

#### **Lastetæthedskriteriet**

Vi konstaterer med tilfredshed, at der er foreslået en tolerance ved overtrædelse af kravet om lastetæthed.

Imidlertid finder vi, at 10 % - tolerancen er for lille i den praktiske dagligdag. Arbejdsgruppen har i rapporten behandlet usikkerhedsmomenterne (side 86). Ved pålæsning af flokke af svin, store som små, er det vanskeligt, selv for erfarne chauffører og landmænd, at vurdere om grisene vejer 10 % mere eller mindre.

Vi **foreslår** derfor, at tolerancegrænsen øges til 20 %.

### **Vejledninger/instrukser**

Vi er helt enige i rapportens sidste afsnit om tilgængelighed af vejledninger og instrukser. Det bør derfor pålægges myndighederne **aktivt** at udsende udarbejdede vejledninger/instrukser

om dyretransporter til de autoriserede transportvirksomheder. Det er ikke nok, at de blot lægges på en hjemmeside.

Med venlig hilsen  
SPF-Danmark



Peter Skov Madsen / Henrik Krebs Jensen

---

<sup>1</sup> **SPF-Danmark** er en selvstændig virksomhed under Danske Slagterier og består af SPF-Selskabet, Dansk Grisetransport, UNI-Transport og SPF-Sundhedsstyringen.

SPF-Selskabet står for køb, salg og transport af levende svin, såvel sundhedsdeklarerede som konventionelle. Transporten foregår i ca. 110 specialbyggede, smittebeskyttende biler. Årligt transporteres 330.000 avlssvin og 8,7 mio smågrise. Dansk Grisetransport forestår transport af slagtesvin fra svineproducenter til slagterier. Det sker med ca. 35 lastvogne. Der transporteres ca. 3 mio. slagtesvin og – søer/orner.

UNI-Transport varetager transport af døde dyr fra landmænd til destruktionsvirksomheden, med i alt ca. 10 lastvogne.

SPF-Sundhedsstyringen (SuS) har ansvaret for styring og udvikling af Danske Slagteriers SPF-system, herunder deklarering af sundhedsstatus i svinebesætninger, samt godkendelse og kontrol af SPF-Transportører.

Der er ca. 270 ansatte, hvoraf de 200 er chauffører. Omsætningen udgør ca. 3 mia. kroner

<sup>2</sup> SPF-Transportørerne er svinetransportvirksomheder, som er godkendt af SPF-Sundhedsstyringen til at transportere levende svin i SPF-systemet. Der er pt. 10 godkendte virksomheder med i alt 127 SPF-godkendte vogne. De (ekskl. SPF-Selskabet) flytter årligt ca. 4 mio. smågrise plus en mindre del avlssvin.

<sup>3</sup> SLS består af 10 selvstændige transportvirksomheder med ca. 20 chauffører, som transporterer 2,3 mio. smågrise med 27 vogne. 2 af forretningerne er også medtaget under SPF-Transportører, med i alt 7 vogne og 800.000 smågrise.





Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Dyrevelfærdskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Jmt. modt.  
31 JAN. 2007

København d. 29. januar 2007

→ JAV

#### Kommentar til

#### “Høring over Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter”

Arbejdsgruppen foreslår dyreværnsloven udbygget med en række tilføjelser, som kan resultere i, at en transportvirksomhed mister retten til at transportere dyr, hvis den tre gange i løbet af tre år bryder nogle relevante paragraffer i lovgivningen om dyretransporter. Arbejdsgruppen foreslår også, at en chauffør skal kunne miste retten til at transportere dyr, hvis han tre gange i løbet af tre år bryder relevante paragraffer i samme lovgivning.

Arbejdsgruppen baserer sine forslag på dansk og EU-lovgivning som var gældende, mens gruppen diskuterede i 2005-2006. Med undtagelse af dyreværnsloven er denne lovgivning siden blevet ophævet. Dette gør i sig selv rapporten overflødig. Med den nye lovgivning (Rådets forordning (EF) 1/2005 og Bekendtgørelser 1728 og 1729 af 21/12/2006) bliver en klippekortordning ikke blot unødvendig, men vil i virkeligheden svække de indgreb, der nu er mulige. Det har vel næppe været hensigten at underminere en ny transportlovgivning, som netop er trådt i kraft og er meget stærkere end den tidligere.

Den centrale del af den nye lovgivning er EU-forordningen, der kræver erhvervsmæssige dyretransporter autoriseret, kort og godt. Autorisationen kan suspenderes eller tilbagekaldes, hvis en virksomhed overtræder forordningens bestemmelser blot en enkelt gang. Gentagne eller alvorlige overtrædelser kan resultere i, at en virksomhed mister retten til at transportere dyr i Danmark, også selv om virksomheden er registreret i et andet EU-land. Køretøjer skal godkendes til dyretransport. Også denne godkendelse kan suspenderes eller tilbagekaldes, hvis køretøjet ikke opfylder foreskrevne standarder.

Chaufføren og eventuel ledsager skal - i modsætning til tidligere - være udstyret med et kompetencebevis som godtgør, at de har bestået et kursus i dyretransport. Dette bevis kan ligeledes suspenderes eller tilbagekaldes, i særdeleshed hvis en overtrædelse afslører mangel på viden eller omhu vedrørende transport af dyr. Beviset kan ikke generhverves, medmindre et nyt kursus er

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 52

2006 NR. 5430 - 0062

blevet bestået.

De to nye, danske bekendtgørelser foreskriver, hvorledes disse nye bestemmelser i forordningen gennemføres i praksis. Den nye lovgivning udelukker ikke brug af dyreværnslovens eksisterende paragraffer 28 & 29 i tilfælde som kræver andre og alvorligere straffe, eller hvor der kan blive tale om frakendelse af retten til at omgås dyr.

Som det eksplicit fremgår af EU-forordningen, så var ikke mindst Europa-Parlamentets hensigt med vedtagelsen helt på linje med intentionerne i det danske Folketing, nemlig at slå hårdere ned på lovovertrædere og frem for alt at gøre lovgivningen afskrækkende. Af den grund er det ikke længere nødvendigt, at en overtrædelse gentages, før autorisationen kan suspenderes eller tilbagekaldes. En klippekortordning vil ikke blot svække den nye lovgivning, men også være i konflikt med de nye EU-bestemmelser i den forstand, at en EU-forordning gælder som national lovgivning i den givne form, hverken mere eller mindre.

Venlig hilsen

Bente Lakjer  
direktør

**Jessika Heltberg Auken****Fra:** Christina Heering (DEP) [CHH@oem.dk]**Sendt:** 30. januar 2007 16:04**Til:** Jessika Heltberg Auken**Cc:** Mie Struwe Hansen (DEP)**Emne:** Høringssvar vedrørende arbejdsgrupperapport om en klippekort-ordning for dyretransporter

Til dyrevelfærdskontoret

Økonomi- og Erhvervsministeriet har sendt arbejdsgrupperapport om en klippekort-ordning for dyretransporter i høring hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR). CKR's bemærkninger til rapporten fremgår direkte af nedenstående.

Herudover har Økonomi- og Erhvervsministeriet ingen bemærkninger til arbejdsgrupperapporten.

Med venlig hilsen

Christina Heering  
Juridisk Sekretariat  
Økonomi- og Erhvervsministeriet  
Tlf 3392 3108  
Mail [chh@oem.dk](mailto:chh@oem.dk)

**Fra:** Susanne Tølbøl Lauritsen [mailto:STL@eogs.dk]**Sendt:** 29. januar 2007 13:24**Til:** Christina Heering (DEP)**Cc:** Stinne Henriksen; Maria Bjerre**Emne:** Høringssvar vedrørende arbejdsgrupperapport om en klippekort-ordning for dyretransporter**Høringssvar vedrørende Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter**

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har modtaget ovennævnte rapport i høring fra Justitsministeriet. CKR har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Arbejdsgrupperapporten foreslår indførelse af en klippekortordning på området for erhvervmæssig dyretransport, hvor nærmere angivne overtrædelser af reglerne om transport af dyr skal udløse et "klip" og i sidste ende frakendelse af retten til at udføre erhvervmæssig transport af dyr. Der indføres to parallelle klippekortordninger for henholdsvis transportører og chauffører.

24. januar 2007

**ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN**

Kampmannsgade 1

1780 København V

Sagsnr: 2007-0010674

STL/MAB

*Erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser*

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 72

2006 NR. 5430.0062

01-02-2007

Den foreslåede ordning vil kun få erhvervsøkonomiske konsekvenser for de virksomheder, der som følge af manglende overholdelse af de gældende regler, rammes af sanktionerne. Ordningen vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for virksomhederne.

CKR har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Susanne Lauritsen  
Specialkonsulent  
Tlf. direkte 33 30 74 62  
E-post stl@eogs.dk

*Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) vurderer de erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af nye love og bekendtgørelser. CKR kan teste forslag med væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet i Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.*

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet [eogs@eogs.dk](mailto:eogs@eogs.dk) - [Læs mere](#).

Til Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

jau@jm.dk

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

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

Med venlig hilsen



Hans Aarestrup

Direktør, Danske Svineproducenter

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 68

2006 NR. 5430 - 0062

## Indholdsfortegnelse:

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

## **I. Præsentation.**

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

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

Arbejdsgruppen foreslår:

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

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

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

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

## **III. Det EU-retlige proportionalitetsprincip.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **III.IV. Prøvelsen af proportionalitet udøvet på medlemsstaternes retsakter samt prøvelsen af proportionalitet på Fællesskabsinstitutionernes retsakter.**

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

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

### **III.V. Delkonklusion.**

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

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

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

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

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

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

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

...

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

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

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

*almindeligt fællesskabsretligt princip."*

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

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

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

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

##### **Ad arealkrav.**

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

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

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

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

### **Ad krav til højde.**

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

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

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

### **Ad krav til ventilation.**

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

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

## **VI. Proportionalitetsprincippet anvendelse i relation til den foreslåede klippekortordning.**

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

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

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

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

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

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

---o0o---

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

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

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

## **VI. II. Delkonklusion:**

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

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

## **VII. Konkret anvendelse af proportionalitetsprincippet på den foreslåede klippekortordning.**

### **VII.I. Prøvelse af proportionalitet.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---o0o---

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

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



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

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

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

---o0o---

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

#### **Ad areal og højde.**

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

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

#### **Ad vanding og fodring.**

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

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

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

#### **Ad ventilation.**

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

#### **Ad transportegnethed.**

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

#### **Ad strøelse.**

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

#### **VIII. Samlet konklusion.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **IX. Supplerende bemærkninger.**

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

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

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

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

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

**Jessika Heltberg Auken**

---

**Fra:** Anders H. de la Cour (FVST) [ANCO@fvst.dk]**Sendt:** 7. februar 2007 09:15**Til:** Jessika Heltberg Auken**Emne:** Høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter

Det Veterinære Sundhedsråd har ingen bemærkninger til høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.

På vegne af Rådet  
Anders de la Cour

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Justitsministeriet [mailto:jm@jm.dk]**Sendt:** 9. januar 2007 17:50

**Til:** trm@trm.dk; 3f@3f.dk; nonbo@pc.dk; FVST; Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender; wo@sammark.dk; info@dyrevaerensorganisationer.dk; Økonomi- og Erhvervsministeriet; info@wspa.dk; iversen@hesteinternatet.dk; Post@vestrelandsret.dk; Danske Svineproducenter; Landbrugsrådet; rpch@politi.dk; post@svendborg.byret.dk; administration@roskilde.byret.dk; post@randers.byret.dk; post@nykobingf.byret.dk; post@lyngby.byret.dk; post@horsens.byret.dk; post@holstebro.byret.dk; post@herning.byret.dk; post@dyrefondet.dk; post@sonderborg.byret.dk; education@rats.dk; HTS Interesseorganisation; Kobenhagenfur; da@da.dk; post@frederiksberg.byret.dk; post@viborg.byret.dk; £Dyreværnsrådet (951s33); post@aarhus.byret.dk; post@odense.byret.dk; post@aalborg.byret.dk; post@kobenhavn.byret.dk; post@naestved.byret.dk; Danske Veterinærhygiejnikeres Organisation; faareavl@sheep.dk; info@sala.dk; info@mejeri.dk; betina@alledyrsret.dk; jlo@kobenhavn.byret.dk; post@esbjerg.byret.dk; post@holbaek.byret.dk; civilret@hjorring.byret.dk; civilret.glostrup@byret.dk; spf@spf.dk; fjerakraeraad@poultry.dk; post@dasp.dk; Dansk Kvæg; post@oestrelandsret.dk; info@dansksvineproduktion.dk; dmri@danishmeat.dk; db@dyrenes-beskyttelse.dk; lo@lo.dk; sbc@kvl.dk; post@kolding.byret.dk; dp@politiforbund.dk; Køddbranchens Fællesråd (kf); rigsadvokaten@ankl.dk; \$Dyreforsøgstilsynet (Dyreforsøgstilsynet); samfund@advocom.dk; fvm; Det Veterinære Sundhedsråd; fstyr@fstyr.dk; ylva@get2net.dk; Danmarks Jordbrugsforskning; post@hillerod.byret.dk; post@ronne.byret.dk; hc@tur.dk; info@okologi.dk; htsa@hts.dk; regioner@regioner.dk; dma@danishmeat.dk; niels@danskakvakultur.dk; lyngdalgaard@mail.dk; di@di.dk; post@helsingor.byret.dk; jvp@danishmeat.dk; kl@kl.dk; jrk@landscentret.dk; Dansk Landbrug (dl); info@anima.dk; Dansk Transport og Logistik (dtl); KVL

**Cc:** Cristina Gulisano (JM); Jessika Heltberg Auken; Torben Jensen**Emne:** {{DETVS}}Høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter

Hermed fremsendes høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.

Fristen for eventuelle bemærkninger er **tirsdag den 6. februar 2006 kl. 16.00.**

Med venlig hilsen

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

**Akt.nr.**

2006 NR5430 · 0062

## Jessika Heltberg Auken

---

**Fra:** Johanne Østerbye [JO@ddd.dk]

**Sendt:** 5. februar 2007 19:06

**Til:** Jessika Heltberg Auken

**Emne:** Arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransporter.

**Emne:** Arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransporter.

Til: Justitsministeriet, att. Torben Jensen  
Sagsnr. 2006-5430-0662

Justitsministeriet har d. 9. januar 2007 sendt ovenstående arbejdsrapport til høring.  
Den Danske Dyrlægeforening har ingen bemærkninger til det fremsendte materiale.

Med venlig hilsen

**Johanne Østerbye/** sagsnr. 0700167

Cand.med.Vet & Fagkonsulent

jo@ddd.dk

Mobil: 2943 4084

**Den Danske Dyrlægeforening**

Emdrupvej 28A, DK-2100 København Ø.

Tlf. 3871 0888 - Fax 3871 0322.

[www.ddd.dk](http://www.ddd.dk) - [ddd@ddd.dk](mailto:ddd@ddd.dk)

Åbningstid: Mandag-torsdag kl. 8:30-16.00, fredag kl. 8.30-15.30

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

**Akt.nr.**

F8

2006 NR.5430 - 0062



Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

[jau@jm.dk](mailto:jau@jm.dk)

DATO: 5. februar 2007  
J.NR.: 04-013602-07-0108  
REF.: dcl-hfc

**Høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter**

Ved e-mail af 9. januar 2007 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte rapport.

Rapporten har været behandlet i Advokatrådets Retsudvalg. Advokatrådet har ingen bemærkninger til rapporten.

Med venlig hilsen

Rasmus Møller Madsen

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 76

2006 NR. 5430-0062

# Københavns Byret

Jmt. Mdt.

- 7 FEB. 2007

⇒ Dyrevelfærd



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Præsidenten  
Domhuset, Nytorv  
1450 København K.  
Tlf. 33 44 80 00  
Fax 33 44 84 88  
CVR 21 65 95 09  
[praesident@kobenhavn.byret.dk](mailto:praesident@kobenhavn.byret.dk)

Dato 5. februar 2007

Justitsministeriet har ved skrivelse af 9. januar 2006 anmodet om eventuelle bemærkninger til en arbejdsgrupperapport om en klippekortsordning for dyretransporter.

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

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 74

2006 NR. 5430 - 0062





Dyreværnsrådet  
Justitsministeriet

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Dato: 29. januar 2007  
Kontor: Dyrevelfærdskontoret  
Sagsbeh.: Jakob Kamby  
Sagsnr.:  
Dok.: JKA40434

**Høring over "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter"**

Ved brev af 9. januar 2007 har Justitsministeriet fremsendt "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter" til Dyreværnsrådet, idet ministeriet anmoder om rådets eventuelle bemærkninger hertil.

Dyreværnsrådet har ikke bemærkninger til rapporten.

På rådets vegne

Jakob Kamby  
sekretær

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 71

2006 NR. 5430-0062

Vestre Landsret  
Præsidenten



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

J.nr. 40A-VL-5-07  
Den 26/01-2007

Justitsministeriet har den 9. januar 2006 anmodet om eventuelle bemærkninger til en arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.

I den anledning skal jeg meddele, at arbejdsgrupperapporten ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette brev sendes efter anmodning pr. e-mail til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk).

Med venlig hilsen

Bjarne Christensen

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret  
**Akt.nr. 70**  
**2006 NR. 5430-0062**

→ FAU



RIGSADVOKATEN

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

DATO 24. januar 2007

JOURNAL NR.

RA-2007-850-0056

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: HS

Jmt. Mdt.

25 JAN. 2007

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16

1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00

FAX 33 43 67 10

Ved brev af 8. januar 2007 (sagsnr. 2006-5430-0062) har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.

I den anledning skal jeg meddele, at rigsadvokaturen har deltaget i arbejdsgruppen og kan støtte forslagene i rapporten.

  
Henning Fode

*FAU*  
Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 51

2006 NR. 5430-0062

# PRÆSIDENTEN FOR ØSTRE LANDSRET



Den **24 JAN. 2007**  
J.nr. 40A-ØL-1-07

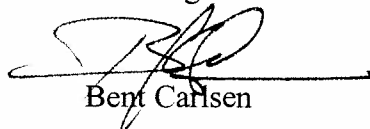
Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev af 9. januar 2007 anmodet om evt. bemærkninger til "Arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter".

Jeg skal i den anledning udtale, at arbejdsgrupperapporten ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette brev sendes efter anmodning tillige pr. e-mail til [jau@jm.dk](mailto:jau@jm.dk)

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Nanna Blach

Justitsministeriet  
Dyrevelfærdskontoret

Akt.nr. 69

2006 NR. 5430.0062

2006-5430-0062

**Maj-Britt Haastrup**

**Fra:** Pia Flindt [PTF@da.dk] på vegne af Dansk Arbejdsgiverforening [DA@da.dk]  
**Sendt:** 10. januar 2007 09:02  
**Til:** Justitsministeriet  
**Emne:** SV: Høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 9. januar 2007 vedrørende høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nils Trampe, sekretariatschef

---

**Fra:** Justitsministeriet [mailto:jm@jm.dk]  
**Sendt:** 9. januar 2007 17:50  
**Til:** trm@trm.dk; 3f@3f.dk; nonbo@pc.dk; fvst@fvst.dk; minff@minff.dk; wo@sammark.dk; info@dyrevaernsorganisationer.dk; oem@oem.dk; info@wspa.dk; iversen@hesteinternatet.dk; Post@vestrelandsret.dk; Info@danskesvineproducenter.dk; landbrugsraadet@landbrug.dk; rpch@politi.dk; post@svendborg.byret.dk; administration@roskilde.byret.dk; post@randers.byret.dk; post@nykobingf.byret.dk; post@lyngby.byret.dk; post@horsens.byret.dk; post@holstebro.byret.dk; post@herning.byret.dk; post@dyrefondet.dk; post@sonderborg.byret.dk; education@rats.dk; hoeringssager@htsi.dk; lje@kopenhagenfur.com; Dansk Arbejdsgiverforening; post@frederiksberg.byret.dk; post@viborg.byret.dk; £Dyreværnsrådet (951s33); post@aarhus.byret.dk; post@odense.byret.dk; post@aalborg.byret.dk; post@kobenhavn.byret.dk; post@naestved.byret.dk; ddd@ddd.dk; faareavl@sheep.dk; info@sala.dk; info@mejeri.dk; betina@alldyrretret.dk; jlo@kobenhavn.byret.dk; post@esbjerg.byret.dk; post@holbaek.byret.dk; civilret@hjorring.byret.dk; civilret.glostrup@byret.dk; spf@spf.dk; fjerkraeraad@poultry.dk; post@dasp.dk; dk@landscentret.dk; post@oestrelandsret.dk; info@dansksvineproduktion.dk; dmri@danishmeat.dk; db@dyrenes-beskyttelse.dk; lo@lo.dk; sbc@kvl.dk; post@kolding.byret.dk; dp@politiforbund.dk; kf@meatboard.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; \$Dyreforsøgstilsynet (Dyreforsøgstilsynet); samfund@advocom.dk; fvm@fvm.dk; detvs@fvst.dk; fstyr@fstyr.dk; ylva@get2net.dk; djf@agrsci.dk; post@hillerod.byret.dk; post@ronne.byret.dk; hc@tur.dk; info@okologi.dk; htsa@hts.dk; regioner@regioner.dk; dma@danishmeat.dk; niels@danskakvakultur.dk; lyngdalgaard@mail.dk; di@di.dk; post@helsingor.byret.dk; jvp@danishmeat.dk; kl@kl.dk; jrk@landscentret.dk; dl@dansklandbrug.dk; info@anima.dk; dtl@dtl-dk.dk; kvl@kvl.dk  
**Cc:** Cristina Angela Gulisano; Jessika Heltberg Auken; Torben Jensen  
**Emne:** Høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter

Hermed fremsendes høring over arbejdsgrupperapport om en klippekortordning for dyretransporter.

Fristen for eventuelle bemærkninger er **tirsdag den 6. februar 2006 kl. 16.00.**

Med venlig hilsen

Justitsministeriet  
 Dyrevelfærdskontoret

Justitsministeriet  
 Dyrevelfærdskontoret

2006 NR. 5430 - 0062

Akt.nr. 49