



Justitsministeriet
Dyrevelfærdskontoret
Att.: Torben Jensen
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: dfl@dtl-dk.dk
Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.: 2007-5400-0004

Vor ref.: lhh/mol

Vort j. nr.: 06-166697-001

Dato: 01.05.2007

Høring over forslag til lov om ændring af dyreværnsloven (klippekortordning for dyretransportører, straffeskærpelse og egenkontrol i besætninger)

DTL skal hermed fremkomme med bemærkninger til det fremsatte lovforslag L 215. Bemærkningerne indeholder også synspunkter fra eksportkørselsorganisationen International Transport Danmark (ITD).

Lovforslaget giver ifølge bemærkningerne mulighed for i videre omfang at fratage vognmænd retten til at drive erhvervmæssig virksomhed med transport af dyr betinget, hvis disse én gang mishandler eller behandler dyr groft uforsvarligt eller mere end én gang behandler dyr uforsvarligt.

Det betyder, at klippekortordningens reelle virkning er overfor overtrædelser, der ikke har medført, at dyrene har været uforsvarligt behandlet, men hvor dyrene alene har været udsat for en ulempe eller er blevet transporteret under forhold, der har indebåret en risiko for, at dyrene kunne komme til skade eller lide overlast.

Erhvervsdrivende kan således reelt frakendes retten til at drive virksomhed med transport af dyr, uden at der under nogle af transporterne har været tale om, at dyrene reelt har lidt overlast i de givne tilfælde, der fører til frakendelsen. DTL finder, at dette er en endog ganske alvorlig sanktion og ikke i overensstemmelse med EU's proportionalitetsprincip, således som det også er anført af Danske Svineproducenter i et notat fremsendt til Justitsministeriet. Hertil kommer, at en klippekortordning objektivt set altid vil have konkurrenceforvridende effekt til skade for de danske transportører, jf. nærmere nedenfor.

DTL skal under alle omstændigheder på det kraftigste opfordre til, at lovforslagets del om en klippekortordning som minimum gennemføres med 3 klip før en betinget frakendelse og 3 klip før en ubetinget frakendelse – hvilket også blev anbefalet af arbejdsgruppen omkring klippekortordningen, hvori også dyreværnsorganisationer deltog. Arbejdsgruppens forslag er ud fra det givne kommissorium således udtryk for den størst mulige afbalancering af sanktioneringen i forhold til de mål en klippekortordning tænkes at forfølge.

Behovet for tre klip før både den betingede og den ubetingede frakendelse skal ses i sammenhæng med, at visse af de udvalgte kliprelevante overtrædelser er behæftet med en meget lille tolerancegrænse - eller er baseret på subjektive krav, der helt afhænger af den myndighedsperson, der i det konkrete tilfælde vurderer sagen. Eksempelvis er der i bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport et krav til, at der skal være "tilstrækkelig" med strøelse i køretøjet. Begrebet "tilstrækkelig" er i denne forbindelse en så usikker term, at dette i sig selv bør medføre et tilstrækkeligt antal "chancer", når der i øvrigt ikke har været tale om uforsvarlig behandling af dyrene.

Lastetæthed

Tilsvarende kan nævnes kravene til lastetæthed og som kliprelevant overtrædelser med de konditioner, der er beskrevet i lovforslaget: Tolerancegrænsen for, hvornår en bøde for forhøjet lastetætheden suppleres med et klip er efter lovforslaget 10 %. Dette ligger klart under den margin, hvormed dyrene kan vurderes ved normalt øjesyn, hvorfor den lave tolerancegrænse indebærer en mærkbar risiko for, at transportøren uforvarent stilles over for at modtage et klip. DTL anbefaler således fortsat - sammen med fastholdelse af de 2x3 klip, som rapporten anbefaler - at tolerancegrænsen hæves til 20 % for at skabe sammenhæng mellem de krav, der stilles til transportøren og de krav, denne kan håndtere, idet det bemærkes, at 10 % af vægten på en gris til opfodring kun er 3 kg.

DTL støtter et krav om, at afsenderen af dyrene skal udlevere vejesedler, som kan bekræfte det samlede antal dyrs vægt således, at chaufføren kan vurdere, om pladskravene opfyldes på det givne køretøj.

Transportegnethed

Endelig kan transportøren uforvarent stilles over for klip i forhold til dyrenes transportegnethed. Det er ikke i alle tilfælde muligt at vurdere dyrets transportegnethed forud for transporten. Dette gør sig for eksempel gældende ved gamle, men sammenvoksede benbrud, som først svækkes og synliggøres under transporten. Kravet om transportegnethed er således også et krav, der lægger op til en subjektiv og konkret vurdering. I forhold til transportegnetheden bør bøder for overtrædelse af bestemmelserne derfor alene suppleres med klip i de tilfælde, hvor der er tale om årsager, der utvivlsomt bør kunne konstateres ved pålæsningen af dyrene.

Samtidig skal DTL stærkt opfordre til, at der, for så vidt angår dyrs egnethed til transport, stilles krav til afsenderen om at isolere de dyr, som afsenderen selv finder tvivlsomme til transport og/eller er bekendt med har haft skavanker, der kan give problemer for dyret under transporten. Formålet er at give chaufføren, som har det endelige ansvar for dyrets transportegnethed, mulighed for at vurdere dyret adskilt fra andre dyr. Dette vil i langt større grad sikre, at dyr med mindre synlige skader ikke kommer ombord på lastbilen ved at "gemme sig i mængden".

Forældelsesfrist for dom for uforsvarlig behandling af dyr

Bestemmelsen om, at erhvervsdrivende kan frakendes retten til at drive erhvervs mæssig virksomhed med transport af dyr, såfremt denne for anden gang har behandlet et dyr uforsvarligt, bør suppleres med en bestemmelse om forældelse. DTL finder det således ude af proportioner, at der kan opstå situationer, hvor en virksomhed lukkes i det tilfælde, at førstegangstilfældet for eksempel har fundet sted ti år tidligere. DTL skal derfor foreslå, at der i lovforslaget indsættes en forældelsesfrist på tre år - svarende til den, der findes i forslaget til klippekortsordningen med hen syn til forældelse af et klip.

Evaluering af lovforslaget

Under henvisning til de indvundne erfaringer af forløbet omkring bødekataloget for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne finder DTL det afgørende nødvendigt, at der gennemføres en løbende evaluering af lovændringerne. Første evaluering bør finde sted senest efter 6 måneder. Myndighederne vil herefter skulle anlægge en vurdering af, om lovgivningen fungerer hensigtsmæssigt, inden der opstår branchetruende situationer.

Som grundlag for evalueringen bør der fra lovgivers side stilles krav om, at der udarbejdes en langt mere detaljeret statistik ud fra politiets kontrolresultater, da der for nuværende ikke er oplysninger om, hvorvidt registrerede overtrædelser bevirkede, at dyrene var mishandlede, behandlet groft uforsvarligt, uforsvarligt eller behandlet alene til ulempe og/eller med risiko for tilskadekomst.

Samtidig bør det af hensyn til transporterhvervets og andre dyreinteressers muligheder for at agere i forhold til deres medlemskreds være angivet i politiets kontrolstatistikker, hvorvidt den givne transport har været udført af vognmænd i tredjemands interesse, landmænd i egen interesse, eller af private primært med kørsel til ridestævner.

Fordobling af minimumsbøder

Minimumsbøderne foreslås i lovforslaget fordoblet i forhold til de satser, der fremgår af forarbejderne til ændringen af dyreværnsloven i 2003. Dette sker blandt andet under henvisning til, at transportørerne har en særlig økonomisk interesse i at overtræde lovgivningen.

DTL finder imidlertid, at de nuværende bødeniveauer er et fuldt ud tilstrækkeligt incitament til at undgå overtrædelser, da en transportørs marginale fortjeneste på ét slagtesvin er under 2 kr. En forøgelse af bødeniveauet for uforsvarlig behandling i førstegangstilfælde fra de nugældende 5.000 kr. til 10.000 kr. harmonerer således slet ikke med fortjenesten.

Sanktioner i forhold til udenlandske transportører

Det er organisationernes klare opfattelse, at en effektiv sanktionering overfor udenlandske vognmænd og deres chauffører ikke lader sig gøre i praksis. For det første kan der kun inddrives bøder i udlandet, hvis selve EU-forordningen er overtrådt. For det andet vil det næppe være sandsynligt, at klip udstedt af danske myndigheder vil blive effektueret overfor udenlandske virksomheder og deres ansatte. Klippekortordningen kan således være medvirkende til en yderligere konkurrenceforvriddning mellem danske og udenlandske dyretransportører.

Klippekortordningen kan risikere i praksis at medføre fri adgang for eksportkørsel for udenlandske vognmænd fra eksempelvis Rusland og Rumænien, der som bekendt ikke har de samme krav til dyrevelfærd eller den samme kvalitet transportmateriel til rådighed, som danske transportører. Klippekortordningen kan derfor i forhold til eksportkørslen meget vel og stik imod sin hensigt forringe velfærden for dyrene i stedet for at fremme den.

Politiet kan som bekendt tilbageholde udenlandske køretøjer i op til to måneder i medfør af Færdselslovens § 120, såfremt bøder, parkeringsafgifter m.m. ikke er betalt. I praksis vil det være forbundet med store vanskeligheder at tilbageholde et køretøj, der er læsset med dyr – da det alt andet lige ikke vil forkorte dyrenes ophold på køretøjet. Hertil kommer, at konfiskation af uden-

landske vognmænds fortjeneste vil ofte være praktisk uigennemførligt i udlandet – både fordi den givne overtrædelse for eksempel ikke er strafbar i forhold til EU-forordningen, og fordi de udenlandske retssystemer næppe vil være indforstået hermed.

DTL og ITD står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående synspunkter, som i øvrigt vil blive fremført i foretræde for Folketingets Retsudvalg torsdag den 3. maj.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Morten Lindbo