

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

Lyren1  
DK-6330 Padborg  
Telefon: +45 74 67 12 33  
Telefax: +45 74 67 43 17  
Internet: [www.itd.dk](http://www.itd.dk)  
e-mail: [itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)  
Giro 110-1978

Deres ref.: 2009-5430-0156

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

Dato: 23. oktober 2009

## **Evaluering af klippekortordningen, dyr**

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

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

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

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

ITD har modtaget politiets kontroloversigt over danske og udenlandske køretøjer for perioden 1. januar 2008 til 21. december 2008, hvoraf det fremgår, hvor mange kontroller, der har været indenfor de enkelte dyrerarter, og hvor mange forseelser, der har været. Men der er ikke anført, om der er givet klip som sanktion, og det fremgår heller ikke af rapporten, om disse klip er accepteret ved bødeforelæg eller dom.

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

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

## **Sanktioner ude af proportionalitet**

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

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

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

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

medfører klip i chaufførs og eller vognmands autorisation.

I sager:

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

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

### **Dyrene har ikke lidt overlast**

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

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

### **Arealkrav og højde**

Afsenderen har mulighed for at veje dyrene inden afgang og kan give en præcis vægt på dyrene. Der er hjemmel i loven for ministeren til at indføre krav om vejесedler i forbindelse med transporten. Denne hjemmel er dog ikke udnyttet. ITD har haft sager for medlemmerne, hvor dyrenes vægt har været angivet til 95 kg. i gennemsnit pr. dyr, men hvor dyrene vejede 115 kg. i gennemsnit. Sagen blev konstateret ved, at chaufføren nægtede at tage alle dyrene med. Men det var først ved en efterfølgende vejning, hvor han fik konstateret at dyrene vejede 20 kg. mere, end der blev angivet ved bestilling af transporten. Vejer en flok smågrise 29,5

kg. i gennemsnit eller vejer de 30,5 kg. i gennemsnit? Det kan være svært for såvel landmand som chauffør at vurdere – men er skønnet forkert, er det chaufføren, der får et klip i autorisationen.

### **Transportegnethed**

Transportegnethed er langt det største problem for medlemsvirksomhederne. En chauffør har 5 dages uddannelse fra et AMU-center. En landmandsuddannelse varer 3-4 år på henholdsvis landbrugsskole og i praktik, og veterinærmedicinuddannelsen varer ca. 6 år på universitetet. Landmanden har dyret i sin varetægt under opdrætningen i flere måneder. Dyrlægen har mulighed for at vurdere dyrene under besøg hos landmanden, og han kan udtage dyrene til ekstra kontrol, mens de stadig opholder sig i stierne.

Chaufføren afhenter ofte dyrene hos landmanden meget tidligt om morgenen, hvor det fortsat er mørkt. Han har som regel ikke mulighed for at kontrollere dyrene i udleveringsstalden, men har 2-5 sekunder, hvor han ser grisene farer forbi ham 4 eller flere ad gangen op på rampen. Han står på den ene side af rampen, og kan derfor kun vurdere dyrene fra én side. På trods af dette, er det alene chaufføren, der kan miste sin mulighed for at udøve sit erhverv, hvis han laver et fejlskøn i forbindelse med en vurdering af, om et dyr er transportegnet. Dette skal også sættes i forhold til at chaufføren intet økonomisk incitament har til at medbringe et sygt dyr, ligesom vognmanden heller ikke har det.

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

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

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

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

### **Drikkevand og foder**

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

### **Strøelse**

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

### **Chaufførers og vognmænds opfattelse af klippekortordningen for dyretransporter**

Der har været mange henvendelser til ITD på baggrund af ordningen.

Vognmændene føler, at deres erhverv er blevet kriminaliseret ved, at der er lavet særlige paragraffer i dyreværnsloven, der kun omhandler sanktioner af dyretransportører.

Vognmændene oplever større stress i forbindelse med transporterne, da de har et objektivt ansvar, og kan straffes uanset at de har gjort alt, hvad de kan for at instruere deres personale i at håndtere dyrene, og uanset at de har givet dem retningslinjer. Som anført ovenfor, har chaufførerne, der ser dyrene, heller ingen mulighed for at tage forbehold for f.eks. et sygt dyr.

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

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

### **Hvad har branchen selv gjort**

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

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

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

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

### **Afsluttende bemærkninger**

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



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

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

Birthe Boisen