



26. januar 2015

Til Fødevestyrelsen

Att: Marianne Marer

J.nr. 2014-14-39-00039

### Vedr. Fødevestyrelsens evaluering af klippekortsordningen for dyretransporter

Vi vil gerne sige tak for muligheden for at give bemærkninger til Fødevestyrelsens evaluering af klippekortsordningen for dyretransporter. Med henblik på at bevare danske arbejdspladser i transport- og slagteribranchen, sikre de mest erfarne chauffører bliver i erhvervet og endelig fastholde danske eksportindtægter fra fødevarerhvervet vil vi kraftigt opfordre til at klippekortsordningen afskaffes.

Nedenfor er anført bemærkninger vedrørende Fødevestyrelsens evaluering samt supplerende synspunkter til klippekortsordningen.

1. Af evalueringsmaterialet fremgår det, at i årene 2010-2013 blev 56 pct. af klippene givet til udenlandsk indregistrerede virksomheder. I evalueringen gør Fødevestyrelsen opmærksom på den konkurrenceforvridende situation som klippekortsordningen har skabt, idet det anføres, at ordningen er mindre restriktiv overfor udenlandsk indregistrerede virksomheder og udenlandske chauffører end danske. Ordningen medfører, at danske aktører sanktioneres oftere og hårdere end udenlandske.

Vi er enige i den betragtning, og konsekvensen af forskelsbehandlingen betyder, at klippekortordningen er medvirkende til at danske virksomheder udflager, og dermed flyttes arbejdspladser og vækst til udlandet. Klippekortordningen har også – sammen med de høje bøder på området – bevirket, at dygtige og erfarne chauffører har valgt at forlade erhvervet og det trækker i modsatte retning af god dyrevelfærd, når erfaringer og viden flytter ud af erhvervet. Desuden har ordningen forringet erhvervets muligheder for at kunne tiltrække dygtige chauffører til branchen.

2. Som det fremgår af Fødevestyrelsens evaluering har ordningen ikke fungeret tilfredsstillende. Det har ikke været muligt at samkøre eksisterende data og skabe det fornødne overblik over ordningens effekt på trods af, at ordningen har været gældende siden 2006. Derudover er de oplysninger, som vi efterlyste i forbindelse med sidste evaluering ikke tilvejebragt ved denne evaluering. Der mangler således en lang række oplysninger for, at ordningens virkning reelt kan evalueres. Fra politiet, der foretager vejkontrol med dyretransporter, ved vi at mange overtrædelser sker af chauffører, der ikke har transport som professionelt erhverv. Vi har grund til at tro, at det samme gør sig gældende for fordelingen af klip mellem de professionelle transportører og chauffører, der ikke har transport som erhverv. Vi efterlyser viden om, hvordan de tildelte klip er fordelt på disse to grupper. Endvidere har det ikke været muligt at få en entydig forklaring på sagsgangen i disse sager bl.a. med hensyn til hvor og hvornår klippene registreres, hvornår de forældes og hvorvidt de bliver gjort gældende i senere sager, hvilket gør retssikkerheden i ordningen meget tvivlsom.

3. Fødevarestyrelsen anfører i sin evaluering, at det kan antages at klippekortsordningen har haft en præventiv effekt. Vi vil gerne stille spørgsmål ved dokumentation for denne antagelse. Vi vurderer, at kravet om kompetenceuddannelsen, der trådte i kraft kort før klippekortsordningen, har haft en større effekt end klippekortsordningen. Uddannelsen gav et kompetenceløft hos de professionelle transportører og det skærpede deres viden omkring dyrevelfærd og transporttekniske forhold. Danske chauffører er dermed de bedst uddannede i EU. Ved en vurdering af sammenhængen mellem klippekortsordningens virkning og den konstaterede kvalitetsforbedring i dyretransporterne skal der således inddrages andre parametre såsom uddannelseskravet, men også – for et samlet billede – effekten af andre strafbestemmelser, som fx høje bøder og muligheden for at få frataget sin ret til at beskæftige sig med dyr jf. dyreværnsloven.
4. Ordningens direkte daglige virkning på transportørerne er stress pga. en evig frygt for at blive mødt med et klip. Det psykiske pres hænger naturligvis sammen med truslen om at kunne miste sit arbejde på et spinkelt grundlag, men i endnu højere grad med proportionerne i klippekortsordningen sammen med bødestørrelserne. Det gælder inden for alle dyrearter, men kan fx. illustreres ved overtrædelserne for transport af svin i 2011. Der blev transporteret ca. 21 mio. svin til slagting, som alle er blevet kontrolleret på slagteriet. Der blev indgivet 129 politianmeldelser. Det vil sige, at ca. 0,006 promille af svinene har været udsat for en hændelse, som fører til en politianmeldelse. Der er blot 250 chauffører, som kører slagtesvin, og der vil derfor i gennemsnit være op til 0,5 anmeldelse årligt pr. chauffør. Det betyder, at en chauffør og/eller transportør på et meget spinkelt grundlag har en betydelig risiko for at miste arbejdet, jf. vedlagte brev sendte til tidligere fødevareminister Mette Gjerskov.
5. Klippekortsordningen er særligt en udfordring når det gælder vurderinger af transportegnetheden. Udfordringer omkring vurderinger af dyretransportegnethed er velkendte og gennemgår lige nu et særligt serviceeftersyn. Det er først og fremmest landmanden, der reelt har mulighed for at afgøre, om et dyr er egnet til den planlagte og bestilte transport. Landmanden kender sine dyr og deres eventuelle sygehistorie. Derfor bør landmanden også bære hovedansvaret for, at dyrene er egnede til transporten, mens chaufføren bærer ansvar for transportmidlets udformning, vedligeholdelse, dyrevelfærden undervejs etc. Chaufføren kan alene se åbenlyse sygdomme og skader. Chaufføren og transportøren bør ikke underlægges supplerende strafbestemmelser såsom klippekortsordningen på dette område. Det er kun, når der er tale om indfangning af slagtekyllinger, at chaufføren har et reelt ansvar.

Vi mener, at formålet med klippekortsordningen fuldt ud kan opnås gennem de øvrige sanktionsmuligheder, som myndighederne har til rådighed. Dels gives der høje bøder på området. I førstegangstilfælde gives der bøder på 7.000kr til chaufføren og 12-14.000 kr. til transportøren. Det skal sammenholdes med at fortjenesten for transport af et dyr til slagteri højst udgør 10 kr. Dels har kontrolindsatsen, der bevirker at langt over 90 pct. af dyrene kontrolleres ved slagteri eller samlestad, en betydelig præventiv virkning. Og endeligt giver dyreværnsloven mulighed for, at både chauffør og transportører – ligesom landmænd – kan fratages retten til at beskæftige sig med dyr, hvis der er begået handlinger, hvor et dyr har været uforsvarligt behandlet.

Vedlagt er vores tidligere brev til Fødevareminister Mette Gjerskov af 28. september 2012.

Med venlig hilsen



På vegne af ovenstående organisationer