

[AM2021.10.19V]

Retten i Hernings DOM - 17. november 2020 - 99-3464/2020 - 4100-89138-00047-19

Anklagemyndigheden mod T ApS

Anklageskrift er modtaget den 22. juli 2020 og berigtiget ved indledningen af hovedforhandlingen.

T ApS er tiltalt for overtrædelse af

transportbekendtgørelsens § 37, stk. 1, if. stk. 3 (dagældende § 35, stk. 1, or, 1, it stk. 2), jf. transportforordningen artikel 3, stk. 1, litra a og f, og artikel 5, stk. 3, og 4, jf. bilag II, punkt 3, litra c, sammenholdt med bilag I, kapitel V, pkt. 1.4. litra b, jf. pkt. 1,5,

ved den 11. december 2017 som organisator forud for den langvarige forsendelse af svin under ... , journey-log ID: ... , der blev kørt fra den 12. december 2017 ca. kl. 05.00 til den 13. december 2017 ca. kl. 11.14 fra By1 i Danmark til By2 i Polen, at have indsendt logbogen til forhåndsvalidering hos Fødevarestyrelsen og heri angivet, at forsendelsen ville kunne foretages på mindre end 24 timer, uagtet transporttiden blev mere end 30 timer, hvorved svinene efter maksimalt 24 timers transport burde have været læsset af, fodret og vandet samt have haft en hvileperiode på mindst 24 timer.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

Tiltalte, T ApS , har nægtet sig skyldig.

Sagens oplysninger

V1 har på vegne af tiltalte, T ApS , forklaret, at han er direktør i selskabet. Han har ikke haft med den konkrete transport af svin at gøre. Han vil ud fra dokumenterne mene, at transporten startede den 12. december 2017 kl. 6 om morgenen fra By1 . Herefter var der stop og omlæsning i By3 på en omlæsse-/opsamlingsplads. Han må henholde sig til dokumenterne i forhold til, hvor længe transporten varede. Det tiltalte selskab har haft en polsk transportvirksomhed til at udføre transporten fra omlæsningen i By3 til bestemmelsesstedet i Polen. Hvis en transport bliver forsinket på grund af trafikforhold, er det ikke sikkert, at tiltalte som organisator af transporten får noget at vide om det fra transportvirksomheden.

Af bilagene i sagen kan han se, at transportvirksomheden nogle steder er benævnt som " X1 " og andre steder som " X2 ". Han mener imidlertid, at det er den samme virksomhed, der blot har to forskellige navne.

Det var en dansk virksomhed, der stod for transporten fra By1 til By3 . Der skiftede man så til en polsk transportør.

Han har efterfølgende hverken kigget på ruten eller i det hele taget gjort noget for at undersøge, om angivelsen af forventet transporttid på mindre end 24 timer har været realistisk. Han må bare konstatere, at det er indsendt på vegne af tiltalte, og at han ikke har grund til at tvivle på, at det var realistisk at køre fra By1 til bestemmelsesstedet i Polen på mindre end 24 timer.

Han bygger sin formodning om, hvad klokken var, da lastvognen med svinene forlod By1 , på oplysninger, som han har fået fra den danske transportør. Han tror, at det er en fejl, at når det står på blanketten angående afgangssted (...), at tidspunktet for pålæsning er angivet at være den 12. december 2017 kl. 04.30.

Tiltalte er et handelsfirma, der er grundlagt i 1950. Det har været et anpartsselskab siden 2011. Tiltalte handler med grise og kreaturer, blandt andet til eksport. Tiltalte foretager 750-800 transporter om året. Selskabet var organisator for transporten, som sagen angår. Som led heri skulle tiltalte planlægge ruten fra ende til anden, således at svinene maksimalt var undervejs i 24 timer. Det var en opgave, som tiltalte havde stor erfaring med, da ca. 30 % af alle de transporter, som tiltalte er organisator af, går fra Danmark til Polen. Når man hos tiltalte skal planlægge en rute, går man primært ud fra antallet af kilometer. Den konkrete transport var på ca. 1.500 km, hvilket jo betød, at den skulle køres med en gennemsnitshastighed på i underkanten af 70 km/t. Der var sat to chauffører og en afløser på til at køre transporten, så turen kunne køres uden længere stop/pauser. Han vurderer det derfor som meget realistisk at gennemføre turen på 24 timer.

Det er selvfølgelig problematisk, hvis man løber i en trafikprop undervejs. Hvis det sker, skal chaufførerne tilføje bemærkninger herom i logbogen. Der er givetvis omlæsemuligheder undervejs, men han ved ikke præcis, hvor de befinder sig. Han mener også, at det kan accepteres, at transporten er op til 26 timer undervejs.

Forsiden på sagens bilag 2 (DEL 1) er log'en, som sendes ind til Fødevarestyrelsen til godkendelse. Transporten må ikke igangsættes, før styrelsen har godkendt log'en. Styrelsen opkræver også betaling for hver eneste godkendelse.

Returlogbogen indsendes af transportfirmaet. Dens indhold er ikke noget, som tiltalte har besked om.

Log'en fik tiltalte tilbage for Fødevarestyrelsen, så vidt han ved, uden bemærkninger om, at styrelsen vurderede, at den planlagte transporttid var urealistisk kort. Han ved ikke præcist, hvordan styrelsen kontrollerer en modtaget log, men det er vel noget med at anvende Google Maps eller noget tilsvarende.

V2 har som vidne forklaret, at han ikke tidligere har vidnet i anledning af sit arbejde i Fødevarestyrelsen. Han kom først ind i denne sag, da han i marts 2019 blev ansat i Fødevarestyrelsen.

Når man som organisator indsender en log, som den der er fremlagt i sagen som forsiden på sagens bilag 2 og benævnt "DEL I PLANLÆGNING", modtages den i Eksportkontrolcentret, forkortet EKC i Fødevarestyrelsen. Medarbejdere i EKC gennemgår den og forholder sig til om eksportforordningsbekendtgørelsen er overholdt. Blandt de ting, som vurderes og kontrolleres, kan han nævne, at transportøren har en såkaldt "Type II autorisation". Det indebærer, at transportøren skal have en tilstrækkelig stor lastvogn. Det vurderes også, om transporten kan foretages inden for den estimerede tid, der selvsagt skal være inden for den tidsgrænse, som reglerne foreskriver. Denne vurdering foretages dels ved hjælp af et teknisk beregningsprogram og dels ved manuel/menneskelig kontrol. Det tekniske beregningsprogram tager højde for aktuelle vej- og trafikforhold på strækningen, som skal tilbagelægges under transporten, herunder vejenes stand og vejarbejder. Resultatet af denne tekniske beregning kontrolleres altid af en medarbejder fra EKC. Hvis det også efter denne kontrol forekommer at være en urealistisk plan, der er lagt for transporten, kan styrelsen gribe ind.

Denne indgribens karakter har ændret sig med tiden. I december 2017 ringede en medarbejder fra EKC til organisator og gjorde opmærksom på, at EKC's beregning viste, at det ikke var en realistisk plan, der var lagt for transporten. Organisatoren blev så opfordret til at planlægge en ny rute. Hvis organisatoren ikke ville gøre det, godkendte EKC planen, men noterede samtidig, at organisatoren var kontaktet og blevet gjort opmærksom på, at planen for transporten var urealistisk i forhold til at blive gennemført i løbet af de tilladte 24 timer. I sidste ende var det organisators ansvar. Sådan er det stadig. Affødt af et stærkt politisk ønske er denne praksis nu ændret. Samtidig er EKC tilført flere ressourcer. Derfor har EKC nu ændret praksis, således at den nægter at udstede en tilladelse til transporten, hvis styrelsen vurderer, at det ikke er realistisk at gennemføre transporten uden at overtræde reglerne. I december 2017 var det endnu ikke en mulighed.

Foreholdt underbilag 5, side 2 af 3, hvor der er anført: "Ifølge X3 køres turen på mindre end 24 timer", har han forklaret, at det typisk er en bemærkning, som en medarbejder hos EKC har foretaget efter at have kontaktet organisatoren og gjort opmærksom på, at den plan, som man havde søgt godkendelse af, efter EKC's opfattelse var urealistisk. Da medarbejderen hos organisatoren har fastholdt planen, om at afvikle transporten efter planene, har man hos EKC noteret, at transporten skulle undergives efterkontrol. Han kan se, at det ikke er ham men en af hans kolleger, der har gjort notatet i denne sag.

Omkring 30 % af transporterne af levende tur bliver udtaget til efterkontrol. Da transportøren i den foreliggende sag hovedsagelig var polsk og under henvisning til reaktionen fra organisatoren på henvendelsen fra EKC, blev denne transport automatisk udtaget til efterkontrol.

Han kom først ind i sagen i forbindelse med efterkontrollen. Han valgte at politianmelde, fordi den samlede transporttid viste sig at være op mod 30 timer.

Ud fra det, der fremgår af underbilaget til bilag 2, der er påtegnet " ... " er det hans og dermed også styrelsens opfattelse, at svinene er læsset på i By1 kl. 4.30. Dette underbilag er udfyldt af enten landmanden eller chaufføren. Han vil gætte på, at det er landmanden, der har underskrevet i dette tilfælde. Ved man ikke det præcise af- og pålæsningstidspunkt, lægges en halv time til begyndelsestidspunktet, mens der trækkes en halv time fra afslutningstidspunktet. Af bilagene udleder han i øvrigt, at svinene er transporteret fra By1 til By3 , hvor der er et samlested. By3 og By4 er det samme sted i geografisk henseende. Han ser det, således at det er det tiltalte selskab selv, der har stået for transporten fra By1 til By3 . Selskabet har så vidt han ved - selv lastbiler. " X2 " og " X1 " er to forskellige polske firmaer, der transporterer blandt andet svin. Han lægger afgørende vægt på oplysningerne, der fremgår styrelsens bilag 3, der er underbilag til straffesagens bilag 2. Dette skema er udfyldt på samlestedet i By3 , hvor dyrlægen har konstateret, at det var " X1 ", der var transportør af svinene videre resten af vejen til bestemmelsesstedet i Polen.

Styrelsen har fået et GPS-udtræk fra " X1 ". Også derfor er han sikker på, at det er " X1 ", der har kørt. ... er registreringsnummeret på trækkeren. Dette registreringsnummer fremgår af GPS-udtrækket og går igen på underbilag 3, pkt. 1.16.

Ifølge GPS-udtrækket er svinene læsset af " X1 " på samlestedet i By3 den 12. december 2017, kl. 14.07. Ifølge samme er de ankommet til bestemmelsesstedet i By5 , Polen, den 13. december 2017 kl. 10.25, hvilket er meget mere end 24 timer, efter de blev læsset i By1 . Af GPS-udtrækket ser man også, at den sidste registrering i By5 er sket den 13. december kl. 11.14.14. Hvis der har været uforudsete omstændigheder undervejs skal transportvirksomheden oplyse dette. Der er ingen oplysninger af den karakter i sagen. Han kan godt se, at det af GPS-udtrækket også fremgår, at der tilsyneladende er holdt 3 længerevarende pauser undervejs på turen fra By3 til By5 .

Transporttiden fra opsamlingsstedet (By1) til samlestedet (By3) skal tælles med i de 24 timer, medmindre grisene hviler i 6 timer på samlestedet (By3). Det skyldes distancen fra opsamlingsstedet til samlestedet i denne sag.

Han ved ikke, hvordan styrelsens eget beregningssystem udregner transporttiden. Han kan se, at det er en af hans kolleger ved navn X4 , der har talt med en medarbejder hos tiltalte benævnt " X3 " om styrelsens syn på tiltaltes plan for transporten. Han ved ikke, hvorfor der er gået så lang tid, inden der er sket noget i sagen. Statsrevisorerne har givet kritik for Fødevarestyrelsens håndtering af sager som denne. På grundlag af denne kritik har styrelsen anmeldt flere tusinde "gamle" sager til politiet. Det gik man i gang med efter politisk pres i sommeren 2018. Han kender den redegørelse om logbogskontrollen, der er udarbejdet efter politisk ønske, og som forsvareren har forevist for ham i retten. Han ved også, at en række sager er lukket igen uden at være indbragt for domstolene. Styrelsen har også været ramt af voldsomme it-problemer i forbindelse med håndtering af sagerne. Han kan ikke udtale sig om, hvorfor de andre sager er lukket, men han kunne forestille sig, at årsagen har været, at der var tale om beskedne overtrædelser af den tilladte transporttid. Han mener ikke, at chaufføren kan få lov til køre længere end de 24 timer, eksempelvis 2 timer, hvis transporttiden er blevet uforudset forlænget på grund af uforudsete omstændigheder.

I Fødevarestyrelsen har man modtaget i tusindvis af transportplaner med logbøger i tidens løb. Oplysninger fra disse indgår løbende i grundlaget for de beregninger, som styrelsen foretager af nye transportplaner. Der er altså tale om en løbende udvikling. Derfor er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at genskabe de beregninger, som styrelsen foretog, da man vurderede, at tiltaltes transportplan for turen i december 2017 var urealistisk.

Det sker selvsagt, at en chauffør kommer til at udfylde en transportseddel forkert, men det er hans generelle indtryk, at de prøver at gøre det så omhyggeligt som muligt. I denne sag tyder det ud fra blanketten "Del 4 - ERKLÆRING FRA TRANSPORTVIRKSOMHEDEN", der er en del af styrelsens bilag 2, på, at chaufføren, der kørte fra By3, er kommet til at skrive afgangstidspunktet kl. 14 ud for "DK By1", selv om det skulle have været ud for "DK By3".

Det skriftlige materiale, der er henvist til i forklaringerne er dokumenteret.

Endvidere er der dokumenteret en udskrift fra Google Maps, hvoraf det fremgår, at transportdistancen mellem By1 og By5 i Polen er 1.510 km, og at transporttiden i personbil uden trafik er 15 timer og 55 minutter.

Tiltalte er straffet

den 8. september 2017 med bødevedtagelse for overtrædelse af bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under vejtransport.

Rettenes begrundelse og afgørelse

Retten lægger efter bevisførelsen til grund, at transporten af svinene fra By1 til By5 i Polen, som tiltalte var organisator af, kom til at tage mindst fra den 12. december 2017 kl. 6.00 til den 13. december 2017 kl. 10.25, og dermed mere end 24 timer.

Fødevarestyrelsen har i forbindelse godkendelsen af planen noteret, at styrelsen var skeptisk i forhold til, om det lod sig gøre at gennemføre transporten på under 24 timer. Styrelsen godkendte dog planen og modtog betaling herfor. Retten er ikke blevet forelagt oplysninger, der nærmere belyser årsagen til styrelsens skepsis, hvis man ser bort fra oplysningerne om, hvor længe transporten rent faktisk kom til at tage.

Der foreligger oplysninger, der tyder på, at der med kort varsel blev fundet et andet polsk firma til at foretage transporten fra samlestedet i By3 til bestemmelsesstedet i Polen. Der blev tilsyneladende også holdt nogle længere pauser undervejs under turen fra By3 til Polen. Pauserne blev holdt, selv om det angiveligt var planlagt, at der skulle være to chauffører og en afløser med på turen for netop at sikre, at den kunne gennemføres uden længerevarende pauser.

På denne baggrund er det efter rettens vurdering overvejende betænkeligt at fastslå, at tiltalte ved at udarbejde transportplanen og indlevere den til Fødevarestyrelsen, har handlet så uagtsomt, at tiltalte kan straffes herfor efter de regler, der er beskrevet i tiltalen. Retten frifinder derfor tiltalte.

Thi kendes for ret:

Tiltalte, T ApS , frifindes.

Statskassen skal betale sagens omkostninger.

Michael Lynge Jensen

Dommer

.....

Vestre Landsrets 13. afdelings D O M - 19. oktober 2021 - S-2462-20

(dommerne Ida Skouvig, Peter Buhl og Rikke Holm Simonsen (kst.)

Anklagemyndigheden mod T ApS , cvr.nr. ... , (advokat Kjeld Skov, Herning)

Retten i Herning har den 17. november 2020 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. 99-3464/2020).

Påstande

Anklagemyndigheden har påstået dom i overensstemmelse med tiltalen i 1. instans.

Tiltalte, T ApS , har påstået stadfæstelse.

Supplerende oplysninger

Ifølge gps-oplysninger kørte lastbilen med svinene fra By1 den 12. december 2017 kl. 06.09 og ankom til By3 samme dag kl. 8.40. Den lastbil, der skulle transportere svinene videre til Polen, ankom til By3 den 12. december 2017 kl. 2.40, hvor den senest er registreret kl. 14.07. Den ankom til aflæsningsstedet i Polen

den 13. december 2017 kl. 10.25, hvor den senest er registreret kl. 11.14. Det fremgår endvidere, at lastbilen holdt stille den 12. december 2017 kl. 15.15-15.41, kl. 19.10-19.28, kl. 23.43-23.55 og den 13. december 2017 kl. 00.09-00.28 og kl. 08.35-09.32, i alt 2 timer og 12 minutter.

Der er endvidere fremlagt oplysninger om et forskningsprojekt fra Aarhus Universitet, hvoraf det bl.a. kan udledes, at en række grisetransporter har kørt ture i Danmark på mellem ca. 1.600-1.800 km med en gennemsnitsfart på mellem ca. 74-78 km/t.

Forklaringer

V1 og vidnet V2, Fødevarestyrelsen, har for landsretten i det væsentlige forklaret som i 1. instans.

V1 har supplerende forklaret, at han ikke ved, hvorfor der var så lang ventetid i forbindelse med omlæsningen i By3. Det sker, at der opstår ventetid. Måske måtte man vente på, at chaufføren skulle holde sin pause. Som organisator regner de ikke med, at der er så lang en pause i forbindelse med omlæsning. Det er forudsat, at omlæsningen sker forholdsvis hurtigt. En omlæsning som den i By3 tager normalt ca. en time i alt. I By3 går svinene i løsstald, hvor de har adgang til vand.

Turen var planlagt efter, at der var to chauffører og en afløser. Der skal så ikke holdes så mange pauser. Der er afsat tid til en lille pause, men ikke til, at der kan opstå kø undervejs. De kalkulerer med, at en lastbil kører ca. 70 km/t. De 1342 km fra By3 til ankomststedet i Polen vil i så fald tage ca. 19 timer.

Selskabet er ikke tidligere blevet anmeldt for ikke at have organiseret en transport korrekt, men de er i få tilfælde blevet kontaktet af Fødevarestyrelsen, hvorefter de har drøftet, om transporten var realistisk. Transporterne er – som i denne sag – herefter blevet godkendt.

V2 har supplerende forklaret, at han stadig er ansat som jurist i Fødevarestyrelsen. Hans arbejde består bl.a. i at udarbejde politianmeldelser i transportsager.

Når de vurderer, om en transport er realistisk, bruger de et ruteberegningssystem, der også tager højde for vejarbejde og kødannelse. Efter hans opfattelse kunne man også i 2017 med hjemmel i transportforordningens artikel 14 have nægtet at godkende transporten, man ikke fandt realistiske. Man havde dengang den praksis, at man ikke nægtede at forhåndsvalidere sådanne transporten.

I forbindelse med efterkontrollen af transporten har de logbogen, og de vurderer, om der er behov for at indhente lastbilens gps-oplysninger med henblik på at kontrollere transportens varighed. I den konkrete sag gennemgik han gps-udskriften, hvor han kunne konstatere, at der var jævn kørsel hele vejen bortset fra nogle pauser. Efter hans opfattelse skal transporten planlægges således, at der er plads til uforudsete begivenheder. Man kan forholde sig til eksempelvis, at der på bestemte strækninger normalt er kø på bestemte tidspunkter, men ikke til eksempelvis et færdselsuheld i det vestlige Polen, der blokerer en vej i længere tid.

Man kan ikke i den konkrete sag se, hvad der er årsagen til transportens for lange varighed. Fødevarestyrelsen har beregnet turens forventede varighed til 27 timer og 12 minutter. Foreholdt returlogbogen har han forklaret, at "RT tid" på "25:12" er den beregnede forventede køretid. "RT tid + 6.3" på "27:12" er køretiden inklusive 60 minutter til omlæsning i By3 og til af- og pålæsning på hver 30 minutter.

Hvis svinene hviler i 6 timer på et omladningssted, starter beregningen af transporttiden forfra. De har beregnet, at turen er startet i By1 kl. 5.00. Foreholdt ventetiden i By3 kan han forestille sig, at chaufføren skulle overholde en hviletid. Selv om svinene var ankommet til By3 kl. 7.30, kunne de ikke nå at få 6 timers hvile, når der skal tages hensyn til den tid, der vil gå med af- og pålæsning.

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagens faktiske omstændigheder

Tiltalte indsendte den 11. december 2017 en logbog til Fødevarestyrelsen, hvoraf det fremgik, at den samlede forventede varighed af transporten fra By1 til By2, Polen, udgjorde 1 dag (fra den 12. december kl. 06.00 til den 13. december 2017 kl. 06.00).

Det kan lægges til grund, at styrelsen kontaktede tiltalte den 11. december 2017 i anledning af logbogen, og at en medarbejder fra den tiltalte virksomhed i den forbindelse gav udtryk for, at turen kunne køres på mindre end 24 timer. Herefter og efter vidneforklaringen fra fuldmægtig V2 om styrelsens dagældende praksis lægges det til grund, at baggrunden for styrelsens henvendelse var, at styrelsen stillede spørgsmål ved, om transporttiden ville overstige 24 timer, men at styrelsen ikke pålagde tiltalte at ændre planlægningen eller i øvrigt gav særlige anvisninger. Styrelsen forhåndsvaliderede i stedet transporten og besluttede, at transporten skulle kontrolleres efterfølgende.

Efter at transporten var gennemført, efterkontrollerede styrelsen transporten og indgav politianmeldelse.

Som sagen er oplyst, lægges det til grund, at transporten faktisk varede fra den 12. december 2017 kl. 6.09 til den 13. december 2017 kl. 10.25, altså 28 timer og 16 minutter. Der er ikke heri taget hensyn til aflæsning af svinene i Polen, hvis varighed ikke er oplyst, men som efter det oplyste normalt tager 30 minutter. Transporttiden udgjorde således 28 timer og 46 minutter, jf. forordningens artikel 2, litra j).

Det lægges videre til grund, at lastbilen fra By1 ankom til By3 kl. 8.40, men at den lastbil, der skulle køre videre til Polen, først kørte kl. 14.07, altså efter 5 timer og 27 minutter. Det er ikke oplyst, hvorfor ventetiden i By3 blev væsentlig længere end den normale omladningstid på 60 minutter, herunder om det skyldtes forhold, der burde have været forudset i forbindelse med turens planlægning. Såfremt transporten var fortsat efter en omladning af 60 minutters varighed, ville transporttiden alt andet lige have udgjort 24 timer og 19 minutter. Der er heri indregnet pauser på i alt 2 timer og 12 minutter på turen fra By3 til bestemmelsesstedet i Polen, herunder en pause på 57 minutter mindre end en time før ankomsten til bestemmelsesstedet.

Strafansvar

Som tiltalen er formuleret, er spørgsmålet under sagen, om det var strafbart at indsende en logbog til forhåndsvalidering hos Fødevarestyrelsen, som angav en transporttid på mindre end 24 timer, uagtet transporttiden blev mere end 30 timer, idet svinene efter 24 timer burde have haft en hvileperiode mv.

Det fremgår af Rådets Forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter artikel 5, stk. 4, at organisatorer skal overholde bestemmelserne i bilag II vedrørende logbog. Bilag II stiller forskellige krav til indholdet af en logbog, og det fremgår af punkt 3, litra c), som er den bestemmelse, anklageskriftet henviser til, at organisatoren skal følge eventuelle anvisninger fra den kompetente myndighed i henhold til artikel 14, stk. 1, litra a). Af artikel 14, stk. 1, litra a) fremgår det, at den kompetente myndighed skal kontrollere bl.a., at den fremlagte logbog er realistisk. Såfremt resultatet af denne kontrol ikke er tilfredsstillende, anmoder den kompetente efter litra b) organisatoren om at ændre planlægningen af den påtænkte lange transport på en sådan måde, at bestemmelserne i forordningen overholdes. Såfremt resultatet af kontrollen er tilfredsstillende, stempler den kompetente myndighed i medfør af litra c) logbogen, som derefter i medfør af litra d) så hurtigt som muligt videresendes via det system for udveksling af oplysninger, der er omhandlet i artikel 20 i direktiv 90/425/EØF.

Det kan efter bevisførelsen lægges til grund, at Fødevarestyrelsen godkendte og videresendte logbogen. Tiltalen angiver ikke, at Fødevarestyrelsen skulle have givet anvisninger til tiltalte, som tiltalte har undladt at følge. Bevisførelsen har bl.a. angået Fødevarestyrelsens henvendelse umiddelbart forud for godkendelsen, men det er ikke bevist, at denne henvendelse var en anvisning om at ændre transporten.

Landsretten finder, at fremsendelse af en logbog med beskrivelse af en transport, der, hvis den blev gennemført, ville være i strid med bilag 1, kapitel V, pkt. 1.4, litra b, jf. pkt. 1.5, ikke i sig selv er strafbart. Herefter, og da fremsendelsen af logbogen med det angivne indhold heller ikke i sig selv findes at være i strid med nogen af de andre bestemmelser i forordningen, der er nævnt i tiltalen, tiltræder landsretten, at tiltalte er blevet frifundet.

Landsretten stadfæster derfor byrettens dom.

Thi kendes for ret:

Byrettens dom stadfæstes.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for landsretten.

Ida Skouvig

Peter Buhl

Rikke Holm Simonsen

(kst.)