



# DYRENES BESKYTTELSE

Folketingets Retsudvalg  
og Udvalg for fødevarer, landbrug og fiskeri

2. juni 2005  
9.15.1

Vi har med interesse læst "Redegørelse til ministeren om sagen om transport af smågrise fra Danmark til Tyskland" dateret den 31. maj 2005. Vi skal ikke lægge skjul på, at vi finder Fødevarestyrelsens forslag helt utilstrækkelige, og vi har derfor udarbejdet vedlagte "Handlingsplan for forsvarlig kontrol med transport af svin m.v.", som har til formål at sikre, at dyreværnslovgivningen overholdes. Vi har ligeledes sendt handlingsplanen til justitsministeren, og ministeren for familie- og forbrugeranliggender, og vi vil opfordre Folketinget til at sikre at de foreslåede initiativer i handlingsplanen bliver fulgt.

Venlig hilsen

Arne Stevns  
Præsident

Ole Münster  
Direktør



## **Dyrenes Beskyttelses handlingsplan for forsvarlig kontrol med transport af svin m.v.**

### **Baggrund**

Transporten af dyr, der resulterede i 97 døde smågrise, er ikke enestående. Faktisk er den samme vognmand dømt for mange tidligere tilfælde. På det seneste har der været andre grove sager i forbindelse med transport af dyr.

Fødevarestyrelsen har i sin redegørelse den 31. maj 2005 til ministeren peget på en styrkelse af kontrollen ved:

- Skærpet tilsyn fra Mørkhøj med Fødevareregionernes dyreværns mæssige kontrol i besætninger og markeder, herunder kontrol med transportbestemmelserne.
- Udpegning af en dyreværnsnøgleperson i hver region. Disse personers opgaver skal bestå i at instruere i dyreværnsspørgsmål, supervision af regionens medarbejdere og deltagelse i en dyreværnsgruppe med repræsentanter fra Mørkhøj.
- Yderligere opkvalificering af medarbejdere beskæftiget med dyreværn.

Dyrenes Beskyttelse finder ikke, at disse initiativer er tilstrækkelige, fordi de ikke tager fat om de grundliggende problemer i tilsynet og kontrollen.

Vanrøgt af dyr foregår ikke kun i forbindelse med transporter, men der er også store problemer i svineproduktionen, bl.a. illustreret ved de seneste resultater af 5 % tilsynet på de danske bedrifter.

Dyrenes Beskyttelse finder, at nu må vanrøgtten af dyr stoppe. Dyrenes Beskyttelse finder fortsat, at den eneste effektive løsning er, at dyr skal transporteres til nærmeste slagteri og i maksimalt 8 timer.

Dyrenes Beskyttelse skal endvidere henlede opmærksomheden på, at man i år forventer at transportere mere end 3 mill. smågrise ud af Danmark. Der har over de seneste år været tale om en meget kraftig vækst, som må forventes at fortsætte de kommende år.

Dyrenes Beskyttelse foreslår, at der tages en række initiativer. Initiativerne skal sikre, at den danske dyreværnslovgivning bliver overholdt bl.a. gennem et forbedret tilsynet og kontrol. Det drejer sig om følgende initiativer:

### **1. Stikprøvekontrollen i besætninger udvides fra i dag 5 % til 10 %, og der indføres ægte, risikobaseret udpegning af besætninger til velfærdsbesøg**

I dag er det kun 5 % af besætningerne, hvor der udføres en uvildig og uanmeldt kontrol. Forøgelsen fra 2 % til 5 % viste, at markant flere landmænd blev anmeldt til politiet for overtrædelser af dyreværnsloven. En forøgelse vil øge den enkelte landmands risiko for at blive opdaget for overtrædelser af dyreværnsloven. Det kan i sig selv have en præventiv virkning. De privatpraktiserende dyrlæger erkender åbent, at de på grund af økonomisk afhængighed ikke



opfylder deres anmeldelsespligt efter dyreværnsloven § 20. Se Politiken lørdag den 28. maj 2005 1.sektion side 7.

I dag er besætninger med over 400 søer udpeget som eneste risikofaktor, hvilket ikke er tilfredsstillende. Fødevarestyrelsen har evnet at indføre risikobaseret kontrol med brugen af veterinære lægemidler. Det må også kunne lade sig gøre på dyrevelfærdsområdet.

Der skal i Fødevarestyrelsens regi etableres et dyreværnsregister med en registrering af chauffører, vogmænd, landmænd og andre, der er blevet anmeldt og dømt for overtrædelser af dyreværnslovgivningen. Alle fødevareregionerne skal have adgang til registret, så kontrollørerne kan være særligt agtpågivende over for disse personer i forbindelse med kontrollen.

Den ene region ved ikke, hvad den anden laver i konkrete sager om dyrevelfærd. Der bliver ikke opsummeret godt nok og hurtigt nok på operatører, der har sager kørende i flere forskellige fødevareregioner. En systematisk opsamling af viden vil desuden være et væsentligt bidrag til risikobaseret kontrol.

## **2. Systematisk dyrlægekontrol på modtagedstedet**

I dag aner man reelt ikke, hvordan dyrenes tilstand er, når de kommer frem, hvis de transporteres under 24 timer. I sagen med den 97 døde smågrise var det en ansat på et cafeteria i Sydtyskland, der anmeldte dyremishandlingen til politiet. Det er ikke betryggende, at dyremishandlingen opdages på denne måde. Sagen viser også, at den nuværende stikprøvekontrol er helt utilstrækkelig, og at det er nødvendigt med en systematisk dyrlægekontrol.

Derfor skal der etableres en dyrlægekontrol på modtagedstedet for at syne alle dyr. Hvis der er overtrædelser af dyreværnsloven, skal det naturligvis anmeldes. Det vil samtidig give en vigtig viden om, hvor mange dyr der transporteres. Den danske stat kan i første omgang betale for udgifterne i forbindelse med den ekstra kontrol og efterfølgende opkræve beløbet hos producenterne i form af brugerbetaling i forbindelse med udstedelsen af ruteplanen.

Alene brugerbetalingen af den systematiske dyrlægekontrol ved både afsendelsen og modtagelsen vil formentlig lægge en væsentlig dæmper på antallet af transporter.

## **3. Dobbelt rampekontrol**

Ved dobbelt rampekontrol forstår man, at dyrlægen på afsendelsesstedet kontrollerer dyrene både ved aflæsning og ved pålæsning. Udtrykket stammer fra de store eksportstalde, hvor der kommer dyr på danske lastbiler og bliver læsset af ved én rampe, og i den anden ende bliver de så læsset på de udenlandske lastbiler ved en anden rampe. Flere steder har producenten fået godkendt sin egen stald som eksportstald. Her kan det lade sig gøre, at dyrlægen kigger på dyrene, laver certifikatet og kører igen inden pålæsning. I sagen med transporten af mink til avl i Hviderusland blev minkene synet dagen før, og den uegnede lastbil blev ikke synet af dyrlægen. Kravet om dobbelt rampekontrol skal sikre en tvungen kontrol med hele aflæsningsforløbet, dyrenes transportegnethed og hele pålæsningsforløbet på afsendelsesstedet.

## **4. Kontrollens omfang**

Under forløbet i sagerne har der været rejst tvivl om dyrlægens funktion i forbindelse med kontrollen, således at de kun skal vurdere dyrenes helbredstilstand. Der skal foreligge et helt



uomtvisteligt krav om, at dyrlægen skal kontrollere læssedokumenter og sammenholde dem med godkendelse for køretøjerne, chaufførister, dokumenter om chaufførernes uddannelse osv.

#### **5. Krav om maksimal sagsbehandlingstid i dyreværnssager**

Det har vist sig, at der er endog meget lange sagsbehandlingstider i retssager med overtrædelser af dyreværnslovgivningen. 6 måneder er typiske sagsbehandlingstider i det Det Veterinære Sundhedsråd. Det samme gælder vognmænd, der gentagne gange overtræder dyreværnsloven, som skal fratages retten til at holde dyr. Der skal indføres korte men realistiske tidsfrister for politiet og Det Veterinære Sundhedsråd svarende til, at der i dag sættes frister for behandlingen af straffesager om vold og voldtægt.

#### **6. Rapporten fra velfærdsbesøget udleveres til den praktiserende dyrlæge**

Som loven er i dag, ved den praktiserende dyrlæge i besætningen intet om, hvad veterinærafdelingens dyrlæge har fundet på sit kontrolbesøg. Rapporten må ikke udleveres.

#### **7. Der tilføres flere ressourcer til kontrol i fødevareregionerne**

Der bliver ikke fulgt op på en lang række af indskærpelserne, fordi ressourcerne ikke tillader det. Der er meget stor forskel på antallet af opfølgninger fra fødevareregion til fødevareregion.

#### **8. Der indføres ensartede regler for bilinspektionens opmåling af lastbiler til dyretransport**

Det officielle antal kvadratmeter, en dyretransport er udstyret med, meddeles af bilinspektionen. Rigspolitiet har gentagne gange klaget over, at bilinspektionernes opmålinger ikke passer.

#### **9. Der indføres obligatorisk uddannelse af personale, der foretager diagnosticering og behandling af syge dyr og personer, der transporterer levende dyr**

Flere dyrlæger klager over, at der i vid udstrækning foregår fejldiagnosticering og fejlbehandling af dyr udført af ukvalificeret arbejdskraft. Desuden er der mange chauffører, der tilsyneladende ikke ved ret meget om dyr, og som har forståelse for at sikre dyreværnsloven holdt. Forslaget tager sigte på at uddanne personalet, så de får den nødvendige forståelse for dyr og deres naturlige behov. Dette er et krav i bl.a. Tyskland.

