

som vi alle sammen kan se vi kan komme videre ad.

Det er altså væsentligere, end at vi får jasket noget igennem for at vise, at nu viser vi handlekraft, for det har vi gjort mange gange. Når vi viser handlekraft, er det ikke altid, at vi gør det rigtige. Så lad os nu lige bruge tiden til at finde den helt rigtige regel for, hvordan vi fordeler ansvaret mellem vognmand og chauffør.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen (EL):**

Jeg vil bare spørge hr. Allan Niebuhr, om han ikke er enig i, at med rettigheder følger også pligter. Når arbejdsgiverne faktisk har retten til at lede og fordele arbejdet i virksomhederne, har de vel også en pligt til at vide noget om, hvordan arbejdet konkret bliver udført.

Kl. 17.20

Jeg har i hvert fald svært ved at se situationer for mig, hvor man kan sige, at en arbejdsgiver intet ansvar har. Men jeg vil godt medgive, at vi kunne komme i situationer, hvor vi kunne sige, at der også var andre, der kunne have et ansvar.

Men jeg forstår altså ikke det her nye konservative standpunkt om, at rettigheder ikke fører til nogen pligter. Jeg troede sådan set, at De Konservative var ret fast forankrede i, at når man gav folk rettigheder, så fulgte der også pligter med.

(Kort bemærkning).

**Allan Niebuhr (KF):**

Selvfølger følger der forpligtelser med at have rettighederne, det kan der ikke være nogen som helst tvivl om. Jeg taler stadig væk om den vognmand, der sørger for at have sine biler i en ordentlig stand, således at der ikke er noget, vi kan sætte fingeren på sikkerhedsmæssigt, men som så har en glemsom chauffør eller en anden tilfældig ting, der gør, at der sker et eller andet, som ville give klip. Der bør man altså stadig væk kunne se, om den vognmand så reelt har gjort, hvad vi kunne forvente, og hvad han kunne gøre for at sikre, at det her ikke skulle ske, men som alligevel skete.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen (EL):**

Er hr. Allan Niebuhr ikke enig med mig i, at arbejdsgiveren også har ansvar for at sikre, at han har ansatte folk, der har både evnen og viljen til at overholde lovgivningen? Det synes jeg også er afgørende.

(Kort bemærkning).

**Allan Niebuhr (KF):**

Det kan der da ikke herske nogen som helst tvivl om. Selvfølgelig er enhver vognmand vel interesseret i at få ansat et dygtigt personale, som kender til de ting, det har med at gøre. Nu må vi jo ikke glemme, at det vel i den sidste ende er formålet for transportøren – for at have en succesfuld oplevelse af sit job og sit virke – at de sunde og hele og raske dyr, han henter hos landmanden, også når sunde og hele og raske frem til deres bestemmelsessted. Det er udgangspunktet. Der er vel ikke nogen eller ret mange i hvert fald, der henter dyr og transporterer dem med det formål at gætte på, hvor mange der så kommer levende frem. Vi skal også lige holde fast i en vurdering af, hvad det egentlig talt er, det her handler om.

Men vi vil som sagt meget, meget gerne snakke om det her i udvalget og finde en rigtig god løsning for os alle sammen.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører bliver hr. Ole Glahn.

**Ole Glahn (RV):**

Når vi fra Det Radikale Venstres side er medforlagsstillere på dette beslutningsforslag, er det, fordi vi oplever, at der er for mange dyretransporter, der foregår på nogle betingelser, som sætter dyrevelfærden under pres. Vi har registreret, at der stoppes for mange transporter, som ikke har tingene i orden, og vi mener, at det er uacceptabelt, hver gang der er dyr, der transporteres under nogle forhold, som ikke tilgodeser dyrevelfærden.

I Det Radikale Venstre er vi meget optaget af, at dyr ikke udsættes for lidelser hverken i deres opvækst eller under den yderligere situation, de kommer i, når de er nået til det stadium, hvor de skal transporteres hen til deres sidste sted, ofte slagteriet, eller hvis de skal transporteres hen til et sted, hvor de skal leve videre i en anden drift.

Vi konstaterer, at der er foregået en kraftig udvikling i den internationale handel på det her område, sådan at vi ud over de indenlandske transporter, som for en del år siden var det mest almindelige, nu er oppe på, at man transporterer ca. 25 mio. svin om året og ca. 800.000 kreaturer om året. Det er faktisk mange dyr, der transporteres rundt. Derfor er det meget vigtigt, at vi sikrer, at dyrene, så ofte som det er muligt, trans-