

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Der er ikke nogen grund til at lægge skjul på, at jeg med hensyn til hastigheden, fra nu af og frem til vi får en færdig lov på plads, er modtagelig over for argumenter om, at der kan være brug for tid. Jeg forstår så til gengæld godt dem i oppositionen, der synes, at det er ærgerligt, at man hele tiden skal slæbe Venstre og Konservative til truget i de her sager, og derfor bliver man selvfølgelig utålmodig, men det er rigtigt.

Så ville jeg bare sige, at der er én ting, som jeg altså ikke synes at man skal bruge forfærdelig meget tid på at udrede, og det er, hvordan man kan fritage vognmændene for ansvar for deres ansattes handlinger, for det tror jeg sådan set at der er et flertal i Folketinget for at de ikke skal fritages for. Så kan man godt bruge lidt tid på at diskutere, hvordan man meningsfyldt også kan have nogle sanktioner mod landmænd og mod ansatte hos vognmænd.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er ikke flere ... Undskyld, jeg troede, at den blev frafaldet.

Godt, det er hr. Allan Niebuhr for anden og sidste korte bemærkning.

Kl. 17.55

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Det er jo igen den her med ansvarsfordelingen og ansvarsfraskrivelsen.

Nu bliver der sagt, og det er jo sagt flere gange nu, at det her vil kunne give vognmanden mulighed for at skubbe ansvaret over på chaufføren. Det er jo ikke sådan, at man kunne forestille sig, at det at lægge det fulde ansvar på vognmanden i enhver henseende ville gøre, at chaufføren kunne sige: Nå ja, men herregud, det er jo ikke mig, det går ud over, jeg kan være forholdsvis ligeglad. Man kunne måske vende det til at sige, at det i sig selv ikke var nogen garanti for, at ansvaret ikke blev skubbet fra den ene til den anden.

Men synes hr. Per Clausen ikke, at det er en god idé, at man straffer den, der begår forseelsen?

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg er bare nødt til at holde fast i, at den måde, vi har indrettet arbejdsmarkedet på i Danmark, og den måde, man gør det på, ikke er noget, jeg har

fundet på; der har arbejdsgiveren altid et ansvar for, hvad der sker i virksomheden. Altid.

Jeg tror heller ikke, det er omkostningsfrit for en chauffør at overtræde reglerne, hvis det fører til, at firmaet får et klip. I det lange løb har det meget alvorlige konsekvenser både for chaufføren og hans kolleger, men jeg kunne også godt forestille mig, at nogle af arbejdsgiverne ville reagere meget skarpt og være meget insisterende på, at man skal overholde reglerne i en sådan situation, hvor det handler om, at man ellers ville få et klip.

Men, siger jeg så, jeg vil ikke udelukke, at det også kan være fornuftigt i lovgivningen at have en mulighed for, at man i konkrete tilfælde kan vurdere, at også chaufføren/landmanden kan pålægges et ansvar. Og jeg synes, det er vældig spændende, hvis det er sådan, at der også i Venstre og Konservative er en holdning om, at det vil være en god idé at overveje klippekortmodeller også over for landmænd.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Nu kigger jeg for at være sikker. Der er ikke flere korte bemærkninger, godt. Så går vi til ordføreren for forslagsstillerne vedrørende B 47, og det er hr. Christian H. Hansen.

Christian H. Hansen (DF):

Der har været meget polemik i dag frem og tilbage om, hvem der har æren for at indføre mest dyrevelfærd, og hvem der ikke har nogen ære. Jeg synes faktisk, at vi skylder dyrene at sige tillykke og sige, at det endnu en gang er lykkedes at gøre noget godt for dem. Og det er jo egentlig det, det handler om, og ikke, hvem der har æren for det.

Dansk Folkeparti har fremsat det her beslutningsforslag ud fra det princip, at uanset om vi taler om kæledyr, eller om vi taler om andre dyr, så skal dyr behandles ordentligt. Det er vi mennesker simpelt hen forpligtede til, og det skal vi leve op til.

Der har igennem lange tider været rigtig mange sager, som vi både er vidende om her i Folketinget, og som også har været fremme i pressen, hvor man siger, at det simpelt hen er for galt, hvor man kan se, at de her transporter er destinationen med dyrplageri og mishandling. Derfor skal vi have en orden på det her område.

Hvis vi bare kigger lidt tilbage til slutningen af 2005, altså i november, så blev der foretaget en razzia i Sønderjylland, hvor der var ca. 30 lastbiler, der blev kontrolleret. Det viste sig, at halvde-