

mål, som jeg faktisk føler er kommet undervejs i debatten i dag, f.eks. et af de mere epokegørende: Skal det være arbejdsgiveren, som f.eks. har 30 chauffører, som han ikke ved hvad gør i dagligdagen, der skal straffes for noget, han reelt ikke gør, mens chaufføren, som ubevidst/bevidst ikke tænder for vandet til f.eks. grise eller andet, skal gå fri? Det synes jeg da er et rimeligt vigtigt spørgsmål, som vi skal have afklaret.

Er det for hr. Christian H. Hansen ikke vigtigt, at vi, på baggrund af, at et sådant spørgsmål skal afklares, ikke forcerer det, bare fordi det skal gå hurtigt, men også sørger for at få tingene gjort hundrede procent korrekt?

(Kort bemærkning).

**Christian H. Hansen (DF):**

Der kan være nogle relevante spørgsmål, som jeg mener vi skal bruge noget tid på at finde ud af. Det har vi så også 2 måneder til, hvis man får lettet sig fra stolen og kommer i gang.

Men en stor undersøgelse af, om det er vognmanden eller chaufføren, der skal have ansvaret, ser jeg faktisk ingen grund til, for jeg mener, det er vognmanden, der har ansvaret. Så er der nogle, der har påstået i debatten – det var også fra de to regeringspartiers side – at chaufføren jo kan være ligeglad, fordi det så er vognmanden, der har ansvaret. Jeg synes faktisk, at man satte chaufførerne i et meget dårligt lys, gjorde dem til sådan nogle ansvarsløse mennesker. Næ, de mennesker er da glade for deres job, og de vil da også være klar over, at hvis de ikke overholder reglerne og det går ud over vognmanden og han i sidste ende mister retten til at transportere dyr, så er der ingen forretning, og så er der altså heller intet job til chaufførerne.

(Kort bemærkning).

**Michael Aastrup Jensen (V):**

Der bliver i spørgsmålet om klippekort og dyrevelfærd hele tiden refereret til klippekortordningen i færdselsloven. Der er da i hvert fald to ting, der er epokegørende ved den. Det ene er det grundige forarbejde, der blev gjort før, det har vi diskuteret. Den anden ting, som også er epokegørende, er, at den, der får klippet, også er den, der gør det ulovlige, f.eks. kører over for rødt, kører 30 pct. for hurtigt osv. Det ønsker man så åbenbart at gå væk fra, når vi går over på dyrevelfærdsområdet.

Kl. 18.10

Derfor vil jeg i hvert fald endnu en gang spørge hr. Christian H. Hansen, om han ikke er enig

i, at man ikke skal gå fri, hvis man simpelt hen decideret gør noget i strid med de dyrevelfærdsregler, vi har, i stedet for at arbejdsgiveren, som måske står uden skyld, får ansvaret, fordi man ikke har noget kendskab til det.

(Kort bemærkning).

**Christian H. Hansen (DF):**

Man kan jo altid drøfte det her, og man kunne så også komme frem til en løsning, hvor den her klippekortordning blev en med seks klip i, altså tre muligheder for chaufføren, hvor han får et klip, hvis han gør noget forkert, men hvor man samtidig også bommer vognmanden; så har det da i hvert fald konsekvenser.

Nu skal man jo også forholde sig til – jeg ved godt, at Venstre og De Konservative synes, at det her er lidt synd for vognmændene – at hvis man overholder reglerne, så bliver man jo ikke straffet. Så bliver man jo ikke straffet. Hvis man overholder reglerne for dyretransporter, så vil man jo ikke blive straffet, så får det jo ingen konsekvenser for hverken vognmanden eller chaufføren. Så det handler egentlig om, at det regelsæt, der er i dag, bare skal overholdes.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er ikke flere korte bemærkninger. Så går vi til ordføreren for forslagsstillerne vedrørende B 54, og det er hr. Jens Peter Vernersen.

**Jens Peter Vernersen (S):**

Når man har lyttet til debatten i dag, kommer man til at tænke på, at det jo meget ofte er sådan, at man kan høre på de spørgsmål, der stilles, hvor man selv står i debatten. Det er vist almindeligt kendt her i Folketinget. En gang imellem er det altså klogt også at stille andre spørgsmål, så det ikke bliver så fuldstændig entydigt.

Der her været meget diskussion om, hvem der har ansvaret, vognmanden eller chaufføren. Jeg har tidligere nævnt en meget stor vognmand, som transporterede svin, hvoraf 97 døde under transporten. Efter den søgning, jeg har foretaget, har pågældende vognmand eller også hans chauffør i en række tilfælde overtrådt hviletidsbestemmelserne, ikke bare sådan to-tre gange, men virkelig mange gange.

Der er måske en sammenhæng mellem det, der sker for chaufførerne, og den måde, som vognmanden tilrettelægger arbejdet på. Og hvis det i øvrigt skulle være sådan, at man har chauffører, som ikke overholder reglerne, så er der vist næppe nogen tvivl om, at så får de en meget