



28. september 2012

Kære Mette Gjerskov

I forbindelse med Veterinærforlig II drøftes transport af dyr som et af flere temaer. I den forbindelse vil vi gerne henlede din opmærksomhed på de forhold, som chauffører og vognmænd er underlagt i forhold til ansvar for transportegnethed af dyr. Dette skal også ses i forlængelse af, at du i svar til Folketingets Fødevarerudvalg på baggrund af en henvendelse fra 3F og DTL af 22. maj 2012 har svaret, at problemstillingen vil blive taget op i forhold til Veterinærforlig II.

Vi anerkender, at alle, der har dyr i deres varetægt, har et ansvar for dyrene, og at de derfor både har forpligtigelser og også kan sanktioneres for manglende overholdelse heraf. Men i forhold til transportegnethed af dyr synes sanktionerne i forhold til de enkeltes forpligtigelser at være disproportionale især for chauffører og vognmænd, og vi finder der bør rettes op herpå i forbindelse med det forestående veterinærforlig.

Det er først og fremmest landmanden, som har en reel mulighed for at afgøre om et dyr, som udleveres fra besætningen, er transportegnet. Det er ham eller hans ansatte, som har kendskab til både dyrets forhistorie og aktuelle tilstand. Derfor bør hovedansvaret herfor også være landmandens.

Chaufføren har mulighed for at se helt åbenlyse skader på dyr, og skal derfor tage ansvar herfor, ligesom han er ansvarlig for dyret under transporten. Det er imidlertid vanskeligt for chaufføren at tage ansvar for de skjulte skader eller forhold, som det er vanskeligt at se ved almindelig pålæsning, og derfor bør vognmand og chauffør ikke tiltales i sådanne tilfælde. Vognmandens ansvar er først og fremmest en hensigtsmæssig planlægning af transporten inklusive en ordentlig instruktion af personalet.

I 2007 indførtes en klippekortordning for transport af dyr, som betyder, at chauffører og vognmænd kan miste retten til at køre med dyr, hvis de får 3 klip for overtrædelse af visse af reglerne i transportforordningen, ligesom bødestørrelserne for forseelserne blev hævet betydeligt. De skærpede sanktioner har givet et meget stort psykisk pres på både virksomheder og chauffører, og de er en reel trussel i forhold til at bevare arbejdspladserne til transport af dyr i danske virksomheder, da udenlandsk registrerede virksomheder ikke er omfattet af klippekortsordningen. Det store psykiske pres har endvidere ført til, at nogle af de mest erfarne og oftest dygtigste chauffører ikke længere ønsker af køre med dyr og derfor skifter til anden form for lastbilskørsel, hvilket kun er til ulempe for dyrevelfærden ved transport af dyr.

Det psykiske pres hænger naturligvis sammen med truslen om at kunne miste sit arbejde men i endnu højere grad med proportionerne i bødestørrelserne og klippekortsordningen, som gør det til et vedvarende pres. Det gælder inden for alle dyrearter, men kan f.eks. illustreres ved overtrædelserne for transport af svin i 2011. Der blev transporteret ca. 21 mio. svin til slagting, som alle er blevet kontrolleret på slagteriet. Der blev indgivet 129 politianmeldelser i forbindelse med transport af svin til slagteri, hvor der i mange af disse sager er risiko for et klip og en skærpet bøde til chauffør eller vognmand. Det vil sige, at der er ca. 0,006 promille af svinene, som har været udsat for en hændelse, som fører til en politianmeldelse. Der er ca. 250 chauffører, som kører slagtesvin, og der vil derfor i gennemsnit være op til 0,5 anmeldelse årligt pr. chauffør dog med forbehold for, at ikke samtlige anmeldelser omfatter chaufføren og vognmanden. Dette betyder, at en chauffør og/eller vognmand på et meget spinkelt grundlag har en risiko for at miste arbejdet.

Disse forhold hænger naturligvis også sammen med, at hver chauffør i gennemsnit ser ca. 85.000 slagtesvin på et år, hvilket - udover alle de grundlæggende komplicerende forhold omkring vurderingen af transportegnetheden - i sig selv giver en risiko for, at en chauffør overser en enkelt gris med en skavank.

Proportionaliteten og hermed retssikkerheden for chauffører og vognmænd er således et helt generelt problem i forhold til klippekortsordningen, men det giver de største udfordringer i forhold til transportegnetheden.

Med henblik på at sikre dyrenes velfærd under transport med veluddannet og erfarent personale ansat i danske virksomheder forslås det:

- At de veterinærattester, som kan benyttes af landmanden, hvis han er i tvivl om et dyrs transportegnethed, standardiseres og får en status, så de som udgangspunkt fritager landmand, chauffør og vognmand for deres strafansvar under forudsætning af, at dyret ikke har andre skavanker end de, der er omfattet af attesten. Det er vigtigt, at landmanden har mulighed for at få tvivsspørgsmål afklaret ved en vurdering af besætningsdyrlægen, som har den højeste uddannelse i vurderingen af dyrets tilstand.
- At transportegnethed ikke længere omfattes af de skærpede krav til sanktioner (klip og øgede bødestørrelser), som blev indført i loven om klippekortsordningen for transport af dyr. Det vil sikre en større retssikkerhed i tråd med den generelle lovgivning i Danmark, og det vil i højere grad afspejle det reelle ansvarsforhold mellem landmand, chauffør og vognmand.

Med ovennævnte forslag ændres der ikke på, at der i Dyreværnsloven fortsat er mulighed for, at både chauffør og vognmand – ligesom landmænd - kan fratages autorisationen/retten til at beskæftige sig med dyr, hvis der er dyreværnsmæssige forseelser, som har tilstrækkelig alvor.

Med henblik på at bevare danske arbejdspladser i vognmands- og slagteribranchen, sikre de mest erfarne chauffører bliver i erhvervet samt sikre danske arbejdspladser og eksportindtægter skal vi kraftigt opfordre til, at det i forbindelse med veterinærforliget bliver præciseret, at det først og fremmest er landmandens ansvar at sikre, at dyrene er transportegnede, at der sikres en standard dyrlægeattest, som kan benyttes af landmanden i tvivlstilfælde, og at de skærpede sanktioner over for chauffører og vognmænd ophører, så der ikke længere gives klip for transportegnethed og ikke længere er skærpet bødeniveau.

Med venlig hilsen



3F Jan Villadsen, gruppeformand



ITD Jacob Chr. Nielsen, adm. direktør



DTL Erik Østergaard, adm. direktør



Landbrug & Fødevarer Søren Gade, adm. direktør



DI Transport Michael Svane, branchedirektør



Dansk Erhverv, Martin Aabak, markedsdirektør

Sendt i kopi til Fødevareordførerne