

Folketinget
Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Christiansborg
1240 København K

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 26. august 2008
Kontor: Dyrevelfærdskontoret
Sagsnr.: 2008-151-0209
Dok.: ERK40367

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 367, som Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har stillet til justitsministeren den 2. juli 2008 (Alm. del).

Lene Espersen

/

Cristina A. Gulisano

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

**Spørgsmål nr. 367 fra Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
(Alm. del):**

”Ministeren bedes redegøre for, hvilken viden man har om forklaringerne på, at svinetransporter tilsyneladende relativt ofte vælter til gene for den øvrige trafik og til lidelse for de dyr, det går ud over.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, hvortil der henvises.

Rigspolitiet har for så vidt angår årsager til de 13 registrerede forulykkede svinetransporter oplyst følgende:

”Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet oplysninger fra politikredsene. Det fremgår af politikredsenes udtalelser, at årsagerne til ulykkerne kan tilskrives manøvrefej/uoopmærksomhed hos føreren (4 sager), glat føre (1 sag), punkteret/sprængt dæk (3 sager), undvigemanøvre (1 sag) og ændring af lastens tyngdepunkt under højresvin (1 sag). I 3 af sagerne er årsagerne ikke klarlagt.

Det bemærkes, at det i mange tilfælde er endog meget vanskeligt at fastlægge den konkrete årsag til en ulykke, idet der ofte vil være tale om sammenfald af flere forskellige omstændigheder. De ovenfor nævnte oplysninger er således behæftet med meget stor usikkerhed, ligesom det ikke kan udelukkes, at andre ulykkesårsager end de nævnte har været til stede i forbindelse med de konkrete sager.”

Endvidere har Rigspolitiet oplyst, at det efter Rigspolitiets opfattelse ikke er muligt at pege på konkrete initiativer, som kan medvirke til generelt at nedsætte risikoen for uheld med svinetransporter.

Herudover har Justitsministeriet indhentet en udtalelse fra Slagteriernes Forskningsinstitut.

Slagteriernes Forskningsinstitut har fremsendt en analyse af omfang af og årsager til væltede svinetransportbiler. En kopi af analysen er vedlagt min samtidige besvarelse af spørgsmål nr. 366.

Slagteriernes Forskningsinstitut har for så vidt angår de 6 ulykker, der er registeret i 2007, oplyst følgende:

”De seks hændelser i 2007 omfatter:

1. 1 med eksploderet fordæk
2. 1 smågrisetransport væltet i stormvejr
3. 1 selvkører, som kom ind i en rundkørsel med for stor fart
4. 1 selvkører, hvor dæk/aksel brød sammen (vogn i to etager trukket af en traktor)
5. 2 hvor modkørende kom over i forkert vognbane, og hvor chaufføren i det ene tilfælde bevidst valgte at køre i grøften, mens chaufføren i det andet tilfælde for sent opdagede den modkørende, som blev dræbt ved uheldet.

Af de seks tilfælde med væltede svinetransportbiler i 2007 må tre betragtes som uundgåelige (tilfælde 1 og 5), mens tilfældene 2 og 3 må betegnes som chaufførfejl. I tilfælde 2 med storm burde chaufføren måske have undladt at køre, og i tilfælde 3 er det farten, som tilsyneladende har været afgørende, men det skal bemærkes, at den pågældende selvkører tilbagelægger en strækning over 65 km og dermed underlagt samme offentlige kontrol som de ”professionelle” transportører.

Der er sat fokus på frekvensen af eksploderede dæk, som har vist sig at være større end i andre dele af transportbranchen. Nogle transportører har ikke haft eksploderede dæk igennem de sidste 3 år. Vognparken omfatter ca. 20 biler, der har kørt mere end 7 millioner km i perioden. Der er megen fokus på dækkvalitet, og de fleste har udtalt, at dæk skiftes, inden de når et stade, hvor de er nedslidt 90 % i forhold til lovgivningens 100 %, samt hvis der ses mindre buler. I 2008 har der været tre tilfælde af eksploderede fordæk (og hvor vogne med svin vælter) mod ét tilfælde i 2007. Ved kørsel med sættevogn, som er den type, der primært anvendes i dag, hævder flere vognmænd, at man ikke nødvendigvis vælter ved dækekspllosion. I de enkelte tilfælde er det imidlertid ikke registreret, om det er eksplosion af dækket, der er årsag til ulykken, eller om der er påkørsel af autoværn eller lignende, som får dækkene til at eksplodere. Ifølge dækleverandører burde det være muligt at afgøre, om et dæk er eksploderet før (og dermed er årsag til en ulykke) eller efter en ulykke som følge af påkørsler.”