

Analyse af uddannelsesbehov for chauffører der transporterer levende dyr



Udarbejdet på vegne af TUR – Transporterhvervets Uddannelser af



November 2016

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
Baggrund	3
Formål	4
Rapportens struktur	4
Metode.....	4
2. Aktører og datagrundlag	6
Aktører på området	6
Uddannelsesstrukturen.....	7
Datagrundlag	8
3. Resultater af analysen	12
Regler og fortolkninger	12
Arbejds miljø og sikkerhed	14
MRSA og andre smittefarlige virusser.....	15
Samarbejde.....	16
Transportuddannelse.....	18
Efteruddannelse	18
Information.....	22
Udfordringer.....	24
Det siger samarbejdspartnerne	26
4. anbefalinger og ideer	29
Informationskilder	29
Efteruddannelsens rammer.....	30
Efteruddannelsens indhold	31
5. Efterrefleksion	33
Bilag 1 - Samlet oversigt over kommentarer til spørgeskemaet	34
Bilag 2 - Spørgeskema	38
Bilag 3 - Uddybende informationer og link.....	51

1. Indledning

Denne rapport er udarbejdet på opdrag af TUR – Transporterhvervets Uddannelser på baggrund af et ønske om at analysere behovet for uddannelse blandt chauffører, der transporterer levende dyr. Rapporten baserer sig på resultater fra både en kvantitativ analyse gennemført som en spørgeskemaundersøgelse blandt aktører i transporterhvervet og relaterede erhverv samt en kvalitativ analyse i form af en række interview med et bredt udsnit af relevante faggrupper.

Rapporten er udarbejdet i et tæt samarbejde mellem TUR og virksomheden Navigators, hvoraf sidstnævnte har været projektansvarlig igennem forløbet.

Baggrund

Transport af levende dyr omfatter transport af levende hvirveldyr. Transporten udføres i dertil indrettede – og for nogle dyrearter, særligt godkendte køretøjer.

I forbindelse med transport af levende dyr er det dyretransportchaufførens¹ opgave at håndtere dyrene korrekt efter gældende regler både ved afhentning, under selve transporten og ved aflæsning. Chaufføren skal udføre transportopgaven under hensyn til dyrefysiologi, vandings- og fodringsbehov, dyrs adfærd og stresspåvirkninger. Ligeledes skal der ydes den nødvendige indsats, hvis der sker uheld, eller dyr bliver syge før eller under transporten. I tilfælde af eventuelt skadede dyr er det chaufførens opgave at kontakte modtageren/slagteriet/veterinære myndigheder for hjælp til aflivning. Det er ligeledes chaufførens ansvar at kontrollere dyrenes transportegnethed ved afhentning.

Chaufføren skal konstant være opmærksom på risikoen for at være smittebærer. Viden om personlig hygiejne, rengøring og desinfektion samt ikke mindst hygiejneforanstaltninger skal sættes i højsædet. Ikke mindst også hvorledes denne viden omsættes til handling.

Chauffører arbejder enten alene eller ved internationale transporter ofte sammen med en anden chauffør. Chaufføren har hyppig kontakt med personalegrupper på landbrugsejendomme, samlepladser, godkendte kontrolsteder og slagterier. Det omfatter personale, som passer dyrene, administrative medarbejdere, dyrlæger og veterinære embedsmænd. Arbejdstiderne er vekslende og med store krav til fleksibilitet.

Ca. 5.000 personer skønnes at være beskæftiget indenfor jobområdet "Transport af levende dyr"². De typiske arbejdspladser inden for jobområdet er chaufførarbejdspladser, hvor der primært udføres operative opgaver. Derudover er der ledsagere, personale på samlesteder samt administrative medarbejdere med opgaver specifikt inden for ordremodtagelse og planlægning, mellemledere som varetager kørselsforvaltning, disponenter samt selvstændige vognmænd.

¹ For læsevenlighedens skyld refereres dyretransportchauffører i det følgende ofte kun som chauffører, men der vil konsekvent igennem rapporten være tale om chauffører, der transporter levende hvirveldyr.

² FKB nr. 2226

Generelt tiltrækker brancheområdet primært mænd og særligt erfarne chauffører. Derfor har dyretransportchauffører generelt en højere gennemsnitsalder end chauffører hos andre sammenlignelige brancheområder. Kun få medarbejdere er kvinder eller personer med en anden etnisk herkomst end dansk.

Den Europæiske Rådsforordning (EF)nr.1/2005 af 22. december 2004 trådte i kraft i 2005³, og som en følge heraf blev uddannelserne målrettet chauffører, der transporterer dyr, opstartet i 2007. Før 2007 var der således ingen uddannelser, der specifikt rettede sig mod chauffører, der transporterer levende dyr. Der var udelukkende generel uddannelse indenfor godstransport.

Formål

Formålet med analysen "Analyse af uddannelsesbehov for chauffører der transporterer levende dyr" er at kortlægge uddannelsesbehovet for beskæftigede inden for jobområdet "Transport af levende dyr". Kortlægningen skal understøtte kompetenceudviklingen inden for området og forbedre kvaliteten af uddannelsessystemerne inden for dyretransportområdet.

Rapportens struktur

Rapportens indledning præsenterer baggrund, formål samt den anvendte metode. Det efterfølgende afsnit giver et indblik i aktører på området, uddannelsesstrukturen og præsenterer datagrundlaget for analysen. Rapportens tredje afsnit præsenterer hovedresultaterne fra den kvantitative og kvalitative analyse. Rapportens sidste del opsummerer resultaterne og præsenterer på baggrund af dem samt input fra henholdsvis TUR og andre samarbejdspartnere anbefalinger og ideer til forbedringer på uddannelsesområdet "Transport af levende dyr".

Vedlagt som bilag er de kommentarer, der er angivet i besvarelserne (jf. bilag 1) samt selve spørgerammen anvendt til spørgeskemaundersøgelsen (jf. bilag 2).

Metode

Analysen og dermed indholdet af nærværende rapport er blevet til på baggrund af følgende delundersøgelser:

1) Desk research

Der er gennemført desk research med det formål at skabe et overblik over den nuværende uddannelsesstruktur på dyretransportområdet, samt regler for og muligheder i AMU-systemet. Den indledende afdækning af den nuværende situation samt udvælgelse af fokusområder og udpegning af respondenter til spørgeskemaundersøgelsen har fundet sted i samarbejde mellem parter fra brancheorganisationen, TUR og Navigators.

³ Den Europæiske Rådsforordning (EF)nr.1/2005 af 22. december 2004, trådte i kraft i 2005, suppleret af Bekendtgørelse om uddannelse i transport af dyr¹)BEK nr. 1471 af 08/12/2015 Gældende Offentliggørelsesdato: 09-12-2015 Miljø- og Fødevarerministeriet

2) Spørgeskemaundersøgelse

På baggrund af overblikket over uddannelsesstrukturen og de konkrete ønsker fra TUR har Navigators i samarbejde med TUR udarbejdet spørgerammen for analysen (jf. bilag 2). Spørgeskemaet er udsendt elektronisk via e-mail til vognmænd, der transporterer forskellige dyrearter. Derudover har 3F sendt spørgeskemaet til deres tillidsfolk blandt deres medlemmer med opfordring til at videresende til deres kollegaer. Landboforeningerne Heden & Fjorden, Holstebro-Herning, Sønderjysk Landboforening og Landbo Thy har orienteret om undersøgelsen i deres nyhedsbreve og opfordret landmænd til at besvare spørgeskemaet.

3) Interviewrunde

På baggrund af besvarelser og kommentarer fra spørgeskemaundersøgelsen blev der gennemført opfølgende telefoninterview med det formål at få uddybet samt eksemplificeret de områder, der vurderes at rumme uddannelsesmæssige udfordringer.

4) Indsamling af data, analyse og vurdering

Undervejs i analysefasen er der pågået en dialog med TUR omkring udvælgelsen af respondenter og i forbindelse med behandling samt udvælgelse af forskelligt materiale. Efter første databehandling blev første udkast til rapporten udarbejdet og drøftet med TUR. Den endelige rapport præsenteres for brancheudvalget i TUR i december 2016.

Afgrænsninger

Transport af levende dyr er et komplekst fagområde både i forhold til faglighed, samarbejdsflader og fleksibilitet. I denne analyse er der udelukkende fokuseret på uddannelsesbehovet for de chauffører, der transporterer levende dyr. I de tilfælde, hvor der dukker udfordringer og muligheder op inden for andre felter af dyretransport end uddannelse, er data præsenteret, men der er ikke konkluderet yderligere på disse.

2. Aktører og datagrundlag

For at få en forståelse af området vil afsnittet her indledningsvist præsentere de mange aktører inden for jobområdet "Transport af levende dyr" og kort skitsere uddannelsesstrukturen på området. Herefter vil afsnittet præsentere datagrundlaget for analysen.

Aktører på området

Jobområdet "Transport af levende dyr" er et område, der rammer forskellige myndigheder, brancher og fagområder.



Myndigheder

Der er en række myndigheder involveret i jobområdet "Transport af levende dyr". De tre væsentligste er i den forbindelse:

1. EU med Den Europæiske Rådsforordning (EF)nr.1/2005 af 22. december 2004. Det er politiet, der er EU's kontrolmyndighed i Danmark.
2. Fødevarerministeriet med BEK nr. 1729 af 21/12/2006 Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport
3. Miljø- og Fødevarerministeriet med BEK nr. 1471 af 08/12/2015 Bekendtgørelse om uddannelse i transport af dyr

TUR som brancheudvalg

TUR har kompetence som efteruddannelsesudvalg i henhold til Lov om arbejdsmarkedsuddannelse⁴ (AMU-loven) og som fagligt udvalg i henhold til Lov om erhvervsuddannelse.⁵

Bestyrelsen består af 14 medlemmer fordelt mellem arbejdstager- og arbejdsgiverrepræsentanter.

TUR ejes af arbejdsgiverforeninger og fagforbund inden for transportbranchen og er en interesseorganisation, der har som sit formål at varetage transporterhervets uddannelsesmæssige interesser over for de offentlige uddannelsessystemer. Dermed er følgende en del af området og således også af nærværende analyse:

- Dansk Industri (DI) - ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
- Dansk Erhverv (DE) - DTL - Dansk Transport og Logistik, erhvervs- og arbejdsgiverforening for transportbranchen
- 3F

Parterne i TUR bemander de rådgivende udvalg, som er nedsat i henhold til lovgivningen. Udvalgene er sammensat, så der er lige mange arbejdstagere og arbejdsgivere i de enkelte udvalg - såkaldte "paritetiske udvalg". Den daglige drift varetages af TURs sekretariat, hvis primære opgave er at betjene bestyrelsen og de enkelte udvalg, samt at holde kontakt og være i dialog med uddannelsessteder, ministerier og styrelser.

Uddannelsesstrukturen

De lovpligtige krav til chauffører, der transporterer levende dyr, er lovmæssigt relateret til Bekendtgørelse om uddannelse i transport af dyr, BEK nr. 1471 af 08/12/2015 Miljø- og Fødevarerministeriet med grundlag i EU rådsforordning nr. 1/2005 af 22. dec. 2004.⁶

Godstransportchauffører skal være i besiddelse af gyldigt kørekort til:

- Kat. B (personbil under 3.500 kg)
- Kat. C (lastbil over 3.500 kg) og typisk også
- Kat. E (påhængskøretøj over 750 kg)

Trafik- og Byggestyrelsen har endvidere fastsat krav⁷ om en grundlæggende kvalifikationsuddannelse i forbindelse med førstegangserhvervelse af kørekort til køretøjer med en tilladt totalvægt over 3.500 kg. Den grundlæggende kvalifikationsuddannelse er på otte uger for unge under 21 år og på fire uger for chauffører, der er fyldt 21 år.

Alle chauffører skal tillige gennemføre 5-dages lovpligtig efteruddannelse hvert femte år.

⁴ Lov om arbejdsmarkedsuddannelser m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 381 af 26. marts 2010

⁵ Lov om erhvervsuddannelser, jf. lovbekendtgørelse nr. 789 af 16. juni 2015, med de ændringer, der følger af § 4 i lov nr. 1744 af 22. december 2015.

⁶ Den Europæiske Rådsforordning (EF)nr.1/2005 af 22. december 2004

⁷ jf. Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport BEK nr. 877 af 08/07/2015

Ud over de lovpligtige krav til chauffører, der transporterer vejgods, skal chauffører, der transporterer levende dyr, have en uddannelse til dyretransport af én eller flere dyrearter.⁸

I praksis betyder det, at mange chauffører skal have gennemført følgende to uddannelser, inden de må transportere levende dyr.

- 45867 Dyretransport - håndtering på samlesteder (tre dage), som alle chauffører, der transporterer levende dyr skal deltage på⁹
- 45868 Dyretransport – kompetencebevis (to dage), som chauffører, der transporterer heste, kvæg, får, geder og fjerkræ, tillige skal gennemføre.¹⁰

Desuden er det et krav, at chaufførerne – i lighed med alle andre chauffører – hvert femte år skal gennemføre fem dages lovpligtig efteruddannelse jf. Trafik og byggestyrelsens regler.¹¹ I dette forløb indgår der tre dage med obligatorisk indhold, som dækker alle chauffører, og yderligere to dage hvor chauffører frit kan vælge mellem de forskellige efteruddannelser, godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

I begyndelsen af 2009 blev det første lovpligtige efteruddannelsesforløb målrettet chauffører, der transporterer levende dyr, godkendt. Det er en fem dages pakke, hvor tre dage har et obligatorisk indhold, og to dage har et specifikt indhold for dyretransportchauffører¹². Der har hhv. deltaget 59 personer i 2010 og 31 i 2011.¹³ Desuden er uddannelsen gennemført for to hele hold fra SPF-Danmark¹⁴ i 2015.

I 2015 blev et selvstændigt todages valgfrit ajourføringsforløb¹⁵ godkendt. Uddannelsen er gennemført med 13 deltagere i 1. kvartal 2016.¹⁶

Følgende tre uddannelsesinstitutioner er godkendt til at afvikle uddannelser i dyretransport:

- AMU-Syd, Kolding
- AMU-Nordjylland, Aalborg
- Selandia, Slagelse

Datagrundlag

Analysen og rapporten bygger på en kvantitativ analyse gennemført som en spørgeskemaundersøgelse blandt aktører i transporterhvervet og relaterede erhverv samt en kvalitativ analyse i form af en række interview med et bredt udsnit af relevante faggrupper. Før resultaterne af analysen præsenteres, vil datagrundlaget kort blive præsenteret.

⁸ jf. Miljø- og Fødevareministeriet. Jf. BEK nr 1471 af 08/12/2015 Bekendtgørelse om uddannelse i transport af dyr

⁹ Handlingsorienteret målformulering for 45867 – se bilag 3, nr. 8

¹⁰ Handlingsorienteret målformulering for 45868 – se bilag 3, nr. 9

¹¹ Trafik- og Byggestyrelsens BEK nr. 877 af 8. juli 2015

¹² 47852 – Efteruddannelse for dyretransportchauffører

¹³ Iflg. Undervisningsministeriets Statistikbank

¹⁴ Specifik Patogen Fri

¹⁵ 48182 - Ajourføring for dyretransportchauffører

¹⁶ Jf. Undervisningsministeriets Statistikbank

Den kvantitative undersøgelse - spørgeskema

Den kvantitative undersøgelse er delt i to spor. Ét for chauffører og vognmænd, og ét for chaufførernes samarbejdspartnere, såsom landmænd, dyrlæger og personale på slagterier og samlestationer. Det er udelukkende personer, der selv transporterer dyr eller er i kontakt med chauffører, der har deltaget i undersøgelsen.

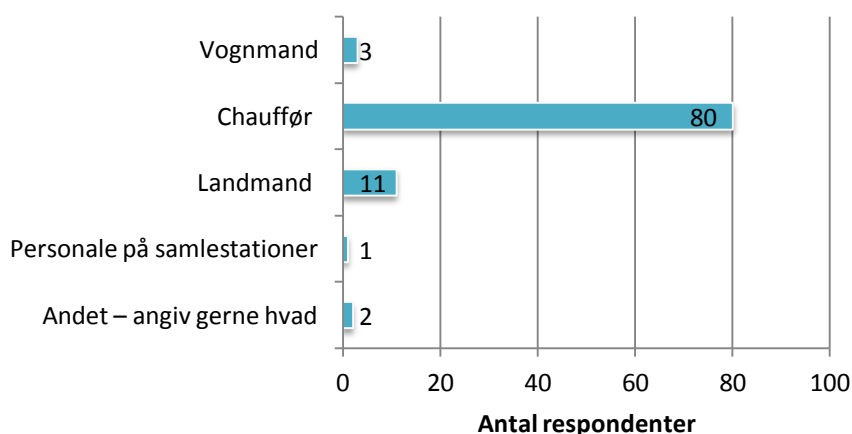
Chauffører er en målgruppe, der er svær at nå via digitale medier. Derfor er spørgeskemaet udsendt flere gange og via forskellige kanaler. 3F har udsendt spørgeskemaet til et bredt udsnit af deres tillidsfolk blandt medlemmerne med opfordring til at videresende til deres kollegaer. Derudover er skemaet udsendt direkte til et bredt udsnit af større og mindre transportvirksomheder, fra enkeltmandsforretninger til SPF med 180 chauffører, slagterier og dyrlæger. Landboforeningerne i Sønderjylland, Midtjylland og Nordjylland¹⁷ har udsendt spørgeskemaet til deres medlemmer via nyhedsbrev og herigennem har også mange landmænd modtaget skemaet. I alt har 97 forskellige personer gennemført besvarelsen. Det er ikke muligt at opgøre en svarprocent, da det er uvidst, hvor mange der rent faktisk har modtaget linket til spørgeskemaet. Der er registreret 212 klik på linket, og heraf har de 97 gennemført undersøgelsen, 38 har ikke fuldført, og 77 har ikke svaret.

Det er ikke muligt at identificere de enkelte respondenter. SPF har gjort en stor indsats for at få deres chauffører til at svare. Derfor er det rimeligt at antage, at en anseelig andel af besvarelsene kommer fra SPF-chauffører.

Respondenternes karakteristika

Alle 97 respondenter af spørgeskemaundersøgelse er mænd af dansk herkomst. Ud af de 97 er 80 chauffører, tre vognmænd og 14 er samarbejdspartnere fordelt på 11 landmænd, én ansat på samlestation og to under "andet", der her er hhv. en kørselsplanlægger og en kvalitetschef på et fjerkræslagteri.

Figur 1. Fordelingen af respondenter på jobkategorier

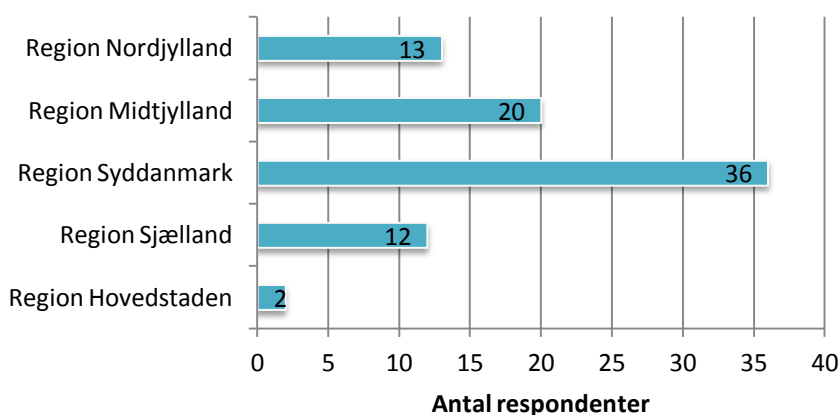


¹⁷ Heden & Fjorden, Holstebro-Herning, Sønderjysk Landboforening og Landbo Thy

Geografi

Alle regioner er præsenteret i undersøgelse, men størstedelen af de 83 chauffører og vognmænd, der har svaret, kommer fra Region Syddanmark, jf. figur 2 nedenfor. Region Midtjylland og Syddanmark har den største repræsentation af dyretransportvirksomheder, så det er skønsmæssigt en repræsentativ fordeling.

Figur 2. Geografisk fordeling – chauffører og vognmænd

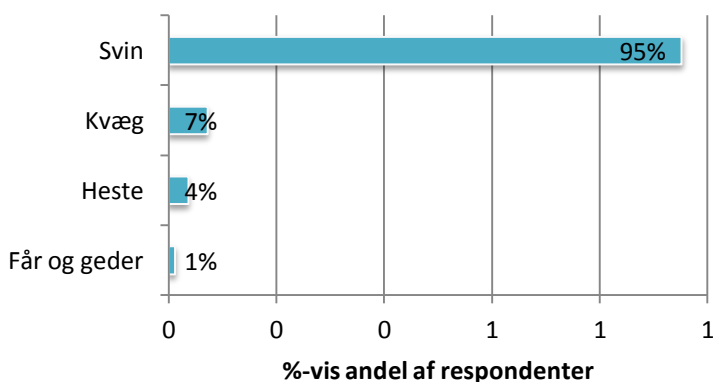


Den samme geografiske fordeling gør sig gældende for de 14 samarbejdspartnere, der har gennemført undersøgelsen. Her kommer 10 samarbejdspartnere fra Region Syddanmark og de resterende fire fra Region Midtjylland.

Dyrearter

I Danmark er der langt flere transporter af svin end nogen anden dyrearter. Det afspejler sig også i undersøgelsen, hvor 95 % af de deltagende chauffører og vognmænd transporterer svin, se figur 3 nedenfor.

Figur 3. Type dyr den enkelte chauffør transporterer (der kan sættes flere x)

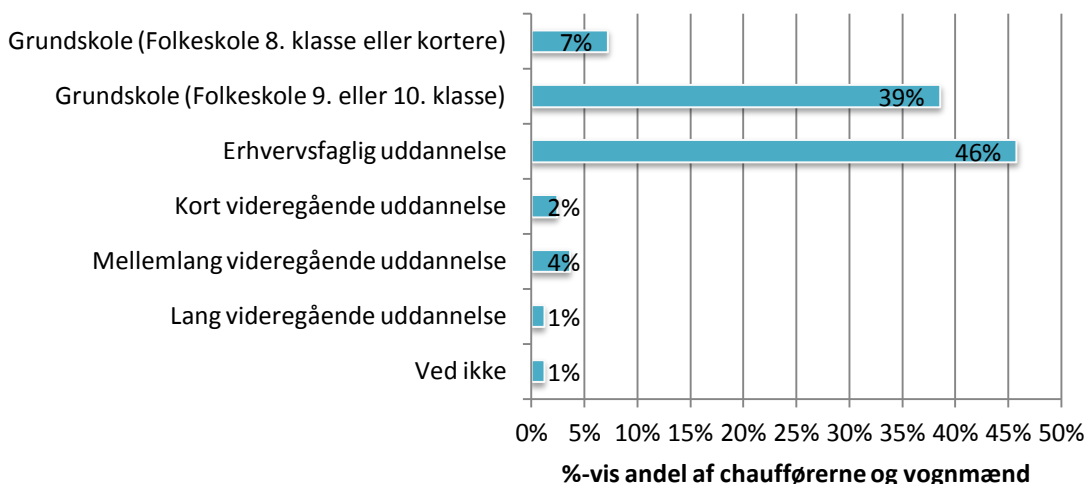


Blandt de 11 landmænd, der har besvaret spørgeskemaet, ser fordelingen anderledes ud. Her er der otte kvægavlere, to svineproducenter og én fåre-/gedeavler.

Uddannelsesniveau

38 af de 83 adspurgte chauffører (46 %) har en erhvervsuddannelse, de 13 %, svarende til 11, er faglærte chauffører, som er en 3½årig erhvervsuddannelse.

Figur 4. Uddannelsesniveaueet blandt chauffører og vognmænd



Den kvalitative undersøgelse

I forbindelse med desk research blev der identificeret et bredt udsnit af relevante faggrupper relateret til transport af dyr. En række personer blev udvalgt til interview med henblik på at afdække mere specifikt, hvilke problemstillinger der er på området, og hvordan disse personer, som repræsentanter for forskellige faggrupper, ser på uddannelsesbehovet for chauffører indenfor transport af levende dyr. Bevæggrunden for at interviewe politi og dyrlæge var at få et mere nuanceret billede af området. I alt er der gennemført 23 interviews med personer inden for følgende faggrupper:

- Politi
- Dyrlæger
- SPF
- Chauffører
- Vognmænd
- Kørselsplanlægger
- Fjerkræproducent
- Repræsentanter for de AMU-skoler der er godkendt til at undervise i dyretransport

Nogle interview blev gennemført forud for spørgeskemaundersøgelsen. De problemstillinger, der blev italesat af de interviewede, blev efterfølgende inkluderet i spørgeskemaet.

For at kompensere for at en overvejende stor andel af spørgeskemarespondenterne er chauffører, der transporterer svin, blev der efterfølgende lavet flere interviews med andre chaufførgrupper.

3. Resultater af analysen

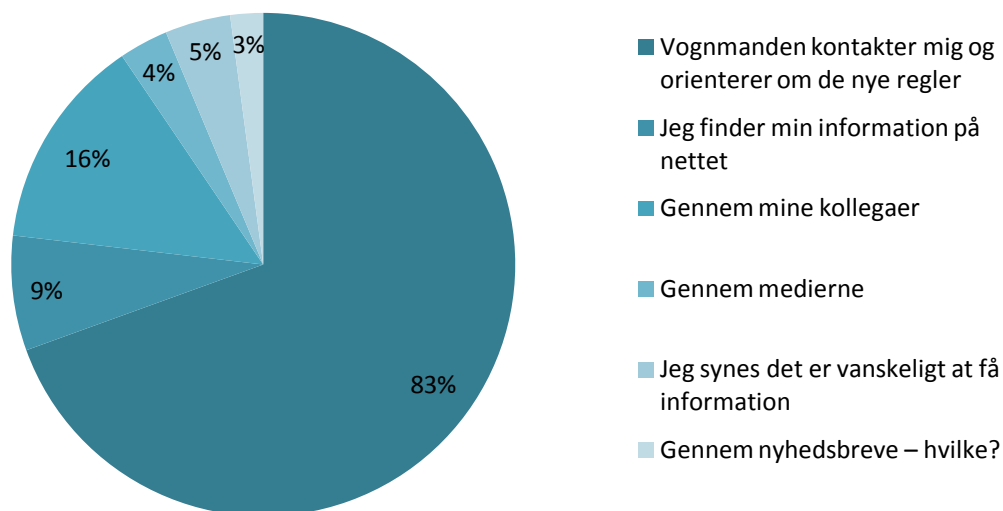
I det følgende vil hovedresultaterne fra den kvantitative og kvalitative analyse blive præsenteret samlet.

Regler og fortolkninger

Over halvdelen af respondenterne i undersøgelsen oplever, at der ofte kommer nye krav og regler, de skal forholde sig til. Ofte er den største udfordring at få informationen om de nye krav og regler ud i systemet. 83 % af chaufførerne bliver informeret om nye regler, love og fortolkninger af vognmanden. En chauffør har angivet, at han får information via nyhedsbrev fra Landbrugsavisen. En anden chauffør har angivet, at han får nyheder fra vognmanden via deres intranet.

To ud af tre vognmænd i undersøgelsen giver udtryk for, at det er vanskeligt at få adgang til informationerne, hvilket udgør en flaskehals. To vognmænd får informationerne gennem nyhedsbreve, den ene fra DTL Dyr, mens den tredje har noteret, at der mangler et seriøst nyhedsbrev.

Figur 5. Hvordan får chaufføren information om nye regler, love og fortolkninger (der kan sættes flere x)

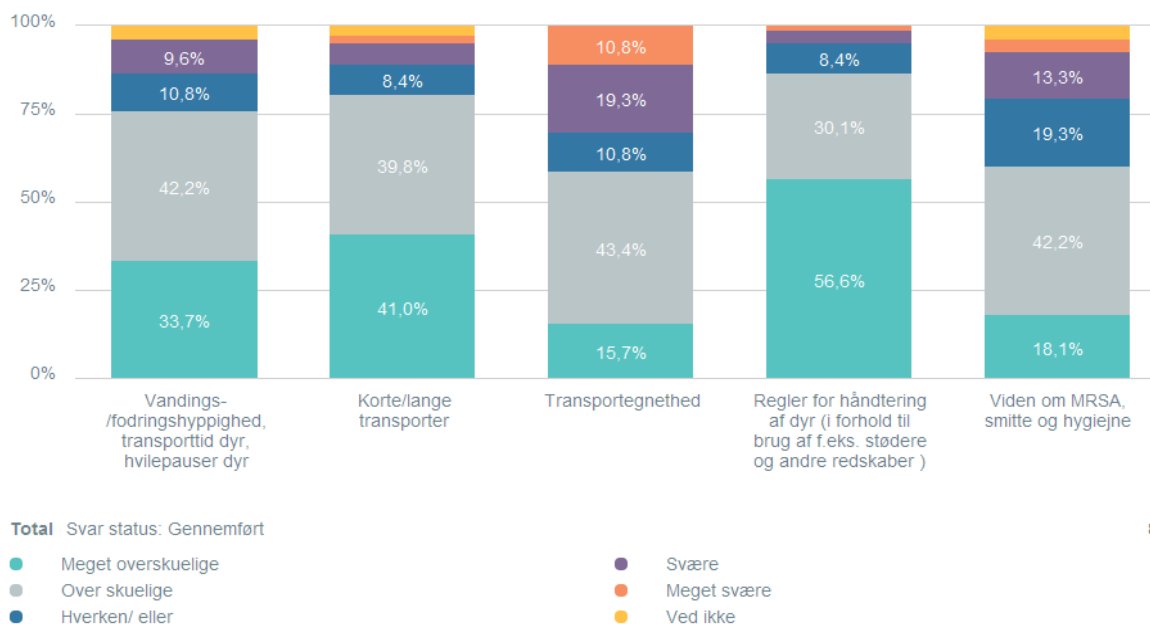


Respondenterne blev i spørgeskemaet og interview spurgt ind til reglerne, og hvordan de oplever at efterleve dem, se vurderingerne i figur 6. For at simplificere blev reglerne opdelt i fem områder:

- 1) Vandings/fodringshyppighed, transporttid, hvilepauser
- 2) Korte/lange transporter
- 3) Transportegnethed
- 4) Regler for håndtering af dyr (i forhold til brug af fx stødere og andre redskaber)
- 5) Viden om MRSA, smitte og hygiejne

Inden for de fleste områder oplever chauffører og vognmænd, at det er overskueligt eller meget overskueligt at efterleve reglerne indenfor transport af levende dyr. Respondenterne oplever de største udfordringer i forhold til transportegnethed. Her angiver 30 %, at det er svært eller meget svært at håndtere reglerne. Omkring viden om MRSA, smitte og hygiejne angiver 17 %, at det er svært eller meget svært at håndtere reglerne.

Figur 6. Hvordan oplever chauffører og vognmænd at efterleve reglerne



I forbindelse med spørgsmålet vedr. oplevelsen af at efterleve reglerne har respondenterne tilføjet følgende kommentarer:

- Svært at vide om dyret har en gammel skade, hvis det bevæger sig ubesværet
- Det største problem er, at de forskellige regler ikke tager hensyn til hinanden. Køre-hviletid, dyrevelfærd og transportregler
- Kan være svært at give vand, da der løber meget ved siden af, og grisene så er meget våde
- Belastende at vi skal kontrollere dyrenes egnethed ved transport. Fx brok, dårlig ben m.v. At vi snart har større ansvar end landmænd/dyrlæger. Bl.a. at en dyrlægeattest kan blive afvist af slagteriets dyrlæge.
- Transportegnethed er meget forskelligt og VILDT forskellig fra dyrlæge til dyrlæge

Arbejds miljø og sikkerhed

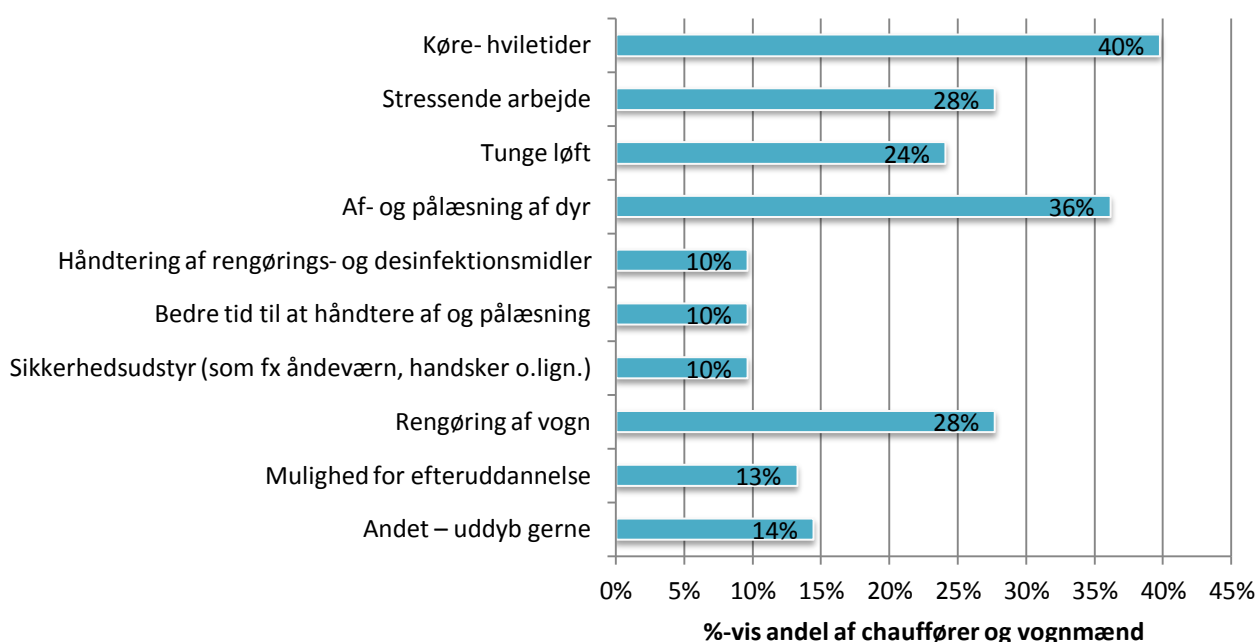
Der er de seneste år kommet stort fokus på dyrevelfærd i forhold til chaufførernes udførelse af deres arbejde. Dette er vigtigt, lige som det også er særdeles vigtigt, at chaufførerne selv har ordentlige arbejdsforhold, såvel fysisk som psykisk.

Chaufførerne peger særligt på to områder, der giver de største udfordringer i forhold til arbejds miljø og sikkerhed;

- Køre-hviletider
- Af- og pålæsning af dyr

Herudover peger chaufførerne også på rengøring af vogn, tunge løft og stressende arbejde. Netop stressende arbejdsforhold kan have stor indflydelse på læsning af dyrene. I forbindelse med interviewrunden påpegede flere af de interviewede vigtigheden af, at chaufførerne er rolige, da det giver den bedste håndtering af dyrene. Unge, uerfarne og personer med iltet temperament bliver ikke i faget længe ifølge flere af de interviewede. Generelt er det også primært erfarne chauffører, der transporterer dyr.

Figur 7. Forhold der kunne være bedre i forhold til arbejds miljø og sikkerhed (der kan sættes flere x)



I forbindelse med spørgsmålet vedr. arbejdsmiljø og sikkerhed har respondenterne tilføjet følgende kommentarer:

- Køre-hviletid, når man har mange stop inden man har læs. Man burde tænke på dyrenes tid på bilen.
- Jeg synes, det fungerer ok
- Kundernes tilkørselsforhold, samt deres manglende ramper
- Jeg synes forhold til arbejdsmiljø og sikkerhed er i orden
- Vi har det godt i SPF
- Nej, jeg mener, vi har gode forhold.
- Der er 0-tolerance i forhold til at fejle hvis man er dyretransport-chauffør
- Dårlig frihøjde ved på- og aflæsning på nederst dæk.
- Bilernes indretning med fri højde til læsning og aflæsning og vask af bilen
- Lav arbejdshøjde ved af og pålæsning af nederste dæk
- Når slagterierne har brugt for meget vand, sætter de trykket ned, og så bliver det vanskeligere at rengøre vognen
- På slagteriet er der en alarmklokke man kan benytte, hvis der ikke er mere desinfektionsmiddel. Det kan tage lang tid før det er fyldt på igen, så det er fristende at springe over hvis man har travlt

Der er i disse år særligt stort fokus på MRSA¹⁸. MRSA er en særlig type stafylokokker, som er resistent overfor de mest anvendte antibiotika. Husdyr MRSA¹⁹ smitter fra dyr til mennesker, særligt svin. Den smittede bliver ikke nødvendigvis syg, men er smittebærer og kan smitte bl.a. sin familie.

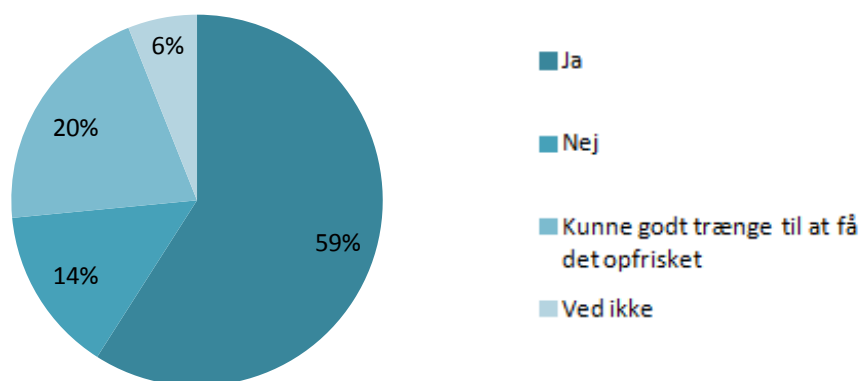
Chauffører, der transporterer svin, er således potentielle smittebærere og bør være meget opmærksomme på hvilke forholdsregler der skal tages for at undgå at blive smittet med MRSA og sprede den.

34 % af respondenterne mener enten ikke, de har de oplysninger omkring MRSA og andre smittefarlige virusser, de har behov for, eller de trænger til at få det opfrisket.

¹⁸ Methicillin Resistent Staphylococcus Aureus

¹⁹ MRSA CC398

Figur 8. Mener chaufførerne og vognmændene, at de har de nødvendige oplysninger omkring MRSA og andre smittefarlige virusser?



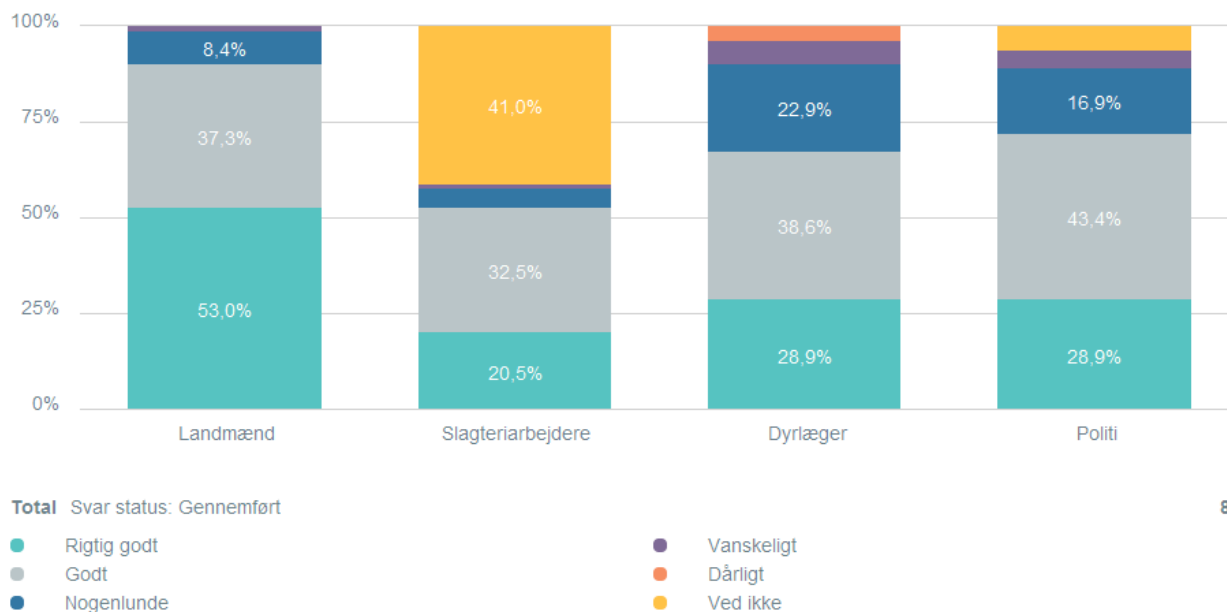
Samarbejde

Der er mange forskellige faggrupper involveret i dyretransport. Både indenfor levering af dyr til transport, selve udførelsen af læsning og transport af dyrene enten på den sidste rejse til slagteriet, til videre opdræt eller i forbindelse med stævner og konkurrencer. Derudover er der modtagepersonale på samlestationer og slagterier, dyrlæger, og ikke mindst den lovgivende og kontrollerende del.

Det er vigtigt, at alle disse grupper etablerer et godt samarbejde og holder sig målet for øje, nemlig at få transporteret alle disse dyr på den bedst mulige måde i forhold til dyrevelfærd, men også i forhold til de menneskelige arbejdsforhold.

Chaufførerne oplever generelt, at samarbejdet med de forskellige aktører fungerer godt. Især samarbejdet med landmændene er der en generel tilfredshed med. Over 50 % af chaufførerne synes endda, det fungerer rigtig godt. Enkelte peger på, at samarbejdet med dyrlæger og politi er vanskeligt, men også her er der fra chaufførernes side en generel tilfredshed med samarbejdet.

Figur 9. Hvordan oplever chauffører og vognmænd samarbejdet?



83

I spørgeskemaundersøgelsen giver 93 % af samarbejdspartnerne (11 landmænd, én ansat på samlestation, en kørselsplanlægger og en kvalitetschef på et fjerkræslagteri) udtryk for, at samarbejdet med chaufførerne fungerer rigtig godt eller godt. Kun én landmand svarer, at samarbejdet fungerer nogenlunde.

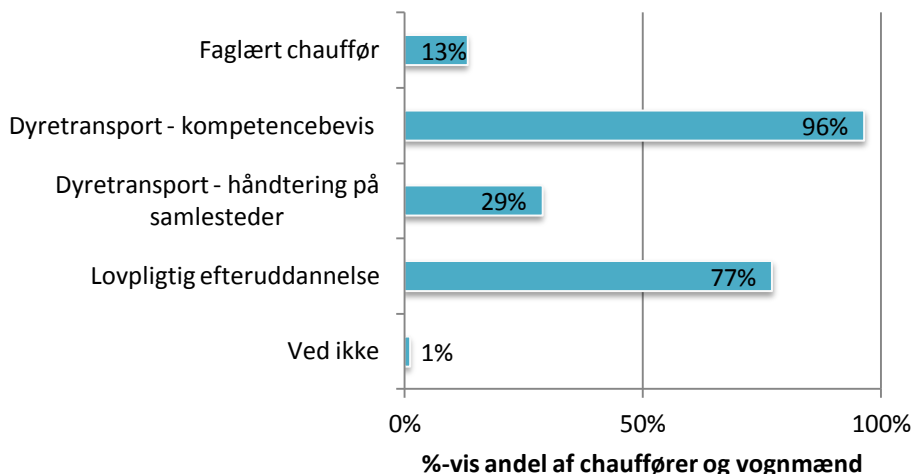
I forbindelse med spørgsmålet vedr. oplevelsen af samarbejdet har respondenterne tilføjet følgende kommentarer:

- Der er et godt samarbejde med langt de fleste dyrlæger og politifolk. Problemet er, at der en gang i mellem er en dyrlæge eller politimand, som ikke er sit ansvar bevidst, og så kan det ende i en lang og opslidende tvist.
- Politi er ofte negative overfor dyretransporter.
- Kører kun levende dyr og kommer derfor ikke på slagteri. Generelt har jeg et rigtig godt samarbejde med de forskellige faggrupper, men specielt landmænd har ofte den mening, at dyrene bare skal ud over rampen, og så er det ikke deres problem længere. De har heller ikke helt forstået, at jo længere tid jeg bruger på læsning, aflæsning og vask fordi forholdene ikke er optimale, jo dyrere bliver transporten.
- Vedrørende politiet er det vanskeliggjort af, at vores biler er på tyske plader, det ligner nogle gange chikane. Også nogle landmænd kan trænge til af få genopfrisket dyrenormer for transportegnethed
- Som sagt; hovedparten af vores arbejde fungerer i et godt samarbejde.
- Jeg har aldrig bøvl med nogen – SKØNT
- Som landmand mener jeg, chaufførerne generelt er gode til deres arbejde og alt snak om efteruddannelse er vildt overdrevet, kort og godt igen for meget" Københavneri"

Transportuddannelse

13 % af respondenterne er faglærte chauffører. Det betyder, de har gennemført den erhvervsfaglige uddannelse til chauffør, som tager 3,5 år. 77 % har været på den lovpligtige efteruddannelse, som skal finde sted hvert femte år. Den høje procentandel tyder på, at størstedelen af respondenterne er erfarne chauffører. Dog fremgår det ikke, om de har transporteret dyr hele tiden.

Figur 10. Transportuddannelse hos chauffører og vognmænd (der kan sættes flere x)



Efteruddannelse

Det er lovpligtigt for alle chauffører at gennemføre efteruddannelse hvert femte år. Den lovpligtige efteruddannelse består af tre dage med obligatorisk indhold og to dage, hvor chaufføren selv kan vælge blandt en række uddannelser godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

Der er også mulighed for at tage den lovpligtige efteruddannelse som samlet 5-dages pakke, fx **48852 - EU-Efteruddannelse for dyretransportchauffører**²⁰.

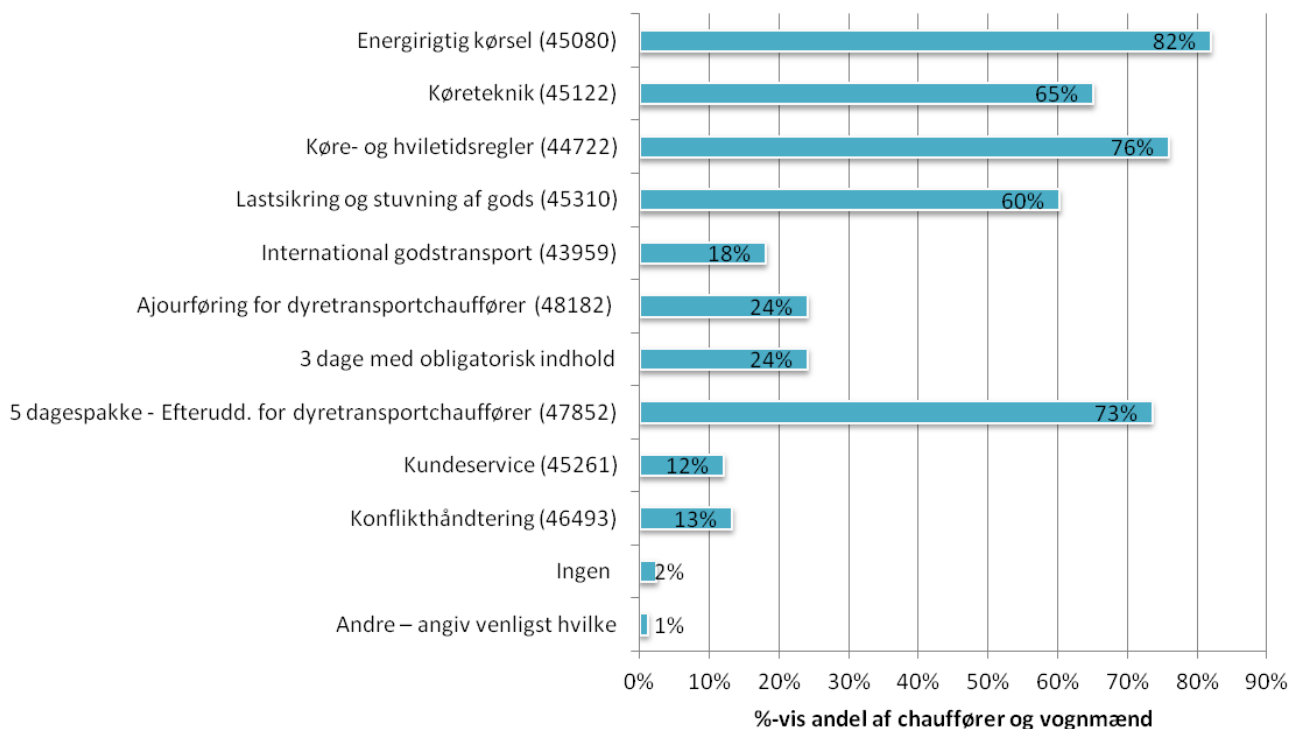
Det fremgår af interviews, at mange vognmænd ikke er klar over, at der findes særlige uddannelser under den lovpligtige efteruddannelse, der er målrettet dyretransportchauffører. Flere har endda stillet sig undrende overfor, hvorfor de skal deltage i den samme 5-dages pakke som efteruddannelse hvert femte år og kun have det relevante kompetencebevis én gang i det samlede karriereforløb.

De vognmænd, der i interviews har givet udtryk for at vide, at der er etableret efteruddannelseskurser for dyretransportchauffører har været involveret i brancheudvalget eller lign. og til dels selv været involveret i udvikling af uddannelserne. Flere af dem siger dog, at de ikke selv har benyttet dem endnu.

Respondenterne giver udtryk for, at det kan være kompliceret at gennemskue uddannelsessystemet.

²⁰ Målformulering for 48852 – EU-Efteruddannelse for dyretransportchauffører – se bilag 3, nr. 10

Figur 11. Efteruddannelse chaufførerne og vognmændene har deltaget i (der kan sættes flere x)



Resultaterne i figur 11 kan være influeret af, at der blandt respondenterne formentlig er en forholdsvis stor andel af SPF-chauffører. SPF-organisationen har meget stort fokus på uddannelse og sender deres chauffører på kursus holdvis, således at der undervises rene SPF-hold. SPF har fx i 2015 sendt to hold chauffører på 5-dages pakken målrettet chauffører, der transporterer levende dyr. SPF er en stor organisation med repræsentanter i forskellige brancheudvalg. Så SPF-chauffører er ofte velorienterede om, hvad der sker i branchen og på uddannelsesområdet.

De uddannelser, der topper listen, som chaufførerne har deltaget på, er:

- Energirigtig kørsel
- Køre- og hviletidsregler
- 5-dages pakke for dyretransportchauffører
- Køreteknik
- Lastsikring og stuvning af gods

Flere chauffører peger på, at de har været på de samme uddannelsesforløb flere gange. Generelt tyder det på, at det er en udfordring for chaufførerne at finde rundt i hvilke uddannelsesforløb, der vil være optimale for dem. Der er diskrepans mellem det respondenterne angiver i forhold til deltagelse på kursus, og de tal, der fremgår af henholdsvis Undervisningsministeriets Statistikbank, Viskvalitet.dk og interviews med AMU-skolerne. Det underbygger respondenternes påstand om, at det er en jungle at finde rundt i og svært for chauffører at finde ud af, hvilke uddannelsesforløb de skal, kan og har deltaget i.

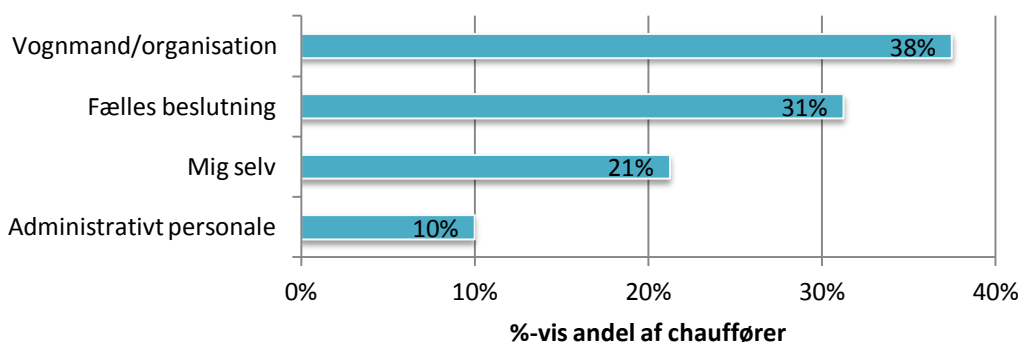
En kilde til misforståelse kan i denne forbindelse også være, at det i nærværende undersøgelse er omtalt som lovpligtig efteruddannelse, hvor flere af chaufførerne i opfølgende interviews omtaler det som EU-kvalifikationsbevis.

Beslutningskompetence

Respondenterne i analysen blev bedt om at angive beslutningskompetencen i forhold til, hvilke uddannelsesforløb de deltager i. Vognmændene i spørgeskemaundersøgelsen har angivet hhv. ”mig selv” og ”EU og regeringen” på spørgsmålet om, hvem der beslutter, hvilke efteruddannelsesforløb de skal deltage i.

79 % af chaufførerne peger på, at vognmanden eller administrativt personale enten selv, eller i samråd med den enkelte chauffør beslutter, hvilke efteruddannelsesforløb chaufføren skal deltage i.

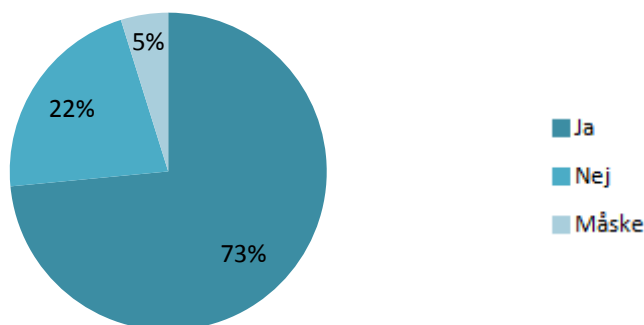
Figur 12. Beslutningstagere i forhold chaufførernes efteruddannelse.



Resultatet af undersøgelsen peger på, at vognmændene er de primære beslutningstagere og dermed er indgangen til chaufførerne.

Flere vognmænd i analysen peger på, at det er et problem at skaffe kvalificeret arbejdskraft. Når vognmændene har fundet en person, kan der gå op til tre måneder før vedkommende kan komme på det lovpligtige kompetencebeviskursus. I ventetiden kan personen evt. nå at få andet arbejde, og vognmanden er nødsaget til at løse behovet på anden vis, enten ved selv at køre, eller ved at de eksisterende medarbejdere har overarbejde.

Figur 13. Andel chauffører der er opmærksomme på, at der findes lovpligtig efteruddannelse målrettet dyretransportchauffører.

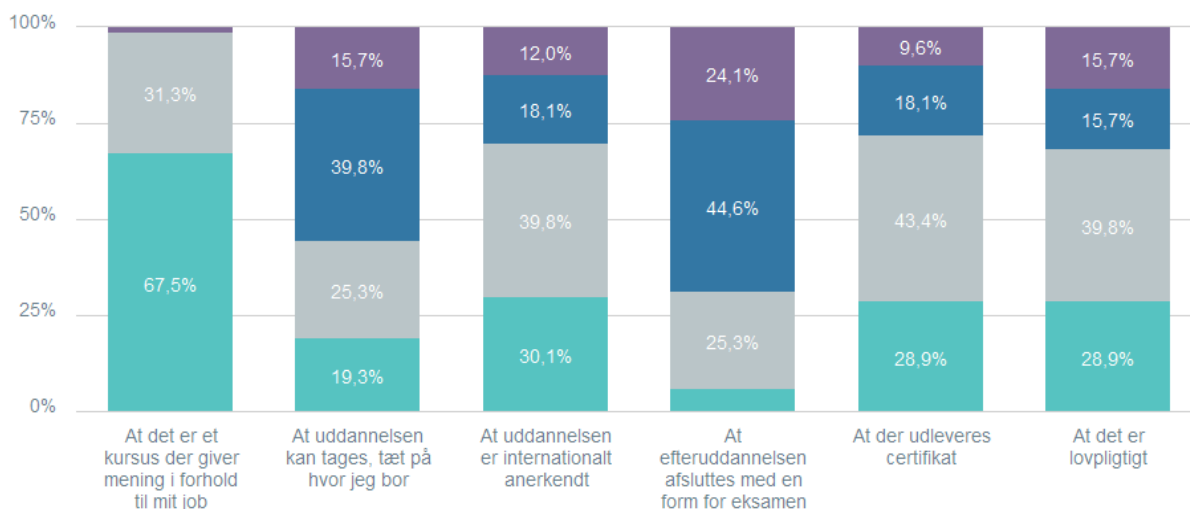


I spørgeskemaanalysen angiver 78 % af chaufførerne, at de måske eller godt er klar over, at der findes efteruddannelse målrettet dyretransportchauffører. Det stemmer ikke helt overens med det billede, der tegner sig på baggrund af interviewrunden. Direkte adspurgt var et stort antal vognmænd og chauffører ikke klar over, at de kunne vælge andet end den 5-dages pakke, der tilbydes på den lokale AMU-skole. Divergensen kan være et resultat af den formodede andel af SPF-chauffører, der har svaret på det elektroniske spørgeskema, og nogle har muligvis også besvaret spørgeskemaet efter at have gennemført interview.

Vigtigt i forhold til efteruddannelse

Chaufførerne blev i undersøgelsen spurgt, hvad de anser for vigtigt i forhold til fremtidige efteruddannelsesforløb. 99 % svarer, at det er vigtigt eller meget vigtigt, at det er et kursus, der giver mening i forhold til deres job. Det er også vigtigt, at uddannelsen er internationalt anerkendt, at der udleveres certifikat, og at det er lovpligtigt. 55 % mener, det er mindre vigtigt eller ingen betydning har, at uddannelsen kan tages tæt på bopælen.

Figur 14. Hvad er vigtigt for chauffører og vognmænd i forhold til efteruddannelse



Total Svar status: Gennemført

83

- Meget vigtigt
- Vigtigt
- Mindre vigtigt
- Ingen betydning

Information

I såvel den kvantitative som den kvalitative undersøgelse har det været et gennemgående tema blandt vognmænd og chauffører, at det er vanskeligt at være opdateret og finde information om nye tiltag indenfor transport af dyr.

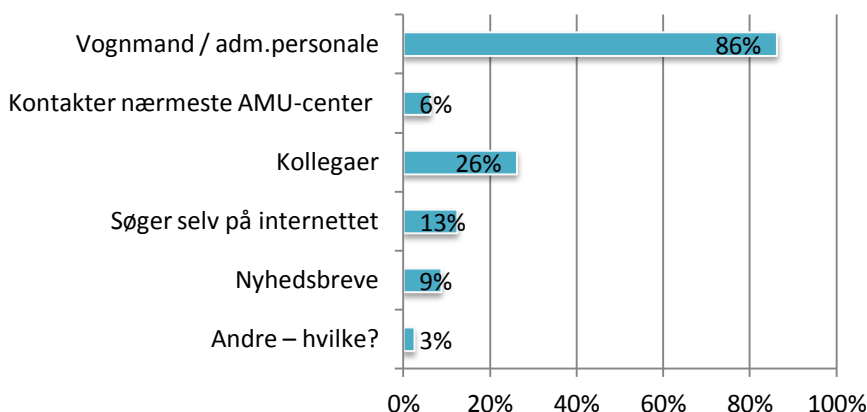
Af efterfølgende figur 15 fremgår svarene på spørgsmålet fra spørgeskemaundersøgelsen "Hvordan ved du hvilke kurser du kan vælge imellem?" Chaufførens primære informationskanal er vognmanden og det administrative personale. Dernæst er det kollegaerne. Det eneste nyhedsbrev, der henvises til her, er fra 3F.

De tre vognmænd fra spørgeskemaundersøgelsen peger på hver deres informationskanal, når det drejer sig om at finde ud af, hvilke kurser der kan vælges imellem, både til sig selv og sine chauffører:

- En vognmand søger selv på nettet
- En vognmand kontakter nærmeste AMU-center
- En vognmand finder informationer i nyhedsbrevet fra DTL-Dyr²¹

²¹ Dansk Transport og Logistik, Dyr

Figur 15. Hvordan ved chaufførerne hvilke kurser der er at vælge imellem (der kan sættes flere x)



Nogle AMU-skoler henvender sig direkte til tidligere deltagere, når det er tid til at forny det lovpligtige efteruddannelseskursus. Dermed er AMU-skolerne også en kilde til information for chaufførerne. Der findes eksempler på AMU-skoler, der sender indkaldelser om efteruddannelse direkte til vognmænd. Desværre er der tilfælde, hvor det drejer sig om efteruddannelser, der henvender sig til en anden målgruppe, og som er irrelevant for dyretransportchauffører.

I forbindelse med spørgsmålet vedr. hvilke kursus, der er at vælge imellem har en chauffør tilføjet følgende kommentar:

- Jeg kender ikke til andre end dem, der er lovpligtige

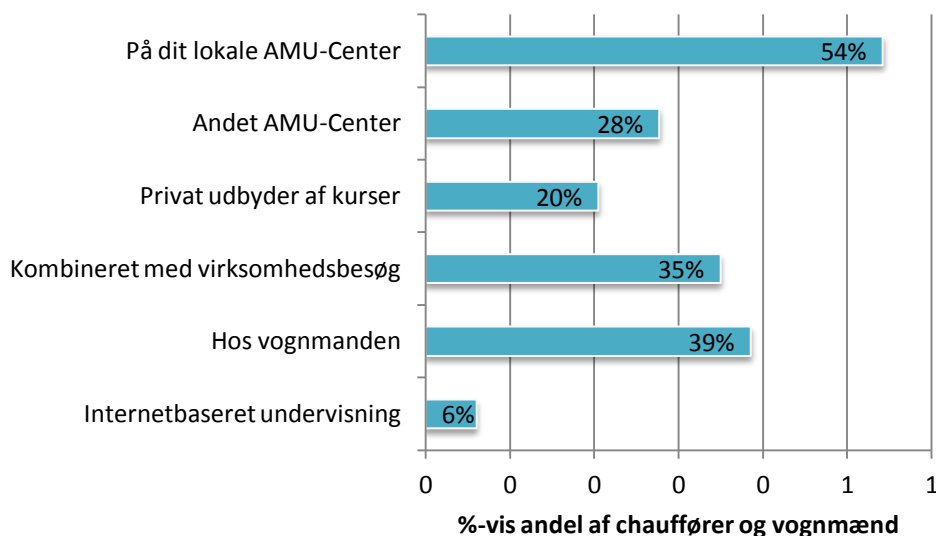
Rammerne for efteruddannelse

Der er begrænset tilgang til efteruddannelserne målrettet dyretransportchauffører. Der er kun tre AMU-skoler i Danmark, der har tilladelse til at undervise i dyretransport. For nogle kan det være en udfordring, hvis de skal køre langt for at komme på et relevant efteruddannelseskursus.

54 % af respondenterne giver udtryk for, at de foretrækker at gennemføre efteruddannelse på deres lokale AMU-skole. 38,6 % vil gerne rykke undervisningen ud til vognmændene, og 35 % kunne godt tænke sig, at undervisningen blev kombineret med virksomhedsbesøg. 28 % vil også gerne på en anden AMU-skole, og 20 % peger på en privat udbyder. Kun 6 % er interesseret i internetbaseret undervisning.

I et tidligere spørgsmål tilkendegav 99 % af chauffører og vognmænd, at det vigtigste er, at uddannelsen er relevant i forhold til chaufførens arbejde. 56 % angiver, at det er mindre vigtigt eller uden betydning, at uddannelsen kan tages tæt på bopælen. Så selvom 54 % foretrækker den lokale AMU-skole, ser det ud til, at der er mulighed for at flytte på dette, hvis uddannelsen er relevant nok for den enkelte chauffør.

Figur 16. Hvordan foretrækker chauffører og vognmænd undervisningen i fremtiden (der kan sættes flere x)



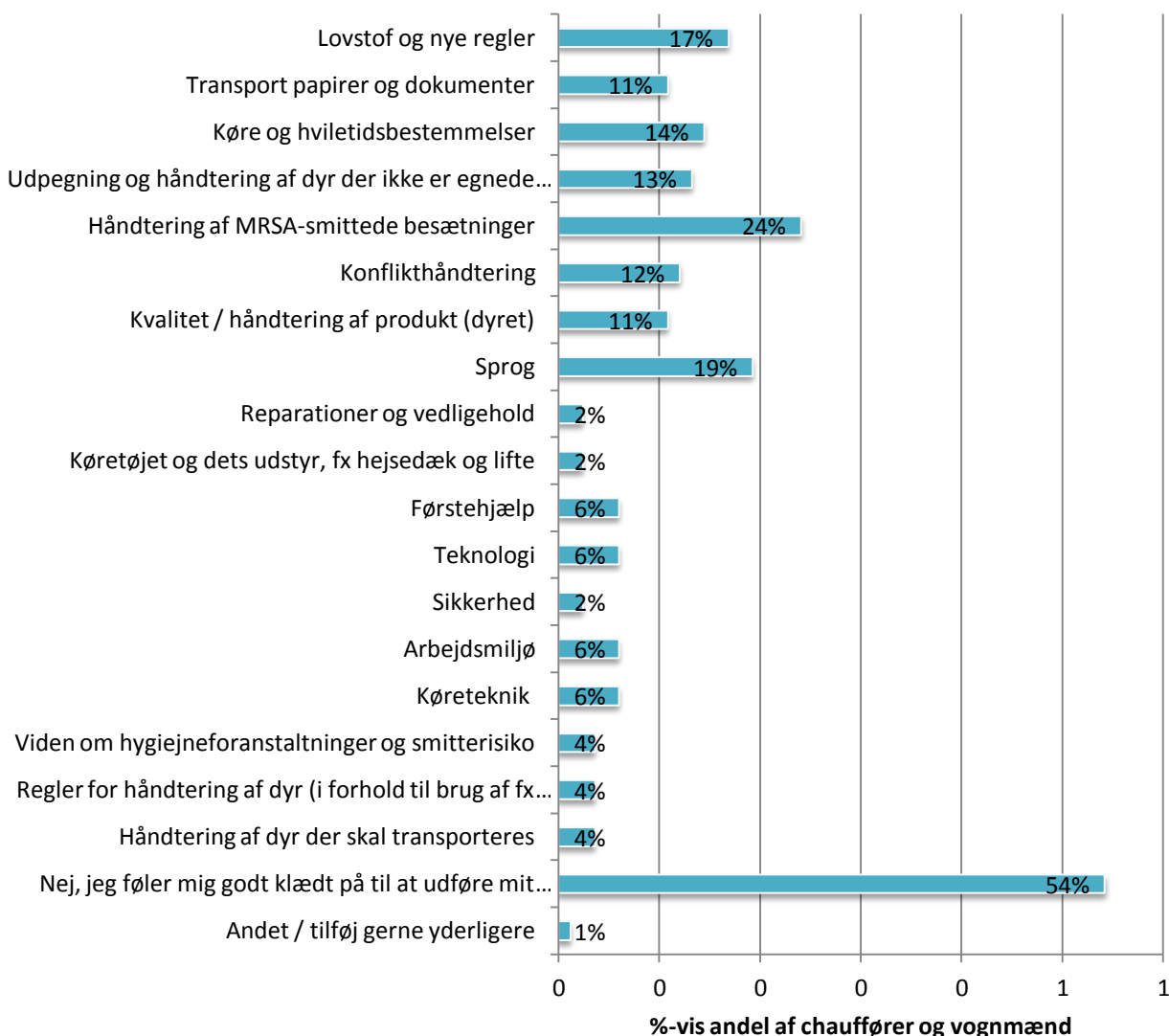
Det er vanskeligt at uddrage noget entydigt i forhold til, hvor langt tid chaufførerne er parat til at bruge på uddannelsen. Over halvdelen mener, de fem dage er passende varighed.

Udfordringer

Chaufførernes hverdag er præget af kontakt med mange forskellige samarbejdspartnere og dermed også forskellige forventninger og interesser. Det kan give udfordringer i forhold til primært at tilgodese dyrenes velfærd og samtidig være smidige i forhold til at bevare et godt forhold til leverandøren og den dyrlæge, der skal modtage de enkelte dyr.

Over 50 % af chaufførerne synes, de er klædt godt på til at udføre deres arbejde. På trods af det mener 25 % af dem, at der er nogle områder, hvor de mangler enkelte eller flere kvalifikationer. Det betyder samlet set, at 57 % af respondenterne mener, der er områder, hvor de føler sig udfordret og i større eller mindre grad mangler kvalifikationer eller kompetencer i forhold til at løse deres opgaver.

Figur 17. Områder hvor chauffører og vognmænd føler sig udfordret (der kan sættes flere x)



Som figur 17 ovenfor viser, så peger hovedparten af chaufførerne på, at de mangler kvalifikationer inden for:

- Håndtering af MRSA-smittede besætninger
- Sprog
- Lovstof og nye regler
- Køre og hviletidsbestemmelser
- Udpegning og håndtering af dyr der ikke er egnede til transport
- Konflikthåndtering

Her er det igen relevant at have in mente, at en forholdsvis stor del af respondenterne formodes at være SPF-chauffører. Desk research og interview viser, at det er SPF, der har det bedste ry i forhold til at holde

deres chauffører opdaterede, når det handler om nye tiltag og efteruddannelse. Chauffører uden for SPF vil muligvis pege på flere områder, hvor der mangler kvalifikationer.

I forbindelse med spørgsmålet vedr. udfordringer har respondenterne tilføjet følgende kommentarer:

- Mener ikke at man som chauffør skal have så stor en del af ansvaret ved fx transportegnethed, brok osv. da landmanden har haft dyret i en længere periode. Vi har som chauffør en begrænset tid pr gris.
- Der er stor forskel på, hvilke af de danske slagterier der læsses af på. Dyr lægerne er ikke enige i transportegnethed, - hvornår og hvornår ikke...
- Ville ønske der var en dyrlæge der kontrollerede dyrene ved pålæsning og ikke aflæsning

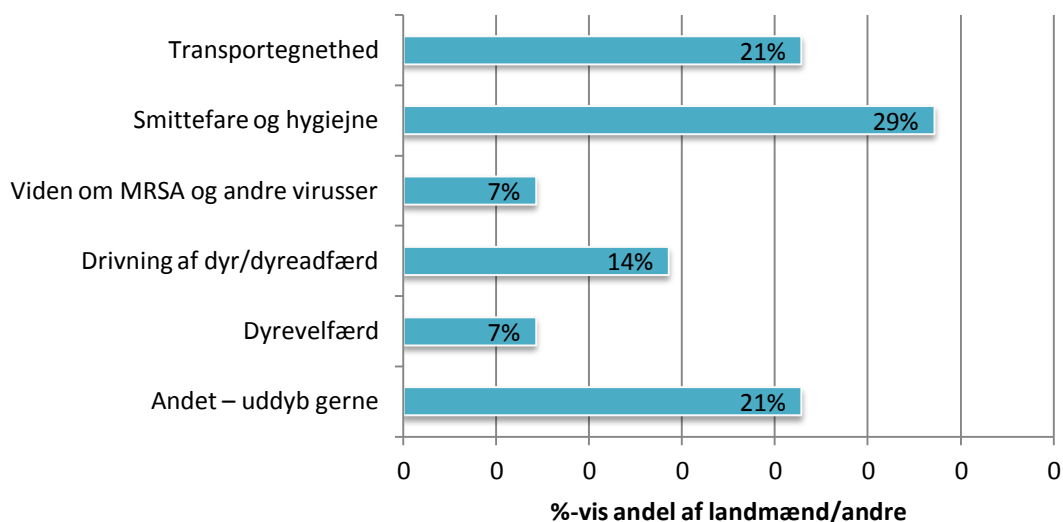
Det siger samarbejdspartnerne

Chaufførerne og vognmændene har mange samarbejdspartnere. Det er relevant i analysen at inddrage deres syn på samarbejdet samt høre hvilke udfordringer og indsatsområder, de peger på i forhold til fremtidigt uddannelsesindhold.

11 landmænd, én ansat på samlestation og en kørselsplanlægger og en kvalitetschef på et fjerkræslagteri har deltaget i undersøgelsen, og derudover er der gennemført interview med politiet og flere forskellige dyrlæger.

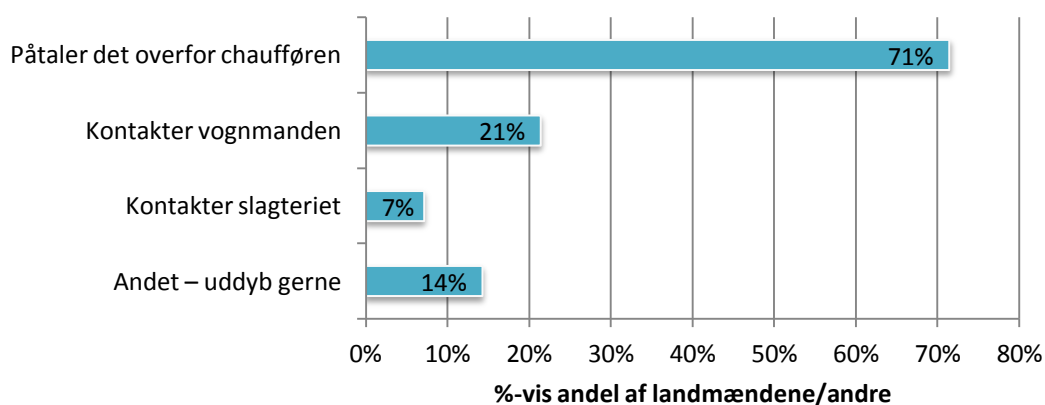
Når samarbejdspartnerne skal pege på områder, hvor chaufførerne kan klædes bedre på, fremhæver respondenterne primært smittefare/hygijne og transportegnethed. Dernæst peger samarbejdspartnerne på drivning af dyr/dyreadfærd. Under "andet" har de fleste svaret, at de ikke har andre bemærkninger.

Figur 18. Områder hvor landmændene/andre synes at chaufførerne skal klædes bedre på (der kan sættes flere x)



Flere af respondenterne uddeler ros til chaufførerne. Men uanset hvor godt samarbejdet fungerer mellem chauffører og de forskellige samarbejdspartnere, så vil der være tilfælde, hvor der bliver observeret uregelmæssigheder. I figur 19 fremgår, hvad samarbejdspartnerne gør, hvis der observeres uregelmæssigheder.

Figur 19. Når samarbejdspartnerne observerer uregelmæssigheder (der kan sættes flere x)



Langt størsteparten af landmændene og andre samarbejdspartnere vælger at påtale det overfor chaufføren, hvis der er forhold, der ikke er i orden. 21 % kontakter vognmanden. 7 % kontakter slagteriet. Det fremgår ikke af besvarelserne, hvad uregelmæssighederne typisk omhandler. Der kan være tilfælde, hvor det er mest relevant at kontakte vognmanden eller slagteriet i stedet for at påtale det over for chaufføren.

Direkte adspurgt om reaktionerne, når de påtaler uregelmæssigheder, svarer samarbejdspartnerne, at der sjældent er anledning til påtale, og at de møder forståelse og har en god dialog, hvis der er noget. Ingen peger på, at det giver anledning til konflikter.

I forbindelse med spørgsmålet vedr. uregelmæssigheder har respondenterne tilføjet følgende kommentarer:

- Det sker ikke. Ellers dialog med chauffør
- Har aldrig observeret uregelmæssigheder

4. Anbefalinger og ideer

Både spørgeskemaundersøgelsen og interviewene viser, at der er et godt samarbejde og en positiv holdning til chaufførernes arbejde. Hovedparten af samarbejdspartnerne giver klart udtryk for, at chaufførerne gør deres arbejde så godt som muligt, og at samarbejdet fungerer upåklageligt. Undersøgelsen viser dog samtidig, at der er nogle udfordringer, særligt for chaufførerne, som kan afhjælpes ved et mere hensigtsmæssigt brug af efteruddannelsessystemet.

Her i rapportens sidste afsnit opsummeres kort resultaterne af analysen og på baggrund af dem samt input fra henholdsvis TUR og andre samarbejdspartnere fremlægges anbefalinger og ideer til at understøtte kompetenceudviklingen og forbedre kvaliteten af uddannelsessystemet inden for uddannelsesområdet "Transport af levende dyr".

Informationskilder

Det har været et gennemgående tema i de gennemførte interviews blandt vognmænd og chauffører, at det er vanskeligt at være opdateret og finde information om nye tiltag indenfor transport af dyr. Det gælder både generel information vedr. love og regler og også i forhold til uddannelsesudbuddet. En af de vigtigste konklusioner fra analysen er således, at det er vanskeligt at nå vognmændene og chaufførerne med information. Det skyldes formentligt en kombination af følgende to årsagsforklaringer:

- 1) Vognmænd og chauffører er ikke online eller aktive på digitale medier i samme grad som gennemsnitsbefolkningen.
- 2) Vognmænd og chauffører arbejder rigtig mange timer. Flere siger, at en arbejdsuge på 60 timer ikke er urealistisk for chauffører.

De to årsagsforklaringer giver anledning til at understrege vigtigheden af at styrke formidlingen. Både i forhold til generel information, men i særdeleshed formidling omkring mulighederne vedr. den lovpligtige efteruddannelse.

Der er behov for direkte kommunikation mellem Brancheudvalg, Fødevarestyrelsen, AMU-skoler, vognmænd, chauffører og andre interessenter. Analysen peger på, at der efterspørges en brugervenlig informationsportal for vognmænd og chauffører. Af tilbagemeldingerne kan det konkluderes, at der bl.a. efterspørges følgende:

- Faglige nyhedsinformationer
- Pressemeddelelser
- Love, regler og fortolkninger af disse
- Udveksling af erfaringer og de gode historier
- Oplysninger om de forskellige muligheder for kurser og efteruddannelser

Hvor det er relevant som fx information om kurser og efteruddannelse, vil det være optimalt at linke direkte til den eksisterende platform www.amukurs.dk fra informationsportalen.

Det er vigtigt at holde vognmændene orienterede, da de ofte er indgang til chaufførerne og den primære beslutningstager i forhold til valg af uddannelse. Samarbejdet med AMU-skolerne i forhold til kommunikation vil blive styrket, såfremt alle godkendte AMU-udbydere indbyrdes også samarbejder og eventuelt udbyder uddannelsesforløb sammen. Som minimum bør de henvise til hinanden og den målrettede uddannelse frem for udelukkede at tilbyde egne uddannelser.

Efteruddannelsens rammer

Det er chaufførens eget ansvar at få fornyet den lovpligtige efteruddannelse hvert femte år. I nogle virksomheder er det vognmanden, der styrer det. I andre virksomheder er chaufføren selv, der gør vognmanden opmærksom på, at det nu er ved at være tid.

Analysen påviser en tendens til, at chaufførerne deltager i de samme efteruddannelsesforløb, når de hvert femte år skal på det lovpligtige efteruddannelsesforløb. En af forklaringerne kan være, at de selv eller vognmanden henvender sig til den lokale AMU-skole. Her får chaufførerne de kurser, skolen har på hylden i forhold til at dække de lovmæssige krav til efteruddannelse.

En anden forklaring kan være, at nogle AMU-skoler henvender sig til tidligere deltagere, når det er ved at være fem år siden, de sidst har været på den lovpligtige efteruddannelse, og dermed er det tid til at forny det. Da uddannelserne målrettet dyretransportchauffører kun udbydes i Kolding, Aalborg og Slagelse, vil det andre steder i mange tilfælde være uddannelser, der slet ikke er relevante, som chaufførerne bliver tilmeldt.

Det bør overvejes, hvordan procedurerne skal være i forhold til indkaldelse/orientering om det lovpligtige efteruddannelsesforløb samt den endelige tilmelding. På den måde kan det sikres, at efteruddannelsen er individuel og målrettet den enkelte chauffør, og at det eksisterende uddannelsesudbud udnyttes optimalt.

Det kan overvejes, om det er muligt at oprette en database over chauffører, der har erhvervet kompetencebevis. Heri kan det registreres, hvilke dyr de kører med og hvilke kurser de har deltaget i. På den måde kan skabes et bedre overblik over, hvilke kurser det vil være hensigtsmæssigt at deltage i fremover.

Det kan evt. også overvejes om en koordineret tilmelding til kurserne kan være en mulighed, så det centralt sikres, at den lovpligtige efteruddannelse er så hensigtsmæssig som mulig.

De målrettede kurser kan eventuelt rykkes ud, enten til en anden AMU-skole eller ud til den enkelte vognmand. I tilfælde af sidstnævnte kan det være op til vognmanden at finde kollegaer til at fylde holdet.

Det vil lette adgangen til kvalificeret arbejdskraft, hvis ventetiden på at opnå kompetencebevis nedsættes. Det er længe for såvel arbejdsgiver som arbejdstager at vente op til tre måneder, hvis der er behov for at komme i arbejde eller behov for arbejdskraft nu og her.

Efteruddannelsens indhold

De eksisterende kurser, målrettet dyretransportchauffører kan fint dække de behov, chaufførerne peger på. Konceptet med en 5-dages pakke, særligt målrettet dyretransportchaufførerne, som den lovpligtige efteruddannelse virker som en god idé, hvis den udnyttes optimalt.

Indholdet på efteruddannelsen bør tage udgangspunkt i de områder, som over halvdelen af de deltagende chauffører og vognmænd i analysen giver udtryk for, at de føler sig udfordret på, og hvor de i større eller mindre grad mangler kvalifikationer eller kompetencer i forhold til at løse deres opgaver. De største faglige udfordringer, der bliver peget på, er:

- Håndtering af MRSA-smittede besætninger
- Sprog
- Lovstof og nye regler
- Køre og hviletidsbestemmelser
- Udpegning og håndtering af dyr der ikke er egnede til transport
- Konflikthåndtering

I forhold til de enkelte områder vil det være hensigtsmæssigt at inddrage både målgruppen, men også relevante videninstitutioner og samarbejdspartnere i udviklingen af det faglige indhold. Eksempelvis vil det omkring MRSA og smittefare være oplagt at inddrage Seruminstittet, der i øjeblikket er i gang med at udvikle et kursus til personale, der har omgang med svin, herunder chauffører der transporterer svin. Dette kursus kan evt. inddrages specifikt for svinetransportørerne.

De traditionelle kurser kan eventuelt kombineres med virksomhedsbesøg, hvilket flere af respondenterne nævner. Det kan være besøg på landbrug, på samlesteder eller slagterier, hvor chauffører kan få et langt mere realistisk undervisningsmateriale og diskussionsgrundlag i forhold til fx transportegnethed, MRSA og hygiejneforanstaltninger. Det er vigtigt, at chaufførerne får mulighed for at diskutere mange konkrete situationer, både med underviseren, dyrlæger og hinanden for på den måde at blive skarpere på, hvilke kriterier de skal bruge som rettesnor. Særligt udbytterigt kan det være at bringe chauffører og dyrlæger sammen, så disse får større indblik i og forståelse for hinandens arbejde, da netop dette samarbejde er det mest konfliktfyldte.

Det bliver opfattet positivt at anvende video i undervisningen for at give deltagerne mulighed for at se og diskutere så mange dyr og scenarier som muligt. Det kan derfor anbefales at gøre mere brug af video i undervisningssammenhæng. Flere andre brancher har desuden gode erfaringer med at anvende animation i forbindelse med formidling omkring bl.a. arbejdsmiljø og sikkerhed.

Generelle kommentarer til den samlede analyse:

- Vi er et transporterhverv, der er hårdt ramt af folks trang til at bruge Facebook til deres retfærdighedssans. Derfor skal vi hele tiden være foran, da det hurtigt bliver til opslag, der fører til politiske hovsaløsninger som kun gavner politikernes status som handlekraftig.
- Det er ikke så vigtigt med længden af et kursus, men der skal være noget at komme efter ellers kan man føle, at man spilder tiden.
- Der er for mange regler.
- Synes de lovpligtige kurser er tidsspild. Det kan nemt kortes ned. For chauffører med lang erfaring er det meget langtrukket. Kurserne er sat sammen, så både rutinerede og urutinerede er blandet sammen. De burde være delt op.

5. Efterrefleksion

Analysen viser, at den største udfordring i forhold til at dække uddannelsesbehovet blandt chauffører, der transporterer levende dyr, er, at gøre målgruppen opmærksom på de allerede eksisterende tilbud. På trods af, at der udviklet relevante kurser, så kan det på baggrund af analysen konkluderes, at alt for få er opmærksomme på de relevante kurser. Og som følge heraf benytter de sig heller ikke af dem.

I forbindelse med de gennemførte interview blev der fremlagt en række problemstillinger, som kan være interessante at få belyst nærmere.

Flere nævner bl.a., at det er vanskeligt at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, og at ventetiden er op til tre måneder inden en kommende medarbejder kan deltage på den relevante dyretransportuddannelse. Omfanget af arbejdsgivere, der mangler chauffører, kendes ikke. Skolerne er heller ikke opmærksomme på, at der kan være et problem. Det vil være relevant at undersøge omfanget, om det er et reelt problem i branchen, og hvordan man løser det. I den forbindelse kan det være interessant at belyse, om der er en sammenhæng mellem mangel på arbejdskraft og chaufførers udtalelse om, at det ikke er urealistisk med en 60 timers arbejdsuge.

En gennemgående bekymring for mange af de personer, der har bidraget til analysen, er den usikkerhed, der er forbundet med, at den enkelte chauffør skal vurdere de transporterede dyr korrekt i forhold til transportegnethed. Set udefra er det et risikofyldt job i den forstand, at chauffører kan blive personligt involveret i straffesager med store bøder og menneskelige omkostninger til følge. Den enkelte chauffør gennemfører en relativ kort uddannelse og skal være rustet til at vurdere mange dyrs transportegnethed i løbet af kort tid – på niveau med en dyrlæge. Det kan opfattes som urimelige arbejdsvilkår. Set i det lys kan det være relevant at overveje, om det i fremtiden kan blive en udfordring at rekruttere medarbejdere, der vil acceptere disse arbejdsvilkår og den medfølgende risiko. Én indgangsvinkel kan eksempelvis være at undersøge, hvad der motiverer den enkelte dyretransportchauffør og vognmand.

Bilag 1 - Samlet oversigt over kommentarer til spørgeskemaet

Hvilken kategori tilhører du (hvis du tilhører mere end én gruppe, angiv din hovedgruppe) Andet:

1. Kvalitetschef - ansvarlig dyrevelfærd
2. Kørselsplanlægger for dyretransport

Hvordan bliver du opmærksom på, at der kommer nye regler, love eller fortolkninger af disse indenfor dyretransport? (chauffører + vognmænd) Nyhedsbrev, hvilke:

1. Landbrugs avisen
2. Firmaet giver besked over intranet
3. Der mangler et seriøst nyhedsbrev
4. DTL Dyr

Hvordan er det at efterleve reglerne omkring dyrevelfærd? Andet - uddyb gerne (chauffører + vognmænd)

1. Transport egnethed, er meget forskel og VILDT forskellig fra dyrlæge til dyrlæge
2. Belastende at vi skal kontrollere dyrenes egnethed ved transport. F.eks. brok, dårlig ben m.v. At vi snart har større ansvar end landmænd/dyrlæger. Bl.a. at en dyrlægeattest kan blive afvist af slagteriets dyrlæge.
3. kan være svært at give vand da der løber meget ved siden af og grisene så er meget våde
4. Det største problem er at de forskellige regler ikke tager hensyn til hinanden. Køre hviletid- dyre velfærd og transport regler
5. Alle chauffører kender i hovetræk reglerne, når man har arbejdet med området i en periode og været på det nuværende 5 dags kursus. Problemet er, at vi har en lovgivning og nogle regler for sanktioner, som er svære at arbejde med for myndighederne. Det veterinære faglige område er ikke eksakt viden og det er nok den største udfordring også i relation til selve uddannelsen.
6. Svært at vide om dyret har en gammel skade, hvis det bevæger sig ubesværet

Er der forhold i dit arbejde du mener, kunne være bedre i forhold til arbejdsmiljø og sikkerhed? Sæt gerne flere kryds. (chauffører + vognmænd)

1. Køre hviletid, når man har mange stop inden man har læs. Man burde tænke på dyrenes tid på bilen.
2. Jeg synes det fungerer ok
3. Kundernes tilkørsels forhold , samt deres manglende ramper
4. jeg syntes forhold til arbejdsmiljø og sikkerhed er i orden
5. vi har det godt i SPF
6. Nej, jeg mener at vi har gode forhold.
7. Dårlig frihøjde ved på og af læsning på nederst dæk .
8. bilernes indretning med fri højde til læsning og aflæsning og vask af bilen
9. Har ingen kommentar
10. lav arbejds højde ved af og pålæsning af nedeste dæk
11. Det er meget stressende når man er tæt målet og så skal holde pause med dyr på bilen

Hvordan oplever du samarbejdet med følgende grupper Andre - uddyb gerne (chauffører + vognmænd)

1. Generelt er dyrlæger flinke og rare mennesker med god situationsfornemmelse, men der er nogle ind i mellem, som ikke kan administrere den magt de har, som i den grad opfører sig som skrankepaver.
2. Kører kun leve dyr og kommer derfor ikke på slagteri . Generelt har jeg et rigtig godt samarbejde med de

forskellige faggrupper men specielt landmænd har ofte den mening at dyrene bare skal ud over rampen og så er det ikke deres problem længere . De har heller ikke helt forstået at jo længere tid jeg bruger på læsning , aflæsning og vask fordi forholdene ikke er optimale, jo dyrere bliver transporten

3. Politi er ofte negative overfor dyretransporter.

4. Der er et godt samarbejde med langt de fleste dyrlæger og politifolk. Problemet er at der en gang i mellem er en dyrlæge eller politimand, som ikke er sit ansvar bevidst og så kan det ende i en lang og opslidende tvist.

Har du kommentarer til spørgsmålet om samarbejde? (chauffører + vognmænd)

1. Nej.

2. Jeg har aldrig bøvl med nogle SKØNT

3. Nej

4. nej

5. Nej

6. Nej har ingen spørgsmål

7. Nej

8. Som sagt hovedparten af vores arbejde fungerer i et godt samarbejde.

9. ja vedrørende politiet er det vanskeliggjort af at vores biler er på tyskeplader det ligner nogle gange chikane .og der er også landmænd der trænger til af få genopfrisket dyrenormer for transportegnethed

10. Nej

Hvilke kurser har du gennemført flere gange? (chauffører + vognmænd)

1. EU efteruddannelse

2. efter udannelse

3. Køreteknisk og suring

4. Køre-hviletid.

5. EU kvalifikation

6. eu bevis

7. Efter Udannelse

8. eu bevis efteruddannelse hvert 5 år

9. energirigtig kørsel

10. dyrehåndtering.energirigtigkørsel

11. lovpligtig efteruddannelse

12. Efteruddannelse EU

13. EU efteruddannelse

14. kompetencebevis

15. EU kort

16. Køreehviletid

17. eu

18. Det lovpligtige EU kursus, hvert 5.år.

19. lovpligtig efteruddannelse

20. dyretransport

21. Lovpligtigt chaufførudannelse

22. Konflikt hentering

23. Efteruddannelse

24. EU bevis

25. EU- efteruddannelse

26. Lovpligtig efterudannelse

27. efterudannelse

28. Køre hviletid energi rigtig kørsel
29. Efteruddannelsen
30. dem der krydset af
31. Køre hviletid
32. De lovmæssige
33. EU bevis og energirigtig kørsel
34. Dyrehåndtering

Er der områder, hvor du synes du mangler enkelte eller flere kvalifikationer for at kunne løse opgaven tilfredsstillende? Sæt gerne flere kryds. (chauffører + vognmænd)

1. mener ikke at man som chauffør skal have så stor en del af ansvaret ved exe. transport egnethed brok osv. da landmanden har haft dyret i en længere periode vi har som chauffør en begrænset tid pr gris.

Hvordan ved du hvilke kurser du kan vælge imellem? (chauffører + vognmænd)

1. Kender ik til andre en den der er lovpligtig
2. 3F
3. DTL -Dyr

Hvordan oplever du generelt samarbejdet med chaufførerne der transporterer levende dyr?

Kommentarer til ovenstående (landmænd/andre samarbejdspartnere)

1. ingen
2. Jeg mener at chaufførerne generelt er gode til deres arbejde og alt snak om efteruddannelse er vildt overdrevet, kort og godt igen for meget" Københavnerri"

Er der områder, hvor du synes chaufførerne skal klædes bedre på for at løse opgaverne tilfredsstillende? - både i forhold til dyrene, de grupper de kommer i kontakt med samt deres eget arbejdsmiljø? Sæt gerne flere kryds - Andet, uddyb gerne (landmænd/andre samarbejdspartnere)

1. ingen behov
2. nej
3. Er generelt i orden.
4. har kun ros til chaufførerne
5. Ingen bemærkning
6. Der er stor forskel på, hvilke af de danske slagterier der læsses af på.. Dyrlægerne er ikke enig i trasportegnethed. - hvornår og hvornår ikke....

Hvad gør du, hvis du observerer uregelmæssigheder? (landmænd/andre samarbejdspartnere)

1. Det sker ikke- Ellers dialog med chauffør
2. har aldrig observeret uregelmæssigheder

Hvordan er reaktionen når du påtaler uregelmæssigheder overfor chaufføren? (landmænd/andre samarbejdspartnere)

1. meget forskelligt
2. det sker sjældent og de er lydhøre
3. har ikke prøvet det endnu

Hvordan er reaktionen når du kontakter vognmanden angående uregelmæssigheder? (landmænd/andre samarbejdspartnere)

1. har ikke prøvet det endnu

2. De forstår godt problemet..

Har du andre kommentarer og/eller ideer er du meget velkommen til at skrive dem her (alle)

1. Ok med AMU kurser - når først jeg kommer ned i tempo. Et effektivt AMU kursus, kan klares på 3 - 4 dage mod nuværende 5 dage med ekstra mange pauser.
2. Der er for mange regler,
3. det er ikke så vigtig med længden af et kursus men der skal være noget at komme efter ellers kan man føle at man spilder noget tid
4. Vi er transport erhverv der er hårdt ramt af Folks trang til at bruge Facebook til deres retfærdighedssans og derfor skal vil hele tiden være foran, da de hurtigt bliver til opslag der føre til Politisk hovsa løsninger, som kun gavner politikernes status som handlekraftig.
5. Syndes at de lovpligtige kursuser er tidsspild. det kunne nemt kortes ned. chauffører der har lang erfaring, er det meget langtrukken. kursuser er sat sammen, så både rutineret og urutineret er blandet sammen. skulle deles mere op.
6. Ingen kommentar
7. nej
8. nej

Bilag 2 - Spørgeskema

1. Uddannelsesbehov ved transport af levende dyr

Af hensyn til bl.a. dyrevelfærd, kvalitet, trafiksikkerhed og arbejdsmiljø bliver der stillet store krav til de chauffører, der transporterer levende dyr.

Ved at bruge fem minutter på at besvare nogle spørgsmål om emnet kan du hjælpe med at sætte fokus på, hvilke områder chaufførerne skal have indsigt i, hvor der er behov for mere viden og uddannelse, og hvor der eventuelt er mangler i dag.

Analysen sætter bl.a. fokus på:

- Om den enkelte chauffør føler sig klædt godt nok på til at løse opgaverne
- Om uddannelsesniveaet modsvarer kravene
- Om efteruddannelsesudbuddet er tilstrækkeligt og bruges hensigtsmæssigt
- Om risikoen for smittefare er mulig at håndtere
- Om transporterne forløber tilfredsstillende for alle parter

På forhånd tusind tak for din hjælp.

2. Hvilken kategori tilhører du (hvis du tilhører mere end én gruppe, angiv din hovedgruppe)

(Angiv kun ét svar)

- Vognmand
- Chauffør
- Under uddannelse til faglært chauffør
- Landmand - Gå til 29
- Personale på samlestationer - Gå til 29
- Modtagepersonale på slagteri - Gå til 29
- Dyrlæge - Gå til 29
- Politi - Gå til 29

Andet – angiv gerne hvad - Gå til 29

3. Hvilken region er du bosiddende i?

(Angiv kun ét svar)

- Region Hovedstaden
- Region Sjælland
- Region Syddjylland
- Region Midtjylland
- Region Nordjylland
- Udland

4. Dit køn

(Angiv kun ét svar)

- Mand
- Kvinde

5. Hvad er din højest gennemførte uddannelse?

(Angiv kun ét svar)

- Grundskole (Folkeskole 8. klasse eller kortere)
- Grundskole (Folkeskole 9. eller 10. klasse)
- Gymnasial uddannelse (Gymnasium, HF, HH, HTX m.fl.)
- Erhvervsfaglig uddannelse
- Kort videregående uddannelse
- Mellemlang videregående uddannelse
- Lang videregående uddannelse
- Ved ikke

6. Transporterer du levende dyr?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej - Gå til 43
- Ind imellem

7. Hvilke typer dyr transporterer du? Sæt gerne flere kryds

(Angiv gerne flere svar)

- Heste
- Kvæg
- Får og geder
- Svin
- Fjerkræ

Andre – hvilke?

8. Hvem beslutter hvilke uddannelsesforløb du skal deltage i?

(Angiv kun ét svar)

- Vognmand
- Administrativt personale
- Mig selv
- Fælles beslutning

Andre – hvem

9. Hvem beslutter hvilke uddannelsesforløb du skal deltage i?

(Angiv kun ét svar)

- Administrativt personale
- Mig selv
- Fælles beslutning

Andre - hvem

10. Kommer der ofte nye krav/regler?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej
- Ved ikke

11. Hvordan bliver du opmærksom på, at der kommer nye regler, love eller fortolkninger af disse indenfor dyretransport?

(Angiv gerne flere svar)

- Vognmanden kontakter mig og orienterer om de nye regler
- Jeg finder min information på nettet
- Gennem mine kollegaer
- Gennem medierne
- Jeg synes det er vanskeligt at få information

Gennem nyhedsbreve – hvilke?

12. Hvordan bliver du opmærksom på, at der kommer nye regler, love eller fortolkninger af disse indenfor dyretransport?

(Angiv gerne flere svar)

- Det administrative personale kontakter mig og orienterer om de nye regler
- Jeg finder min information på nettet
- Gennem mine kollegaer/medarbejdere
- Gennem medierne
- Jeg synes det er vanskeligt at få information
- Gennem nyhedsbreve

Andet – angiv hvordan

13. Hvordan er det at administrere reglerne omkring dyrevelfærd?

(Angiv kun et svar pr. spørgsmål)

	Meget overskuelige	Over skuelige	Hverken/ eller	Svære	Meget svære	Ved ikke
Vandings- /fodringshy ppighed, transporttid dyr, hvilepauser dyr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korte/lange transporter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transporteg nethed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regler for håndtering af dyr (i forhold til brug af f.eks. stødere og andre redskaber)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Viden om MRSA, smitte og hygiejne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Andet - uddyb gerne

14. Er der forhold i dit arbejde du mener, kunne være bedre i forhold til arbejdsmiljø og sikkerhed? Sæt gerne flere kryds.

(Angiv gerne flere svar)

- Rengøring af vogn
- Håndtering af rengørings- og desinfektionsmidler
- Sikkerhedsudstyr (som fx åndeværn, handsker o.lign.)
- Af- og pålæsning af dyr
- Tunge løft

- Stressende arbejde
- Køre- hviletider
- Mulighed for efteruddannelse
- Bedre tid til at håndtere af og pålæsning

Andet – uddyb gerne

15. Har du de oplysninger omkring MRSA og andre smittefarlige virusser, du mener du har behov for?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej
- Kunne godt trænge til at få det opfrisket
- Ved ikke

16. Hvordan oplever du samarbejdet med følgende grupper

(Angiv kun et svar pr. spørgsmål)

	Rigtig godt	Godt	Nogenlunde	Vanskeligt	Dårligt	Ved ikke
Landmænd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slagteriarbejdere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dyrlæger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Politi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Andre - uddyb gerne

17. Har du kommentarer til spørgsmålet om samarbejde?

18. Hvilken transportuddannelse har du gennemført?

(Angiv gerne flere svar)

- Faglært chauffør
- Dyretransport - håndtering på samlesteder
- Dyretransport - kompetencebevis
- Lovpligtig efteruddannelse
- Ved ikke

19. Efteruddannelse – hvilke efteruddannelsesforløb har du deltaget i? Sæt gerne flere kryds

(Angiv gerne flere svar)

- Køre- og hviletidsregler (44722)
- Køreteknik (45122)
- Energirigtig kørsel (45080)
- 5 dagespakke - Efteruddannelse for dyretransportchauffører (inkl. 3 dage med obligatorisk indhold) (47852)
- Ajourføring for dyretransportchauffører (48182)
- International godstransport (43959)
- Lastsikring og stuvning af gods (45310)
- 3 dage med obligatorisk indhold
- Konflikthåndtering (46493)
- Kundeservice (45261)
- Ingen

Andre – angiv venligst hvilke

20. Er der nogle af kurserne du har gennemført flere gange?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej
- Ved ikke

21. Hvilke?

22. Er du opmærksom på at der findes lovpligtig efteruddannelse målrettet dyretransport chauffører?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej
- Måske

23. Er der områder, hvor du synes du mangler enkelte eller flere kvalifikationer for at kunne løse opgaven tilfredsstillende? Sæt gerne flere kryds.

(Angiv gerne flere svar)

Håndering af dyr der skal transporteres	Udpugning og håndtering af dyr der ikke er egnede til transport	Regler for håndtering af dyr (i forhold til brug af fx støder og andre redskaber)	Viden om hygiejneforanstaltninger og smitrisiko	Håndtering af MRSA-smittebesættelser	Køreteknik	Lovstoffer og nye regler	Transportpapirer og dokumenter	Køre og hviletidsbestemmelser	Arbejds miljø	Konflikt håndtering	Sikkerhed	Teknologi	Køretøj og dets udstyr, fx hejsedæk og lifte	Reparationer og vedligehold	Kvalitet / håndtering af produkt (dyret)	Sprog	Første hjælp	Nej, jeg føler mig godt klædt på til at udføre mit arbejde
---	---	---	---	--------------------------------------	------------	--------------------------	--------------------------------	-------------------------------	---------------	---------------------	-----------	-----------	--	-----------------------------	--	-------	--------------	--



Andet / tilføj gerne yderligere

24. Hvad er vigtigst for dig, når du skal på efteruddannelse i fremtiden?

(Angiv kun et svar pr. spørgsmål)

	Meget vigtigt	Vigtigt	Mindre vigtigt	Ingen betydning
At det er et kursus der giver mening i forhold til mit job	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At uddannelsen kan tages, tæt på hvor jeg bor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At uddannelsen er internationalt anerkendt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At efteruddannelsen afsluttes med en form for eksamen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At der udleveres certifikat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At det er lovpligtigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Andet - angiv gerne hvad

25. Hvordan ved du hvilke kurser du kan vælge imellem?

(Angiv gerne flere svar)

- Vognmand / administrativt personale
- Søger selv på internettet
- Kollegaer
- Kontakter nærmeste AMU-center
- Nyhedsbreve

Andre – hvilke?

26. Hvordan ved du hvilke kurser du kan vælge imellem?

(Angiv gerne flere svar)

- Administrativt personale
- Søger selv på internettet
- Kollegaer/medarbejdere
- Kontakter nærmeste AMU-center
- Nyhedsbreve

Andre – hvilke?

27. Hvor/hvordan foretrækker du at undervisningen gennemføres i fremtiden? Sæt gerne flere kryds

(Angiv gerne flere svar)

- På dit lokale AMU-Center
- Andet AMU-Center
- Privat udbyder af kurser
- Hos vognmanden
- Kombineret med virksomhedsbesøg
- Internetbaseret undervisning

Andet – uddyb gerne

28. Hvor lang tid vil/kan du bruge på et enkelt forløb?

(Angiv gerne flere svar)

- 1 dag
- 2 dage
- 3 dage
- 4 dage
- 5 dage
- mere end en uge

29. Hvilken region er du bosiddende i?

(Angiv kun ét svar)

- Region Hovedstaden
- Region Sjælland
- Region Syddjylland
- Region Midtjylland
- Region Nordjylland
- Udland

30. Hvad er din højest gennemførte uddannelse?

(Angiv kun ét svar)

- Grundskole (Folkeskole)
- Gymnasial uddannelse (Gymnasium, HF, HH, HTX m.fl.)
- Erhvervsfaglig uddannelse
- Kort videregående uddannelse
- Mellemlang videregående uddannelse
- Lang videregående uddannelse
- Ved ikke

31. Er du i kontakt med chauffører der transporterer levende dyr?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej - Gå til 43
- Ind imellem

32. Hvordan oplever du generelt samarbejdet med chaufførerne der transporterer levende dyr?

(Angiv kun ét svar)

- Rigtig godt
- Godt
- Nogenlunde

- ikke så godt
- vanskeligt
- ved ikke

33. Kommentarer til ovenstående

34. Har chaufføren den fornødne viden omkring hygiejneforanstaltninger, MRSA og andre smittefarlige virusser, du mener de har behov for?

(Angiv kun ét svar)

- Ja
- Nej
- Kunne godt trænge til at få det opfrisket
- Ved ikke

35. Er der områder, hvor du synes chaufførerne skal klædes bedre på for at løse opgaverne tilfredsstillende? - både i forhold til dyrene, de grupper de kommer i kontakt med samt deres eget arbejdsmiljø? Sæt gerne flere kryds

(Angiv gerne flere svar)

- Dyrevelfærd
- Drivning af dyr/dyreadfærd
- Viden om MRSA og andre virusser
- Smittefare og hygiejne
- Brugen af Hejsedæk og lifte, udstyr på køretøjerne
- Regler for håndtering af dyr
- Konflikthåndtering
- Transportegnethed

Andet – uddyb gerne

36. Hvad gør du, hvis du observerer uregelmæssigheder?

(Angiv gerne flere svar)

- Påtaler det overfor chaufføren
- Kontakter vognmanden
- Kontakter myndighederne
- Kontakter slagteriet
- Kontakter pressen
- Gør ingenting

Andet – uddyb gerne

37. Har du andre kommentarer og/eller ideer er du meget velkommen til at skrive dem her

Hvis vi må kontakte dig for at få uddybet dine svar, kan du her opgive dit navn og telefonnummer. Så deltager du i lodtrækningen om 2 flasker rødvin. Vinderen får direkte besked.

I kortlægningen vil din besvarelse fortsat være anonym.

39. Navn

40. Telefonnummer

(Angiv værdi)

41. Mail

42. Mange tak for din deltagelse!

43. Tak

Du er desværre ikke en del af målgruppen. Tak fordi du ville deltage.

Bilag 3 - Uddybende informationer og link

1. FKB 2226 (jf. note 2 side 3)
[http://www.tur.dk/arbejdsmarkedsuddannelser-\(amu\)/amu-kompetencebeskrivelser/](http://www.tur.dk/arbejdsmarkedsuddannelser-(amu)/amu-kompetencebeskrivelser/)
2. Den Europæiske Rådsforordning (EF)nr.1/2005 af 22. december 2004 (jf. note 3 side 4)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2005R0001:20050125:DA:PDF>
3. Miljø- og Fødevarerministeriet. Jf. BEK nr. 1471 af 08/12/2015 Bekendtgørelse om uddannelse i transport af dyr (jf. note 3, side 4) <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=176041>
4. Fødevarerministeriet, jfr. BEK nr. 1729 af 21/12/2006 Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport (side 6) <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=2508>
5. Lov om arbejdsmarkedsuddannelser m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 381 af 26. marts 2010 (jf. note 4, side 7) <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162006>
6. Lov om erhvervsuddannelser, jf. lovbekendtgørelse nr. 789 af 16. juni 2015, med de ændringer, der følger af § 4 i lov nr. 1744 af 22. december 2015 (jf. note 5, side 7)
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=183489>
7. Trafik- og byggestyrelsen har endvidere fastsat krav jf. Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport BEK nr. 877 af 08/07/2015 (jf. note 7, side 7)
<https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2015/877>
8. **45867 Dyretransport - håndtering på samlesteder (3 dage)** (jf. note 9 side 8)

Handlingsorienteret målformulering for arbejdsmarkedsuddannelserne

Deltageren kan efter gældende bestemmelser jf. EU Rådsforordning nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og på grundlag af kendskab til regelgrundlag og kontrol med dyretransporter, planlægning af dyretransporter, afgangssted/pålæsning, indretning og krav til transportmidlet, dyrs behov og adfærd, bedømmelse af dyrs transportegnethed, transportpraksis, omlæsning på mellemstationer, samlesteder og markeder, selvstændigt og efter gældende sikkerhedsbestemmelser håndtere og klargøre dyr til lastbiltransport, således at dyrene ikke påføres stress, smerte eller beskadigelse.

Bestemmelser om bedømmelse som forudsætning for opnåelse af bevis

Uddannelsesbevis udstedes af uddannelsesstedet til de deltagere, som efter underviserens vurdering har gennemført og erhvervet de kompetencer med tilfredsstillende resultat, som beskrevet i målet med uddannelsen.

9. **45868 Dyretransport – kompetencebevis (2 dage)** (jf. note 10 side 8)

Handlingsorienteret målformulering for arbejdsmarkedsuddannelserne

Deltageren kan efter gældende bestemmelser jf. EU Rådforordning nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og på grundlag af kendskab til kørselsadfærdens betydning for dyr, dyrs adfærd og fysiologi samt bestemmelser for lange transporter udføre lastbiltransport af levende dyr.

Kan desuden føre logbog efter gældende regler samt iværksætte nødprocedurer i tilfælde af havari, mangel på ventilation, tilskadekomst og sygdom blandt dyrene samt tage de nødvendige skridt til eventuel aflivning.

Der erhverves kompetencebevis for chauffører, der udfører transporter af tamdyr af hestefamilien eller tamkvæg, -får, -geder, -svin eller fjerkræ.

Bestemmelser om bedømmelse som forudsætning for opnåelse af bevis

Uddannelsesbevis udstedes af uddannelsesstedet til de deltagere, som efter underviserens vurdering har gennemført og erhvervet de kompetencer med tilfredsstillende resultat, som beskrevet i målet med uddannelsen. Kompetencebevis udstedes, når deltageren har aflagt prøve i transport af relevante dyrearter.

10. **48852 - EU-Efteruddannelse for dyretransportchauffører – (5 dages-pakke)** (jf. note 20, side 18)

Deltageren kan, efter gennemført uddannelse, bestride jobbet som dyretransportchauffør jf. BEK nr. 877 af 8. juli 2015, § 20 og § 21, på grundlag af sin viden om færdselsregler, regler for arbejdstid, køre- og hviletid, transportlovgivning samt kendskab til trafiksikker, defensiv og energirigtig kørsel.

Dyretransportchaufføren kan endvidere udføre sit chaufførarbejde på grundlag af sit kendskab til arbejdsmiljø- og branchemæssige forhold ved transport af dyr, herunder regelgrundlag, planlægning, håndtering af dyr, transportegnethed og adfærd i forhold til kontakt med myndigheder, kunder og andre instanser med relation til transporterne.

<https://tur.amukurs.dk/Kursusside.aspx?CourseID=8015>