

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Anden behandling af lovforslag nr. L 69: Forslag til lov om ændring af momsloven. (Moms på ydelser leveret ad elektronisk vej og momsfakturering, herunder elektronisk, samt tilpasninger til EU-regler om beskatningssted).** Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand). (Fremsat 6/11 2002. Første behandling 15/11 2002. Betænkning 22/1 2003. Ændringsforslag nr. 11 af 29/1 2003 uden for betænkningen af skatteministeren (Svend Erik Hovmand)).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

#### Formanden:

Skatteministeren har meddelt mig, at han ønsker at tage de af ham stillede ændringsforslag nr. 4 og 7 i udvalgets betænkning tilbage. Ønsker nogen at optage disse ændringsforslag? (*Ophold*). Da det ikke er tilfældet, er ændringsforslagene bortfaldet.

Ingen bad om ordet.

#### Afstemning

Ændringsforslag nr. 1-3, 5, 6, 8-10 og 11 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 3) Forespørgsel nr. F 27:

**Forespørgsel til justitsministeren:**

»Hvad kan regeringen oplyse om håndhævelsen af reglerne om dyretransporter såvel internt i Danmark som mellem Danmark og udlandet, og hvilke konkrete initiativer vil regeringen iværksætte for dels at forbedre håndhævelsen af eksisterende regler, dels at skærpe lovgivningen med henblik på at gøre det lettere for det offentlige at fratage personer retten til at eje og håndtere dyr professionelt?«

Af Christian H. Hansen (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF), Peter Skaarup (DF), Jørn Dohrmann (DF), Bent Bøgsted (DF) og Pia Kristensen (DF).

(Forespørgslen anmeldt 6/12 2002. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/1 2003).

#### Begrundelse

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

Grunden til, at forespørgslen her er stillet, er jo, at der er store problemer med det her med dyretransporter. Det kom bl.a. frem sidste år, da der blev vist nogle udsendelser på tv, hvor dyr blev mishandlet på det groveste.

Der har været meget debat i Folketinget om det, og et flertal uden om regeringen pålagde på et tidspunkt regeringen at komme med nogle forbedringer på området. Men der blev smølet lidt med det, der skulle ske på området, og ministrene blev kaldt i nogle samråd, dels i Fødevareudvalget, dels i Retsudvalget, og først nu er der begyndt at ske en lille smule.

Grunden til debatten i dag er selvfølgelig at følge op på, hvor langt man er kommet. Er de stramninger, man lægger op til, gode nok, og har vi stadig væk et problem her, som vi skal have løst?

Det har ikke været noget, der har været spejdet særlig op fra regeringens side. Det var også derfor, at man i Retsudvalget var nødt til at gøre opmærksom på, at tempoet havde været alt for lavt. Det var så i december måned sidste år. Derfor synes jeg, det er godt, at vi får debatten i dag, også for at få frem, hvad der egentlig sker med de her dyretransporter. Sker der overhovedet noget? Det håber jeg at vi får frem i debatten i dag.

## Besvarelse

### Justitsministeren (Lene Espersen):

Allerførst vil jeg gerne sige tak for denne forespørgsel, som giver mig mulighed for at fortælle nærmere om de initiativer, vi allerede har gennemført, og de initiativer, som vi vil arbejde for at få gennemført både nationalt og på EU-plan i den kommende tid.

Jeg vil indledningsvis kort redegøre for embedsdyrlægenes kontrol med dyretransporter og for de nye initiativer, som regeringen allerede har iværksat på dette område.

Kl. 10.05

Når der er tale om transporten ud af landet, skal alle dyr tilses af en embedsdyrlæge, der skal attestere, at de er transportegnede, det vil sige, at dyrene ikke må være syge eller tilskadedkomne eller i øvrigt for svækkede til at klare den påtænkte transport.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Fødevareministeriet i det forgangne år har indskærpet over for embedsdyrlægerne, at de skal anlægge et strengt skøn ved vurdering af dyrs transportegnethed. I vurderingen skal indgå elementer som den påtænkte forsendelsestid samt dyrets alder og tilstand.

Når transporten overstiger 8 timer, skal der desuden udarbejdes en ruteplan for transporten. Denne ruteplan skal dokumentere, at der er truffet de nødvendige foranstaltninger med hensyn til hvile, vanding og fodring af dyrene undervejs, og den skal forud for transporten godkendes af embedsdyrlægen.

Hvis transporten overstiger et bestemt antal timer, afpasset efter dyrearten, skal dyrene desuden læsses af på en godkendt mellemstation, fodres, vandes og have en hvileperiode på mindst 24 timer. Dyrene må kun transporteres videre fra mellemstationen, hvis en dyrlæge efter at have tilset dem erklærer, at de fortsat er transportegnede.

Når transporten er overstået, skal transportøren sende ruteplanen tilbage til den embedsdyrlæge, der har godkendt den. Transportøren skal derudover opbevare en kopi af ruteplanen i en periode, så den kan forevises, hvis myndighederne kommer på kontrolbesøg i transportvirksomheden.

Jeg kan i den sammenhæng oplyse, at Fødevareministeriet har skærpet kontrollen med ruteplaner væsentligt i løbet af 2002. Det drejer sig bl.a. om embedsdyrlægenes forudgående godkendelse af ruteplaner, hvor fødevareregioner er

blevet instrueret om, at ruteplanen skal være realistisk for at kunne godkendes. Embedsdyrlægerne skal i den forbindelse også vurdere ruteplaner ud fra reglerne om chaufførernes køre- og hviletider og ikke kun ud fra reglerne om køre- og hviletider for dyrene.

Der er ligeledes strammet op på kravene til, hvor mange dage i forvejen en ruteplan skal forelægges for embedsdyrlægen forud for transporten, så embedsdyrlægen sikres tilstrækkelig tid til at kontrollere ruteplanen grundigt.

Desuden er der fastsat meget strikse retningslinjer for, hvornår ruteplanen skal returneres efter endt transport, og hvordan embedsdyrlægerne skal forholde sig, hvis ruteplanerne ikke returneres. Det gælder bl.a. instrukser om, at der skal ske politianmeldelse af transportvirksomheder, der ikke overholder disse krav.

Embedsdyrlægerne foretager desuden løbende stikprøvekontroller af dyr og transportmidler ved bl.a. afgangsteder, markeder og lign. i overensstemmelse med reglerne i direktivet om beskyttelse af dyr under transport.

I den forbindelse kan jeg tilføje, at Fødevareministeriet i 2002 pålagde embedsdyrlægerne også at udføre risikobaserede stikprøvekontroller af især langvarige transportere af slagtedyr, hvor de bl.a. skal se nærmere på indladningsforholdene, når dyrene læsses på køretøjet efter at have opholdt sig på et samlet sted.

Endelig bliver alle slagtedyr kontrolleret ved den såkaldte ante mortem-kontrol, inden dyrene slægtes. Denne kontrol sker som regel ved ankomsten til et slagteri, og kontrollen af de levende dyr foretages på alle slagterier i både Danmark og de øvrige EU-lande.

Ud over embedsdyrlægenes kontrol af dyretransporter udfører politiet også kontrol med vejtransporter af dyr. Denne ordning bygger bl.a. på en cirkulæreskrivelse fra 1997 til alle politikredse om, at politiet fremover skal kunne udføre stikprøvekontrol af transportmidler til dyr under vejtransport og foretage en årlig indberetning til ministeriet om resultatet heraf. Der skal i den sammenhæng bemærkes, at en stor del af politikredsene udfører kontrollen i samarbejde med Rigspolitichefens færdselsafdeling, som har særlig indsigt i kontrollen med reglerne om dyretransport.

Denne kontrol, som embedsdyrlægerne og politiet foretager, bliver hvert år indberettet til Justitsministeriet, som samler indberetningerne og sender en årlig rapport til Kommissionen, hvoraf det fremgår, hvor mange stikprøvekon-

troller der er foretaget, og hvilke resultater der er kommet ud af kontrollen. Som eksempel kan jeg nævne, at fødevareregionerne i 2001 kontrollerede ca. 164 millioner dyr ved ankomsten til slagterier, markeder, samlesteder og lign., mens politiet kontrollerede 1.159 køretøjer til dyretransport på vejene.

I september 2002 var Kommissionens veterinærinspektion på inspektion i Danmark. EU-inspektørerne havde bl.a. til opgave at kontrollere, hvordan de danske myndigheder sikrer kontrollen med overholdelse af reglerne om beskyttelse af dyr under transport. Inspektørerne havde lejlighed til at se, hvordan politiet udførte målrettet kontrol af køretøjer på vej til slagteri. I den foreløbige rapport om resultaterne af inspektionen udtaler Kommissionen, at politiets kontroller var effektive, og at der blev truffet de fornødne forholdsregler.

Kl. 10.10

Under det danske EU-formandskab tog regeringen også spørgsmålet om kontrol af dyretransporter i EU op til diskussion. På rådsmødet for landbrugsministre i 2002 havde formandskabet således arrangeret en åben debat om dyretransporter, hvor det ene af to hovedspørgsmål gik på, hvordan man kunne sikre bedre og mere effektive kontrolmuligheder i EU.

Der var bred opbakning til ønsket om bedre og mere effektive kontrolmuligheder, og derfor tog vi emnet op igen på nogle møder med EU-landenes veterinærchefer, hvor vi drøftede nogle konkrete forslag.

Derefter udarbejdede vi et memorandum, som blev forelagt Rådet for Landbrugsministre i december 2002. På baggrund af dette memorandum blev der vedtaget rådskonklusioner om en øget gensidig assistance mellem EU-landene ved kontrol af dyretransporter.

Kommissionen blev således pålagt at se nærmere på muligheden for at etablere et formelt system, hvor slagterierne skal sende oplysninger om eventuelle dyrevelfærdsproblemer, som konstateres ved ankomsten til slagteriet, til myndighederne i afsendelseslandet. Sådanne tilbagemeldinger fra slagterierne om, i hvilke situationer der er opstået konkrete problemer for dyrene, vil også give os et bedre grundlag for fremover at vurdere, om dyr er egnede til de påtænkte transport.

Rådet konkluderede desuden, at det er vigtigt, at drøftelserne om et bedre administrativt samarbejde mellem EU-landenes veterinære myndigheder fortsætter. Det skal bl.a. sikre, at

overtrædelser af direktivet om beskyttelse af dyr under transport bliver straffet, uanset om overtrædelserne finder sted i afsender-, i transit- eller i modtagerlandet.

Det internationale kontrolsamarbejde er ligeledes kommet meget langt og er kommet i fokus.

Regeringen vil også fremover sørge for at holde Kommissionen til ilden, så der vil blive fulgt op på de rådskonklusioner, vi fik vedtaget i december. Det gælder ikke mindst, når Kommissionen fremlægger sit længe ventede forslag til nye EU-regler om beskyttelse af dyr under transport, hvor vi vil gennemgå kontroldelen med tættekam og sikre os, at der i videst muligt omfang er taget hensyn til, at de nye regler skal kunne kontrolleres nemt og effektivt.

Ud over initiativerne internationalt skal vi også tage initiativer til at forbedre håndhævelsen af reglerne i Danmark. Et meget vigtigt led i håndhævelserne af reglerne om dyretransport er sanktionerne ved overtrædelse af reglerne. Af regeringens handlingsplan for bedre dyrevelfærd, »Dyrs velfærd – vores ansvar«, fra april sidste år fremgår det, at regeringen lægger stor vægt på at sikre, at straffen for overtrædelse af dyrevelfærdslovgivningen afspejler forholdets grovhed.

Regeringen bad få måneder efter sin tiltrædelse Rigsadvokaten om at undersøge sanktionsniveauet i dyreværnslovgivningen. Og i september modtog vi Rigsadvokatens udtalelse. Rigsadvokaten gav bl.a. udtryk for, at bøderne i en række tilfælde var for lave, og at der bl.a. på transportområdet ikke i tilstrækkelig grad blev taget højde for den økonomiske fordel, som en overtrædelse af dyreværnslovgivningen kunne indebære.

På den baggrund fremsatte jeg i går et forslag til ændring af dyreværnsloven. Der tilsigtes med lovforslaget en væsentlig skærpelse af bødeniveauet i sager om uforsvarlig behandling af dyr. Det gælder, uanset om der er tale om produktionsdyr, kæledyr eller andre dyr. Herudover tilsigtes en væsentlig skærpelse af bødeniveauet i dyreværnslovgivningen, hvor gerningsmanden handler inden for sit erhverv. De foreslåede skærper vil ikke mindst få betydning for bødeudmålingen i sager om overholdelsen af reglerne om dyretransport.

Med lovforslaget understreges det således, at det ikke skal kunne betale sig at overtræde dyreværnslovgivningen, samtidig med at det marke-

res, at brud på dyreværnslovgivningen er en alvorlig lovovertrædelse.

Lovforslaget indeholder også andre initiativer, der er relevante i forbindelse med håndhævelse af reglerne om dyretransport. Som noget nyt foreslås indsat en generel bemyndigelse til at fastsætte regler om kontrol med henblik på beskyttelse af dyrs velfærd. I lovforslaget tilkendes det, at bemyndigelsen bl.a. vil blive brugt til at fastsætte regler om dyrevelfærdsmæssig kontrol ved pålæsning af dyr fra samlesteder.

Herudover foreslås det, at omkostningerne til kontrol kan kræves dækket ved brugerbetaling. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at den hjemmel vil blive udnyttet i forbindelse med dels kontrollen ved pålæsningen af dyr fra samlesteder, dels den efterfølgende kontrol af ruteplaner.

Af andre nationale initiativer vil jeg meget gerne fremhæve følgende:

Rigspolitichefen er i samarbejde med Rigsadvokaten ved at forberede et helt nyt efteruddannelsesmodul om dyreværns-sager, hvor polititjenestemænd og politiets jurister kan få undervisning i dyreværnslovgivning. Det er tanken, at der skal afholdes kurser på regionalt plan, hvor eksperter fra bl.a. Rigsadvokaten og Fødevareregionerne underviser. Det er klart, at kurset ikke kun vil dreje sig om sager om transport af dyr, men også om andre dyreværns-sager.

Samtidig har Politimesterforeningen besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, hvor man i samarbejde med bl.a. veterinæreksperter fra fødevareregionerne og en repræsentant for Rigsadvokaten vil udarbejde en manual for behandling af dyreværns-sager.

Kl. 10.15

Denne manual kan f.eks. indeholde en tjekliste fra vagthavende polititjenestemand, så de hurtigt og nemt kan få overblik over sagsgangen i dyreværns-sager. Det kan f.eks. dreje sig om kontakten til den lokale fødevareregion eller om politimesterens mulighed for at meddele dyreejeren pålæg om at behandle dyr på en forsvarlig måde eller lade dyret aflive.

Politimesterforeningens arbejdsgruppe vil desuden overveje, om der er behov for et styrket samarbejde mellem de lokale fødevareregioner og de enkelte politikredse og i givet fald komme med et forslag til, hvordan det samarbejde kan styrkes.

Herudover har Rigsadvokaten i sin udtalelse fra september peget på, at der også er mulighed for administrativt at styrke anklagemyndighe-

dens behandling af dyreværns-sager på nogle punkter. Det gælder bl.a. spørgsmål om forelægelse af sager for de dyresagkyndige i de veterinære sundhedsråd og, som jeg vil komme ind på senere, spørgsmålet om rettighedsfrakendelse. Der kan således forventes nye retningslinjer fra Rigsadvokaten til anklagemyndigheden om behandling af dyreværns-sager.

Rigspolitichefens færdselsafdeling vil desuden gennemføre yderligere uddannelse af de operative polititjenestemænd i afdelingen, når der gennemføres nye regler om beskyttelse af dyr under transport. På den måde sikres det, at færdselspolitiets viden på dette område ajourføres, så de nye regler også vil kunne håndhæves effektivt.

For så vidt angår fødevareregionerne, kan jeg oplyse, at tilsyn med dyretransport er blevet indarbejdet i Fødevareregionernes resultatkontrakt for 2003-06, så indsatsen bliver målbar fremover.

Jeg er glad for disse nye initiativer, og jeg er sikker på, at vi med den vifte af tiltag vil kunne styrke håndhævelsen af de gældende regler på dyreværnsområdet væsentligt.

Nu drejer forespørgselsdebatten sig jo som bekendt om håndhævelsen af reglerne om dyretransport, men jeg synes, der kan være grund til at fremhæve, at der ikke kun er taget initiativer på dette område, men også med hensyn til de mere indholdsmæssige regler om dyretransport.

Således har Justitsministeriet i december sendt et udkast til ændring af bekendtgørelserne om dyretransport i høring. Udkastet indeholder bl.a. forslag til en reduktion af belægningsgraden samt nærmere krav til den indvendige højde og automatisk ventilation i køretøjer til transport af dyr. Udkastet indeholder desuden regler om forbud mod transport af højdrægtige dyr i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden, og det skal vi jo så også senere i dag drøfte i forbindelse med beslutningsforslag nr. B 58.

Den sidste del af spørgsmålet til denne forespørgselsdebat handler om muligheden for at frakende personer retten til at have med dyr at gøre professionelt. Jeg kan forstå, at spørgerne ligesom jeg selv også på dette punkt er meget optaget af, at der er en konsekvens og en effektiv måde at gribe ind over for de brodne kar i branchen.

For så vidt angår muligheden for at fratage disse personer retten til fortsat at udøve dyretransporter, når de har overtrådt reglerne, kan jeg oplyse, at der findes flere regelsæt herom.

For det første har vi den almindelige bestemmelse i dyreværnslovens § 29, stk. 1, hvorefter en person, der ved dom findes skyldig i mishandling, grovere eller gentagen uforvarlig behandling, kan frakendes retten til at beskæftige sig personlig med dyr.

Dernæst har vi i straffelovens § 79 en bestemmelse, hvorefter en transportør ved dom for et strafbart forhold kan frakendes retten til fortsat at udøve sin transportvirksomhed, hvis det udviste forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

Rigsadvokaten har i sin udtalelse om straffene for overtrædelse af dyreværnsloven fra september 2002 nærmere omtalt anvendelsen af de to regelsæt.

Det fremgår af udtalelsen, at politiet i hovedsagen tager initiativ til at nedlægge påstand om rettighedsfrakendelse i henhold til dyreværnslovens § 29 i de sager, hvor det må forventes, at påstanden om rettighedsfrakendelse følges af domstolene. Rigsadvokaten har imidlertid oplyst, at der særligt i sager om grovere eller gentagen uforvarlig behandling af dyr kan være grund til at henlede politimestrenes opmærksomhed på muligheden for rettighedsfrakendelse.

Om anvendelsen af straffelovens § 79 har Rigsadvokaten i sin udtalelse oplyst, at der ikke hidtil har været forelagt Rigsadvokaturen sådanne sager, men at det vil overvejes at henlede politimestrenes opmærksomhed på den mulighed.

Efter min opfattelse er de nævnte regler om rettighedsfrakendelse gode nok i sig selv, og jeg forstår det sådan, at spørgerne sådan set også er enige heri. Men når det så er sagt, er det også væsentligt for mig at understrege, at anklagemyndigheden naturligvis i fuldt omfang skal være opmærksom på mulighederne for at anvende de regler, vi har. Derfor vil jeg nu bede Rigsadvokaten om at præcisere spørgsmålet om rettighedsfrakendelse i den kommende vejledning til anklagemyndigheden om behandling af dyreværnsager, som udsendes i forbindelse med ændringer af dyreværnsloven.

Kl. 10.20

Foruden de to nævnte muligheder for rettighedsfrakendelse ved domstolene kan en autorisation til dyretransport også tilbagekaldes rent administrativt i medfør af bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport. Således kan Fødevedirektoratet i sager, hvor der er tale om gentagne overtrædelser af reglerne om dyre-

transport, eller i sager, hvor en sådan overtrædelse har medført alvorlig lidelse for dyrene, tilbagekalde en autorisation til dyretransport.

Fødevedirektoratet har oplyst, at direktoratet endnu ikke har benyttet sig af muligheden for at tilbagekalde autorisationer til dyretransporter, idet direktoratet ikke har haft det fornødne grundlag herfor.

Jeg mener umiddelbart, at reglerne på dette område er gode nok, men at der kan være behov for at se nærmere på procedurerne i forbindelse med administrationen heraf, herunder særlig det praktiske samarbejde mellem politiet og Fødevedirektoratet. Jeg vil derfor tage initiativ til en nærmere drøftelse med de berørte myndigheder om eventuelle praktiske vanskeligheder ved administrationen af reglerne.

Afslutningsvis vil jeg gerne på ny understrege, at jeg lægger afgørende vægt på, at reglerne om dyretransport håndhæves effektivt og konsekvent også i de tilfælde, hvor reglerne åbner mulighed for en rettighedsfrakendelse eller en tilbagekaldelse af en autorisation til dyretransport. Som sagt vil jeg nu tage initiativer til at sikre dette.

Det var en meget lang besvarelse, jeg kom med, men jeg synes, det har været vigtigt, at Folketinget fik et fyldestgørende billede af, hvordan regeringen forsøger at stramme op på reglerne om dyretransport, og hvordan håndhævelsen af reglerne sker.

Personligt mener jeg, at vi med de nye initiativer, jeg har gjort rede for her i dag, har fået sat yderligere fokus på dyrenes velfærd, ikke mindst under transport, og at vi i den grad sikrer et kvalitetsløft hele vejen rundt om behandlingen af dyreværnsager.

## Forhandling

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

Jeg skal selvfølgelig starte med at sige tak for den fyldestgørende besvarelse.

Dansk Folkeparti fremsatte jo i februar 2002 et beslutningsforslag, der hed B 67, og der var på det tidspunkt også andre forslag fra andre partier omkring det her emne.

Der har heldigvis været meget debat om dyretransporter, og det er heller ikke nogen hemmelighed, at lige siden debatten om dyretransporter kom frem, bl.a. på baggrund af DR-Rapportens udsendelse om hestetransporter, har det været min opfattelse, at regeringen lænede sig

tilbage og meddelte, at nu skulle vi vente på EU-systemet.

Der var så nogle politikere, der var lidt mere fremsynede, som sagde: Jamen det nytter ikke noget, at vi venter på EU, der skal ske noget nu. Det viste sig også, at de politikere fik ret, for de sydlige lande ville nemlig ikke være med til noget som helst.

Et flertal uden om regeringen pressede dog på, og det endte med en beretning i Retsudvalget, som pålagde regeringen at tage hånd om disse her ting. Men også her er der blevet smølet ganske gevaldigt, og det endte da også med, at der måtte indkaldes til ekstra samråd.

Efter det seneste samråd i Retsudvalget blev der skrevet en beretning, hvor flertallet kunne konstatere, at det var utilfredsstillende, at justitsministeren ikke af egen drift havde holdt Retsudvalget orienteret om, at tidsfristerne for det, der var lovet, ikke var overholdt. Desuden fandt flertallet det utilfredsstillende, at regeringen ikke af egen drift oplyste udvalget om, at Fødevarerministeriet havde reduceret timebetalingen for dyrlægekontrol, samme dag som justitsministeren udsendte en bekendtgørelse om niveauet for brugerbetaling for ruteplaner.

Jeg vil da også samtidig gerne have lov til at glæde mig over, at det efterhånden, selv om der er gået lang tid, er gået op for justitsministeren og regeringen, at der er et flertal i Folketinget, der vil have, at det her får en noget hurtigere sagsbehandling.

I Dansk Folkeparti er vi meget opmærksomme på, at der er blevet smølet, og vi vil følge op på, at justitsministeren ikke putter de her sager om dyrevelfærd i mølposen, som vi jo desværre har set en tendens til.

Der skal heller ikke herske tvivl om, at Dansk Folkepartis holdning fra starten har været, at slagtedyr ikke skulle transporteres længere end til nærmeste slagteri, og det er og bliver stadig væk den grundholdning, Dansk Folkeparti har.

Men hvad hjælper det at sætte sig ud på udskiftningsbænken og bare se til? Dansk Folkeparti vil i sagen om dyretransporter ind på banen og spille med og skabe så gode forhold for dyretransporter som overhovedet muligt. Vi er glade for de partier, der spiller med på banen. Vi vil søge at gøre vores indflydelse gældende, men det rører ikke ved den overbevisning, at transport til nærmeste slagteri vil være det bedste.

Jeg kan så forstå, at justitsministerens længe ventede bekendtgørelse nu endelig er ved at være færdig, og jeg har observeret, at der indgår en passus om mere plads til heste under transport. Der må jeg bare sige, at det ikke er ensbetydende med bedre dyrevelfærd under transporterne. Det er faktisk tegn på, at de, der har udarbejdet det, ikke har forstand på det.

Den plads, man giver en hest, er mange gange individuel fra hest til hest, og nu taler jeg om dem, der seriøst transporterer heste, og som har en seriøs forretning. Pladskravet er i dag 1,72 m<sup>2</sup> pr. hest, og det passer faktisk til 90 pct. af de heste, der bliver transporteret. Det, man kan opnå, ved at man skaber mere plads, er, at hesten kommer til at stå og bevæge sig på forbenene og faktisk får nogle skader af dette.

Det er også tilfredsstillende at se, at der nu kommer lovforslag om stramninger i selve dyreværnsloven, et forslag, som blev fremsat i går – jeg må så også sige, at jeg ikke har nået at nærlæse det hele, så jeg kan ikke gå ind i en dybere diskussion af, hvad der ligger i det – men jeg vil sige, at det manglede da også bare andet, end at det kom, for det blev ministeren sådan set pålagt under behandlingen af B 67.

Jeg mener, det er vigtigt, at vi får sendt et signal fra Folketinget, så folk virkelig forstår, at når de har begået dyremishandling, er der begået en forbrydelse, og samfundet skal vise, at vi tager dyb afstand fra den afstumpethed, folk viser, hvis de mishandler dyr.

Vi skal nemlig kunne forholde os til én ting, og det er, at de mishandlede og vanrøgtede dyr ikke selv kan tale deres sag, og derfor er det samfundets opgave at varetage dyrenes tarv og tale deres sag. Vi skal tænke på, at dyrene er levende væsner ligesom os selv. Dyrene kan både føle, de kan tænke, de kan græde, og de kan mærke smerte, og derfor skal der slås hårdt ned på dem, der udøver dyremishandling.

Jeg håber, at vi får en god debat i dag, og jeg skal på vegne af Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, SF, Det Radikale Venstre, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

#### Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at der er store dyrevelfærdsproblemer forbundet med transport af slagtedyr over lange afstande og i mange timer, opfordrer Folketinget regeringen til

- at arbejde for en maksimal transporttid på 8 timer i EU,
  - at indføre 100 pct. rampekontrol af dyrlæger ved indlevering og udlevering ved samlesteder og ved anden varig eksport af levende dyr,
  - at arbejde på, at transport af højdrægtige dyr i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden som almindelig hovedregel forbydes,
  - at sikre, at gebyret for godkendelse af ruteplaner og veterinærkontrol skal hæves, så det dækker de faktiske omkostninger,
  - at skærpe kontrollen af, om dyrevelfærdsreglerne overholdes, bl.a. ved fra januar 2004 at hæve den eksisterende, generelle årlige velfærdskontrol fra 2 pct. til 5 pct. af besættningerne og sikre, at de nødvendige ressourcer tilføres fødevareregionerne, og
  - at udforme regler på dyretransportområdet, der gør det lettere for myndighederne at inddrage en køretilladelse. Ved gentagne grove overtrædelser skal køretøjet konfiskeres.«
- (Forslag til vedtagelse nr. V 45).

#### Formanden:

Vi har jo den skik her i Folketinget, at formanden læser forslag til vedtagelse op. Vi har i øvrigt også den skik, hr. Christian H. Hansen, at det, at man har et forslag til vedtagelse, ikke automatisk giver forlænet taletid. Nu var jeg mild og venlig i dag, men jeg siger det i al almindelighed, at det ikke går hver gang.

Jeg går ud fra, at det er den trykte tekst, der gælder, og ikke den håndskrevne.

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se ovenfor*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Kl. 10.30

(Kort bemærkning).

#### Jens Kirk (V):

Tak for, at vi får den forespørgsel. Tak til justitsministeren. Tak til hr. Christian H. Hansen.

Jeg vil gerne sige, at vi i Venstre jo mener, at den opstramning, der nu sker i forbindelse med, at ruteplaner indsendes og returneres, at embedsdyrlægen kontrollerer ekstra, at der stilles skærpede krav i dyreværnsloven, højere bødestraf, nye tiltag, der indarbejdes i fødevareregionernes arbejdsplaner, efter vores mening vil medføre en kraftig opstramning af tingene.

Det næste er så forslaget til vedtagelse. Der står øverst, at der er store velfærdsproblemer. Er det sådan generelt både for det ene og det andet,

eller er vi fortsat ved at snakke om dyretransporter?

Det næste er i punkt 2: »Varig eksport af levende dyr«. Hvad er det? Og endelig i punkt 5: »Øgning fra 2 pct. til 5 pct.« Hvad vil det medføre? Skal det tages fra fødevareregionernes øvrige arbejde, eller mener man, der skal tilføres ekstra midler?

(Kort bemærkning).

#### Kristen Touborg (SF):

Det var kun en bemærkning til formandens oplæsning af forslaget til vedtagelse. Jeg hørte det sådan, at formanden læste forkert, hvor der skulle stå »varig eksport«. Jeg hørte det sådan, at formanden læste »varig transport«. Det er kun for at være sikker på, at det er det rigtige forslag til vedtagelse, vi har.

#### Formanden:

På den foranledning skal jeg vende tilbage til pind 2 og gentage, hvad der rent faktisk stod. Det kan være, jeg har glemt et ord. I så fald beklager jeg det. Men der stod i teksten følgende:

»At indføre 100 pct. rampekontrol af dyrlæger ved indlevering og udlevering ved samlesteder og ved anden varig eksport af levende dyr.«

Det er den gældende tekst. Godt, så har vi det på plads.

(Kort bemærkning).

#### Karsten Nonbo (V):

Jeg havde et par spørgsmål, da jeg markerede, og nu har hr. Jens Kirk stillet et par af dem. Men jeg vil godt supplere med yderligere et spørgsmål. Mener forslagsstillerne, som der står i den sidste pind, at det er sådan, at Folketinget kan beslutte, at der skal ske konfiskationer, og at det ikke er noget, som domstolene skal klare?

Kl. 10.35

Det, vi kan gøre, og som det jo allerede er i dag, er, at vi kan give mulighed for disse konfiskationer. Og det er de muligheder, vi kan give domstolene, men vi kan vel ikke beslutte i Folketinget, at der skal foretages konfiskationer.

(Kort bemærkning).

#### Frank Jensen (S):

Jeg vil bare bede hr. Christian H. Hansen om at bekræfte, at når der i vedtagelsen står, at der skal ske konfiskation, så er det selvfølgelig fra myndighedsside, så er det kontrolmyndigheden, der konfiskerer køretøjet. Men det er da klart, at i et retssamfund som vores er det altid

domstolene, der træffer den sidste afgørelse, hvis sagen indbringes. Sådan er det naturligvis.

Men det er klart, at der er en myndighedsopgave, der knytter sig til det her. Det er de veterinære myndigheder, det er politimyndighederne. Og der er det altså, at et flertal i Folketinget i kraft af vedtagelsen, som jo ikke er en retstekst, men er en politisk vedtagelse i Folketinget, siger, at her skal myndighederne altså konfiskere køretøjet, når der er gentagne grove overtrædelser. Derefter kan man selvfølgelig indbringe sådan et spørgsmål for domstolene, det siger sig selv.

(Kort bemærkning).

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

Jeg vil gerne starte med at beklage over for Folketingets formand, at jeg brugte lidt mere tid. Det vil jeg gerne have lov til at beklage. Og så har jeg gjort det.

Til hr. Jens Kirk vil jeg gerne sige, at nu er det sådan, at ordet velfærdsproblemer er rettet til dyrevelfærdsproblemer, så det er vel egentlig svar nok: Det er dyrevelfærdsproblemer, vi henviser til.

Hr. Karsten Nonbo stillede spørgsmålet om den sidste pind: »grove overtrædelser«, og der må jeg bekræfte det, hr. Frank Jensen sagde, at det selvfølgelig er fra myndighedernes side, og også konstatere, at det, vi vedtager i sådan et forslag i dag, er en politisk markering af, hvad vi ønsker på området. Og så forventer vi jo så, at man udformer og måske præciserer reglerne på området.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Blot en lille præcisering, så tror jeg for så vidt, at vi er enige i det, der menes. Og det tror jeg også hr. Frank Jensen vil give mig ret i.

Det, myndighederne så gør i første omgang, er, at man tager i bevaring med tilladelse, eller at man foreløbig beslaglægger, hvorefter retten kan foretage en konfiskation. Det er formentlig det, der menes. Og hvis det er det, der menes, så er vi jo for så vidt enige.

Vi påpeger bare, at vi ikke her i Folketinget kan beslutte, at der foretages konfiskation; det er en domstolsafgørelse. Myndighederne kan altså tage i bevaring eller foreløbig beslaglægge.

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Til Dansk Folkepartis ordfører vil jeg gerne gentage spørgsmålet:

Hvad menes der i pind 2 med »en varig eksport af levende dyr«?

Ifølge pind 5 øges kontrollen fra 2 til 5 pct. Hvor skal disse midler tages fra? Er det ekstra midler, der skal tilføres hele fødevarerkontrollen og dyrevelfærdskontrollen? Og hvorfra skal de eventuelt tages?

Og det næste: Mener den samme ordfører fra Dansk Folkeparti ikke, at det, vores justitsminister har oplyst for os her fra talerstolen, vil medføre en væsentlig opstramning af tingene, idet der både gives mulighed for, når det er færdigt indarbejdet, at bødestraf, bedre kontrol af tingene, en mere velforberedt tilrettelæggelse af det hele vil medføre bedre styr på det hele?

(Kort bemærkning).

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

Jeg må sige til hr. Karsten Nonbo, at forslagsstillerne selvfølgelig er fuldstændig opmærksomme på, at det er sådan, det er. Det, vi ligesom gerne vil have præciseret, er, at man så også begynder at benytte de her ting. Og derfor tager vi det ind. Men som sagt er det jo også kun et politisk signal om, at vi ønsker, at der sker noget på det her område.

Så til hr. Jens Kirk omkring, at velfærdskontrollen hæves fra de 2 til 5 pct.: Jamen, det kan da godt være, at det betyder nogle ekstra midler på det her område. Det er også derfor, der står fra januar 2004. Der bliver jo så en opgave, der går ud på, at hvis der skal tilføres nogle ekstra midler, så skal de jo selvfølgelig findes i forbindelse med en kommende finanslovforhandling. Men det får ikke nogen økonomisk betydning for indeværende år, hvis det er det, hr. Jens Kirk hentyder til.

Kl. 10.40

**Formanden:**

Så er det hr. Karsten Nonbo som ordfører.

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil gerne rette en tak til forespørgerne for, at vi får denne her debat. Vi kan alle være enige om, at det gerne skulle udmunde i initiativer, som hjælper dyrene, og ikke blot initiativer, som rammer landbruget, men er for dyrenes skyld og ikke imod landbruget.

Der har i tv været vist mange grove transporter, som tilsyneladende har været klare overtrædelser af dyreværnsloven, og overtrædelser, som ikke alene støder offentligheden, men vel især også det gode landskabskab, dels fordi land-



manden i sin daglige omgang med dyr har meget med dem at gøre og holder af dyrene, dels fordi han jo nødig vil sættes i bås med disse kyniske profitmagere, som vi har set i tv-udsendelser.

Nu skriver forespørgerne i motivationen for forespørgselsdebatten, at det skal være lettere for det offentlige at fragte personer retten til at eje og håndtere dyr professionelt. Jeg tror, at forespørgerne er enige med mig i, at det ikke alene gælder personer, men også andre konstellationer som anpartsselskaber, interessentselskaber og lignende konstellationer, og at det ikke bare er på det professionelle plan, at vi skal komme efter overtrædere af dyreværnsloven, men også inden for fritidssektoren.

Derfor er det med glæde, at vi i Venstre erfarer, at justitsministeren har gjort noget ved sagen om dyretransporter. Vi er ikke helt enige i de postulater, som kom fra Dansk Folkeparti, om, at der var dømt smøl i den her sag, når man kan se på ministerens aktivitetsplan for hele efteråret 2002 – den er gengivet på bilag 552 i almindelig del, hvis man vil sætte sig ind i den – at både ministeren, landbruget og Dyrenes Beskyttelse har arbejdet positivt sammen med regeringen om disse opstramninger.

Der er jo ikke gået en måned, siden Retsudvalget afgav sin betænkning sidste sommer, uden at der har været arbejdet med sagen fra ministerens side.

Det er grundlæggende for Venstre, at alle disse tiltag skal laves for at gavne dyrene og ikke blot for at give landbrugserhvervet unødige byrder. Vi skal jo bevare vores status som eksportør af landbrugsprodukter og ikke eksportere vort landbrugserhverv. Det gavner i hvert fald ikke dyrevelfærden.

Vi skal, som hr. Christian H. Hansen også var inde på, som hovedregel eksportere slagtekød og ikke slagtedy. Der er god fornuft i at fjerne incitamentet til at transportere slagtedy langt, og langt forbi slagteri og længere ud i Europa. Det er en trafik, som skal dæmpes, således at den kun omfatter de tilfælde af særlige avlsdyr og sportsdyr, hvor man jo ved, at dyrene nærmest bliver pakket ind i vat og bomuld, og heldigvis for det.

Vi er enige i tankerne fra forespørgerne om strengere krav til de lange transporter, og det vil vi bede ministeren arbejde videre på i EU. Ministeren har vores fulde opbakning til at arbejde inden for EU.

Det er sådan, at vi skal forbedre forholdene for dyrene på hele kloden og ikke blot lukke for produktionen i landene med den bedre dyrevelfærd eller lukke produktionen i landene med den bedste dyrevelfærd.

Ministeren har gennemgået de initiativer, som er foreslået, og dem vil jeg så ikke bruge tid på. Men jeg har med glæde bemærket, at landbruget i høringssvaret til den nye bekendtgørelse faktisk er mere offensiv, end nogle partier her i regeringen eller i Folketingssalen i øvrigt har tænkt på at være, idet Landbrugsraadet via deres forslag anmelder, at på hvilestationerne skal der være pligt til, at man, når man udsteder en transporttilladelse, så skal gøre anmærkning om, hvilken hvilestation man vil bruge. Og efterfølgende skal denne hvilestation have pligt til at melde tilbage til udstedende myndighed, at man rent faktisk også har været der, således at der kommer en langt bedre opfølgning på selve transporten, når den går ud over de 8 timer.

Det er også med glæde, vi konstaterer, at politikontrollen skal øges, og at bøderne skal skærpes, særlig når der er tale om erhverv. Det siger Rigsadvokaten, og det er vi enige i i Venstre. Vi skal dyremishandling til livs, men vi skal ikke drive hetz mod det gode danske landbrug.

Kl. 10.45

Jeg skal i den anledning oplæse et forslag til vedtagelse, som er udarbejdet af Venstre og Det Konservative Folkeparti, og det lyder således:

### Forslag til vedtagelse

»Folketinget tager justitsministerens redegørelse til efterretning og konstaterer, at regeringen herved har iværksat de initiativer, som følger af Folketingets Retsudvalgs beretning af 31. maj 2002.

Folketinget opfordrer regeringen til hurtigst muligt at sætte de pågældende nyordninger i kraft.

Folketinget opfordrer endvidere regeringen til

- at fortsætte arbejdet i EU for en maksimal transporttid på 8 timer for slagtedy,
- at arbejde på, at transport af højdrægtige dyr i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden som almindelig hovedregel forbydes,
- at vurdere behovet for yderligere initiativer med henblik på øget kontrol af overholdelsen af dyreværnsreglerne, herunder reglerne om transport af dyr – og i givet fald fremlægge sådanne nye kontrolinitiativer, og

– at sikre en bedre og mere effektiv håndhævelse af reglerne om fratagelse af autorisation til dyretransporter, herunder ved at myndighederne i grove sager om kørsel efter frakendelse af autorisation i øget grad er opmærksom på mulighederne for konfiskation af køretøjet.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 46).

#### **Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se ovenfor*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

#### **Kristen Touborg (SF):**

Jeg hæfter mig ved, at Venstres ordfører tidligt i sin tale siger, at vi er for dyrene, men ikke imod landbruget. Det er der heller ingen grund til at være. Hvis man kan klare begge dele på én gang, er det helt fint. Det har jeg slet ingen problemer med. Venstre siger også, at vi ikke skal pålægge landbruget unødige byrder. Jeg er helt enig i det, men problemet bliver så bare, om begge dele er muligt.

For nu ikke at gøre det her meget langt – det sørger formanden i øvrigt også for at det ikke bliver – vil jeg spørge: Er Venstre enig i det forslag til transportbekendtgørelse, som er lagt frem, og er det det, Venstre mener med vedtagelsen her i dag, at den skal vedtages og træde i kraft stort set, som den foreligger? At der altså ikke skal laves meget store huller i den i henhold til de høringssvar, der er kommet ind, hvor landbruget og andre lobbyistvirksomheder helt klart ønsker nogle meget store ændringer?

(Kort bemærkning).

#### **Frank Jensen (S):**

Jeg var meget enig i de betragtninger, Venstres ordfører gjorde, at når der er tale om overskridelse af gældende regler, skal vi ikke løse det med at lave nye regler. Så skal vi sørge for håndhævelse af gældende regler, og vi skal have tilstrækkelig afskrækkende sanktioner for overtrædelse af gældende regler.

Der har ministeren i går fremsat et lovforslag om skærpede straffebestemmelser, når det drejer sig om overtrædelse af gældende dyreværnsregler. Jeg skal spørge Venstres ordfører, om Venstres ordfører mener, at den straffebestemmelse, som er gældende i dag, på maksimalt 4 måneders frihedsstraf for grove overtrædelser af vo-

res dyreværnslovgivning, er et tilstrækkelig afskrækkende straffeniveau set med Venstres øjne.

4 måneder, når vi ved, at når der afsiges dom på det her felt, så ender det med ganske få ugers frihedsstraf. Mener Venstre virkelig, at det er et afskrækkende straffeniveau? Det vil jeg gerne høre, for nu kender vi jo Venstres synspunkt, når det drejer sig om straffebestemmelser i øvrigt for grov overtrædelse af gældende ret. Derfor vil jeg gerne høre Venstres synspunkt i denne her sag.

Kl. 10.50

(Kort bemærkning).

#### **Morten Østergaard (RV):**

Jeg vil godt bede hr. Karsten Nonbo bekræfte, at en nedbringelse af incitamenterne til langvarig transport af slagtedyr ikke på nogen måde kan betragtes som en byrde for landbruget, hvis man i øvrigt, som hr. Karsten Nonbo også var inde på, netop ikke transporterer slagtedyr længere end højst nødvendigt.

Og for det andet, at kontrol af dyrevelfærdsregler kun kan være en byrde for de dele af det danske landbrug, som ikke overholder reglerne, men for dem og den store del af det danske landbrug, som overholder reglerne, er det naturligvis ingen byrde, at der udføres yderligere kontrol.

(Kort bemærkning).

#### **Karsten Nonbo (V):**

Nu er hr. Kristen Tauborg jo en dreven politiker, og jeg ved godt, at hr. Kristen Tauborg meget gerne vil have et svar her i dag på, hvordan jeg ser på høringssvarene, som jeg dårlig har haft tid til at læse igennem. Så jeg er jo, som jeg har sagt før, meget indstillet på, at det, der ligger i bekendtgørelsen, bliver det gældende. Men det vil jeg ikke udtale mig om, for der kan være fornuftige argumenter i høringssvarene. Derfor vil jeg forbeholde mig ret til at læse høringssvarene grundigt, før jeg udsteder en garanti her og nu.

Med hensyn til maksimumstraf i dyreværnsloven er der, så vidt mig bekendt, lagt op til, at den skal forhøjes. Hvis det ikke er tilfældet, er det i hvert fald vigtigt, at vi rammer disse profitmagere på pengepungen, for det er jo i og for sig deres begrundelse for at foretage disse grove overtrædelser, der foregår på området.

Derfor vil det ikke være frihedsstraffen alene, men i højeste grad bødestrafen og konfiskationerne, det, der rammer pengepungen, der gør væsentligt ondt.

(Kort bemærkning).

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

Nu kan jeg forstå, at der måske alligevel skal ske lidt ændringer i denne her transportbekendtgørelse, fordi man jo i den lægger op til de 4 måneders straf, og her får vi nu at vide, at det kunne godt være, det skulle skærpes lidt. Så kan jeg selvfølgelig grue lidt for, hvad der yderligere skal ændres, når man allerede nu tager hul på det.

Men jeg vil gerne spørge, om hr. Karsten Nonbo mener, at den dyrlægekontrol, der i dag foregår ved samlestederne, er tilfredsstillende, eller om den måske også skal skærpes, om der skal ske nogle skærpelser på det område i forhold til den måde, det fungerer i dag, hvor der jo ikke er den fornødne kontrol hverken ved indlevering eller udlevering.

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Nu har vi ikke haft lejlighed til at studere det lovforslag, som det endelig er blevet fremsat, men som man kunne læse ud af det lovforslag, som har været sendt i høring, var der fra justitsministeren side lagt op til, at der ikke skulle ske nogen skærpelse af frihedsstrafbestemmelserne i forbindelse med overtrædelse af gældende dyreværnslovgivning.

Men nu var Venstres ordfører inde på de her meget alvorlige dyrplagerisager, og jeg er helt enig med Venstres ordfører i, at der har været nogle eksempler på alvorlige overtrædelser af gældende ret. De skal altså ikke løses ved nye regler, det skal løses gennem håndhævelse og tilstrækkeligt afskrækkende straffebestemmelser.

Så vil jeg kvittere for det tilsagn, vi har fået fra Venstres ordfører, idet Venstre altså også mener, at der skal ske en skærpelse af frihedsstrafbestemmelserne. Det må vi jo så tage op, når vi kommer til lovbehandlingen af ministerens lovforslag, men jeg ville bare lige endnu en gang spørge Venstres ordfører, om det simpelt hen står fast, at Venstre vil bidrage til en skærpelse af frihedsstrafbestemmelserne i forhold til lovforslaget, der er fremsat.

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

I beretningen fra Retsudvalget, som alle partier har deltaget i, erkender vi jo, at vi ikke kan komme længere med EU-reglerne, og derfor satser vi

på at bruge økonomiske elementer til at forbedre dyrevelfærdet.

Nogle af de ting, vi har gjort der, er, at man tager betaling for ruteplaner. Jeg vil godt spørge Venstres ordfører, om det er sådan, at når man én gang har lavet en ruteplan og samme rute så følges efterfølgende, at så skal der ikke betales for hver enkelt transport, der foretages, men man kan bare henvisse til den ruteplan, der er lavet.

Kl. 10.55

Jeg ved, at der er et forsøg i gang, og jeg ved, at det skal afsluttes om nogle få måneder og evalueres. Det er ikke det, jeg spørger til. Jeg spørger til, om det er Venstres holdning, om det skal blive sådan, at man ikke skal betale for hver enkelt ruteplan.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Til hr. Kristen Tauborg vil jeg sige, at det jo bl.a. vil afhænge af det udspil, der kommer fra Landbrugsraadet, for i det øjeblik man skal til at melde ind til hvilestationerne, er der en aktiv handling, og det kan medføre mulighed for, at der er grund til at pålægge et gebyr. Det kan der ved enhver aktiv handling med en ruteplan og indmelding på en hvilestation. Så det tør jeg hverken sige ja eller nej til, men jeg har lyst til at vende spørgsmålet om og spørge: Hvad synes hr. Kristen Tauborg selv?

Med hensyn til dyrlægekontrollen ved rampen vil jeg sige til hr. Christian H. Hansen, at det jo ikke er sikkert, at de penge og de ressourcer, der vil blive brugt ved en hundrede procent rampekontrol, er bedst anvendt, for vi skal vel ikke udelukke muligheden for, at det måske er nogle skadede dyr undervejs, der netop ikke når frem, hvis der er en hundrede procent rampekontrol.

Det var måske bedre, at vi brugte de ressourcer til en øget stikprøvekontrol under selve transporten – ude i samfundet, kan man sige.

Med hensyn til straffen siger Rigsadvokaten, at det, det gælder om, er at ramme disse transportører på pengepungen, altså fjerne incitamentet til at foretage den, fjerne fortjenesten ved, at man foretager disse lange og somme tider meget, meget grove transportører.

(Kort bemærkning).

**Morten Østergaard (RV):**

Jeg skal give hr. Karsten Nonbo en chance for at komme efter det og så blot bede ham bekræfte –

da han i meget generelle vendinger i sin ordførertale sagde, at disse regler var vendt mod landbruget – at den del, der handler om en øget kontrol af dyrevelfærdsreglerne, kun er rettet mod de forhåbentlig meget små dele af landbruget, som ikke overholder dem.

(Kort bemærkning).

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

Jeg takker selvfølgelig for hr. Karsten Nonbos svar omkring rampekontrollen. Jeg kunne forstå på svaret, at det ikke er sikkert, at en hundrede procent rampekontrol faktisk er effektiv nok, og at det kunne være givtigt med mere stikprøvekontrol.

Er hr. Karsten Nonbo enig med mig i, at så må det være sådan, at en hundrede procent rampekontrol plus en forøgelse af den generelle velfærdskontrol – dvs. stikprøvekontrollerne – vil være det optimale. Så opnår man både det, man kan opnå ved de hundrede procent rampekontroller, og man kan også opnå en øget stikprøvekontrol? Det vil altså være det, som vil være det helt optimale.

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

Venstres ordfører vender mit spørgsmål om og spørger: Hvad mener du selv? Det skal jeg sige meget klart. Jeg mener, det bør være så dyrt at eksportere levende slagtedy, at det ikke kan betale sig. Det er mit klare svar på det.

Derfor vil jeg godt spørge Venstres ordfører: Når Venstres ordfører siger, at det afhænger af en hel masse ting, om man skal ændre i bekendtgørelsen, så må jeg dertil sige, at det ikke lyder, som om Venstre varetager dyrenes tarv. Det lyder nærmere, som om man meget overvejer, om ikke der er behov for, at landbruget fortsat skal kunne eksportere millioner af dyr sydpå.

Jeg vil godt spørge Venstres ordfører, om de omstændigheder, at ruteplaner, der er lagt på som betaling, hvilket bliver meget lidt, samtidig med at man har nedsat timebetalingen, samt de ændringer, der kommer ud af det, der er lagt op til i forbindelse med høringen af bekendtgørelsen, overhovedet begrænser eksporten af levende dyr?

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil gerne undskyldte over for hr. Morten Østergaard, at jeg ikke fik svaret i første omgang.

Jeg er helt enig i det, der ligger bag spørgsmålet fra hr. Morten Østergaard. Det, det gælder om, er at ramme de store syndere og ikke dansk landbrug. Det var også det, jeg sagde i min ordførertale. Jeg er helt enig i, at det, det gælder om, er at ramme synderne og få en bedre dyrevelfærd ad den vej og ikke at ramme de gode landmænd.

Så er der spørgsmålet fra hr. Christian H. Hansen. Jo mere kontrol, kan man sige, jo bedre, men selv om vi har hundrede procent rampekontrol, er ressourcerne begrænsede. Selv om vi øgede disse ressourcer, kunne det stadig væk være, at de var bedre anvendt et andet sted end ved rampen, ud fra det, som jeg sagde sidst.

Og til hr. Kristen Tauborg: Det er ikke sådan, at vi i Venstre kun kigger på de høringssvar, der går i den ene retning. Der er jo også dyrevelfærdsorganisationer og andre, som indgiver høringssvar, og dem vil vi da også godt se på. Det er ikke sådan, at vi deler dem op i to bunker og siger, at her er dem fra vennerne, og her er dem fra fjenderne, og dem, der kommer fra fjenderne af dyrevelfærden, kigger vi strengt på eller lægger væk, og dem, der er venlige over for dyrevelfærden, ser vi på. Det er ikke sådan, at de bliver delt op. Så det er lidt kategorisk at sige, at vi er imod dyrevelfærd, som det næsten blev insinueret.

(Kort bemærkning).

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

Tak til hr. Karsten Nonbo for svaret.

Jeg kan forstå, at hvis man laver denne hundrede procent rampekontrol, kunne midlerne måske bruges til noget andet, så man ikke havde hundrede procent rampekontrol. Så kunne man bruge dem til stikprøvekontrol, og alligevel kunne man også bruge dem på andre områder. Jeg vil gerne have, hvis hr. Karsten Nonbo ville fortælle, hvad man så kunne bruge dem til ud over rampekontrol og den øgede stikprøvekontrol.

I øvrigt er jeg yderst tilfreds med, at hr. Karsten Nonbo også siger, at det er en god idé med de her rampekontroller og måske også en udvidelse af stikprøvekontrollerne. Det er også det, som et flertal lægger op til i deres vedtagelse.

(Kort bemærkning).

**Morten Østergaard (RV):**

Jeg vil kvittere for svaret på første halvdel af mit spørgsmål til hr. Karsten Nonbo. Den anden halvdel gik på, om hr. Karsten Nonbo ikke kan bekræfte, at det kun er, hvis man eksporterer levende slagtedyr, at der er byrder forbundet hermed. Det vil sige, at så må hr. Karsten Nonbo også kunne bekræfte, at der ikke er nogen byrder for de dele af det danske landbrug og dermed landbruget generelt, som ikke eksporterer dyr. Derfor var det ikke korrekt, når han i sin ordførertale sagde, at forslaget her lægger byrder på landbruget generelt.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Til hr. Morten Østergaard: Hvis jeg har sagt sådan, må der være tale om en fortaelse, og det skal jeg beklage. Der er jo den forskel. Det, vi diskuterer her, er først og fremmest transport over 8 timer. Det tror jeg vi alle sammen er enige om, og alt andet ville nok være en misforståelse.

Så vil jeg lige sige til hr. Kristen Tauborg, som jeg ikke blev helt færdig med at svare: Der er rent faktisk tale om faldende eksport af levende kvæg til udlandet. Vi har fået udleveret et bilag, hvor man tydeligt kan se, at der er et drastisk fald i eksporten af levende kvæg til Holland. Tallet fra år 2000 til år 2001 er faldet fra 68.000 stk. til 25.000 stk. Og det samme med slagtesvin. Her er tallet for eksport til Holland faldet fra 55.000 stk. til 19.000 stk. Så man må sige, at vi er meget, meget kraftigt på vej i den retning, som man her ønsker.

**Formanden:**

Så er det hr. Frank Jensen som ordfører.

**Frank Jensen (S):**

Jeg vil gerne starte med at sige tak til Dansk Folkeparti for at have rejst debatten her i dag. Transport af dyr og ikke mindst transport af slagtedyr over lange afstande er et utrolig vigtigt tema, og det vil vi kun takke for er kommet på Folketingets dagsorden her i dag.

Kl. 11.05

Det var også et tema, vi fra Socialdemokratiets side allerede havde med i beslutningsforslag nr. B 62, forslag til folketingsbeslutning om bedre dyrevelfærd, som vi fremsatte i sidste folketingssamling, og som bekendt sammen med flere B-forslag, som var fremsat i sidste samling, førte frem til, at vi i Folketingets Retsudvalg af-

gav en beretning den 31. maj sidste år – en beretning, som et meget stort flertal her i Folketinget vil holde fast i udmøntningen af, og vi kan love justitsministeren, at vi vil følge denne sag til dørs.

Transport af dyr er i dyrevelfærdsmæssig sammenhæng et meget vigtigt tema, som heldigvis også har været i fokus her i Tinget gennem den seneste tid, men også i mediernes, som har fremvist mange uhyggelige eksempler på de store velfærdsproblemer, der er forbundet med transport af slagtedyr over lange afstande og i mange timer.

Nogle af eksemplerne har været klare overtrædelser af allerede eksisterende love og regler, og andre har været i overensstemmelse med gældende ret. Dér, hvor der er tale om overtrædelse af gældende regler, løser vi ikke problemerne med nye regler. Her skal kontrollen skærpes, og straffen for overtrædelser strammes markant. Det vil vi i Socialdemokratiet gerne medvirke til.

Ministerens har nu fremsat forslag til skærpelse af bødestrafen. Det nuværende niveau for bødestraf er latterlig lav, 500-1.000 kr. Det viser jo, at der fortsat er meget store økonomiske gevinster ved at overtræde gældende lovgivning. Markante skærpelser her er nødvendige.

Vi er også fra Socialdemokratiet side indstillet på at se på maks.-grænsen for frihedsstraf, som jeg var inde på før, og som efter gældende ret, når det drejer sig om overtrædelse af dyreværnslovens § 28, stk. 5, alene er fængsel af 4 måneders varighed. Vi ved godt, at der her kan være EU-retlige spørgsmål, og det er vi naturligvis indstillet på at drøfte nærmere under lovbehandlingen, som vi vender tilbage til her i Folketinget.

Men vi vil gerne i dag tilkendegive, at vi mener, at med hensyn til de alvorlige overtrædelser af den gældende lovgivning er det nødvendigt at have tilstrækkelig afskrækkende straffebestemmelser, også når det drejer sig om frihedsstraf. Som sagt er det et tema, vi vil tage op i forbindelse med behandlingen af ministerens lovforslag her senere i indeværende folketingssamling.

Dér, hvor de dyrevelfærdsmæssige problemer opstår i overensstemmelse med gældende ret, skyldes til dels, at det i sig selv er belastende for dyr at blive transporteret mere end 8 timer. Derfor vores krav om en maksimal transporttid på 8 timer i hele EU.

Det lykkedes desværre ikke under det danske formandskab at gøre fremskridt i denne sag i EU. Det er nødvendigt, at regeringen fastholder et pres på EU i denne sag, og vi vil i hvert fald fra Socialdemokratiets side fastholde et pres på den danske regering for at fastholde det tema på den europæiske dagsorden.

Der dukker til stadighed sager op om misrøgt af dyr under transport, og det skyldes i høj grad, at kontrollen af transporterne er utilstrækkelig. Der læses alt for ofte dyr på transporterne, som ikke er transportegnede. De lider voldsomt undervejs, og mange af dyrene når ikke frem til bestemmelsesstedet i levende live. Det er groft, det er uacceptabelt, og det skal stoppes.

Socialdemokratiet vil sikre, at det sker, ved at vi indfører en hundrede procent rampekontrol ved eksportstalde, så vi har sikkerhed for, at de dyr, der læses på transporterne, er transportegnede.

At drægtige dyr sendes ud på transport i den sidste del af deres drægtighedsperiode er uacceptabelt og skal stoppes, og jeg er glad for de tillkendegivelser, vi har hørt fra justitsministeren i den sag her under forelæggelsen i dag.

Der er et stort flertal her i Folketinget, som mit parti også tilhører, som vil skærpe kravene til de forhold, dyrene udsættes for under selve transporten, samt få indført en bedre kontrol med transporterne.

Strengt krav under transport skal selvfølgelig først og fremmest sikre dyrenes velfærd under transport, men kravene skal også gøre det mere besværligt og medføre flere omkostninger og derigennem reducere antallet af dyr, der transporteres langt til slagtning.

Det er uforståeligt for mange mennesker, at vi sender dyr levende af sted på transporter til slagtning uden for Danmarks grænser frem for at få dem slagtet her til lands og sende dem af sted i kølevogne til eksportmarkederne. Det er og bliver uforståeligt.

Men når vi nu ikke har mulighed for at ændre afgørende på det felt her, må vi sikre os, at den profit, der ligger at tjene ved at sende dyr langt til slagtehusene, bliver så lille som overhovedet muligt. Her er en af vejene altså at indføre en tilstrækkelig kontrol.

KL 11:10

Af de seneste opgørelser, vi har fået i Folketingets Retsudvalg, fremgår det bl.a., at 230.000 slagtesvin årlig sendes til slagtning i udlandet, primært i Tyskland og i Holland. I dette enorme tal indgår et meget stort antal udtjente søer. Det

er fuldstændig uacceptabelt, at dansk landbrug vil være bekendt at sende de udtjente søer til slagtning i Tyskland eller Holland alene for at tjene 20 eller op til 50 kr. ekstra pr. udtjent so.

Det skal stoppes. Vejen frem er, at gebyret for disse transporter bliver så stort, at det fjerner denne fortjeneste. Det må og skal justitsministeren og fødevarerministeren bidrage til. Her må regeringen vise langt mere velvilje, og jeg kan love justitsministeren, at vi vil støtte ethvert initiativ fra regeringens side, der fører frem til, at vi udhuler denne forretning.

Med de ord vil jeg endnu en gang sige tak til Dansk Folkeparti for, at vi har fået denne debat, og sige, at vi fra Socialdemokratiets side er glade for den vedtagelse, vi i dag får, som bliver ved med at holde det her tema på Folketingets dagsorden og i høj grad også på regeringens dagsorden.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Når jeg lægger de to forslag til vedtagelse ved siden af hinanden, er de på mange, mange punkter ens, og jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Frank Jensen, om hr. Frank Jensen kan leve med, at der i forslaget fra Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, SF og andre står, at ved gentagne grove overtrædelser skal køretøjet konfiskeres.

Jeg kunne ikke forestille mig, at det lyder godt i ørerne på en tidligere justitsminister, at vi her i Folketinget beslutter, at vi fratager domstolene den beslutning og ligefrem siger, at det har vi nu vedtaget her i Folketinget.

Der står også i forslaget til vedtagelse fra de nævnte partier: »at udforme regler på dyretransportområdet, der gør det lettere for myndighederne at inddrage en køretilladelse.« Jeg synes, jeg hørte på hr. Frank Jensen, at reglerne, vi har, var gode nok. Hvad er det, vi mangler af værktøjer? Hvad er det, vi mangler af yderligere regler for at få det klaret?

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Nu skal vi jo ikke tage en lang debat om forholdet mellem den lovgivende og den dømmende magt her i dag, men blot ride op, at i vores demokrati, i vores retsstat er det sådan, at det er Folketinget, der bestemmer strafpositioner. Det er vores prerogativ, som det hedder. Til gengæld kan vi ikke blande os i de konkrete afgørelser af domme ved domstolene.

Det, vi tilkendegiver med vedtagelsen her i dag, er, at der skal være en strafposition, der hedder konfiskation af køretøjer, når der er tale om gentagne grove overtrædelser af gældende ret.

Jeg forstår simpelt hen ikke regeringens tilkendegivelser i dag på det punkt, og at man vil gøre det til en juridisk debat. Det kan man godt gøre, den tager jeg gerne, jeg vedstår mig fuldt og helt, at når det drejer sig om stafpositioner, også på dyreværnsområdet, er det Folketinget, der fastlægger strafpositioner, og det er bl.a. en konfiskationsregel.

Jeg ved godt, at den allerede er der, og det, vi tilkendegiver her, er, at den også skal bruges. Vi vil ikke acceptere, at man ikke konfiskerer de køretøjer, når transportørerne ikke kan overholde gældende ret og gentagne gange overtræder gældende ret.

#### **Formanden:**

Så kan vi gå videre i ordførerrækken. Det er fru Gitte Seeberg.

#### **Gitte Seeberg (KF):**

Fra konservativ side lægger vi overordentlig meget vægt på, at dyrene behandles godt og forsvarligt, ligesom Dansk Folkeparti og alle andre partier her i Folketinget gør. Derfor synes vi også, det er udmærket, at man har taget initiativ til denne forespørgsel om dyrenes forhold.

Man må medgive, at det har været meget nedslående at se billeder og tv-klip af mishandlede dyr, enten fordi de vanrøgtes, eller fordi de er transporteret under fuldstændig urimelige forhold.

Dyrenes velfærd ligger os alle på sinde, og det ligger heldigvis også regeringen på sinde. Således har vi set en række initiativer fra justitsministerens side. Sidste år fremlagde regeringen således en handlingsplan for bedre dyrevelfærd, »Dyrs velfærd – vores ansvar«, og heraf fremgik det, at justitsministeren ville undersøge strafniveauet for overtrædelse af dyreværnslovgivningen.

Det er nu sket, og i går fremsatte justitsministeren forslag til ændring af dyreværnsloven. Med forslaget tilsigtes det at skærpe bødeniveauet ved overtrædelse, hvad enten det angår produktionsdyr eller kæledyr. Disse nye regler, som justitsministeren lægger op til, vil også skærpe strafniveauet, når det gælder overtrædelse af reglerne om dyretransporter.

Som ministeren gav udtryk for i sin besvarelse af denne forespørgsel, er reglerne for så vidt angår transport af dyr blevet skærpet. Det samme gælder kontrollen, og det er også blevet indskærpet over for embedsdyrlægerne, at de bl.a. ved vurderingen af dyrs transportegnethed skal anlægge en streng bedømmelse. Der er således på en lang række punkter sket skærpselser, og ligeledes skal politiet foretage stikprøvekontrol af transportmidler og dyr under vejtransport samt foretage en årlig indberetning af resultatet heraf.

Men det er ikke kun i Danmark, dyrene skal behandles ordentligt. Derfor tog regeringen også som formandsland spørgsmålet om dyretransporter op i september måned sidste år, og Kommissionen er blevet pålagt at se nærmere på, hvordan kontrolmulighederne kan styrkes.

Alt i alt er vi tilfredse med regeringens initiativer, men det er også relevant at have løbende drøftelser, f.eks. om hvad Danmark kan gøre på EU-plan osv. Derfor synes vi, det er udmærket, at Dansk Folkeparti har rejst debatten her i dag – tak for det – men vi anerkender også den indsats, som på den anden side er ydet fra regeringens side for at tage fat om problemerne.

Det Konservative Folkeparti er naturligvis med på det forslag til vedtagelse, vi er medforslagsstillere på.

(Kort bemærkning).

#### **Kristen Touborg (SF):**

Jeg har et spørgsmål til fru Gitte Seeberg: Da hr. Karsten Nanbo ...

#### **Formanden:**

Nonbo, Nonbo!

(Kort bemærkning).

#### **Kristen Touborg (SF):**

Jeg troede, vi var begyndt at kalde hinanden ved andre navne.

Hr. Karsten Nonbo ville ikke komme ind på ruteplaner og priser i forbindelse med en nedsat timebetaling, altså det grundlæggende: er det blevet tilstrækkelig meget dyrere at eksportere levende dyr, så det vil have nogen reel indflydelse på, hvor stor en eksport der er af levende dyr?

Derfor vil jeg godt spørge De Konservative, om man er enig med ministeren i det forslag til transportbekendtgørelse, der er lagt frem, så det stort set går igennem, som den ligger. Eller er man enig med Venstres ordfører i, at der skal ske

store rettelser til gavn for landbruget og til skade for dyrene?

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Jeg forstod på fru Gitte Seeberg, at Det Konservative Folkeparti kunne stemme for det af Venstres ordfører oplæste forslag til vedtagelse, men jeg hørte ikke nogen tilkendegivelser fra fru Gitte Seeberg, der gjorde, at Det Konservative Folkeparti ikke skulle kunne stemme for den vedtagelse, der kan samle flertal i Folketinget i dag.

Nu kender jeg jo Det Konservative Folkepartis holdning på dette felt, og jeg har også oplevet, at Det Konservative Folkeparti tidligere har kunnet stemme for lovgivning på dyrevelfærdsområdet, som Venstre ikke kunne stemme for, når det drejede sig om svin. Jeg har været glad for det samarbejde, vi havde med Det Konservative Folkeparti, hvor vi under den tidligere SR-regering her i Folketinget kunne få vedtaget lovgivning, som Venstre var imod, og jeg vil spørge: Når det drejer sig om den vedtagelse, der er fremsat af et flertal her i dag, vil Det Konservative Folkeparti i givet fald kunne stemme for den vedtagelse?

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Til hr. Kristen Touborg: Den bekendtgørelse, som hr. Kristen Touborg nævnte, er i høring nu, så må vi tage høringssvarene ind, og så må den blive behandlet derefter. Vi må altså afvente svarene.

Til hr. Frank Jensen: Ja, det er rigtigt, at vi altid har haft et godt samarbejde på dyrevelfærdsområdet, og jeg ved også, at hr. Frank Jensen som justitsminister var meget optaget af det, lige så vel som jeg selv og også den nuværende justitsminister er optaget af det.

Der er jo også mange sammenfaldende punkter i de to forslag til vedtagelse, oppositionens forslag og vores eget. Men for os er det afgørende, at det, man vedtager, er man også sikker på er det rigtige, og at indføre en hundrede procent rampekontrol, som en af pindene går på, føler vi os ikke overbevist om er det rigtige. Vi synes derimod, at man godt kan undersøge tingene som sædvanlig.

Kl. 11.20

Det samme gælder for den sidste pind med hensyn til inddragelse af køretilladelse og konfiskation af køretøjer ved gentagne grove overtrædelser. Her mener vi, at reglerne for så vidt er

gode nok. Man skal bare sikre, at de bliver håndhævet på den rigtige måde, og det var i øvrigt også sådan, jeg hørte hr. Frank Jensens indlæg, hvis jeg ellers har hørt rigtigt.

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Jeg vil gerne takke fru Gitte Seeberg for tilkendegivelserne, men jeg vil også sige, at jeg er lidt ked ad, at det er den hundrede procent rampekontrol, der gør, at Det Konservative Folkeparti ikke kan stemme for vedtagelsen. Jeg frygter, at statsministerpartiet i regeringen, altså Venstre, har sat sig på Det Konservative Folkeparti i denne sag.

Det er jo klart, at det er her, vi skal finde nogle penge. Hvis vi skal have reduceret antallet af søer, der sendes med transporter til slagtning i Tyskland, dvs. over 100.000, skal vi altså udhule den lille ekstra profit, der ligger i transporten frem for at få søerne slagtet på et nærliggende soslageri, og vejen frem til det er bl.a. at sikre, at de, der sættes på transporterne, er transportegnede.

Jeg tror, fru Gitte Seeberg ligesom jeg har set de filmklip, hvor vi ser udtjente søer, der næsten ikke kan gå op ad rampen til transporten eller gå ned ad den. Nogle af dem når, som det er sagt, ikke frem til slagtestedet i udlandet i live, og jeg synes altså, Det Konservative Folkeparti burde kunne stemme for, at her må vi altså have en dyrlægekontrol af, om de er transportegnede.

Med hensyn til de heste, vi har set, tror jeg ikke, jeg kan overbevise fru Gitte Seeberg, for løbet er nok kørt, men jeg synes, det er et felt, man skulle overveje nærmere.

(Kort bemærkning).

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

Fru Gitte Seeberg var inde på, at den første pind om en hundrede procent rampekontrol er man ikke helt sikker på er det helt rigtige.

Jeg er udmærket bekendt med den vedtagelse, Det Konservative Folkeparti bakker op, men jeg vil gerne spørge fru Gitte Seeberg om netop det, som den tidligere spørger også var inde på: de her frygtelige scener, hvor rampekontrollen jo virkelig ville have hjulpet.

Er De Konservative ligeglade med, at det fortsætter? Det kan bekæmpes ved en hundrede procent rampekontrol og også ved, at dyrlægerne får mulighed for at kontrollere ved både indlevering og udlevering, så jeg er lidt uforstående



over for Det Konservative Folkepartis holdning på det område.

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

Så vidt jeg ved, er høringssvarene om transportbekendtgørelsen altså kommet retur. Jeg har i hvert fald læst en hel del af dem.

Men jeg vil gerne spørge fru Gitte Seeberg: Er De Konservative ikke enige i, at det bærende element for at nedsætte eksporten af levende dyr, er nogle økonomiske konsekvenser? Det bærende er, at vi sikrer, at det bliver så dyrt at transportere dyrene, at fortjenesten ved det nedsættes, og vi dermed nedsætter eksporten af levende dyr. Er det ikke de økonomiske elementer, vi skal anvende for at stoppe eksporten af levende dyr?

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Både til hr. Frank Jensen og hr. Christian H. Hansen vil jeg sige, at vi er enige i, at dyrene skal behandles godt og ordentligt; men der må jo også være en prioritering af, hvor man skal lægge ressourcerne. At indføre en hundrede procent rampekontrol vil alt andet lige medføre væsentlig større omkostninger, og det afgørende er jo, at tingene bliver forbedret.

Med hensyn til transportbekendtgørelsen siger hr. Kristen Touborg, at alle høringssvarene er kommet. Jeg må beklage, at jeg ikke har fået læst alle høringssvarene, og vi må derfor vende tilbage til den sag på et andet tidspunkt.

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Fru Gitte Seeberg har fuldstændig ret i, at en hundrede procent rampekontrol vil øge omkostningerne, og det var faktisk det, vi var enige om, da vi forhandlede ovre hos justitsministeren forud for vedtagelsen af beretningen af 31. maj: omkostningerne skulle øges, for kun gennem øgede omkostninger kan vi reducere antallet af bl.a. søer, der sendes med transport til slagting i udlandet.

Kl. 11.25

Jeg er bekymret, for Det Konservative Folkeparti var med ved afgivelsen af beretningen af 31. maj, og hvad nu, hvis man fra regeringspartierne side løber fra den aftale, vi lavede? Men jeg kan da glæde mig over, at der stadig er et flertal i Folketinget af oppositionspartierne, der vil fastholde, at de omkostninger altså skal op at

ligge på et sådant niveau, at de udhuler den profit, der er, ved at man ikke sender sine udtjente søer til slagting på det nærmest soslageri, men sender dem til slagting i Tyskland.

Det var jo dét, der var formålet, og jeg beklager, hvis Det Konservative Folkeparti nu løber fra den enighed, vi havde den 31. maj. Men som sagt er der altså stadig et flertal, og det er derfor, den vedtagelse er så afgørende.

(Kort bemærkning).

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

Jeg må også sige, at jeg bliver bekymret over Det Konservative Folkeparti.

Når man snakker om, at ressourcerne kunne prioriteres anderledes, vil jeg gerne spørge den konservative ordfører, fru Gitte Seeberg: Hvor er det så, man skal prioritere ressourcerne? Målet var jo netop at få stoppet de transportere ved at lægge øgede omkostninger på dem. Det var det ene spørgsmål.

Et sidste, lille kort spørgsmål: Vi kunne tidligere høre på Venstres ordfører, at Venstre lægger megen vægt på Landbrugsraadets høringssvar. Gør Det Konservative Folkeparti også det?

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

Om høringssvarene: Det er selvfølgelig o.k., dem tager vi en anden gang.

Men jeg vil godt spørge Det Konservative Folkeparti: Når der i transportbekendtgørelsen, der er sendt ud til høring, angives nogle ret gode opstramminger af transportkøretøjerne, er det så De Konservatives opfattelse, at disse stramminger skal opretholdes, også efter høringen? Er det De Konservatives mening, at disse væsentlige opstramminger af transportkøretøjerne skal føres igennem?

Det er jo underforstået, at der selvfølgelig kan være enkelte elementer, som er uheldigt udformet, og som skal ændres. Men hovedsigtet med bekendtgørelsen er klart: det skal blive væsentlig dyrere at eksportere levende dyr. Vil De Konservative stå ved det hovedsigte, som de også var med til at vedtage i beretningen fra Retsudvalget?

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Til hr. Kristen Touborg vil jeg sige: Ja, vi er selvfølgelig fuldstændig enige i hovedsigtet med bekendtgørelsen, og det, som justitsministeren har sendt i høring, er selvfølgelig også Justitsmini-

steriets og derved også vores bud på, hvordan det skal være. Men når ting bliver sendt i høring, er det jo, fordi vi har en demokratisk proces, hvor parterne – også de involverede parter – naturligvis skal have mulighed for at give deres besyv med. Men udgangspunktet er klart: det, der er sendt ud, er også det, vi mener, og den måde, vi mener, det skal gøres på.

Med hensyn til kontrollen er det jo ikke sådan, at dyrene ikke bliver kontrolleret. De bliver kontrolleret, men i stedet for at blive kontrolleret to gange, som hr. Kristen Touborg og hr. Frank Jensen ønsker, bliver de kun kontrolleret én gang, har jeg forstået.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg lagde mærke til, at fru Gitte Seeberg ikke besvarede hr. Frank Jensens spørgsmål, og det synes jeg er ganske alvorligt.

Fru Gitte Seeberg underminerer, underløber jo det, vi aftalte i vores beretning fra maj sidste år. Det har ministeren også på et tidspunkt gjort, det er ministeren blevet skarpt kritiseret for, og derfor kan jeg ikke forstå, man fortsætter på den måde, når man nu ved, at der er et flertal i Folketinget, der direkte ønsker dét, vi også aftalte sammen sidste år: at omkostningerne ved kontrollen skal op for at begrænse disse dyretransporter. Man bliver ved med at undsige den beretning, man selv var med til at vedtage, og som ministeren allerede har fået en næse for at underløbe, men man bliver bare ved.

Kl. 11.30

Jeg håber så sandelig, at ministeren vil gøre det klart, at ministeren respekterer den beretning, som vi alle sammen i fællesskab afgav sidste år i maj, og at ministeren også loyalt vil arbejde for det, som Folketinget vedtager i dag.

Jeg synes, at det, den konservative ordfører sagde og mangelen på svar til hr. Frank Jensen, tyder på manglende respekt for de beslutninger, der træffes i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg har brug for et vidne, og jeg betragter fru Gitte Seeberg som et troværdigt vidne.

Hr. Kristen Touborg udtalte for et stykke tid siden, uagtet at jeg havde tilkendegivet det modsatte, at Venstre kun ville tale landbrugets sag og i hvert fald ikke dyrevelfærdens sag.

Nu vil jeg så spørge fru Gitte Seeberg, om hun hørte den samme udtalelse fra hr. Kristen

Touborg, sidst han udtalte sig, hvor han sagde, at der bare skulle flest mulige gebyrer og flest mulige omkostninger på eksport af dyr, for så kom vi det til livs. Jeg hørte ikke noget om dyrevelfærd. Nu var det bare et spørgsmål om skatter og afgifter og flest mulige penge.

Jeg går ud fra, at fru Gitte Seeberg hørte det samme, for så spørger jeg: Hvad så med transporterne af smågrise til Nordtyskland, som jo ligger klart inden for de 8 timer og som sådan ikke burde være noget problem for pattegrise?

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Nu er det altid farligt at blande sig i en debat, der har været mellem andre, men jeg må sige, at jeg hørte tingene, som Venstres ordfører også har hørt det.

Jeg vil gerne sige til hr. Keld Albrechtsen: Vi står inde for de aftaler, vi selv har været med til at indgå, og jeg synes, at det er en grov beskyldning at komme med, at vi ikke skulle stå inde for de aftaler. Ganske vist er vi jo gået med til, at det er blevet dyrere, og det har vi jo ikke haft nogen problemer med, og det ved hr. Keld Albrechtsen også godt, men det, hr. Keld Albrechtsen og andre ønsker, er jo hele tiden at gå længere og længere.

Jeg må sige, at der er aldrig sket så meget på det her område, som der er sket under den nuværende justitsminister. Vi har set stribevis af forslag og redegørelser, og det synes jeg faktisk at vi skal være glade for.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Det er nok rigtigt, at vi har set en hel del redegørelser, men handling har vi nu altså ikke set. Den eneste handling, vi har set, er, at regeringen faktisk har forhindret, at vi fik et samlet højere afgiftstryk, sådan som vi var enige om i den beretning, som fru Gitte Seeberg nu også vedstår at hun i sin tid var med til at vedtage.

Derfor synes jeg da også, det så må følge, at det, vi var enige om, var, at vi skulle have nogle højere afgifter, nogle større omkostninger, for så kunne vi få nedbragt antallet af disse dyretransporter, som vi alle sammen var enige om foregår på et uforsvarligt grundlag med hensyn til dyrevelfærd.

Så begynder fru Gitte Seeberg at sige, at hun går imod det forslag, vi har fremsat i dag, fordi det øger omkostningerne, og det er altså en un-

derløbning af det, vi aftalte i maj. Det kan fru Gitte Seeberg ikke komme uden om.

Men jeg vil bare bede ministeren gøre det klart, at ministeren agter at respektere det, som udvalget vedtager, og som Folketinget vedtager i dag.

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Jeg kan vist ikke komme det meget nærmere, må jeg sige til hr. Keld Albrechtsen. Vi løber jo ikke fra noget som helst, men det er klart, at der også skal være fornuff i tingene.

Hvis Enhedslisten fremsætter forslag om, at det skal koste 5.000 kr., hver gang man eksportere et dyr til Nordtyskland, er det så også med i aftalen? Skal vi så også støtte det? Nej, selvfølgelig skal vi da ikke det. Der skal jo være ræson i tingene.

Jeg kan sige, at justitsministeren den 20. januar har overleveret et svar til Folketingets Retsudvalg, og af det fremgår klart og tydeligt, at omkostningerne øges. Men det er klart, at der skal være balance i tingene.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Altså hvis der kom et eller andet vanvittigt forslag, så ville jeg sandelig også gå imod det. Det er jo ikke det, diskussionen handler om. Diskussionen handler om, at et flertal i Folketinget har fremsat et helt præcist forslag, som er meget velafbalanceret, hvor fru Gitte Seeberg ikke kan finde et eneste punkt at kritisere hverken med hensyn til den tekniske gennemførelse af den fulde rampekontrol eller noget som helst andet, og som vil give den forøgelse af afgiftstrykket, som vi var enige om i vores beretning i maj med støtte fra Det Konservative Folkeparti at det gik ud på for at få begrænset antallet af dyretransporter.

Kl. 11.35

Det er det, fru Gitte Seeberg med sin bemærkning forsøgte at underløbe, og det, jeg gerne vil bede om, er, at fru Gitte Seeberg og ministeren klart tilkendegiver, at de selvfølgelig vil efterleve det, som Folketinget om lidt vedtager, og som er udtryk for en konkret udmøntning af det, som vi alle sammen var enige om i maj.

(Kort bemærkning).

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

Lige kort tilbage til rampekontrollen igen, og man kan så være enig eller uenig i, om denne

her hundrede procent rampekontrol skal være det, man skal have. Jeg kan forstå, at Det Konservative Folkeparti ikke troede på, at hundrede procent rampekontrol vil være det helt optimale.

Men så kom der noget om pris, der blev nævnt 5.000 kr. på eksportsvin.

Målet med det her skulle jo gerne være, at man fik stoppet dyremishandling. Kan fru Gitte Seeberg stå her og sætte en pris på, hvad det skal koste at mishandle et dyr? Hvad prisen skal være for de scener, vi har set på tv? Jeg synes, det virker forkert, at man kan stå og sætte pris på det, for alt andet lige må det jo gå ud på, at vi forhindrer det her. Når vi taler om levende væsner, er det ikke kun et spørgsmål om penge.

(Kort bemærkning).

**Gitte Seeberg (KF):**

Jeg synes, det er en latterlig og forvrænget måde at stille tingene op på, må jeg sige til hr. Christian H. Hansen.

Det Konservative Folkeparti ønsker jo ikke, at der skal være dyremishandlinger, eller at dyr skal transporteres under mishandlende forhold. Tværtimod ønsker vi jo alle sammen – og det er jo et enigt Folketing, og jeg tror ikke, der er nogen her i Folketinget, som ønsker andet – at dyr transporteres på acceptable og gode vilkår. Men jeg vil gerne minde om, at det jo ikke er alle, der transporterer dyr, som samtidig mishandler dem. Det indtryk kunne man få, når man lytter til debatten her. Selvfølgelig skal der gøres noget, men der er altså også nogle, som transporterer og behandler dyrene ordentligt.

Til hr. Keld Albrechtsen kan jeg kun gentage det, jeg allerede har sagt, jeg kan vist ikke komme det meget nærmere: Ja, vi står fuldstændig bag den beretning, vi selv har været med til at vedtage. Ja, når det her forslag bliver stemt igennem, som vi ikke er medforlagsstiller på, men hvor der er et flertal uden om regeringen, så påhviler det regeringen at efterleve det forslag til vedtagelse. Sådan er det, og derfor vil det også blive sådan, som Enhedslisten gerne vil have det, og det kan jeg jo så glæde hr. Keld Albrechtsen med. Vi mener bare, at man herved er gået længere end det, der oprindeligt lå i kortene og var aftalt.

Men selvfølgelig skal det efterleves, sådan er de parlamentariske spilleregler, og det ved hr. Keld Albrechtsen jo også godt.

**Formanden:**

Hr. Kristen Touborg som ordfører.

**Kristen Touborg (SF):**

I adskillige år har det været et stort ønske at få forbedret dyrevelfærden i forbindelse med transport af levende dyr ned igennem Europa. Tværpolitisk har vi i Danmark igen og igen foreslået, at vi skulle have en maksimal transporttid på 8 timer i EU. Det har unægtelig været op ad bakke hele tiden.

De sydeuropæiske lande har ikke meget forståelse for dyrevelfærd og ønsker for så vidt slet ingen tidsbegrænsning. Der er i dag en overordnet tidsbegrænsning på 24 timer, før dyrene skal have lejlighed til at hvile sig, og det er jo ikke rimeligt.

Da der ikke har været meget fremgang, da der faktisk ingen fremgang har været med hensyn til at formindske transporttiden trods presset gennem flere år, så tog SF, S, Enhedslisten og Dansk Folkeparti for et års tid siden initiativ til, at der blev strammet op på reglerne i Danmark i den udstrækning, EU-reglerne gav mulighed herfor.

Vi finder, at regeringen har været alt for langsommelig til at foretage sig noget, til at skride til handling. Derfor var vi nødt til at tage sagen i egen hånd, og vi fik også en beretning fra alle partier, som vi hilste velkommen. Vi syntes stadig væk, at regeringen var alt for langsommelig, men nu er der kommet skred i sagen.

Kl. 11.40

Hensigten med beretningen, som vores aktion udmøntede sig i, er at hindre, at flere hundrede tusinde, ja, millioner af slagtedyrs transporteres i tusindvis af kilometer, men af hensyn til EU-reglerne har det været nødvendigt at anvende økonomiske redskaber for at opnå resultater.

Det er og bliver efter min bedste opfattelse fuldstændig urimeligt at transportere op mod hundrede tusinde udsættersøer adskillige hundrede kilometer, fordi vi landmænd så kan tjene en lille smule mere på de søer, som vi i øvrigt har benyttet i årevis. Jeg kan kun sige, at vi skal have det stoppet hurtigst muligt, og det må vi se at leve op til. Det nytter ikke noget, at tingene bare får lov at sejle igen. Vi vil altså ikke have, at den her situation fortsat eksisterer om et halvt og et helt år.

Vi vil rent ud sagt ændre de økonomiske forhold sådan, at det ikke længere vil kunne betale sig at eksportere levende slagtedyrs ud af landet, og det håber vi vil lykkes med den beretning, der er vedtaget i Retsudvalget, og som nøje beskriver problemkomplekset, og med den vedta-

gelse, som vi vedtager nu her i Folketinget om lidt.

Jeg vil gerne rose ministeren for det forslag til bekendtgørelse, der er sendt ud. Det tager fat på de store problemer med at transportere dyr over lange afstande, det dyrevelfærdsmæssige og EU-bestemmelserne, som indebærer, at det er meget vanskeligt at forbedre forholdene.

EU-reglerne er der jo næppe noget at gøre ved, så vi må i stedet gå ind og kigge på de danske regler, sådan som det også er gjort i bekendtgørelsen, som den foreligger. Vi må sikre, at det ikke bliver sådan, at dyrene alligevel kommer ud på den sidste lange rejse.

Nu er det så blot meget vigtigt, at ministeren ikke bliver blød i knæene og lader lobbyisterne fra producentorganisationerne og sammenslutningen af samlestalde få alt for stor indflydelse på, hvad der bliver sendt ud i bekendtgørelsen. Det er indlysende, at i et demokratisk samfund har man en høring, det går vi meget ind for, men vi må også fastholde sigtet med de ting, der er sendt ud. Vi må fastholde sigtet i den bekendtgørelse, og sigtet er altså, at vi skal have eksporten af levende dyr meget kraftigt nedskåret.

Jeg vil gerne opfordre ministeren til at rette ryggen, skyde brystet frem og stå fast.

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Jeg vil gerne spørge SF's ordfører, hr. Touborg, om hr. Touborg er enig i, at det forslag, vi vedtager i dag, drejer sig om slagtedyrs og ikke om avlsdyr. Når jeg stiller det spørgsmål, skyldes det hr. Nonbos tidligere spørgsmål i denne her sag.

Det, som interesserer flertallet i Folketinget, er altså, at vi får begrænset antallet af dyr, der transporteres langt til slagtehuset, ikke avlsdyrene, ikke smågrisene, der sendes til markedet. Det er altså slagtedyrene.

Jeg vil bare bede hr. Touborg om at bekræfte det, for ellers kommer vi til at tale forbi hinanden, og hvis det er det, der gør, at Venstre og De Konservative ikke kan støtte vedtagelsen, som et flertal står bag, så bygger det jo på en misforståelse. Men det tror jeg desværre næppe det gør.

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Hr. Kristen Touborg vil jeg gerne spørge, om ikke en hundrede procent rampekontrol nok vil medføre en større centralisering af de steder, hvor disse søer kan samles og eksporteres fra, så

måske endnu flere søer vil komme ud på en endnu længere rejse, og det var vel ikke intentionerne.

Men det her smager også en hel del af det, SF normalt siger, nemlig at kontrol er godt, men endnu mere kontrol er bedre. Der står næsten, at det er hensigten.

Kl. 11.45

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

Til hr. Jens Kirk: Det er nu ikke det, SF plejer at sige, så det er et fejlцитат. Det, vi plejer at sige, er, at tillid er godt, men kontrol er bedre. Kontrol er nødvendig. Det er det, vi plejer at sige.

En hundrede procent rampekontrol tror jeg helt klart får den effekt, at vi får en situation, hvor det ikke vil kunne betale sig at eksportere slagtesøer mange hundrede kilometer, for at de bare skal ned og slagtes et sted i Tyskland.

Derfor tror jeg ikke, at problemet bliver, at vi i fremtiden kun vil have ét samlested i stedet for som nu nogle få stykker. Det tror jeg ikke det bliver, for hensigten er faktisk, at vi skal sikre, at det ikke kan betale sig at eksportere disse søer. Og det er grunden til, at vi farer så voldsomt frem omkring rampekontrollen.

I øvrigt vil vi også have rampekontrol der, hvor hestene læsses på ude på gårdene. Grunden til, at vi skriver om vareeksport, er, at der er et hul i loven i øjeblikket; man læsser hestene på ude på gårdene, og så kører man dem til Italien, og så slagter man dem nogle få uger senere. Det vil vi gerne have stoppet. Vi vil have stoppet disse hestetransporter.

Så spørger hr. Frank Jensen, om jeg kan bekræfte, at det her ikke drejer sig om avlsdyr. Det kan jeg bekræfte. Og når hr. Frank Jensen siger, at det naturligvis ikke drejer sig om smågrise, der skal omsættes på torvene her i landet, er det også rigtigt. Det drejer sig om slagtedy, men slagtedy omfatter altså også grise på 30-40-50 kg, der bliver transporteret mange hundrede kilometer for at vokse et par måneder på en farm i Tyskland, hvorefter de bliver slagtet.

Så tror jeg, jeg har konkretiseret, hvad det er, der ligger i det.

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Nu skal jeg nok vare mig for at begynde at diskutere produktionsøkonomi i svineavl med hr. Kristen Touborg, men jeg vil sige, at rent dyrevelfærdsmæssigt kunne det vel godt være en

fordel, at der eksporteres en hel del smågrise syd for den tyske grænse som et bolværk mod, at vi slæber andre svinesygdomme herop til Danmark, altså at vi ligesom har en garanti for det. Vel har vi en grænse ved Padborg og Kruså og Tønder, men et bolværk 50 eller 100 km nede ville være et værn mod, at vi slæber smitte herop. Det kunne måske også være en form for velfærd i den danske svineproduktion.

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

Jeg diskuterer gerne produktionsøkonomi såvel med hr. Jens Kirk som med andre Venstrefolk, det gør jeg med stor fornøjelse både her fra Folketingets talerstol og ude omkring i forsamlingshusene.

Til spørgsmålet om, hvorvidt det ikke kunne være en fordel at have et bolværk imod sygdomme, der kan slæbes med ind i landet, vil jeg sige: Jo, det kan det. Og jeg er klar til at gå ind og se på nogle ordninger, som kan indebære, at vi har et bolværk, men samtidig opretholder dyrevelfærdet. Det ville måske være en rigtig god idé, om landbruget for en gangs skyld prøvede at gå foran og komme med en frivillig ordning, der var holdbar.

Men det betyder altså ikke, at man skal kunne levere grise på 30-40-50 kg fra Frederikshavn og langt ned i Tyskland. Det er ikke det, jeg snakker om, men jeg opfordrer landbruget til frivilligt at komme med en ordning, som indebærer, at man opretholder bolværket, men alligevel også opretholder dyrevelfærdet, så der ikke køres mange hundrede kilometer med dyrene.

**Formanden:**

Så er det hr. Morten Østergaard som ordfører.

**Morten Østergaard (RV):**

Jeg kvitterer indledningsvis for den grundige redegørelse fra justitsministeren.

Vi har i et af verdens rigeste samfund handelsmænd, som for en sølle profit vil trække slagtedy igennem grove mishandlinger og helt uanstændige transportforhold. For disse mennesker repræsenterer dyrene ikke liv, men derimod en handelsværdi, som skal maksimeres, uanset hvad for nogle forhold og hvad for en behandling dette udsætter dyrene for.

Kl. 11.50

Transporter over 8 timer er generelt en uanstændighed. Det er ganske simpelt uanstændigt, og Det Radikale Venstre deler helt, hvad der lig-

ner et samlet Folketings ønske om at gøre en målrettet indsats for at forbedre forholdene, så vi kan være os selv og behandlingen af dyrene bekendt.

Derfor vil vi også være villige til at gå meget langt i bestræbelserne på at få skabt sikkerhed for, at dyrene bliver behandlet ordentligt under transport og i øvrigt behandlet ordentligt.

Men det er vigtigt for os at understrege, at det er en universel holdning, som gælder dyr alle steder. Derfor ønsker vi i høj grad, at vi udnytter EU i denne her sammenhæng. Her har vi muligheden for at brede slagmarken ud til at gælde det samlede fællesskabsområde, som jo glædeligt for alle er på vej til at blive væsentlig større.

Vores foragt for dyremishandlende transporter begrænses ikke af Danmarks grænser. Vi bakker derfor fuldt og helt op om, at der lægges maksimalt pres fra dansk side på Kommissionen og de andre EU-lande for at gøre den her sag til en fælles europæisk indsats.

Derfor er det også vigtigt, at vi ikke forfalder til ønsket om dansk enegang. Der er dem, der deler vores synspunkt i denne her sag, især hvad angår det, der er i dyrenes interesse, nemlig at EU-reglerne på det her område fortsat tager udgangspunkt i fuld harmonisering. Vi skal ikke ofre dyrene i andre egne af Europa for at opnå retten til særligt skærpede danske regler.

Derfor bakker vi op om den indsats, justitsministeren i sin redegørelse i dag endnu en gang har forpligtet sig på, og vi håber og forventer, at der vil komme synlige resultater heraf, herunder forhåbentlig den helt nødvendige sænkelse af den maksimale transporttid til højst 8 timer som foreslået i det forslag, vi selv er med til at fremsætte i dag.

Vi vil følge bestræbelserne herpå nøje og forventer, at justitsministeren vil holde Folketinget grundigt orienteret om sine fremskridt.

Men når vi dernæst taler om den nationale udmøntning af EU-reglerne, herunder særlig kontrol og sanktioner, mener vi, at der med det forslag, vi i fællesskab med en række partier i dag er medforlagsstillere til, kan tages nogle alvorlige skridt for i hvert fald at få fejtet for egen dør. Og det må jo i virkeligheden også være en situation, som vil gøre ministerens arbejde på EU-plan væsentlig nemmere.

Vi føler, at en forstærket rampekontrol vil være den sikreste måde at få bugt med de brodne kar på. En kontrol foretaget af en dyrlæge vil være samfundets bedste forsikring mod, at de enkelte profitforblændede handelsmænd bryder

reglerne; en forebyggende foranstaltning med forventelig effekt.

Ligeledes finder vi det rimeligt, at gebyret i de her sager kommer til at stå mål med de faktisk omkostninger – og det er netop for at fjerne incitamenterne til den langvarige transport. Byrderne forbundet med forslaget er således udelukkende rettet mod dem, som netop vælger den langvarige eksport frem for det nærmeste slagteri.

Endelig er det vigtigt, at sanktionerne over for dem, som bryder reglerne, er klare og konsekvente. Derfor er det også med tilfredshed, at vi noterer, at Retsudvalgets indsats herfor nu bliver honoreret af ministeren, som har fremsat lovforslag med en væsentlig opstramning af bød størrelser, således at de er i proportion med gevinsten ved de ulovlige transporter for transportfirmaer m.v.

Samtidig synes vi dog, at det er vigtigt, at vi ligeledes letter adgangen til at inddrage køretilladelser og i gentagelsestilfælde mere gennemgribende sanktioner. Og vi noterer os også, at ministeren i et vist omfang deler det ønske.

Vi håber derfor, at den brede tilslutning i Folketinget i dag til den her sag kan udnyttes til mere værdige forhold omkring dyretransporter både i Danmark og i resten af Europa.

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

I Enhedslisten synes vi, det er uhyre væsentligt og glædeligt, at det har kunnet lykkes at samle et flertal i Folketinget, som ønsker, at der virkelig skal gøres en indsats for at begrænse de dyretransporter, som foregår over lange afstande under vilkår, som vi her i Danmark ganske enkelt ikke kan være bekendt.

Det er en sag, hvor Danmark har et særligt ansvar, for det er faktisk Danmark, der står for de virkelig store antal af de langvarige dyretransporter. Derfor er det selvfølgelig også Danmark, der har det primære ansvar for, at disse problemer bliver løst. Og derfor er det godt, at der er et flertal i Folketinget, som er indstillet på at gå fra ord til handling.

Desværre må man sige, at regeringen hele vejen igennem har måttet trækkes til fadet i denne sag. Der har ikke fra regeringens side været andet end ord, handling har det skortet utrolig meget på. Vi har faktisk fra ministerens side oplevet manglende respekt for det, der blev vedtaget i udvalget. Også her i dag ser vi fra regeringspartierne side et forsøg på at udvande det forslag til vedtagelse, som et flertal i Folketinget

har fremsat, således at man tager det ud, der for alvor betyder noget i indsatsen.

Kl. 11.55

Vi har jo set, at Europa-Kommissionen heller ikke har været til at trække til noget som helst. Europa-Kommissionen har overhovedet ikke været i stand til at fremsætte et konkret forslag til løsning af de her problemer, og derfor er det altså nødvendigt, at der sker noget på nationalt plan.

Derfor er det, at man så har måttet finde veje til at kunne udforme en indsats, bl.a. ved hjælp af den hundrede procent rampekontrol, som rent faktisk vil være effektiv.

Det er mig en gåde, at dansk landbrug og dansk fødevarerindustri kan være interesseret i, at disse uanstændige dyretransporter får lov til at fortsætte. Hvordan i alverden kan det være, at dansk landbrug kan være interesseret i, at de danske råvarer sendes ud af landet og ikke forarbejdes her i landet og ikke opnår den højere salgsværdi, som de kan få, hvis dansk svinekød bliver lavet til danske skinker, i stedet for at dansk svinekød bliver sendt tusindvis af kilometer til Italien og bliver til parmaskinker?

Hvorfor i alverden har man fra dansk landbrugs side en så passiv holdning til sine egne råvarer, at man foretrækker, at de sendes ud af landet?

Det viser for mig, at der er et eller andet helt gennemgribende galt i toppen af dansk landbrug, når man kan prioritere på den måde.

En ting er så, at man åbenbart har en ringe forståelse af de problemer, som gælder dyrevelfærd, men det er for mig overraskende, at man heller ikke er interesseret i at tjene penge. Det har man da ellers haft ry for at være ganske interesseret i.

Derfor synes jeg, at denne sag ikke alene må give anledning til selvransagelse på regeringsbænkene, men i og for sig også burde give anledning til dyb selvransagelse i dansk landbrug og til et opgør med den passive holdning til dyrevelfærdsproblemerne, som vi ser også dér.

Det må da være i dansk landbrugs interesse at gennemføre et nærhedsprincip med hensyn til slagting, således at vi både opfylder dyrevelfærden og samtidig sikrer råvarer til gode danske landbrugsprodukter. Derfor vil jeg i dansk landbrugs egen interesse meget opfordre landbruget til at gå ind i en dialog med flertallet i Folketinget om at få løst det her problem.

Så skal jeg slutte med at sige, at jeg glæder mig over, at fru Gitte Seeberg hårdt presset erkendte, at selvfølgelig må regeringen efterleve

de beslutninger, der træffes i Folketinget. Det, hun havde sagt til indledning, pegede desværre i den modsatte retning, og derfor var det godt, at hun kom op og fik præciseret det. Jeg håber så, at ministeren ved afrundingen af denne debat vil give det samme tilsagn om, at hun aktivt vil arbejde for at gennemføre det, som et flertal i Folketinget her beslutter.

For det er der fra ministerens side grund til at gøre krystalklart, eftersom vi jo tidligere har haft det problem, at det kneb med ministerens ivrighed efter at udmønte den beretning, som Fødevareudvalget havde vedtaget.

#### **Formanden:**

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.59

Mødet genoptaget kl. 13.00

#### **Forhandlingen genoptoges**

##### **Mogens Nørgård Pedersen (KRF):**

Når man lytter til debatten om den her forespørgsel, som vi for øvrigt er glade for er blevet rejst, kan man jo sidde og blive helt opstemt lige fra starten.

Ministeren fortæller, hvordan der er gjort en masse tiltag, og at der gerne skulle sættes yderligere fart på, og i går kom der så et forslag mere, som skulle stramme op på tingene. Det er jo for øvrigt ikke noget nyt, at den nuværende regering lige laver om på tingene, når det begynder at stramme til.

Men vi glæder os over denne forespørgsel, og vi er selvfølgelig også enige i, at dyr skal behandles etisk forsvarligt, både når det gælder transport, og når det gælder andre områder.

Vi finder det dog ganske centralt, at vi af hensyn til erhvervslivet i videst muligt omfang forsøger at få skabt basis for at forbedre reglerne i EU, og her vil vi også gerne være med til at presse på, så der sker noget.

Vi vil selvfølgelig stemme for det forslag til vedtagelse, som vi selv har været med til at fremsætte. Der er dog et par ting, ud over at de pinde, der er listet op, som er væsentlige hver

for sig, som jeg gerne vil sige har været væsentlige for os.

Der er den pind, der handler om transport af højdrægtige dyr, hvor det er væsentligt for os, at der står »som almindelig hovedregel«, for der er jo forskel på, hvor langt fosterudviklingen er inden for de forskellige racer. Nu ved jeg godt, at vi ikke taler om elefanter, som har en meget lang drægtighedsperiode, men vi tror, det er vigtigt, at der også ud fra en biologisk synsvinkel ses på, hvad der er forsvarligt her.

Dertil kommer, at det betyder meget for os, at denne generelle årlige velfærdskontrol får tilført de nødvendige ressourcer. Og når vi snakker om nødvendige ressourcer, er det ikke ensbetydende med, at det er erhvervet, der skal pålægges yderligere omkostninger. Det er nemlig vores opfattelse, at det forholder sig sådan, at dyrevelfærd faktisk også er et forbrugerkrav, og derfor tror vi faktisk også, at det må være et generelt krav for forbrugerne, at man sikrer, at der er så høj dyrevelfærd som muligt.

Derudover glæder vi os selvfølgelig over de mange transporter, som også i dag foregår efter de gældende regler.

(Kort bemærkning).

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

Et ganske kort spørgsmål til hr. Mogens Nørgård Pedersen: Nu er det jo sådan, at Kristeligt Folkeparti og Dansk Folkeparti førhen har haft et godt samarbejde om landbrugsmæssige ting. Vi hørte her tidligere i dag Venstre, måske i høj grad Venstre, sige, at det kunne blive meget dyrt for landmændene med denne her vedtagelse med rampekontrol osv.

Jeg vil bare spørge hr. Mogens Nørgård Pedersen, om han deler opfattelsen af, at de opstramninger, der er lagt op til, skal vedtages, fordi der skal være bedre dyrevelfærd på dyretransportområdet, og at det intet har med økonomi at gøre.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil godt lige, inden hr. Mogens Nørgård Pedersen svarer, spørge, om hr. Mogens Nørgård Pedersen har hørt det, for det har jeg ikke hørt. Jeg har overhovedet ikke nævnt noget om økonomi hverken i min ordførertale eller på noget andet tidspunkt. Så inden hr. Mogens Nørgård Pedersen svarer på det, der blev lagt i munden på mig, vil jeg da godt lige have, at hr. Mogens Nørgård Pedersen tager stilling til, om hr. Chri-

stian H. Hansen ikke har været udsat for det, som vi kalder et hjernebedrag hos hr. Christian H. Hansen.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Inden hr. Mogens Nørgård Pedersen svarer, skal jeg gøre opmærksom på, at hvis man er enig med hinanden i en sag, kan man ikke stille hinanden støttespørgsmål under korte bemærkninger, men jeg synes alligevel, at hr. Mogens Nørgård Pedersen skal få lejlighed til at svare, da også hr. Karsten Nonbo har haft ordet.

Hvis nogen samtidig kunne slukke mobiltelefonen, ville det være godt.

Kl. 13.05

(Kort bemærkning).

**Mogens Nørgård Pedersen (KRF):**

Jeg skal afholde mig fra at udtale mig om, hvad der sker i hr. Christian H. Hansens hjerne, og om der sker et bedrag dér, for det kan jeg ikke vide noget om. Men jeg kan da oplyse, at det er væsentligt for os, at der netop ikke sker en økonomisk forringelse for erhvervslivet.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Jeg vil gerne starte med at takke for en, synes jeg, god debat. På trods af at vi har to vedtagelser foran os, som ikke på alle punkter flugter hundrede procent, så synes jeg faktisk, at vi har haft en ret fredsommelig debat og en debat, hvor jeg mener, at konklusionen må være, at samtlige partier her i Folketinget er indstillet på, at vi skal gøre, hvad vi kan for at forbedre vilkårene for dyr, der transporteres.

Jeg er også meget glad for den meget klare tilkendegivelse, der er kommet fra – tror jeg – næsten alle ordførere om, at selv om vi kan gøre ting nationalt, og at det er vigtigt og godt, er det selvfølgelig også væsentligt i forhold til vores EU-medlemskab, at vi dér arbejder målrettet for at forbedre vilkårene generelt. Det indre marked giver jo på nogle områder nogen begrænsning i forhold til, hvor meget vi her i Folketinget kan styre, og jeg er glad for den anerkendelse af, at der naturligvis skal tages hensyn til det EU-medholdige.

Jeg vil gerne i forbindelse med mine afsluttende bemærkninger forsøge at give en ret grundig behandling af det forslag til vedtagelse, som dele af oppositionen står bag. Og det vil jeg gøre for selvfølgelig for at få fremhævet, hvor jeg mener der ikke er nogen konflikt mellem det, regeringen vil, og det, som oppositionen har til hen-



sigt – det vil jo også fremgå af vores eget forslag til vedtagelse – men måske også lige så meget for at præcisere, hvor det er, vi kan se problemer i vedtagelsen. Og så vil jeg selvfølgelig også komme med mit bud på, hvordan vi kommer videre, når vedtagelsen er vedtaget her i Folketinget.

Jeg vil godt som udgangspunkt sige, at for så vidt angår nogle af de konkrete forslag, er der forslag, som stemmer fuldstændig overens med regeringens politik på området. Jeg kan tage det første, nemlig at skulle arbejde for en maksimal transporttid på 8 timer for slagtedy, og også forslaget om, at regeringen skal arbejde for, at transport af højdrægtige dyr i den sidste tiendedel af drægtighedsperioden som hovedregel forbydes.

Vi har naturligvis inden for rammerne af regeringens skattestop bestemt heller ingen problemer med den grundtanke, at de gebyrer, der opkræves for godkendelse af f.eks. ruteplaner, skal dække de faktiske omkostninger, der er forbundet med myndighedernes sagsbehandling. Det er der ingen tvivl om.

Jeg vil sige, at allerede i dag har vi sådan set tilstræbt os på at følge den retningslinje, som vi også mener var en del af den om ikke andet så politiske aftale, der lå bag den beretning, som blev udfærdiget sidste år. Det er naturligvis væsentligt, når man bliver pålagt nye opgaver, som er ren brugerbetaling, at vi så også får de penge i kassen igen.

Der er også forslag i vedtagelsen, som vi ikke vil kunne stemme for i dag, og det vil jeg gerne forklare nærmere.

For det første står der, at regeringen skal skærpe kontrollen af, om dyrevelfærdsreglerne overholdes, bl.a. ved at hæve den generelle årlige velfærdskontrol fra 2 pct. til 5 pct. af besætningerne og sikre, at de nødvendige ressourcer tilføres fødevareregionerne. Som det ligger i forslaget, skal der altså tilføres fødevaremyndighederne yderligere ressourcer. Det er ikke omkostningsfrit, og de ressourcer, som i givet fald skal anvendes, kan i sagens natur ikke bruges på andre områder.

Derfor synes jeg, og her må jeg sige, at det er jeg ikke blevet meget klogere på under debatten i dag, det kan så være manges skyld, at man må stille sig selv de helt simple spørgsmål: Hvad er det for besætninger, der skal omfattes af den udvidede kontrol? Hvilke nærmere omkostninger er der forbundet med det? Er der en reel gevinst ved forslaget? Hvis man siger, at det her er et

spørgsmål om at hæve budgetterne inden for Fødevareministeriets område, kunne de penge så dyrevelfærdsmæssigt være brugt bedre på et andet område? Og hvad er konsekvenserne for erhvervet?

Alle disse ting har jeg ikke hørt nogen besvarelse af, og jeg tvivler meget på, at det er spørgsmål, som vi kommer meget nærmere en besvarelse af i dag.

For så vidt angår forslaget om at indføre hundrede procent rampekontrol ved indlevering og udlevering på samlestederne og ved anden vej af eksport af levende dyr, gør de samme synspunkter sig for mig i vidt omfang gældende.

Kl. 13.10

På nogle områder er forslaget fuldt ud i tråd med regeringens seneste tiltag på området. Det forholder sig jo sådan, at Retsudvalget ved sin beretning af 31. maj 2002 pålagde regeringen at indføre inspektion på rampen af de dyr, der sendes af sted fra samlesteder.

På den baggrund har regeringen nu i går fremsat et lovforslag om ændring af dyreværnsloven. Det tager initiativ til at tilvejebringe en hjemmel, således at der kan fastsættes administrative regler om dyrlægekontrol ved pålæsning af dyr ved afgang fra samlesteder.

Det forslag, som vi nu taler om, og der har jo været lidt ordveksling i dag bl.a. med den konservative ordfører om den sag, går jo videre. Det går ud over beretningen, da det tillige indeholder et krav om hundrede procent rampekontrol ved indlevering af dyrene på samlestederne, ligesom forslaget, som jeg har forstået det, også omfatter hundrede procent rampekontrol af dyr, som eksporteres direkte fra besætningerne.

Den del af forslaget indebærer helt nye kontrolinitiativer. Det siger sig selv, da der ikke på samme vis forefindes en kontrol af det i dag f.eks. ude på besætningerne. Det har hverken fødevareministeren eller jeg haft mulighed for at vurdere nærmere. I forlængelse af det, som jeg anførte før om øget kontrol af besætningerne, synes jeg også her, at vi skylder os selv og ikke mindst de involverede erhverv, at der foretages en grundig undersøgelse af behovet for og konsekvenserne af et sådan nyt initiativ.

Her er min anke altså først og fremmest, at vi her taler om meget vidtgående ændringer i forhold til det, et enigt Folketing besluttede, og i forhold til det, der stod i beretningen. Jeg synes måske, at det havde været mere kvalificeret, hvis vi havde haft mulighed for at vende de her

ting, før man går videre med det skridt, der hedder at aflyse en for øvrigt særdeles velfungerende stikprøvekontrol ved aflæsning på samlestederne til i stedet at være en hundrede procent kontrol.

Med hensyn til forslaget om, at der skal udformes regler, der gør det lettere for myndighederne at inddrage autorisationer til dyretransport, har jeg tidligere i dag redegjort for de gældende bestemmelser herom. Som jeg her nævnte, er der allerede i dag regler i både straffeloven og dyreværnslovgivningen, der giver mulighed for fratagelse af autorisationer.

Jeg går ud fra, at de regler, som forslagsstillerne her har i tankerne, er dem, der drejer sig om administrativ tilbagekaldelse, som findes i Justitsministeriets bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport. Disse regler indebærer som nævnt, at fratagelse kan ske i tilfælde af gentagne overtrædelser af EU-reglerne eller i tilfælde af overtrædelse, som har medført alvorlig lidelse for dyrene.

De regler, vi her taler om, og det ved jo alle, bygger på et EF-direktiv, der er fælles for alle Unionens lande. Og jeg har meget svært ved at se en begrundelse for at ændre disse regler, uden at det på nogen som helst måde er angivet, i hvilken retning de ændringer skal gå.

Der må jeg sige, at hvis man skal sammenligne det forslag til vedtagelse, som kommer fra oppositionen, og det forslag til vedtagelse, som regeringen har fremsat, er og hvis det, man går efter i denne forespørgsel, er at sikre, at de transportører, der gentagne gange overtræder reglerne, skal have frataget deres autorisation, er der mere mening i det forslag, som regeringen kommer med, for det går præcis på det punkt: En håndhævelsen af de regler, der allerede er fastsat.

For så vidt angår den anden del af diskussionen om, hvorvidt det er Folketinget, der skal diktere, hvad domstolene skal, så mener jeg ikke, at der er nogen uenighed om målsætningen, men også her mener jeg, at regeringens formulering er mere i tråd med den måde, vi normalt formulerer os på retspolitisk.

Jeg vil gerne sige om hele processen her, at det, der så glæder mig, er, at vi et eller andet sted i meget vidt omfang gerne vil det samme, for vi vil gerne forbedre dyrenes velfærd. På trods af, at jeg her har fremhævet et par punkter, som jeg synes måske havde fortjent grundig overvejelse – man kunne sige, at det måske nærmere har karakter af at være et beslutningsfor-

slag værdigt end en vedtagelse i en forespørgselsdebat, der hverken har været i høring eller har haft mulighed for at blive hørt andre steder – så synes jeg selvfølgelig, at vi skal prøve at se fremad.

Det er klart, at jeg forventer, at der er et flertal, som vil vedtage det forslag, som oppositionen står bag i dag, og det vil vi selvfølgelig loyalt gennemføre. Vi havde selvfølgelig tænkt os i forbindelse med gennemførelsen af det at inddrage alle de berørte myndigheder og erhvervet og også prøve at foretage en nærmere vurdering af de enkelte dele af forslaget og så forsøge at tage stilling til, hvordan det mest hensigtsmæssigt skulle gennemføres.

Kl. 13.15

Vi havde selvfølgelig tænkt os at orientere Folketinget om udfaldet af de overvejelser, og jeg er meget åben over for enhver diskussion af, hvordan vi kommer videre rent procesmæssigt, om det skal være i form af en redegørelse, der oversendes til Retsudvalget, og som så danner grundlag for det videre arbejde med at gennemføre de regelændringer, som et flertal i Folketinget her pålægger regeringen. Men det vil vi selvfølgelig se positivt på, det er vores forpligtelse. Og som sagt: Meget langt hen ad vejen er vi jo også enige på mange af punkterne.

Endelig til sidst vil jeg sige, for der har været lidt diskussion omkring det nye forslag til ændring af dyreværnsloven: Jeg vil ikke have den misforståelse stående her, at man kan blive idømt en straf på 4 måneders fængsel for overtrædelse af dyreværnslovgivningen. Det er sådan i dag i dyreværnsloven, og det er helt centralt, at i tilfælde af vanrøgt eller uforsvarlighed kan der straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år og i gentagelsestilfælde i indtil 2 år.

Det område har været undersøgt ganske grundigt af Rigsadvokaten forud for, at jeg fremsatte lovforslaget, og det var Rigsadvokatens vurdering, at der ikke var behov for at ændre på strafferammerne, for så vidt angik fængselsstraffen. Der mente Rigsadvokaten, at niveauet var ganske passende og fungerede ganske godt, hvorimod der, for så vidt angik bøderne, var tale om et skrigende misforhold til, hvad vi mener er rigtigt.

Der skulle som sagt være en strengere økonomisk straf forbundet med det. Og det er årsagen til, at jeg ændrede dyreværnsloven på det område, men altså ikke ændrede den med hensyn til strafferammerne.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Der er tre ordførere, der foreløbig har meldt sig med ordførerindlæg under anden runde. Men forinden er der to, der har bedt om ordet for korte bemærkninger.

Den første er hr. Christian H. Hansen og derefter hr. Keld Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

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

Jeg siger selvfølgelig også tak til justitsministeren for den sidste besvarelse.

Jeg har et par enkelte spørgsmål. Det første går på, om justitsministeren kan oplyse noget om, hvor mange køretilladelser der indtil videre har været inddraget. Det kunne jo være ganske glædeligt at få det at vide, når der jo er mulighed for det, og ligeledes hvor mange køretøjer der har været inddraget, når der nu også er mulighed for det.

Så vil jeg gerne spørge ministeren med hensyn til det, der bliver vedtaget i dag, om man kunne forestille sig – nu skal det jo så ud til nogle høringsparter, kan jeg forstå – at de partier, der står bag denne her vedtagelse, også bliver inddraget i nogle møder i forbindelse med den videre proces?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Ministeren hævdede, at det, vi nu har foreslået fra et flertals side, ikke var noget, der lå i den betretning, som blev lavet sidste år i maj.

Jamen det er lige præcis en udmøntning af intentionerne, for hvad oplever vi? Vi oplever, at vi i enighed i Folketinget, alle partierne, vedtager en beretning i udvalget, og den beretning havde til formål, at vi skulle øge afgifterne. Så kommer der ingenting fra ministeren, ikke andet end nogle småjusteringer, som ikke ændrer på billedet. Og der sker ingenting. Så er vi andre da nødt til at handle.

Jeg synes unægtelig, at ministeren efterlader et fodslæbende indtryk. Derfor vil jeg godt spørge ministeren: Når nu ministeren siger, at der er brug for grundige undersøgelser og alt muligt, så er det forhåbentlig ikke et signal om, at ministeren igen vil trække tingene i langdrag?

(Kort bemærkning).

**Frank Jensen (S):**

Jeg vil gerne sige tak for ministerens besvarelse her i anden runde også.

Når det drejer sig om straffniveauet i forhold til gældende dyreværnslovgivning, så er det jo uomtvisteligt, at ministeren har ret i, at straffebestemmelsen under skærpede omstændigheder kan komme helt op på 2 år i de meget alvorlige dyrplagerisager, men det, som vi har diskuteret, og det, som vi forholdt os til i formiddags, var de bestemmelser, der hørte til overtrædelse af § 28, stk. 5.

Jeg forstod ministeren sådan, men det kan ministeren måske så besvare nu, at de sager, vi taler om her, når det gælder overtrædelse i forbindelse med transport af dyr, bliver pådømt efter den bestemmelse. Og der er det så, jeg sætter spørgsmålstegn ved det, og vi vil godt drøfte nærmere med ministeren, når vi nu kommer til at forhandle ministerens lovforslag senere i den her samling: Er det tilstrækkelig afskrækkende, at vi her taler om op til 4 måneders frihedsstraf?

Kl. 13.20

Det var blot det, og det håber jeg ministeren måske vil kaste lys over nu.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Først til hr. Christian H. Hansen. For så vidt angår spørgsmålet om autorisationerne, så sagde jeg faktisk allerede i mit første indlæg – og jeg redegjorde også meget grundigt for reglerne – at direktoratet endnu ikke har benyttet sig af muligheden for at tilbagekalde autorisationer til dyretransporter, fordi man ikke har haft det fornødne grundlag herfor.

Det er jo det, der er hele pointen i den diskussion, vi har haft om den sidste pind. Er det, fordi reglerne er for dårlige, eller er det, fordi håndhævelsen ikke fungerer godt nok i praksis? Og der er min klare holdning den, at reglerne er ganske udmærkede. Mulighederne for at tilbagekalde autorisation er til stede, men det kræver, at hvis politiet under en kontrol opdager, at der er en person, der har overtrådt reglerne, som ikke har en ruteplan, eller hvad det ellers er, så er det væsentligt, at Fødevarerdirektoratet naturligvis får besked umiddelbart efter, så man kan sikre sig, at autorisationen kan tilbagekaldes.

Det er derfor, vi har lagt så megen vægt på håndhævelsen af reglerne i vores vedtagelse i forhold til at lægge op til ændring af et regelsæt, der sådan set er ganske udmærket, men som bare skal benyttes.

Omkring den videre proces er jeg absolut indstillet på at diskutere det her med de partier, der står bag vedtagelsen. Det kan være i form af et samråd i udvalget, eller hvad man ellers måtte

ønske. Det må vi tale videre om, og det kan vi jo gøre uformelt. Der er ingen grund til at gøre tingene mere komplicerede. Men selvfølgelig er jeg interesseret i det. Det er jo væsentligt, at I føler, at jeres ønsker bliver hørt.

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige: Jeg tror, at der ligger mange gode intentioner både bag den her vedtagelse og beretningen. Jeg læste bare op fra beretningen, hvad der præcis står om pålæsning fra samlesteder. Og det er det, der er givet hjemmel til nu i det nye forslag til dyreværnslovgivning, hvor vi jo desværre ikke har haft hjemmel. Jeg er enig i, at selvfølgelig skal det koste noget. Og det, vi åbner op for nu, er, at man så kan tage betaling for, at der står en dyrlæge og sikrer sig, at dyrene er velfungerende, har det godt, inden de bliver læsset på igen.

Derudover bliver der jo så også indført brugerbetaling for den efterkontrol af ruteplanerne, der skal ske efterfølgende. Så jeg føler, at jeg med det forslag, som er fremsat på dyreværnsområdet, lever op til det, der står i beretningen. Men det er da fuldt ud politisk legitimt at sige: Jamen vi vil sådan set også nogle flere ting. Så kan vi diskutere dem, og hvordan præmisserne skal være for dem. Men jeg vil ikke anklages for ikke at efterleve beretningen, for det mener jeg, jeg gør med ændringen af dyreværnsloven på det område.

Hr. Keld Albrechtsen havde også nogle polemiske betragtninger om, at der ikke sker noget. Jeg vil sige, at hvis hr. Keld Albrechtsen får en stille stund på vej til Brabrand en dag, kan hr. Keld Albrechtsen jo læse min tale. Jeg tror, jeg nævnte 10 nye initiativer, der er sket her i løbet af 2002. Jeg vil bare ikke helt have det siddende på mig, at der slet ikke er sket noget. At man er utålmodig i Folketinget, kan jeg godt forstå.

Til hr. Frank Jensen vil jeg sige omkring strafbestemmelserne, at jeg tror, en af misforståelserne er, at man kan straffes med 4 måneder for overtrædelse af bekendtgørelsen. Det kan enten ske med bøde eller med 4 måneders fængsel, hvis ikke bøden betales. Men derudover kan man også sagtens tiltales for at overtræde dyreværnslovgivningen. Så der er sådan set to måder at ramme den samme person, der overtræder lovgivningen, på.

Jeg håber, det har præciseret det en smule.

#### **Første næstformand (Svend Auken):**

Vi har en ny runde af korte bemærkninger. Først hr. Kristen Touborg, derefter hr. Christian H. Hansen og hr. Keld Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

#### **Kristen Touborg (SF):**

Justitsministeren kommer nogle gange ind på ruteplanerne og på betalingen for dem.

Mit spørgsmål går på, om den omstændighed, at man nu skal betale for ruteplanerne, men samtidig har fået nedsat timebetalingen for veterinærkontrollen i øvrigt, betyder, at vi får den væsentlige forøgelse af brugerbetalingen, der var hensigten, eller det betyder, at der stort set ikke rigtig bliver noget ud af den del af vores handlingsplan.

Jeg vil også gerne i forbindelse med det spørge ministeren, om det er sådan, at man, hvis man kører den samme rute flere gange, så kan nøjes med at lave en ruteplan én gang og efterfølgende anvende den samme. Altså om det er 320 kr. for hver gang, eller det i virkeligheden kan være en engangsforestilling eller kun i hvert fald for hver femte gang eller sådan noget?

Kl. 13.25

(Kort bemærkning).

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

Nu fik vi det så igen bekræftet, og det var jeg egentlig glad for at vi fik, at de regler aldrig har været brugt. Derfor vil jeg gerne spørge ministeren: Hvis man kigger lidt tilbage på, hvilken debat der har været om dyretransporter, burde det så ikke have været sådan, at regeringen for lang tid siden havde præciseret, at det regelsæt, der efter justitsministerens oplysning forefindes, nu også skulle bruges? Det kommer så først frem her godt et års tid efter.

Så var der et lille spørgsmål til justitsministeren også. Nu var der mange spørgsmål, så jeg tror, det var ren forglemmelse, men det var selvfølgelig, om det flertal af partier, der står bag vedtagelsen i dag, vil blive inddraget til nogle møder i det videre arbejde.

(Kort bemærkning).

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Det er helt tydeligt, at vi har en uenighed om, hvad der er sket i det sidste års tid i denne her sag. Ministeren nævner, at ministeren har opregnet en lang række punkter, hvor ministeren har gjort noget. Mit synspunkt har været det, at på de afgørende spørgsmål har ministeren ikke foretaget sig det, der var nødvendigt. Men det er så hele den debat om, hvad der er sket. Lad os så kigge fremad på baggrund af det, der nu bliver vedtaget i Folketinget.

Derfor vil jeg så godt simpelt hen, også i forlængelse af det spørgsmål, hr. Christian H. Hansen stillede, spørge ministeren, om ministeren meget hurtigt i den ene eller den anden form vil tage kontakt til partierne i Folketinget, dvs. regeringspartierne plus det flertal, der om lidt vedtages forslaget, så vi kan aftale en fremgangsmåde, der sikrer hurtig handling i denne her sag.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Til hr. Christian H. Hansen og til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sådan set gerne gentage, hvad jeg sagde før: Jeg er absolut indstillet på at tage kontakt. Og som jeg sagde, så synes jeg måske ikke, at Folketingssalen er det mest velegnede forum til at diskutere, hvordan vi gør det på den mest hensigtsmæssige måde, hvorvidt det er i form af et samråd, eller det er en kop kaffe på mit kontor, men jeg er absolut indstillet på, at vi sætter os ned, så vi kan komme i gang med det her så hurtigt som muligt og får fundet ud af, hvordan processen skal køre.

Jeg ønsker mindst af alt at komme i en situation, hvor jeg bliver beskyldt for ikke at efterleve Folketingets flertals vedtagelse eller at smøle med tingene. Jeg ønsker naturligvis og selvfølgelig det her, men jeg vil så bare gøre opmærksom på, at nogle af de ting, der ligger i vedtagelsen, vil medføre ret drastiske forandringer, ikke mindst på kontrolområdet. Og der håber jeg, at man vil vise en vis forståelse for, at tingene skal gennearbejdes og høres af de myndigheder, der skal føre det her ud i livet, så vi også har en sikkerhed for, at det fungerer. Så jeg skal nok sørge for, at der sker en indkaldelse, så vi kan få drøftet det her hurtigst muligt.

Til hr. Kristen Touborg, der havde et spørgsmål omkring ruteplanerne: Jamen jeg har hørt de myter, er det næsten, om, at hvis man kørte hver dag mellem Danmark og Hamborg, kørte rundt i landet, så kunne man sådan set bare i princippet kopiere den samme ruteplan, blive ved med at køre og køre ad den samme vej og så undlade at betale mere end den ene gang.

Det er ikke det, der er hensigten. Man betaler for hver gang, man har en transport. Der er det en ny ruteplan, der skal godkendes, stemples undervejs, sendes ind og efterkontrolleres. Og det vil sige, at man i dag skal betale for ruteplanen. Når dyreværnsloven forhåbentlig bliver vedtaget, skal man også betale for den efterfølgende kontrol af den. Så der bliver sådan set dobbelt bonet op, kan man sige, i forhold til de

personer. Og jeg er helt overbevist om, at det kommer til at give et væsentligt merprovenu, at det altså med andre ord bliver dyrere for de mennesker, der ønsker at transportere, bare ved at vi laver de her to ting.

Jeg vil sige til diskussionen omkring de faktiske omkostninger, at vi har bestræbt os på – og det er også min overbevisning, at det er det, man har gjort sig tanker om i Fødevarerministeriet – at de gebyrer, som vi har lagt, i videst muligt omfang er udtryk for, hvad de faktiske omkostninger er ved kontrollen. Der er altså ikke tale om en overvæltning af ting, som ikke hører under det, men at man sørger for at betale for den ydelse, man får, en brugerbetaling kan man kalde det, på området. Det har været min hensigt, og det er også den måde, det har været tilrettelagt på.

Kl. 13.30

Så vil jeg for øvrigt sige omkring det: Der har været flere forskellige modeller for, hvordan man så udregner den her beregning af ruteplanerne, og vi har så valgt at sige, at det bliver et gennemsnit, så alle betaler den samme pris hver gang. Man kunne jo vælge at sige, at i hvert enkelt tilfælde skulle man foretage en selvstændig vurdering. Det tror jeg administrativt ville blive meget tungt. Og de mennesker, der lever af at transportere, transporterer så mange gange, at det nok er meget fornuftigt at lægge sig fast på et fast beløb. Men hensigten er, at det skal dække de faktiske omkostninger, og det er også det, både fødevarerministeren og jeg har tilstræbt os på, når de gebyrer er blevet fastlagt.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så går vi til anden ordførerrunde, og den første er hr. Christian H. Hansen og derefter hr. Frank Jensen og hr. Kristen Touborg.

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

Jeg vil sluttelig sige, at jeg faktisk synes, at vi har haft en rigtig god debat i dag, der er kommet nogle gode synspunkter frem, og der ligger også et rigtig godt forslag til vedtagelse, som et flertal står bag.

Så vil jeg også gerne oplyse lidt om, at det jo forholder sig sådan, at man med hensyn til de initiativer, der bliver lagt i det her forslag til vedtagelse gående på, at der skal tilføres regionerne nogle ekstra midler, selvfølgelig mener ekstra midler. Og det vil sige, at når vi kommer til den næste finanslovaftale, så skal der jo sættes noget på plads i forbindelse med det; det er jo også

derfor, der i vedtagelsen står januar 2004, så det berører jo ikke den finanslov, som ligger på nuværende tidspunkt.

Ud over det er det min opfattelse, at det, som bliver vedtaget i dag, selvfølgelig ud over den beretning, der er lavet, også giver en bedre opstramning af det her med dyretransporter. Det er vi yderst tilfredse med i Dansk Folkeparti, og vi er glade over, at der er et stort flertal, som er sammen om sådan en vedtagelse, således at der sker nogle opstramninger og nogle forbedringer på området.

#### Frank Jensen (S):

I besvarelsen sagde ministeren, at det jo ikke er en hensigtsmæssig måde, vi træffer beslutning på på et så vitalt område, nemlig i form af vedtagelser.

Det kan ministeren selvfølgelig godt mene. Ministeren henviser til, at det burde finde sted i form af et beslutningsforslag. Nu må jeg så minde ministeren om, at beslutningsforslag jo heller ikke kommer til høring, men bortset fra det så har vi jo prøvet den vej. I sidste samling fremsatte Socialdemokratiet, men også en række andre partier, beslutningsforslag netop også omkring transport, og vi fik også gennemført, fordi vi havde et flertal i Retsudvalget, en udmærket forhandling med regeringen, med justitsministeren og fødevareministeren og også med Venstre og De Konservative, der mundede ud i, at vi fik en beretning afgivet af Retsudvalget i enighed.

Det, som har vakt undren, er så, at Retsudvalget ikke løbende har været inddraget i de forbedringer, ministeren har foretaget, men det kan vi jo som sagt ikke blande os i. Det er jo ministeren, der tilrettelægger sin egen måde at forberede sit lovgivningsarbejde på. Men vi havde en forventning om, at når vi var enige om, at det her var en sag, der skulle fremmes mest muligt, så ville vi også holde de tidsfrister, der var i vores fælles beretning.

Nuvel. Nu er der fremsat lovforslag i Folketinget her i går, når det drejer sig om at sikre en mere effektiv håndhævelse og også et mere afskrækkende strafniveau i forhold til konkrete overtrædelser. Det ser vi frem til at vi får behandlet i Folketinget, og som sagt har vi også lovet her i dag, at vi vil give ministeren en meget, meget velvillig behandling, når vi er sikre på, at det til gengæld så også er egentlig afskrækkende og effektive retshåndhævende midler, vi bringer i anvendelse efter vedtagelse af ministerens lovgivning.

Jeg synes, at debatten ...

#### Første næstformand (Svend Auken):

Jeg beder om, at der er betydelig mere ro i salen. Ordførerne har haft en vigtig debat og fortjener ro til afslutning af debatten fra øvrige kollegaer i salen.

#### Frank Jensen (S):

Jeg synes, at vi undervejs havde en meget konstruktiv, men også en ærlig debat, specielt debatten med den konservative ordfører, hvor det altså også drejede sig om prioritering af ressourcerne. Det er jo nok her, vandene skilles, og ikke bare skilles vandene mellem regering og dele af oppositionen, men mellem regeringen og *hele* oppositionen, må jeg minde ministeren om. Fordi det forslag til vedtagelse, der nu kommer til afstemning om lidt, det, der kommer først til afstemning, er jo fremsat af alle oppositionspartier mod Venstre og De Konservative.

Kl. 13.35

Der, hvor jeg oplevede, at vandene skiltes mellem regeringen og oppositionen, var i spørgsmålet om, at vi skulle gøre det dyrere at gennemføre transporter af slagtedyr ud over landegrænserne og gøre det så dyrt, at det ikke kunne betale sig, sådan at vi fremmede det, at man slagter dyr ved det nærmeste slagteri og til gengæld så kører de dyr, der skal ud på eksportmarkedet, i frossen tilstand i kølevogne.

Hvis det er her, vandene skilles, så har vi altså et ganske alvorligt problem mellem oppositionen og regeringen, men det vil vi selvfølgelig holde fast i, og vi forventer, når nu et flertal i Folketinget har en vedtagelse, der lægger op til at gennemføre en hundrede procent rampekontrol, og som også gennemfører en række andre opstramninger i forhold til kontrollen inden for dyrevelfærdsområdet, at det så i realiteten også fører til, at vi får den fordyrelse, der gør, at vi udhuler den profit, der i dag er forbundet med at gennemføre slagtinger langt, langt væk derfra, hvor dyrene er opvokset.

Med baggrund i dagens debat synes jeg, det er godt at konstatere, at det store flertal stadig væk er intakt, og at der fortsat vil være en meget stor årvågenhed over for, at regeringen lever op til det ansvar, regeringen har på feltet.

#### Kristen Touborg (SF):

Jeg vil gerne først sige tak til ministeren for svaret på mit spørgsmål vedrørende ruteplaner og

tak for, at ministeren aflivede myten om, at man vil kunne fifle med den form for udgifter.

Så vil jeg gerne ind omkring transportbekendtgørelsens bestemmelser og spørge ministeren, om det er ministerens hensigt at holde fast i, at langt den overvejende del af det, der er i den bekendtgørelse, og hele sigtet med bekendtgørelsen fastholdes, også selv om der er høringsparter, der er dybt, dybt imod og dybt foruroligede over, hvad det kan få af økonomiske konsekvenser for dem.

Jeg vil medgive, at der er områder i dansk landbrug og nærliggende områder, der får store problemer, hvis de her ting kommer til at virke efter hensigten, men det er sådan set meningen. Det er sådan set meningen, at vi enten stærkt skal begrænse eller i virkeligheden helst helt opføre med at levere levende slagtedyr langt ned i Sydeuropa.

Derfor har jeg ikke noget særligt samvittighedsnag over, at høringssvarene giver udtryk for, at det er dybe indgreb i deres virksomhedsområder. Det er jeg enig i, men det er sådan set også hensigten efter min opfattelse. Og det vil jeg egentlig godt høre om ministeren kan bekræfte.

Jeg har en enkelt ende i bekendtgørelsen, jeg godt vil tage fat i også. Der er lagt meget vægt på, at man ændrer fristen for ruteplaner fra 4 døgn til 2 døgn. Det vil jeg fraråde at man går ind i. Jeg mener, det er vigtigt, at vi har fuldstændig sikkerhed for, at der kan laves en ordentlig kontrol.

Så skal jeg sige, at hundrede procent rampekontrol, som vi snakker om i vores vedtagelse, ude på gårdene er gjort for at lukke et hul i lovgivningen, som er ved at blive udnyttet, ved at man lægger heste på direkte på gårdene, kører dem langt ned i Italien og lader dem gå en uges tid, hvorefter de bliver slagtet. Og det var jo ikke hensigten med de regler, vi har.

Vedrørende velfærdskontrollen og stikprøver er det jo sådan, som ministeren formodentlig ved, at det jo er stikprøvekontrol, der bliver foretaget, men vores hensigt er også, at man kan foretage begrundet kontrol. Det vil sige, at hvis man har mistanke til et område, så er det rimeligt at gå ind specielt og lave flere kontroller af velfærden på de områder.

Så skal jeg slutte med at sige, at når ministeren efterlyser lidt mere konkret omkring, hvad det her koster, ja, så er det meget vanskeligt for

oppositionen, for når vi ringer over til ministerierne, kan vi ikke få at vide, hvad det nuværende velfærdskontrolbudget er.

Kunne vi bare have fået det, så kunne jeg såmænd godt finde ud af at gange op fra 2 pct. til 5 pct. Det kan vi ikke få at vide. Derfor kan jeg ikke hjælpe ministeren med at give de beløb, men må henvise til, at ministeren søger over i Fødevareministeriet. Der må de kunne findes.

Kl. 13.40

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Nu er det her vel for lange transporter, for hvis det ikke er det, så vil hr. Touborg som husdyrproducent vide, at det her jo kunne medføre, at hver eneste gang, hr. Touborg skulle levere et par grise eller undertegnede et par køer, så skal der være en, der holder øje med, om dyrene er i orden. Og det vil sige, at nu får vognmanden altså ekstra hjælp med rundt. Eller er det kun ved de helt lange transporter?

(Kort bemærkning).

**Kristen Touborg (SF):**

Det burde være gået op for hr. Jens Kirk efter adskillige timers debat, at den her debat drejer sig om transporter over 8 timer. Men hvis ikke det har været gået op for hr. Jens Kirk, så må det vel hermed være gået op for ham.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg skal for god ordens skyld oplyse, at justitsministeren har erklæret sig indforstået med, at det er oppositionens forslag, der kommer til afstemning først.

Forslag til vedtagelse nr. V 45 af Christian H. Hansen (DF), Frank Jensen (S), Kristen Touborg (SF), Morten Østergaard (RV), Keld Albrechtsen (EL) og Mogens Nørgård Pedersen (KRF) (*se side 4198*) vedtoges med 59 stemmer (S, DF, SF, RV, EL og KRF) mod 45 (V og KF).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 46 af Karsten Nonbo (V) og Gitte Seeberg (KF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 58:**

**Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod transport og slagting af højdrægtige dyr.**

Af Kristen Touborg (SF) m.fl.  
(Fremsat 11/12 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Første næstformand (Svend Auken):**

Der er en lille pause.

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Jeg beklager forsinkelsen.

Et forbud mod transport og slagting af højdrægtige dyr kan have meget gode grunde, og jeg har også stor sympati for forslaget.

Indledningsvis vil jeg godt understrege, at det for mig oplyste kun er en meget lille del af besættningsejerne, der lader højdrægtige dyr transportere og slagte. En dyrlæge på et kvægslagteri i Sønderjylland har f.eks. oplyst til pressen, at det er under 3 promille af de leverede kreaturer, der er højdrægtige.

Når det er sagt, så skal vi selvfølgelig gøre, hvad vi kan for at sikre os, at også denne lille del af dyrene beskyttes mod smerter og lidelser. Og det vil jeg gerne arbejde for. Justitsministeriet har faktisk allerede lagt op til i vidt omfang at forbyde transport af drægtige dyr i de udkast til bekendtgørelser om ændring af de gældende transportbekendtgørelser, som vi sendte i høring den 17. december sidste år.

Men når vi taler om transport af dyr, kommer vi ikke uden om at nævne EU-reglerne, der jo som bekendt næsten er fuldstændig harmoniserede på dette område, og som kan gøre et eventuelt totalforbud mod de omhandlede transportret kompliceret. Jeg vil imidlertid gerne prøve at ridse op, hvordan de gældende regler regulerer forholdene, og hvilke ændringer vi foreslår os:

For så vidt angår kommercielle transportere over en afstand af mindst 50 km, finder bestem-

melserne i Rådets direktiv fra 1991 om beskyttelse af dyr under transport anvendelse. Direktivet er gennemført i dansk ret ved en bekendtgørelse fra 1993 om beskyttelse af dyr under transport. I bilag til direktivet er der fastsat nærmere krav til beskyttelse af bl.a. drægtige dyr. Det fremgår af denne bestemmelse, at drægtige dyr, der påregnes at skulle føde under transporten, ikke anses for transportegnede.

Bestemmelsen genfindes næsten ordret i § 5 i den danske bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport.

Ved en ændring af de danske regler om transport af drægtige dyr er vi nødt til at holde os inden for rammerne af den nævnte direktivbestemmelse. Et forbud mod transport af drægtige dyr må derfor bl.a. afhænge af en fortolkning af direktivets ordlyd om, hvornår dyr påregnes at skulle føde under transporten.

Kl. 13.45

Højdrægtige dyr, der er meget tæt på det forventede fødselstidspunkt, må selvfølgelig påregnes at skulle føde under transporten. De er derfor uden tvivl omfattet af direktivets transportforbud. Men jo længere tid, der på tidspunktet for transporten er, indtil det forventede fødselstidspunkt, jo sværere bliver det at argumentere for, at dyrene påregnes at føde netop under transporten.

Justitsministeriet har derfor konsulteret Fødevaredirektoratets veterinærsagkyndige for at få oplysning om, hvor lang tid før det forventede fødselstidspunkt drægtige dyr kan påregnes at føde under en eventuel transport.

Fødevaredirektoratet har oplyst, at drægtige dyr, der inden for de sidste 10 pct. af deres drægtighedsperiode, men endnu ikke tæt på det forventede fødselstidspunkt, efter direktoratets vurdering alene kunne påregnes at skulle føde under transporten, hvis der er tale om en længelevende transport.

Baggrunden herfor er, at i det omfang drægtigheden forløber uden problemer, er det kun længelevende transportere, der vurderes at udgøre en større belastning for dyrene og dermed en risiko for, at fødslen går i gang under transporten.

Spørgsmålet er herefter, hvor lang en længelevende transport kan siges at være i den sammenhæng. Direktivet finder som nævnt anvendelse på kommercielle transportere over en afstand af mindst 50 km, og på en række områder om køre/hviletid og ruteplaner opererer direktivet med en grænse på 8 timer.