

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.

Formanden:

Det næste punkt på dagsordenen er forespørgsel nr. F 18, forespørgsel til justitsministeren om dyretransporter, af Christian H. Hansen m.fl.

Da ordføreren for forespørgerne, hr. Christian H. Hansen, ikke er til stede i salen, skal jeg spørge, om der er andre af forslagsstillerne, som er i stand til at begrunde forespørgslen, inden ministeren svarer. Hvis ikke det er tilfældet, bliver jeg nødt til at udsætte mødet i 5 minutter. Mødet genoptages igen kl. 14.05.

Mødet udsat kl. 13.59

Mødet genoptaget kl. 14.04.

Formanden:

Nu har vi vist den fornødne bemanning til at kunne gå i gang med forespørgsel nr. F 18.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Forespørgsel nr. F 18:

Forespørgsel til justitsministeren:

»Vil ministeren redegøre for reglerne om dyretransporter, herunder om, hvordan det sikres, at de danske særregler overholdes også ved grænseoverskridende transporter?«

Af Christian H. Hansen (DF), Kim Christiansen (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF), Morten Messerschmidt (DF), Hans Kristian Skibby (DF) og Peter Skaarup (DF). (Forespørgslen anmeldt 7/11 2006. Fremme af forespørgslen vedtaget 9/11 2006).

Begrundelse

Christian H. Hansen (DF):

Jeg vil starte med at beklage over for det høje Ting, at jeg var undervejs og ikke lige var til stede fra starten.

Men grunden til, at den her forespørgselsdebat i dag skal foretages, er jo, at der har været debat ikke kun i år, men i mange år, om de her dyretransporter, og hvor vi jo har set det ene tilfælde efter det andet, hvor tingene ikke har været i orden. Der har fra politisk side været holdt en masse møder internt i partierne og ovre ved justitsministeren i fælles trop, hvor man har drøftet, hvordan man kunne gøre de her ting.

Kl. 14.05

Nu er rapporten om klippekortordningen så endelig kommet frem, efter at et flertal i Folketinget jo sagde, at man ville have den, og derfor synes jeg, det er givtigt, at vi i dag får en debat, således at befolkningen også får lidt mere at vide om, hvad det egentlig er, der foregår, og hvad det egentlig er, der er planerne i fremtiden, i stedet for at der bare er nogle små brudstykker i Tv-avisen om, hvad vi hver især agter at gøre.

Så jeg ser frem til, at vi får en god debat her i dag, og at der kommer nogle klare synspunkter frem.

Besvarelse

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til Dansk Folkeparti for at have taget initiativ til denne forespørgsel. Debatten kommer på et meget velvalgt tidspunkt, fordi transport af dyr er et særdeles aktuelt emne, som i øjeblikket optager os alle meget, og det skyldes flere forhold.

Vi har netop gennemført nye regler på området i forbindelse med, at EU's nye transportforordning trådte i kraft den 5. januar i år, og der er nye initiativer på vej. Her tænker jeg særlig på klippekortordningen for dyretransporter, som jeg vil vende tilbage til.

Men samtidig må jeg også sige, at der er en meget kedelig grund til, at dyretransport er blevet et stadig mere omdiskuteret emne. Det skyldes nemlig ikke mindst, at vi gang på gang ser eksempler på, at dyr bliver transporteret under ulovlige forhold på de danske landeveje, og det er en kendsgerning, at der findes transportører og chauffører, der gentagne gange overtræder

de danske transportregler og dermed udsætter dyrene for lidelse.

Dertil kommer, at vi i den senere tid ligefrem har set nogle transportører, der ganske åbenlyst har givet udtryk for, at de ikke har i sinde at overholde de skærpede danske krav på området. Denne holdning, hvor indtjening tillægges langt større betydning end dyrenes velfærd, er efter min mening fuldstændig uacceptabel. Vi kan og vi vil ikke acceptere denne tilstand.

Jeg har hele tiden været af den overbevisning, at vores forstærkede indsats på kontrolområdet ville føre til en holdningsændring hos de chauffører og transportører, der gentagne gange overtræder reglerne, men efter at have set resultaterne af rigspolitiets kontroller de seneste 2 år, må jeg desværre konstatere, at målet endnu ikke er nået.

Jeg mener derfor nu, at tiden er inde til at skride til skrappe midler for at ramme de transportører og chauffører, som stadig ikke vil rette ind. Og jeg vil godt slå fast, at jeg *ikke* har i sinde at lempe på de danske transportregler af hensyn til transportbranchen. Det er min holdning, at vi i Danmark fortsat skal holde fanen højt og ikke gå efter den laveste fællesnævner.

Samtidig vil jeg i dag gerne henvende mig direkte til de transportører og chauffører, som tilsidesætter reglerne, og sige til dem: I har haft chancen for at rette op på tingene og udvise ansvarlighed – den chance har I ikke benyttet jer af, derfor tager vi nu andre midler i brug.

Min målsætning er klar: Transportreglerne skal overholdes, og de skal overholdes på hver eneste dyretransport, som starter på dansk grund.

Netop derfor er jeg glad for, at forespørgslen i dag endnu en gang giver mig lejlighed til at redegøre for de områder, hvor vi allerede har stillet skrappe krav for at forbedre forholdene for dyr under transport, og jeg er også glad for, at jeg samtidig får lejlighed til at redegøre for, hvad vi efter min opfattelse kan gøre for at nedbringe antallet af overtrædelser på området.

I den forbindelse vil jeg også bemærke, at der naturligvis findes chauffører og transportører, der overholder reglerne. Det må man glæde sig over og samtidig understrege, at den sunde del af branchen jo ikke vil blive ramt af en skærpet retshåndhævelse.

Først vil jeg kort omtale de områder, hvor vi i Danmark er gået videre i beskyttelsen af dyr under transport, end det er beskrevet i den nye transportforordning.

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at vi fra dansk side har kæmpet hårdt for, at transportforordningen kom til at indeholde nogle præcise og meget ambitiøse krav til forbedringer af velfærd for dyr under transport, herunder krav om maksimale transporttider. Selv om vi fra dansk side jo stod stejlt på vores synspunkter, lykkedes det desværre ikke at overbevise de øvrige lande om nødvendigheden af et krav om maksimal transporttid, og på dette punkt kan vi i Danmark desværre ikke gå enegang ved at opstille skrappe nationale regler for dyretransporter.

På en række andre områder har vi imidlertid vurderet, at det er muligt inden for rammerne af EU-retten at indføre og opretholde regler, der er mere præcise og i visse tilfælde også strengere end de regler, der gælder direkte i medfør af forordningen.

Kl. 14.10

Det betyder f.eks., at vi i den nye bekendtgørelse om transport af dyr har opretholdt de nye og meget præcise krav til indvendig højde i køretøjer ved transport af svin. Vi har desuden fastholdt de omstridte arealkrav, som betyder, at der stilles krav om 20 pct. mere plads til svinene, når transporten varer over 8 timer.

Derudover har vi indført en regel om, at de udtjente og nedslidte udsættersøer ikke må udsættes for transport i over 8 timer, ligesom vi har indført regler om, at udsætterhønerne på grund af deres dårlige sundhedsmæssige tilstand som udgangspunkt ikke er egnede til transport.

Endvidere har vi administrativt opretholdt den skærpede transportegnethedsvurdering, som indebærer en skærpet vurdering af, hvilke dyr der skal sorteres fra, fordi de simpelt hen vurderes at være for syge til at kunne transporteres.

Ingen af disse krav er direkte nævnt i transportforordningen, men er indført for at sikre dyrene en bedre velfærd, og det er som sagt Justitsministeriets vurdering, at vi med disse regler holder os inden for de rammer, som EU-retten udstikker.

Desværre har det jo vist sig, at det langtfra er nok, at vi har de skrappe regler, men det er også nødvendigt, at reglerne følges op af en effektiv håndhævelse.

Som det vil fremgå, har vi heldigvis ganske mange redskaber til vores rådighed, og i kraft af nye initiativer er kontrollen med transport af dyr de senere år også blevet væsentligt forbedret. Den kontrol med dyretransporter, som vi

udfører nu, foregår som bekendt både før, under og efter transporten og involverer både dokumentkontrol og egentlig fysisk kontrol af både dyr og køretøjer.

Før transporten stilles der krav om, at køretøjet skal være synet og godkendt til transport af dyr, og at den ansvarlige skal være i besiddelse af en autorisation, der giver vedkommende tilladelse til at transportere dyr. Ved lange transporter stilles der desuden krav om, at Fødevarestyrelsen mindst 2 dage inden afgang skal have modtaget en udfyldt logbog – det, der tidligere hed en ruteplan – som indeholder nærmere oplysninger om planlægning af turen, bl.a. med hensyn til fodring, vanding og planlagte stop, og oplysninger om transportens afgangssted, bestemmelsessted osv. Der gælder desuden et krav om, at logbogen med oplysninger om transportens forløb skal indsendes til Fødevarestyrelsen senest 1 måned efter transportens afslutning.

Kravene til dokumentkontrollen betyder, at Fødevarestyrelsen får et bedre grundlag for at tjekke, at transportkravene er opfyldt, ved at sammenholde alle de tilgængelige oplysninger. Ud over denne dokumentkontrol udfører Fødevarestyrelsen også en egentlig kontrol med de køretøjer og dyr, der skal ud på de lange ture.

Når dyrene skal eksporteres og transporteres direkte fra en besætning, stilles der for de fleste dyrearters vedkommende krav om, at dyrene undersøges af en dyrlæge senest 24 timer forud for eksporten. Dyrlægen skal vurdere, om dyrene er egnede til transport og i givet fald sortere dyr fra, der er for syge til at blive transporteret. Den samme form for transportegnethedsvurdering foretages også på samlesteder, hvor dyrene midlertidigt er opstaldet eller ført sammen i grupper, inden de skal videre på den lange transport. På alle samlesteder findes en dyrlæge, som vurderer, om dyrene er transportegnede.

I de tilfælde, hvor der er tale om slagtedyr, vil transportegnethedsvurderingen i stedet blive udført efter transporten, når dyrene ankommer til slagteriet. Her står der også dyrlæger parat til at vurdere, om det dyr, der bliver afleveret, har været egnet til transport. Mange af de politianmeldelser om dyr, der ikke har været egnede til transport, kommer i øvrigt netop fra dyrlægerne på slagterierne.

Som jeg nævnte før, foretager fødevareregionernes dyrlæger også kontrol af køretøjets indretning, hvor det vurderes, om køretøjet er egnet til transporten. Det vil f.eks. sige, om arealkrave-

ne er opfyldt, om der er adgang til vand, om der er tilstrækkelig indvendig højde i køretøjet osv. Denne kontrol foretages på stikprøvebasis på samlesteder, ved besætninger, på slagterier m.v. Under selve transporten på landevejene er det som bekendt politiet og primært rigspolitiets færdselsafdeling, der har ansvaret for kontrollen.

I 2005 blev det besluttet at øge antallet af rigspolitiets kontroller markant, og fra juni sidste år er kontrolindsatsen blevet yderligere effektiviseret i forbindelse med oprettelsen af dyrevelfærdsrejseholdet, som nu bistår rigspolitiet under kontrolaktionerne.

Antallet af målrettede kontrol dage er steget fra 49 udførte kontrol dage i 2005 til 82 udførte kontrol dage i 2006. I den sammenhæng vil jeg nævne, at jeg fra rigspolitiet netop har modtaget den endelige opgørelse over resultaterne af de kontroller med dyretransporter, som rigspolitiet har udført i 2006.

Kl. 14.15

Det fremgår af opgørelsen, at rigspolitiet har kontrolleret 655 transporter over 50 km i 2006. Ved de 655 køretøjer er der i alt fundet 204 overtrædelser af regler om transport af dyr. Af de 204 overtrædelser vedrører de 150 overtrædelser ting, der har direkte betydning for dyrenes velfærd, mens resten vedrører overtrædelse af reglerne om dokumenter og tilladelser.

Dette indebærer, at rigspolitiet har fundet overtrædelser af betydning for dyrevelfærden for 22,6 pct. af de lange transporter over 50 km. Til sammenligning fandt man ved kontrollerne i 2005 overtrædelser i 24,8 pct. af tilfældene. Det vil sige, at der er tale om et mindre fald i antallet af overtrædelser.

Tallet fra 2006 er altså stadig alt for højt, men der er trods alt tale om et mindre fald. Er man optimistisk, kan man håbe på, at der er tegn på, at udviklingen er ved at vende. Det, jeg i hvert fald vil sige, er, at rigspolitiet vil fastholde det forstærkede kontrolpres i år.

Som det er fremgået af min redegørelse, har vi en ret omfattende regulering af dyretransporterne, ligesom der på en lang række punkter føres kontrol med transporterne fra myndighedernes side. Med hensyn til de områder, hvor vi fra dansk side er gået videre end EU-reglerne, vil jeg godt slå fast, at disse regler naturligvis skal overholdes, også selv om man under transporten passerer den dansk-tyske grænse. Alle dyretransporter, som udgår fra Danmark, skal naturligvis gennemføres i overensstemmelse med de

regler, vi har fastsat på området – fra transporten starter, til den slutter.

Af gode grunde kan vi ikke kræve, at andre EU-lande håndhæver de skærpede danske krav. I Danmark håndhæver vi jo heller ikke f.eks. tysk ret. Men den ansvarlige for en dyretransport, der varer over 8 timer, og som ikke lever op til de skærpede arealkrav, vil selvfølgelig kunne straffes for den del af transporten, der er foregået i Danmark, selv om den øvrige del af transporten gennemføres i et andet EU-land. Det synes jeg er vigtigt at få slået fast, da jeg ved, det er noget, der har optaget mange af Folketingets medlemmer, og på grund af den debat, der har været i offentligheden.

Som jeg nævnte før, er der måske nu tegn på en nedgang i antallet af overtrædelser, men niveauet er fortsat alt, alt for højt, og jeg mener som sagt, at der er behov for nye initiativer.

Tidligere i denne måned kom der en rapport fra en arbejdsgruppe under Justitsministeriet, som har set nærmere på muligheden for at indføre en klippekortordning på dyretransportområdet. Man kan sige, at vi har ladet os inspirere af den klippekortordning, som allerede kendes på færdselslovsområdet, og som de, der har rejst denne forespørgsel, allerede har været inde på, har der været et meget stort ønske fra Folketingets partier om, at en sådan ordning kunne blive lagt frem. Det har vi lyttet til.

Det forslag, der lægges op til i rapporten, indebærer en ordning med et automatiseret frakendelsessystem, det vil sige et automatisk system, der giver mulighed for at frakende både chauffør og transportør retten til at transportere dyr i mange flere situationer, end det er tilfældet i dag.

I korte træk går ordningen ud på, at en chauffør eller en transportør, som tre gange inden for 3 år begår en overtrædelse af nogle af de regler, som har direkte betydning for dyrenes velfærd, får en betinget frakendelse af retten til at transportere dyr. Efter yderligere tre overtrædelser sker der ubetinget frakendelse af retten til at transportere dyr.

Jeg er meget glad for, at vi så hurtigt har kunnet få gennemført en sagkyndig analyse af de mange forskellige problemstillinger, der knytter sig til at gennemføre en klippekortordning for dyretransporter. Men jeg må samtidig føje til, at en sådan ordning jo rejser en lang række vanskelige og principielle spørgsmål, og det er selvføl-

gelig også vigtigt, at vi i de videre overvejelser og bestræbelser på at se på denne ordning er opmærksomme på de retssikkerhedsmæssige aspekter i sagen.

Arbejdsgruppens rapport er nu sendt i høring, og det er for tidligt at lægge sig fast på den endelige model. Men jeg mener, at vi med arbejdsgruppens forslag har fået et rigtig godt grundlag for de videre overvejelser om dette spørgsmål. Jeg har bestemt også kunnet fornemme, at der er en meget konstruktiv vilje hos Folketingets partier til at gå i dialog om, hvordan en sådan klippekortordning kan skrues sammen, så vi finder en afbalanceret løsning med det ønskede resultat, nemlig en væsentlig nedgang i antallet af overtrædelser af reglerne om transport af dyr. Jeg ser derfor frem til de kommende politiske forhandlinger i denne vigtige sag, hvor jeg håber på at alle Folketingets partier vil medvirke aktivt.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at det for regeringen er vigtigt at fastholde Danmarks position som foregangsland, når det gælder forbedringer af dyrs velfærd, også selv om denne målsætning kan indebære, at transportbranchen bliver underlagt strengere vilkår end dem, der er i de øvrige EU-lande – og også selv om vi af og til lider nederlag, som det skete ved forhandlingerne om transportforordningen i 2004. Regeringen vil derfor fortsat kæmpe aktivt for, at de andre europæiske lande slutter op om de skærpede krav til dyretransporter, når nye fælles regler skal forhandles på plads i EU.

KL 14.20

Vi ser i den sammenhæng da også med tilfredshed på, at Kommissionen i sin handlingsplan har bebudet, at man vil arbejde for bl.a. at få indført maksimale transporttider og skærpede arealkrav ved transport af dyr. Vi vil således fortsætte vores bestræbelser på at opnå bedre dyrevelfærd i internationalt regi, navnlig inden for det europæiske samarbejde.

Jeg vil gerne runde af med kort at opsummere de tre hovedpunkter i regeringens politik, som for os er meget centrale: Vi vil opretholde de skærpede danske regler og den forstærkede kontrol med dyretransporterne, vi vil inden for kort tid præsentere et forslag til en klippekortordning for dyretransporter, og vi vil fortsat arbejde aktivt for, at der gennemføres klare forbedringer af navnlig de fælles EU-regler for transport af dyr.

Formanden:

Tak til justitsministeren. Så går vi til forhandlingen, og der er det først ordføreren for forespørgsørgerne, hr. Christian H. Hansen.

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

Tak, hr. formand, denne gang blev jeg i salen.

Som jeg var inde på tidligere, er en af årsagerne til, at jeg synes, vi skal have den her debat, jo netop, at der har været utrolig mange sager ikke kun i 2006, for hvis vi går længere tilbage, er det en debat, vi ofte har haft. Når vi politisk har talt om det her, har det altid været lige, når der opstod en sag, som vi så kunne kommentere i medierne.

Så var vi nogle politikere, der tog stilling til, hvad der skulle ske på området. Jeg synes måske ikke rigtig, man har fået det koordineret på en ordentlig måde. Vi har haft en lang debat omkring det, som ikke er endt ud i noget konstruktivt. Vel vidende at vi jo har haft nogle møder også ovre i Justitsministeriet om det, synes jeg ikke, det har været tilfredsstillende, at debatten ikke sådan rigtig har været i Folketingssalen før.

Jeg kan lige så godt sige, at det for mig og for Dansk Folkeparti er vigtigt, at det, når man transporterer dyr, skal foregå under nogle vilkår, som gør, at dyrene overhovedet ikke på nogen måde lider. Det vil sige, at de selvfølgelig skal have adgang til foder, vand, strøelse, og at de ikke, som vi har oplevet i alt for mange tilfælde, skal ligge som sild i en tønde.

Det kan godt være, at vi taler om slagtedy, altså dyr, der er under transport til slagteriet, men på deres vej til deres sidste dag mener jeg, at vi skal respektere, at det er dyr, som er levende væsener, som har krav på et værdigt liv, indtil de ikke længere har et liv.

Mit udgangspunkt er og har altid været, at dyr kan tænke, de kan græde, og de kan også føle smerte. Derfor skal dyrene have ordentlige vilkår under transport. Og hvis der er nogen, der ikke overholder de regler, der er her på området, og det ikke får en ordentlig konsekvens for dem, ja, så mener jeg, at vi skal slå endnu hårdere ned, end vi gør i dag.

Den her rapport, der er kommet om indførelse af en klippekortordning for dyretransporter, mener jeg også skal gøre, at vi får bødeniveauet strammet op. Nu er der i selve ordningen her lagt op til noget, der ligner seks klip, og der vil

jeg gerne tilkendegive i dag, inden forhandlingerne går i gang, at vi i Dansk Folkeparti synes, seks klip er alt for meget. Jeg vil ikke i dag lægge mig fast på, hvad det så skal være, men i hvert fald slå fast, at seks klip er alt for meget.

Når vi taler om dyretransporter, har vi også gang på gang oplevet, at vi bliver slået tilbage af EU. Så bliver der sagt, at man ikke kunne gøre det godt nok nede i EU, at man ingen interesse har i det fra EU's side.

Jeg vil gerne slå fast, at jeg og vi i Dansk Folkeparti er fuldstændig ligeglade med EU på det her område. Jeg synes faktisk, at folk i EU er nogle mappedyr, som egentlig burde have lov til at opleve sådan en transport selv. Efter transporten kunne vi så lukke dem ud og tage en debat med dem om, hvorvidt de så skulle have fået en anden holdning til de her ting.

Kl. 14.25

Jeg håber som sagt på, at vi i hvert fald i Danmark får strammet reglerne rigtigt op, sådan at vi får sendt et signal, både her i Danmark og også til samtlige andre EU-lande om, at vi ikke accepterer dyretransporter, medmindre det foregår under værdige forhold for det enkelte dyr.

I forbindelse med forespørgselsdebatten i dag vil jeg også fremsætte et forslag til vedtagelse, og det er glædeligt for mig, at jeg her fra talerstolen kan sige, at samtlige partier bakker op omkring det her:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget konstaterer, at resultaterne af Rigspolitiets kontrol af dyretransporter viser, at der fortsat er væsentlige problemer med at overholde reglerne om transport af dyr. I ca. hver fjerde transport, der kontrolleres, konstateres således overtrædelse af direkte betydning for dyrenes velfærd.

På baggrund af justitsministerens redegørelse opfordrer Folketinget regeringen til:

- at fremsætte lovforslag inden udgangen af marts måned 2007 om en klippekortordning for dyretransporter, som effektivt sikrer, at såvel chauffører som vognmænd lever op til lovens krav, og
- at arbejde aktivt for, at der internationalt, herunder i EU-regi, iværksættes de fornødne initiativer til en væsentlig forbedring af dyrs velfærd under transport.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 39)

Formanden:

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

Så er det hr. Michael Aastrup Jensen som ordfører.

Michael Aastrup Jensen (V):

I Venstre har vi ambitiøse mål for den danske dyrevelfærd, og derfor er vi også meget optaget af, hvordan vi på bedst mulig vis sikrer gode og anstændige forhold for dyrene på transportområdet. Vi har i Venstre længe ønsket at komme de brodne kar i transportbranchen til livs, og da vi for knap et år siden behandlede en række beslutningsforslag vedrørende indførelsen af en såkaldt klippekortordning for overtrædelsen af reglerne om dyretransport, var vi bestemt heller ikke afvisende over for nye initiativer på området.

Derfor er det også utrolig positivt, at arbejdsgruppen, som blev nedsat af Justitsministeriet i februar 2006, gennem en seriøs og ordentlig analyse af problemstillingerne på området nu har vurderet mulighederne for at etablere en klippekortordning på dyretransportområdet og herunder fremkomme med konkrete forslag til ordningens nærmere udformning.

Egentlig er det jo utrolig trist, at det har været nødvendigt at få undersøgt mulighederne for en klippekortordning på området, for det er jo i sig selv et resultat af, at den forstærkede kontrolindsats på området ikke har resulteret i de resultater, som vi alle meget gerne havde set. For det er trist, at niveauet for overtrædelser, hvad enten det er begrundet i den enkelte transportør eller chauffør, fortsat er så højt, som det nu engang desværre er. Jeg kan selvfølgelig glæde mig over, at der, som ministeren også nævnte, er sket et lille fald i antallet af overtrædelser, et fald, som for Venstre desværre bare ikke står mål med den øgede kontrolindsats.

Derfor er vi også i Venstre parate til at indføre nye initiativer, som vil slå hårdt ned på al lemfældig omgåelse af reglerne og forhåbentlig fjerne den helt. Arbejdsgruppens forslag til en form for klippekortsystem inspireret af det, vi i dag bedst kender fra færdselsområdet, kan vi i Venstre se mange gode perspektiver i, fordi det rummer utrolig mange gode og velforbalancerede elementer til brug for en endelig udformning af en klippekortordning.

Jeg vil dog ligesom ministeren afvente den endelige stillingtagen til udformning af et lov-

forslag om en klippekortordning, til arbejdsgruppens rapport er færdig med at være i høring, således at vi i de videre politiske forhandlinger og drøftelser kan finde en god og ambitiøs løsning, som inden for kort tid kan resultere i et forslag til en klippekortordning for dyretransport.

Kl. 14.30

Afslutningsvis vil jeg gerne takke Dansk Folkeparti for at tage initiativ til denne vigtige forespørgselsdebat.

Formanden:

Der er en række korte bemærkninger til ordføreren. Først er det fra hr. Kristen Touborg.

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

Ordføreren henviser til, at det er skuffende, at der stadig væk er så mange, der bryder loven i forbindelse med de lange transporter. Det er et synspunkt, jeg er fuldstændig enig i. Men jeg vil godt spørge ordføreren, om Venstre finder det tilfredsstillende, at der sandsynligvis ikke bliver kontrolleret mere end 6-7 pct. af de transporter, der foregår, når man tænker på, at næsten hver fjerde transport bryder loven i forhold til dyrevelfærd, og hver tredje transport bryder loven i det hele taget.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Allerførst mener jeg også, det er vigtigt, at vi får sørget for at få en forhøjet kontrolindsats, og det var jo også det, vi diskuterede for et år siden, da vi sidst havde det oppe at vende i salen. Dengang nævnte jeg også to ting, som jeg i hvert fald sætter meget lid til, både oprettelsen af rejseholdet, som skal være med til at sikre, at der ude lokalt er kompetence til at lave de her analyser og kontrolbesøg, og sidst, men ikke mindst også rigspolitiets løfte dengang om, at man ville forstærke indsatsen kraftigt. Så derfor mener jeg, man allerede er godt i gang med at gøre det, som hr. Kristen Touborg faktisk ønsker.

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

Tak for svaret. Det var ikke helt det, jeg spurgte om.

Det er rigtigt, at Venstres ordfører tidligere har sagt, hvilke ting man ville tage fat på, men mit spørgsmål var jo mere, om Venstre virkelig synes, det er tilstrækkeligt, at det kun er 6-7 pct.

af samtlige dyretransporter, der bliver kontrolleret, og om det i virkeligheden ikke er alt for lidt.

Jeg skal konkretisere det lidt og spørge: Vil Venstre være med til at sætte det antal af transporter, der bliver kontrolleret, væsentligt op?

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Jeg har faktisk allerede sagt, at vi føler, det er vigtigt, at så mange som overhovedet muligt er sikret af, at der er kontrol, og det er jo lige præcis derfor, vi har sikret, at der oprettes det rejsehold, som skal ud og sikre den lokalt, og at rigspolitiet har lovet at intensivere deres kontrolindsats lokalt. Så vi får tallet til at stige. For jeg må nok indrømme, at jeg også synes, at det tal, som hr. Kristen Touborg nævnte, var for lavt.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg vil også gerne spørge lidt til kontrollen, for det er jo sådan, at vi er vældig glade for, at regeringen også vil være med til at lave den her klippekortordning, men skrappe sanktioner gælder jo kun, hvis folk bliver fundet, hvis folk bliver opdaget, når de laver noget ulovligt, og derfor er det utrolig vigtigt at følge det op med en kontrol. Vi følger jo f.eks. også op med kontrol på spritkørsel. Det er ikke nok at give folk højere straffe, man skal også ud og finde dem ude på motorvejen, og det gælder altså også for dyretransporter.

Vi har kunnet se, at der har været en ekstremt stor stigning i antallet af dyretransporter. Der har også været en vis stigning i kontrollen, men slet ikke sådan, at risikoen for at blive opdaget, hvis man kører ulovligt med en dyretransport, er blevet større. Hvad hjælper det så med en klippekortordning, hvis man ikke også vil kontrollere?

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Jeg tror faktisk godt, man kan komme med den påstand – det er så ikke noget, jeg kan dokumentere, men det er en trossag fra min side – at der aldrig har været så mange kontroller af dyretransporter, som der er i øjeblikket. Det må jeg indrømme jeg tror. Derfor vil jeg også sige, at med de indsatser, der er gjort bl.a. med de ting, jeg efterhånden har nævnt mange gange, nemlig med rejseholdet og den forstærkede indsats fra rigspolitiet, må jeg indrømme, at jeg synes, vi allerede er godt på vej.

Spørgsmålet er så, om vi er nået i mål. Det er jeg åben over for at diskutere, når vi har set resultaterne af de ting, der er sat i værk. Jeg siger slet ikke, at det er en garanti for, at vi nu når i mål. Det må vi se, når det er udmøntet endeligt.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg er da glad for et tilsagn på lang sigt. Det skal jeg da anerkende at jeg selvfølgelig er. Men problemet er bare, at vi nu har diskuteret det her i årevis, og hvad er der sket i den mellemliggende periode? Der er sket det, at antallet af dyretransporter stiger og stiger. År for år ser vi en stigning. Danske landmænd sender deres smågrise til Tyskland til opfødning, de sender deres slagtesvin til Tyskland til slagtning, og de sender udsættersøerne til Tyskland til slagtning. Det betyder, at antallet af grise på de danske veje er steget eksplosivt. Det skal selvfølgelig følges op af en lige så eksplosiv stigning i kontrollen, og det ser vi altså ikke. Det kan godt være, at der er flere kontroller i dag, end der var i går og i forgårs, men hvis antallet ikke stiger i forhold til antallet af transporter, hjælper det jo ikke noget.

Kl. 14.35

De der slamberter, som ikke kan finde ud af at overholde reglerne, er dem, vi gerne vil have fat i, og de skal vide, at vi puster dem i nakken, og at der er en risiko for at blive taget, hver eneste gang de kører ud på en dansk landevej, og det er der jo ikke med det, regeringen lægger frem. Der er mulighed for et klip i kortet på længere sigt, men der er ikke en større sandsynlighed for at blive snuppet i en kontrol, og det er det, vi gerne vil have at der er.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Nu ved jeg ikke, hvad fru Mette Gjerskov har set regeringen lægge frem, for jeg har endnu ikke set noget, som regeringen har lagt frem. Tværtimod har jeg set, at en arbejdsgruppe er kommet frem med nogle resultater til et forslag til, hvordan man kunne indføre den her klippekortordning. Så vil der jo bagefter komme en forhandling om, hvordan vi udfører en klippekortordning, og ikke mindst også, hvordan vi kontrollerer, om klippekortordningen kan blive overholdt eller ej, og det vil sige få lavet de klip. Så det er jo lige præcis den debat om det, som bliver efterspurgt fra fru Mette Gjerskovs side, vi skal til at have nu. Og jeg er absolut åben over for at diskutere, om der skal være flere kontroller. Det må

vi tage diskussionen om, når vi går i gang med lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Det glæder mig da at høre, at hr. Michael Aastrup Jensen er positiv over for flere kontroller, men jeg synes, at jeg gerne, når Venstre er så optaget af at øge dyrevelfærden – og det er jo Venstres ordfører, vi hører på – vil høre ordføreren vurdering af, om der ikke er en sammenhæng mellem, hvor stor risikoen er for at blive taget, og sandsynligheden for, at man overholder lovgivningen. Det er meget godt, at vi kører videre derudad med ekstra lovgivning og nye straffebestemmelser, men hvis det stadig væk kun er omkring 6 pct., der bliver kontrolleret, er risikoen for kontrol alt for lille. Er det ikke noget, som Venstres ordfører kan sætte lidt mere præcise ord på og sige, at man gerne fra Venstres side vil arbejde på, at der bliver endnu flere kontroller end det, der ligger her?

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Jeg synes også, at det i hele den her debat er meget vigtigt at lægge vægt på noget af det, som ministeren kom rigtig godt ind på i sit indlæg, nemlig at vi også meget gerne vil have, at branchen spiller med. Og indtil videre må vi erkende, at branchen ikke har spillet med. Altså, branchen har ikke taget imod de påbud, vi er kommet med herfra, som siger, at hvis man ikke selv rydder op i eget hus, vil der blive lovgivet.

Jeg tror og håber på – og det er måske, fordi jeg er sådan et meget positivt menneske, det skal jeg ikke kunne afvise – at med den klippekortordning, vi nu får, vil der alligevel komme så meget respekt for de nye regler, at det også vil have en afsmittende effekt. Dermed ikke sagt, at vi ikke skal ud og kontrollere, om de bliver overholdt eller ej. Derfor er jeg også åben over for de forhandlinger, der skal til at ske nu på området, og selvfølgelig også over for, at vi diskuterer, hvordan og hvorledes vi følger op på, at hele klippekortordningen bliver udmøntet.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Jeg forstår ordføreren udtalelser sådan, at Venstre vil arbejde for, at når vi nu får en ny ordning med klippekort i en eller anden form, skal det

følges op af, at der skal være ekstra kontroller, for ellers nytter det ikke noget. Jeg deler helt ordføreren udtalelse over, at der er transportører, som ikke selv kan forstå, at det her er nødvendigt at overholde. Men jeg tager det altså som udtryk for, at Venstre gerne vil være med. Hvis vi kommer med et forslag fra oppositionens side, vil Venstre støtte, at der bliver flere kontroller, end der er nu.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Det var nu ikke helt det, jeg sagde. Men hr. Ole Glahn har selvfølgelig sin frihed til at høre det, han gerne vil høre. Det, jeg derimod sagde, var, at jeg synes, det er vigtigt, at vi tager debatten og vi går i gang med lovforslaget, og at jeg er åben over for at tage en diskussion. Og så må vi så se, hvor vi ender henne, men jeg har ikke lagt vægt på noget som helst.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Det er et spørgsmål til Venstre ordfører, som går lidt på, at vi har fået den her rapport om klippekortordningen, hvor man jo taler om seks klip, og der har også været nogle, der har været fremme med andre synspunkter, men lad nu antallet af klip ligge lidt.

Er ordføreren enig i, at vi også skal opnå et mål, hvor man siger, at samtidig med i hvert fald det første og det andet og det tredje, og lad os så lade være med at sige, hvor mange klip der ellers kommer, så falder der nogle klækkelige bøder, som også skal være af en sådan karakter, at vi er helt oppe at ramme det loft, hvor man siger, at så kan vi nok ikke komme højere op, for det er det maksimale, vi kan komme op på rent lovgivningsmæssigt.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Uden at ønske at gå for meget ind i selve lovbehandlingsarbejdet allerede nu her fra talerstolen i en forespørgselsdebat vil jeg gerne sige så meget, at jeg i hvert fald deler ønsket om, at vi skal lave en klippekortordning, som kan mærkes, og som forhåbentlig også kan have en afsmittende effekt, sådan at folk siger: Nu må vi hellere passe på, for ellers får vi et klip, som bliver fulgt op af en bøde, der også kan mærkes. Det er jeg helt enig i.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Tak for svaret. Så vil jeg stille det næste spørgsmål.

Når vi taler EU, så ved vi jo godt, at Venstre er over for EU fuldstændig som smørret, der hældes på panden: Man smelter totalt og flader helt ud og gør det, som EU ønsker, nemlig at nu skal man bare være med.

Når vi nu skal lave nogle regler herhjemme i Danmark om det her, vil jeg gerne høre, om Venstre så lige i den her debat, når vi taler om levende væsener, skulle have så meget hår på brystet, at man fuldstændig tør sidde EU overhørig og være ligeglad med, hvad de siger, fordi vi vil dyrene det godt under transporten.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Jeg er nu ikke helt sikker på, at jeg hundrede procent deler din holdning til, hvordan vi ser EU; det må jeg desværre skuffe med.

Men derefter vil jeg gerne sige, at jeg jo faktisk synes, at især ministeren har kæmpet hårdt i EU-systemet for at prøve at få de gode holdninger, vi har til dyrevelfærd, til at have afsmittende effekt i resten af EU, og den kamp skal jo fortsætte. For det er jo vigtigt, at vi ikke får et system, hvor alle vognmænd og hele branchen siger, at så flytter de bare sydpå, fordi der er lempeligere regler i Tyskland eller Polen, eller hvad ved jeg. Derfor er det også vigtigt, at det bliver sådan, at det ikke kun er vores 5,5 millioner indbyggere, der har nogle fornuftige regler for dyrevelfærd, men at vi forhåbentlig også kan lade dem smitte af i resten af EU.

Der har vi heldigvis muligheden, fordi vi er medlemmer af EU, for at kæmpe den kamp, og det vil vi fortsætte med.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Ordføreren kom til at sige, at han ikke var sikker på, at han delte »din holdning«, og jeg er sikker på, det var hr. Christian H. Hansens holdning, der ikke blev delt. (*Ophold*). Det var korrekt, godt.

Så siger vi tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er den socialdemokratiske ordfører, fru Mette Gjerskov.

Mette Gjerskov (S):

Jeg vil da selvfølgelig gerne starte med at sige tak til ministeren for hendes redegørelse.

I Socialdemokratiet mener vi jo, at dyr skal behandles forsvarligt hele livet: i stalden, på slagteriet og undervejs på landevejene. Det er jo sådan – det er sådan lidt forskelligt fra år til år – at hver fjerde dyretransport overtræder reglerne. I de værste tilfælde fører det til lemlæstelse og død hos dyrene, og det er fuldstændig uacceptabelt. Det kan både handle om, at dyrene, når de bliver lastet på transportvognen, måske ikke er egnede til det, og det kan handle om, at de kommer til skade undervejs, og begge dele er sådan set uacceptable efter vores mening.

Vi ser så samtidig også en enorm stigning i antallet af dyretransporter. Det er jo millioner af smågrise, der sendes til Tyskland til opfødning; jeg tror, vi er oppe på 150.000 søer, der sendes til slagting i Tyskland. Det handler også om almindelige slagtesvin, der bliver sendt til Tyskland. Og det handler kun om én ting: flere penge til landmændene. Det er den eneste grund til det, nemlig at man skal have mere i afregning.

Jeg ved godt, det lyder lidt barsk, men i Socialdemokratiet har vi faktisk det udgangspunkt, at hvis dyr skal transporteres over længere afstande, skal det foregå enten på køl eller på dåse, altså i slagtet tilstand. Levende dyr skal slet ikke transporteres over lange afstande, det er der ingen grund til, og slet ikke, hvis det bare drejer sig om at få et par øre mere i afregning.

Derfor synes vi faktisk, at den kæmpestigning, der har været inden for dyretransporter, er uacceptabel. Men vi mener også, at det er uacceptabelt, at man kan blive ved med at se så mange overtrædelser af dyrevelfærdslovgivningen.

Ministeren nævner i sin redegørelse klippekortordningen, og den ser vi jo frem til. Der har været nedsat en arbejdsgruppe, som har kigget på det, og det er efter krav fra os. Jeg ved ikke, om jeg skal sige det om ministeren – det kan godt være, at det ikke lyder pænt – men så tror jeg, at jeg vil sige om regeringen, at på dyrevelfærdsområdet og ikke mindst på dyretransportområdet har man nogle gange det indtryk, at regeringen er født i trillebørens tegn. Det betyder, at man skal skubbes hele vejen; hvert eneste skridt skal der lægges kræfter i fra oppositionens side for at få ministeren til at tage.

Vi er da vældig glade for, at hun nu har taget klippekortordningen til sig og gerne vil se på den, men jeg vil måske lige erindre om, at det var tilbage i 2005, at vi første gang – et flertal i Folketinget – traf beslutning om, at ministeren skulle komme i sving, og vi gjorde det igen i

2006, og nu står vi så altså langt om længe med en arbejdsgruppens rapport.

Kl. 14.45

Vi vil jo gerne kigge på den, og det arbejde går vi meget grundigt ind i, men vi vil også meget gerne kigge på at få noget mere kontrol med dyretransporterne. Det nytter ikke noget, at der ikke er en vis risiko for at blive nappet ude på landevejene; ellers får man ikke folk til at overholde reglerne. Det viser alle erfaringer jo tydeligt.

Derfor er vi også med i og kan nikke til den vedtagelse, der ligger i dag, fordi der står i den, at vi vil få et lovforslag fra ministeren i marts måned, og det er vi rigtig glade for, for vi mener ikke, det kan vente. Vi mener også, at vi her har skubbet trillebøren, skubbet regeringen en smule, så vi i det mindste kan få færdiggjort det her lovforslag inden sommerferien.

Så vi mener altså, at der er et skridt i den rigtige retning i den her sag, men det er slet ikke nok. Vi mener, det er fuldstændig uacceptabelt, at så mange dyr skal lide ude på de danske landeveje, så vi vil blive ved med at presse og skubbe ministeren, så vi kommer et skridt længere i næste omgang.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning – nu er der to – og det er først hr. Per Clausen.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Nu er jeg jo fuldstændig enig med fru Mette Gjerskov i det, hun siger, også i det, hun indledte med at sige, nemlig når hun understreger, at i virkeligheden er al den her transport af dyr, selv når reglerne overholdes, jo grundlæggende et problem. Men udviklingen går den modsatte vej, vi ser jo en massiv forøgelse i antallet af transporter af levende dyr ud af Danmark, nu ikke bare til Tyskland og Polen, men også til Ukraine.

Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvad fru Mette Gjerskov og Socialdemokratiet har af forslag til, hvordan man kan sætte en stopper for den udvikling, for vi håber jo alle sammen på, at vi kommer i en situation, hvor der er et flertal i Folketinget, som kan handle på det her område, uafhængigt af om den nuværende justitsminister synes, der skal handles eller ej.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Det er jo faktisk sådan, at når vi ser den store eksport af levende dyr, som vi gør, så betyder det altså, at vi i Danmark får fornøjelsen af gyllehørmen, mens de i andre lande får fornøjelsen af arbejdspladserne på slagterierne, og til gengæld får dyrene fornøjelsen af lange transporter. Så jeg er jo langt hen ad vejen – og det er vi alle sammen i Socialdemokratiet – enig med hr. Per Clausen i, at det skal minimeres.

Så vi mener altså faktisk, at måden at få reduceret antallet af dyretransporter på simpelt hen er at stille store krav til dem, så dyrene ikke kun har det ordentligt – det er jo det væsentligste – men så man måske også tænker sig om to gange, inden man bare lige sender en svinebedrift ud på landevejene.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg er stadig fuldstændig enig med fru Mette Gjerskov, så det tegner jo godt også for fremtiden. Men det, jeg gerne vil spørge fru Mette Gjerskov om, er: Er det ikke rigtigt, når justitsministeren nu siger, at med de regler, vi har i Danmark, så er vi gået så langt, som EU-lovgivningen tillader, hvis vi sikrer overholdelsen af dem?

Så er mit spørgsmål bare: Skal jeg forstå det, fru Mette Gjerskov siger, sådan, at man fra Socialdemokraternes side er villig til at gå længere, end EU-lovgivningen tillader? Eller hvilke andre planer har Socialdemokraterne for at få effektiviseret indsatsen yderligere og få sat en stopper for de her – det har fru Mette Gjerskov ganske ret i – unødvendige transporter?

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg er glad for, at Enhedslisten og Socialdemokratiet er enige om målet, men vi bliver jo aldrig enige om EU-politikken. Så jeg ville jo aldrig nogen sinde stå her og sige, at vi skulle overtræde EU-lovgivningen, også fordi jeg faktisk mener, at vi også på det her område er med til at forbedre forholdene for dyrene i hele EU ved at være med i EU og ved at have de fælles regler.

Næ, det, vi skal sørge for, er, at reglerne bliver overholdt, og det gør vi altså ved at sørge for, at der er tilstrækkelig meget kontrol ude på landevejene. Det skal simpelt hen være sådan, at man med dyretransporterne ikke bare satses og siger: Nej, det går nok, vi bliver alligevel ikke opdaget.

Der er alt for få, der bliver kontrolleret; det mener vi er uacceptabelt. Vi mener, det er en klar og god måde til at sikre, at reglerne bliver overholdt. Giv os noget mere kontrol af dyretransporter på landevejene, det er løsningen.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Jeg må jo sige, at jeg går lidt videre i samme spor, for det, vi så skal forstå, er, at Socialdemokratiet egentlig er villig til at stramme op med hensyn til de her dyretransporter, lige så langt som man overhovedet har lyst til herhjemme. Men får vi så den situation, hvor EU kommer og siger, det må I ikke for os, så lægger Socialdemokratiet sig ned på knæene; så er det lige meget med dyrene, så er det EU, der tæller. Det er sådan vi kan konstatere at grundholdningen er.

Kl. 14.50

Vi har jo tidligere drøftet dyretransporter her i Folketingssalen, ikke så meget, men vi drøftede det faktisk lidt, hvor ordføreren for Socialdemokratiet, hr. Frank Jensen, faktisk – jeg ved ikke, om han kom til at sige det, men han sagde i hvert tilfælde, at man i Socialdemokratiet var villig til at gå længere, end EU sagde. Skal jeg forstå det på den måde, at Socialdemokratiet nu så har ændret holdning og ikke vil gå længere, end EU siger? For så kan jeg bare se, at vi begynder at få et problem.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg er jo altid glad for, når Dansk Folkeparti vil være så venlige at udlægge Socialdemokratiets grundholdning. Det er meget venligt af ordføreren, det er bare ikke altid, den sådan lige er helt præcis, tror jeg godt man kan sige.

Det er sådan, at jeg godt ved, at Dansk Folkeparti og selvfølgelig også Enhedslisten har en vis interesse i at gøre det her til en EU-sag. Men det er det faktisk ikke nødvendigvis. Det handler ikke om for eller imod EU.

Danmark er det land, som er allerlængst fremme på dyrevelfærdsområdet, og det skal vi blive ved med at være. Fordelen ved EU i denne sammenhæng er, at vi får alle de andre med langt hen ad vejen, men ikke altid helt op til det niveau, som vi gerne ville op på.

Hvis Dansk Folkeparti mener, at der har været et tidspunkt, hvor Socialdemokratiet var villige til at gå længere end EU-reglerne, så bliver jeg nødt til at bede om at få helt konkret at vide,

hvad det er, det drejer sig om, for det må vist være en meget, meget, meget bestemt undtagelse, der har været givet udtryk for på talerstolen tidligere. Vi er parate til at udfordre EU-reglerne, men ikke til at overtræde dem.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Vi skal jo også forstå det på den måde, at når vi ser samlet på EU og dyrevelfærd, må vi konstatere, at man sådan set tillader tyrefægning, at man tillader hundevæddeløb. Man må konstatere, at alle de sydlige lande i EU-sammenhæng simpelt hen ingen respekt har for dyr overhovedet.

Vi må også konstatere, at vi gang på gang har kunnet se, at man ikke er villig til at gå særlig langt i EU. Der tænker man sådan mere på profitten. Vi kan så forstå, at hvis vi kommer dertil med dansk lovgivning, hvor vi alligevel ikke får lov til at gøre det, som vi ønsker herhjemme, for at give dyrene ordentlige kår, så er det EU, der tæller for Socialdemokratiet. Og så har vi jo sådan set fået svar på det. Men alligevel er det her jo et spørgsmål, for det skal det være.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg kan godt høre, at Dansk Folkepartis ordfører vil konstatere en hel masse ting, men det, jeg synes jeg er nødt til at konstatere – eller ikke er nødt til, for det vil jeg gerne konstatere – er, at EU er en fordel for dyrene i EU-landene i dyrevelfærdsmæssig sammenhæng. Hvis ikke vi havde EU, ville vi ikke have kunnet presse de andre lande så meget for at få høje standarder for dyrevelfærd.

Så kan det godt være, at vi ikke synes, at det er højt nok. Men der er ingen tvivl om, at hvis ikke vi havde siddet med ved bordet, ville dyrene i langt de fleste af de andre EU-lande have haft det dårligere, end de har i Danmark. Så der synes jeg faktisk, at dyrene bør være glade for EU. Og det synes jeg sådan set også at Dansk Folkeparti burde være, for det er jo faktisk det, det drejer sig om.

Den anden ting, jeg så kan konstatere, er, at med hensyn til den beskyldning om, at vi var villige til at overtræde EU-reglerne, kan jeg ikke få konkretiseret, hvad det er, Dansk Folkepartis ordfører mener. Det kan jeg måske få på et senere tidspunkt. Det væsentlige for os er dyrevelfærden.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Nu er det jo ikke sådan, at fru Mette Gjerskovs parti og mit parti er uenige om EU-politikken. Men jeg vil alligevel gerne have, at fru Mette Gjerskov bekræfter, at vi altså ikke nationalt kan bremse for de lange dyretransporter. Det skal ske via EU. Den eneste måde, hvorpå Danmark kan lave noget rent nationalt, er simpelt hen ved at lukke grænsen mellem Danmark og Tyskland for dyretransporter overhovedet. Det er den eneste mulighed, vi har. Vi har ingen mulighed for at lave nationale aftaler, der bremser lange dyretransporter. Det skal ske gennem forordninger og aftaler i EU. Er det ikke korrekt?

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg kan godt blive lidt i tvivl om, hvad det egentlig er, ordføreren mener, for nej, i forhold til EU kan vi ikke lukke grænsen. Det er ikke en mulighed at lukke grænsen. Og det mener vi sådan set heller ikke skal ske. Vi går ind for samhandel i EU.

Det, der er muligheden, er at lave nogle nationale regler i Danmark som f.eks. en klippekortordning, det er jo en national ordning. Klippe-kortordningen er en national ordning, hvor man siger: Hvis I et vist antal gange ikke kan finde ud af at overholde reglerne, så ryger jeres tilladelse til at få lov til at transportere dyr, afhængigt af hvor mange klip vi nu kan blive enige om at det skal kræve. Det kan vi sagtens gøre i Danmark, uden at det behøver at genere nogle andre i EU. Og så kan vi jo i øvrigt, som vi gør på så mange andre områder, opfordre de andre til at indføre noget tilsvarende. Måske bliver der fælles EU-regler på et tidspunkt, hvad ved jeg.

Kl. 14.55

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Hr. Allan Niebuhr for sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Det er til udtalelsen fra fru Mette Gjerskov om, at man vil arbejde for, at de lange dyretransporter bliver forbudt eller minimeret: Det kan vi da være enige om, vi kan bare ikke gøre det nationalt, det var det, jeg ville ind på.

Jeg vil godt lige snakke lidt om det der med trillebøre. Det er jo ikke sådan, at vi skal skubbes til noget, men vi ønsker, at lovgivningen sker på et oplyst grundlag. Det var også det, vi sagde,

da de to beslutningsforslag var oppe i sidste samling.

Jeg vil godt have fru Mette Gjerskov til at uddybe sin procentregning, når fru Mette Gjerskov siger, at det er for dårligt, at man fastholder, at man kun standser 6 pct. af transporterne, når man tidligere ikke havde så mange transporter. Nu er der jo sket en eksplosion i antallet af dyretransporter, det er jeg i og for sig enig i, men 6 pct. er eksplosivt meget. Er det ikke en væsentlig stigning i antallet af kontroller af dyretransporter? Jeg vil gerne have bekræftet, om det er tilfældet. For hvis der sker en væsentlig stigning og man fastholder standsning af det samme procenttal, så er det altså, fordi politiet har standset rigtig mange flere, end de gjorde tidligere.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Nu mener jeg ikke, at jeg har sagt noget om 6 pct. Det må være en af de andre ordførere, det er i hvert fald ikke mig.

Men det ændrer da ikke ved, at jo, jeg har anerkendt, at der er sket en stigning i antallet af kontroller, men jeg siger bare, at der samtidig er sket en enorm stigning i antallet af dyretransporter, og det væsentlige for mig er risikoen for den enkelte transport. Altså, når vognmand Hansen sætter sig ind i sin lastbil med et læsfuld smågrise bagi, hvor stor er sandsynligheden eller risikoen så for, at han bliver kontrolleret? Det er jo det, det hele drejer sig om. Så er det jo ikke antallet i procent. Så er det jo ligegyldigt, hvad der blev kontrolleret sidste år og forrige år. Det væsentlige er, at han i dag har en større risiko og i morgen en endnu større for at blive kontrolleret.

Og sådan er det ikke nu. Desværre ser vi, at kontrolrisikoen ligger på nogenlunde det samme niveau, og det synes vi er dybt utilfredsstillende, for vi ved jo – vi ved jo – at mange af dem ikke overholder reglerne.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Det er lidt det der med trillebørspolitikken, der selvfølgelig får mig op af stolen. Jeg må indrømme, at jeg ikke helt forstår, at Socialdemokratiets ordfører nu står og prøver at anklage os som regeringspartier for at begynde at sætte fokus på dyrevelfærd i en helt anden grad, end – undskyld, jeg siger det – SR-regeringen f.eks. gjorde. Lad os tage et eksempel: Dyrerejseløst, klippekortordninger og lignende, hvorfor så vi ikke

noget af det under SR-regeringen, når nu SR-regeringen mener, at vi åbenbart skulle være bagstræberiske og slet ikke have fokus på dyrevelfærd? Hvorfor indførte man ikke sådan noget under SR-regeringen?

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg kan høre på regeringspartierne, at jeg har fået ramt et ømt punkt med min trillebør. Men lad det nu ligge. Jeg troede faktisk, tiden lidt var forpasset til at begynde at tale om, hvad SR-regeringen gjorde i tidernes morgen, det er jo over 5 år siden. Jeg vil da gerne sige, at er der nogen regering, som for alvor har sat dyrevelfærd på dagsordenen, så var det den socialdemokratiske regering i sidste periode; det er der ingen tvivl om.

Men jeg vil så også gerne sige, at hele spørgsmålet om transport jo netop er eskaleret i de senere år. Derfor ligger der et særligt ansvar på regeringen for at gøre noget ved dyretransporterne. For hverken 8 eller 12 eller 15 eller 20 år siden så man jo dyretransporter i det omfang, vi ser i dag. Derfor er det blevet endnu mere vigtigt, at man gør noget ved det. Og det synes jeg hellere at Venstres ordfører skulle tage at konstatere og så få hænderne op af lommen.

(Kort bemærkning).

Michael Aastrup Jensen (V):

Jeg prøver så at holde hænderne oppe af lommen. Allererst har ordføreren også ret. SR-regeringen og dens resultater ligger jo nogle år tilbage.

Det, jeg bare hele tiden anholder, er det budskab om, at vi skulle være bagstræberiske. Jeg må indrømme, at jeg meget håber, at vi her i Folketinget kan gå sammen om mange af de initiativer, der plejer at blive lagt op til. Og derfor er mit spørgsmål: Er det ikke fremskridt overhovedet at diskutere klippekortordningerne? Vil Socialdemokratiet gerne tage imod at være med i det flertal, som jeg tror der kan være i hele Folketinget, om at stå sammen om en offensiv politik på dyrevelfærdsområdet, som forhåbentlig skal smitte af på resten af EU? Det er vel ikke en trillebør?

Kl. 15.00

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg mener faktisk, at jeg har sagt meget klart, at jeg står bag vedtagelsen, og at vi i Socialdemo-

kratiet står bag vedtagelsen i dag. Vi er meget glade for, at vi nu får en klippekortordning. Nu skal vi i gang med forhandlingerne og se, hvad detaljerne bliver, men rammerne ligger klar, der skal laves en klippekortordning, og det synes vi er meget positivt.

Problemet er bare, at det har taget os år at nå til at få regeringen overbevist om, at en klippekortordning var nødvendig; problemet er, at vi gang på gang på gang på gang har stået hernede i den her Folketingssal og hørt regeringen sige igen og igen: Nej, men nu skal vi lige se; og måske bliver tallene bedre for næste år; og inden vi vil gøre noget, skal vi lige være hundrede procent sikre på, at det er absolut nødvendigt. Vores forslag er gang på gang blevet nedstemt, vi bliver sikkert nedstemt igen i eftermiddag.

Nu skal man jo være optimist, så hvis ordføreren virkelig mener det, skal han blive i salen og stemme for de beslutningsforslag, vi har om dyrevelfærd senere på dagen – så vil jeg tro på det.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Taletiden er udløbet, og der er ikke flere korte bemærkninger. Vi går videre til den næste ordfører, det er den konservative ordfører, hr. Allan Niebuhr.

Allan Niebuhr (KF):

Først vil jeg også gerne sige tak til Dansk Folkeparti, fordi vi får den her forespørgselsdebat. Det er ikke sådan, at regeringspartierne – hvad man næsten kunne få indtryk af, når man hører fru Mette Gjerskov – er bange for at debattere og drøfte dyrevelfærd, heller ikke når det gælder dyretransporter. Det gør vi gerne, for vi ser også, at der er et problem.

Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg mener, at vi altså løser det her problem bedst ved, at vi får nogle fælles, skrappe regler i EU. Og når jeg siger det, er det, fordi det jo ikke hjælper noget, at vi alene bøllebanker de danske transportører. Det hjælper jo ikke grisene, hvis de bliver flyttet over på nogle transporter med udenlandske nummerplader. Jeg tror ikke på, at de transportører gør det bedre og dygtigere og mere professionelt end de danske transportører. Det har jeg ikke nogen som helst grund til at tro at de vil gøre.

Men jeg vil ikke på nogen måde holde hånden over vores dyretransportører. Vi har talt om brodne kar, men når der er tale om, at det er omkring 22 pct. af de standsede køretøjer, der har

fejl og mangler, hvoraf langt, langt den overvejende del er nogle, der direkte kommer dyrene til skade, så mener jeg faktisk ikke, at vi taler om brodne kar. Så mener jeg, at vi taler om en branche, der er i krise med sig selv, og det skal der selvfølgelig gøres noget ved.

Derfor synes jeg også, det er helt i orden, at vi nu om formentlig ikke ret lang tid i en eller anden udformning vedtager den klippekortordning, som der er lagt op til. Det synes jeg er helt i orden, for jeg synes faktisk, at branchen har vist, at den ikke har taget de mange advarsler og gule lamper undervejs alvorligt, og det synes jeg er en skam. Jeg synes, det er ærgerligt for de mennesker, der gerne vil udføre et professionelt erhverv med stolthed, at de på den måde ikke får muligheden for at gøre det, uden at der hele tiden sættes fingre på. Men når vi snakker om 22 pct., så snakker vi altså ikke om brodne kar, men om en krise i branchen, og den skal der selvfølgelig gøres noget ved.

Jeg synes, det er vigtigt, at vi får taget hånd om det her. Det er vigtigt, at vi får sikret, at de dyr, der skal ud på transporter, får en ordentlig behandling. Det fortjener dyrene. Det er et svineri uden lige, at man på den måde prøver på at score profit ved simpelt hen at fylde for mange dyr på køretøjerne.

Jeg må også sige, at uanset at jeg ikke kan anfægte lovligheden af det, er udviklingen med længere og længere rejser for dyrene ikke human, det er ikke værdigt for dyrene. Jeg synes, at man på en eller anden måde burde sikre, at dyrene ikke transporteres længere, end det er nødvendigt. Det vil jeg også gerne have at vi nåede frem til i de drøftelser, vi har. Jeg kan ikke sætte en finger på lovligheden af det, hvis dyrene får deres hvil undervejs. Jeg kan blot undre mig over, at der er så store forskelle i prisudregningerne, at det kan lade sig gøre næsten at fragte dyrene over det halve af Europa. Det synes jeg er for meget af det gode.

Kl. 15.05

Men vi står ved vores ansvar, og når vi dengang sidste år under behandlingen af de to beslutningsforslag bad om at få det her udsat og få det bearbejdet i en arbejdsgruppe, var det ikke, fordi vi skulle skubbes i en trillebør. Det var for at få et oplyst grundlag.

Jeg synes jo også, at når man ser på drøftelsen dengang bl.a. om det objektive ansvar, var det altid vognmandens skyld. Var det nogle gange også chaufførens skyld alene, hvis vognmanden havde gjort, hvad han kunne? Sådan nogle ting

er nu kommet op i det oplæg, der ligger fra arbejdsgruppen. Det synes jeg er godt, og det viser også, at det var værd at tage den tid og vente på at få det oplyste grundlag.

Jeg er spændt på, hvad der nu kommer tilbage fra de høringssvar, for sagen er ude i høring i øjeblikket, og så må vi derfra tage stilling til, hvordan vi skal gribe det an i fremtiden.

Der er en enkelt problemstilling, som jeg i hvert fald godt kan se, nemlig at de meget, meget store vognmænd, der måske er meget, meget større end gennemsnitsvognmænd, har en langt større risiko for at ryge på de her klip, også uden at de på nogen måde er dårlige vognmænd. Det synes jeg vi måske også bliver nødt til at tage hånd om på et tidspunkt. Det er jo ikke absolut sådan, at de største vognmænd, de, der har rigtig mange biler, er de dårligste til at transportere, men der er måske bare af andre årsager en risiko for hurtigere at nå op på de klip. Men det er noget, vi må tage en drøftelse om, når vi læser høringssvarene.

Men det her er sagt så klart som muligt: Vi går også ind for, at der skal strammes op, for jeg synes, at erhvervet har brug for at få renommeet lidt op igen.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Så er der foreløbig fire korte bemærkninger, først hr. Per Clausen.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Nu er jeg sådan set også enig med hr. Allan Niebuhr, den konservative ordfører, i næsten alt det, han sagde.

Men jeg vil bare spørge hr. Allan Niebuhr: Når det nu er sådan, at meget lange transporter af dyr bliver mere og mere fremherskende, er forklaringen på det så ikke, at man har indført totalt åbne grænser med fri handel med varer, uden, da man indførte denne frie handel med varer, at tage hensyn til, at der blandt varerne også var levende dyr, og uden dengang at sikre sig, at der kom de rigtige initiativer, der kunne sikre, at dyrevelfærden kom i centrum?

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Jo, det med de åbne grænser, de frie markeds kræfter går vi i Det Konservative Folkeparti helt klart ind for. Derfor startede jeg også med at sige, at løsningen på det her er, at der bliver enighed om en lovgivning i EU-regi om, at når dyre-

ne nu skal ud på de lange rejser, som de frie markeds kræfter og de åbne grænser giver mulighed for, så skal vi altså sørge for, at der er nogle fælles spilleregler i EU, der gør, at de dyr, når de skal ud på de der ulideligt lange rejser, får så optimale forhold under transporten, får så mange pauser undervejs, at de ikke lider unødigt under den tur, de skal ud på.

Så kunne det jo være, at man ved at stramme reglerne meget kraftigt op i EU om, hvordan man skal behandle dyr under lange rejser, på den måde gjorde, at det måske alligevel ikke var givtigt rent profitmæssigt at transportere dem så langt, som vi ser i dag.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Hvis nu udgangspunktet for vores politik var, at vi ville sikre den maksimale dyrevelfærd, ville det så ikke være langt mere fornuftigt at arbejde for, at EU fik nogle regler, hvor der eksisterede nogle minimumsbetingelser, som landene skulle opfylde på det her område, og at ethvert land havde lov til at gå videre?

Er sandheden, at når Det Konservative Folkeparti ikke ønsker at være med til det, så er det, fordi man, når det kommer til stykket, lægger mere vægt på den side af EU, der handler om at sikre den frie handel, altså at det er det afgørende udgangspunkt for Det Konservative Folkeparti, og at man, når man har klaret det, må klare dyrevelfærdens så godt som muligt? For ellers var der jo ingen problemer i i hvert fald at arbejde på at vende tingene på hovedet, sådan at udgangspunktet var fælles minimumsregler med mulighed for, at et hvilket som helst land havde mulighed for at gå længere.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Jo, men det lader sig jo bare ikke gøre, for hvis det er sådan, at vi vil lave nogle stramme nationale regler for at hindre de lange dyretransporter, så stopper det altså, når vi passerer grænsen og kommer ud i det store udland. Og det store udland ligger altså ligesom lige uden for den danske grænse, så har vi ikke længere mulighed for lovgivning. Den danske lovgivning gælder altså kun i Danmark og for dyretransporter direkte ud af landet.

Derefter ligger omlæsning og lignende til de næste destinationer altså i EU-regi, og så hjælper det ikke noget, at vi har strammet op og går forrest – og går så langt foran, at vi ikke kan se de

andre mere. For ved at have så skrappe regler rammer vi altså kun vores egne transportører, men overlader det til andre udenlandske transportører at køre efter EU's regler, og det får grisene eller køerne det ikke bedre af.

Kl. 15.10

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

De sidste bemærkninger i svaret til Enhedslisten får mig til at spørge: Er der uenighed i Det Konservative Folkeparti, imellem ordføreren og justitsministeren?

Det, ordføreren siger, synes jeg ikke er helt i overensstemmelse med det, ministeren sagde i talen her i starten. For ministeren sagde, at når transporterne er startet i Danmark, så gælder de danske regler hele vejen igennem. Det vil jeg godt lige have en afklaring af.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Jo, det har ministeren selvfølgelig fuldstændig ret i. Men hvis vi laver så skrappe nationale regler, vil det jo være sådan, at man kører til det nærmeste samlested syd for den dansk-tyske grænse og der giver dyrene det hvil, de skal have. Derefter bliver dyrene læsset over, ikke på den samme bil igen, men på en anden, udenlandsk bil, og så kan man for resten køre til Ukraine, eller hvor man vil, efter EU-regler.

Så der er altså ikke mulighed for på den måde nationalt at stramme op på noget, der gælder længere, end til rejsen ender første gang uden for den dansk-tyske grænse. Derefter er det EU's regler, der gælder, og dermed har vi altså kun lavet nogle besværligheder for den danske del af erhvervet og overlader det dermed til andre at køre videre på den måde, fordi de ønsker profitten. Og så er det, jeg siger, at det får dyrene det altså ikke bedre af.

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

Jeg er glad for at kunne konstatere, at der ikke er den uoverensstemmelse i Det Konservative Folkeparti. Jeg ved dog så, at den tid, dyrene skal være læsset af, er 24 timer, og så tager jeg det forholdsvis roligt med, hvor mange der vil benytte den mulighed, for så meget er der heller ikke at tjene på de dyr.

Men jeg har et andet spørgsmål til ordføreren. Ministeren sagde, at udsættersøer ikke må flyttes i længere tid end 8 timer, så må de slet ikke

transporteres. Jeg vil godt høre, om den konservative ordfører kan redegøre for, om den regel bliver overholdt, hvordan den bliver overholdt, og hvor mange ressourcer han vil sætte ind for at få den overholdt. Sagen er vel, at man kun skal have logbog med, når det tager mere end 8 timer, så jeg går ikke ud fra, at der skal være logbog på de her udsættersøertransporter.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Hr. Kristen Touborg ved jo godt, at vi der er meget, meget enige. Jeg ser også – det har vi talt om ved tidligere lejligheder – at med den behandling, som udsættersøer får, i den stand, de er i, er det ikke værdigt at give dem længere transport, end det absolut er nødvendigt. Jeg ved også godt, at der er begrænsede muligheder for slagtning af udsættersøer, det er ganske få steder i Danmark, og det giver nogle ture. Men jeg mener bestemt, at det bør holdes på et absolut minimum.

Det, som ministeren sagde, er jo fuldstændig korrekt. Det er det, der står i reglerne. Men jeg håber også på, at de klare signaler, der gang på gang bliver sendt til landmændene om det her, gør, at de tænker sig lidt mere om, når det gælder udsættersøer. Det er et forholdsvis lille antal af de dyr, der skal transporteres eller bliver transporteret. Jeg synes, det ville være værdigt, at man gav de dyr fred og gav dem en kort transport, for de er ikke særlig egnede til at blive transporteret rundt.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Den konservative ordfører, hr. Allan Niebuhr, var inde på, at man i Det Konservative Folkeparti også havde den her opfattelse, at det var forfærdeligt med de lange dyretransporter. Skal jeg forstå det på den måde, at hvis der nu kunne skabes et flertal her i Folketinget for, at man simpelt hen lavede en lov, der sagde: Transport til nærmeste slagteri, så er den ikke længere, så vil Det Konservative Folkeparti støtte op om sådan et forslag?

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Jeg har sagt flere gange her, at hvis der skal laves nogle særlige regler om dyretransporternes længde, skal det være særlige EU-regler. Vi skal ikke på nogen måde stille de danske producenter og de danske vognmænd anderledes og dår-

ligere end resten af deres kolleger udeomkring, og det lader sig simpelt hen ikke gøre at bremse udviklingen med de åbne grænser og de frie markeds kræfter i EU. Men det skal ske efter de regler, som er gældende. Jeg så gerne, at man fik minimeret antallet af de lange transporter, men det skal ske gennem forordninger i EU. Det lader sig af flere årsager ikke gøre med enkeltstående nationale regler. Det har jeg prøvet på at forklare.

Kl. 15.15

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Så har vi endnu en gang fået konstateret, at EU kommer før dyrene, og sådan er det jo bare.

Nu har der jo været en del af de her EU-overglade partier, som har forsvaret EU meget i det her, og så var det, jeg tænkte, at det kunne være, den konservative ordfører, hr. Allan Niebuhr, kunne forklare mig, hvornår EU er kommet med et forslag om forbedringer på dyretransportområdet, hvor vi i Danmark har følt os overrumplet, og hvor vi har sagt: Nej, nu strammer I den godt nok for meget, det kan vi ikke være med til her i Danmark.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Nej, det kan jeg ikke pege på et eneste tilfælde af. Det har jo været sådan og vil fortsat være sådan, at Danmark er et land, der altid går forrest og altid har en form for dukserolle i EU-sammenhæng.

Men vi kunne måske på den måde være med til at påvirke, at der blev flyttet nogle grænser inden for EU. For det hjælper jo altså stadig væk ikke noget, at vi snakker om noget naivt og noget, der ikke lader sig gennemføre, nemlig at prøve at stoppe dyretransporter med nationale regler. Det kan ikke lade sig gøre, men vi kunne jo bruge vores kræfter på at prøve på at få ændret nogle regler i EU.

Det var derfor, jeg startede min ordførertale med at sige, at det her problem løser vi altså bedst med nogle fælles EU-regler. At gøre det ved rent nationale regler giver ikke nogen mening.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Hr. Allan Niebuhr brugte udtrykket – det er vist ikke direkte citeret, men noget i den retning – at vi ikke skulle banke transportørerne for hårdt,

fordi det ikke ville være rimeligt. Jeg vil spørge hr. Allan Niebuhr: Er det udtryk for at banke transportørerne for hårdt, hvis man sætter frekvensen af kontroller op?

For jeg har i hvert fald den vurdering, og det vil jeg i øvrigt høre om hr. Allan Niebuhr er enig i, at når vi nu sætter skrappe regler op, er der også en sammenhæng mellem sandsynligheden for, at man overholder reglerne, og risikoen for, at man bliver taget for at overtræde dem. Og det vil sige, at vi også skal intensivere kontrollen.

Er hr. Allan Niebuhr enig i, at vi skal intensivere kontrollen yderligere i forhold til det, som regeringen har foreslået, hvis vi laver sådan en klippekortordning?

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Altså, jeg vil under ingen omstændigheder sige, at det er urimeligt, hvis man bliver standset i en kontrol, uanset hvad det er, man bliver standset for. Hvis man laver noget forkert, er det fair nok.

Med hensyn til antallet af kontroller tror jeg nok, politiet har øget det væsentligt igennem de seneste år, men det er jo klart, at når der sker, som det er blevet sagt her flere gange, en eksplosion af dyretransporter, og man så fastholder, at det er samme procentdel, man standser, så har man altså stoppet rigtig mange flere, men man har stadig væk ikke stoppet nok.

Men det er jo et spørgsmål om, at vi, der har været med til at lave det nye politiforlig, er med til at fortælle, at vi ønsker, at der bliver sat fokus på det her område. Lad os da gøre det i forligskredsen omkring politistrukturen. Lad os gå ind og sige, at her er et område, som vi gerne vil have sat noget mere fokus på, så Rigspolitichefen ved, hvad han har at rette sig efter. Det er et politisk ønske, at man laver en optimering af antallet af kontroller på dyretransporter. Det er jeg gerne med til, men lad os gøre det den rigtige vej rundt.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Jeg kan jo så glæde mig over, at der i politiforliget er et afsnit, hvor der netop står noget om rigspolitiets opgaver på de her områder. Det kan jeg så håbe på.

Men jeg må jo så tillade mig at tage det som udtryk for eller tolke hr. Allan Niebuhrs udsagn i den retning, at der altså er opbakning fra Det Konservative Folkeparti til, at vi skal have flere kontroller end dem, vi har haft tidligere, i takt

med at vi også indfører en klippekortordning. Er det korrekt forstået?

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Det er korrekt forstået.

Så vil jeg godt lige benytte mit svar her til at sige noget om det, som hr. Ole Glahn startede med, nemlig at jeg sagde, man ikke skulle banke transportørerne. Det drejede sig om, at jeg tror, man nok vil opleve, at der er en væsentlig forskel på en transportør, der f.eks. har 50 lastbiler, og så en, der har 5. Uanset hvor omhyggelig transportøren med de 50 lastbiler er, er hans risiko for som transportør, som vognmand med mange forskellige chauffører, at komme op på de der tre eller seks klip altså væsentligt større. Det skal ikke forstås på den måde, at den pågældende ikke ønsker at overholde loven, men qua sine mange biler er han i en større risikozone.

Det, som jeg siger, er, at vi jo ved, de fleste af os, at nogle af de største transportører, vi har herhjemme, absolut ikke er de dårligste, og derfor er det måske en grund til, at vi lige kigger på, om vi er på vej til at lave noget, som vi fortryder.

Kl. 15.20

(Kort bemærkning).

Mette Gjernskov (S):

Jeg vil sige det sådan, at jeg faktisk bliver lidt forvirret, når jeg sidder og lytter til debatten, for på den ene side hører jeg en konservativ minister og en konservativ ordfører, som går ind for den her klippekortordning nu, og det er jo en national ordning, på den anden side oplever jeg en konservativ ordfører, som bruger det meste af sin taletid på at tale imod nationale regler og sige, at vi kun skal have EU-regler på det her område. Det kan jeg simpelt hen ikke få til at hænge sammen, så jeg vil egentlig gerne have et svar på:

Mener hr. Allan Niebuhr ikke, at vi skal gennemføre klippekortordningen og andre nationale regler som 8-timers-reglen for udsættersøer og andre gode ting, som jeg synes at det er lykkedes os at få gennemført i Folketinget?

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Jo, jeg synes, vi skal lave den klippekortordning, men jeg synes også, at vi, når vi laver den, skal være opmærksomme på, om vi laver en regel, der også kommer til at betyde, at udenlandske køretøjer ikke bliver anderledes stillet, når de

kører i Danmark. Det, jeg henviser til, er bl.a. transporterhvervet i øvrigt, hvor vi gik ind og lavede nogle stramme regler om virksomhedskontroller, der er langt skrapmere i Danmark, end de er i vores nabolande. Og det betyder faktisk, at nogen har valgt at udflygte af frygt for de her virksomhedskontroller.

Hvis vi begynder at lave noget mere til med en klippekortordning, tror jeg, vi laver et selv-mål, som vi bagefter godt vil rette op på, for grisene får det altså ikke bedre ved at køre med en lastbil, fordi den har fået litauiske nummerplader på.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg tror bare, at jeg så vil spørge hr. Allan Niebuhr, hvem det egentlig er, han diskuterer med. For vi har jo haft et indledende møde om det her, og vi var jo alle sammen – alle partier i Folketinget – enige om, at vi måtte sikre en ordening, så der ikke skete en udflagning. Alle var enige om, at de her regler skal gælde for transporter i Danmark, uanset om det er en dansk eller en litauisk chauffør, der kører. Så jeg ved slet ikke, hvem det er, hr. Allan Niebuhr diskuterer med. Det kan være, at det er med sig selv, det skal jeg ikke kunne sige.

Mit andet spørgsmål var egentlig, om ordføreren ville være parat til at drøfte øget kontrol i forbindelse med klippekortordningen. På noget af det, Venstres ordfører sagde, lød det nemlig, som om han var indstillet på, at vi også kunne tale ekstra kontrol. Og nu kan jeg høre, at hr. Allan Niebuhr siger, at vi, der er med i politiforliget, kunne tage det den vej rundt. Vil hr. Allan Niebuhr være parat til at drøfte det i forbindelse med klippekortordningen, så vi ikke kun laver nogle skrappe regler, men også sikrer, at der er en vis risiko for at blive opdaget, når man overtræder reglerne?

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Til det første vil jeg sige, at jeg tror, det var hr. Christian H. Hansen, der i sin indledning sagde, at dyretransportproblematikken har været drøftet mange steder i udvalgsmøder og lignende, men aldrig her i salen. Derfor synes jeg, det er vigtigt, at man her fra Folketingets talerstol melder klart ud om problemerne omkring udflagning. Det vil jeg sige herfra, så er der i hvert fald ikke nogen, der bagefter kan sige, at det har vi ikke været opmærksomme på.

Vedrørende spørgsmålet om antallet af kontroller ved jeg ikke, om fru Mette Gjerskov var uopmærksom, eller om hun ikke var i salen for lidt siden, da jeg til hr. Ole Glahn helt klart sagde, at vi gerne vil være med til, at der bliver flere kontroller, og at vi gerne vil være med til at påvirke det via forhandlingerne om politiforliget. Mere tydeligt kan det vist ikke siges. Det er ikke os, der står i vejen for, at der bliver lavet flere kontroller, og jeg synes, at hver kontrol er fuldstændig relevant. Ingen kan sige, at man er blevet uretfærdigt behandlet, fordi man er blevet stoppet i en kontrol.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Så er der ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Næste ordfører er den radikale ordfører, hr. Ole Glahn.

Ole Glahn (RV):

Jeg vil indlede med at takke justitsministeren for en grundig redegørelse, og jeg vil også gerne takke Dansk Folkeparti for, at vi har fået denne forespørgselsdebat. Det er jo ikke så ofte, at vi Radikale føler trang til, endsige har grund til at takke Dansk Folkeparti, tværtimod, men i denne sag er vi absolut i en undtagelsessituation. Vi er i Det Radikale Venstre, ligesom jeg kan høre, at alle andre partier her i Folketinget er det, meget optaget af, at dyrevelfærd bliver en selvfølgelighed, og at det bliver en selvfølgelig del af den måde, vi mennesker behandler dyrene på, at vi altid tænker på, hvilke livsbetingelser de har.

Men når vi taler om produktionsdyr, hvor der jo indgår nogle store økonomiske interesser, og hvor der er specielle konkurrenceforhold, som gør sig gældende, har vi en speciel opgave her i Folketinget. For det er sådan i et privatkapitalistisk samfund, at staten skal gå ind og sætte nogle grænser for, hvor frit konkurrencen skal have lov til at udvikle sig, for ellers går det grasset. Derfor skal vi som lovgivere være meget opmærksomme. Vi skal sikre, at der er nogle rammer, inden for hvilke markedets konkurrence kan fungere.

Kl. 15.25

I disse år oplever vi en voldsom eksplosion i antallet af transporter af produktionsdyr. Man regner med ca. 10.000 transporter om året, og man regner med, at der i år vil blive transporteret omkring 5 millioner grise, og de bliver transporteret over stadig større afstande. Det er enten, fordi de skal videre drives frem til at blive

slagtesvin, det vil altså sige til yderligere produktion, eller det er for at komme til slagtning.

Det kræver naturligvis, at vi fra Folketingets side er særlig opmærksomme og skrider ind og siger, hvis vi oplever, at de dyrevelfærdsmaessige forhold ikke er i orden. Det skal de være.

Vi har diskuteret regler omkring dyrevelfærd ved flere lejligheder her i Folketinget. Der er indført forskellige regler, som ministeren var inde på i sin besvarelse af forespørgslen, bl.a. at der skal være mere plads i transporterne, når dyrene transporteres over 8 timer. Der er regler om, at udslidte søer ikke må transporteres over 8 timer. Der er en logbog, som skal udfyldes, inden hver transport går i gang. Der er dyrlægekontrol, inden dyrene skal transporteres. Lastvognen skal være godkendt, og transporten af dyrene bliver kontrolleret af politiet undervejs. Og endelig bliver der også kontrolleret der, hvor dyrene kommer hen.

Det kunne lyde, som om vi har opbygget et voldsomt kontrolsamfund, men det er tilsyneladende nødvendigt, fordi – og det er det, der kan undre en meget – de, der har ansvaret for de her transporter, ikke selv stiller nogen etiske krav op om, hvordan de her dyr skal have det under en sådan transport.

Jeg tror, vi alle sammen må indrømme, at når vi diskuterer dyrevelfærd her, så er det i en eller anden grad et relativt begreb, fordi vi allerhelst så, at dyr slet ikke blev transporteret. Det helt ideelle ville være, at dyret stille og roligt kom fra det sted, hvor det var opvokset, og så hen til slagteren og blev slagtet på stedet. Sådan er det ikke, og sådan bliver det nok heller ikke. Derfor er det vigtigt, at vi laver nogle regler.

Ministeren har haft en arbejdsgruppe, der har arbejdet med en klippekortordning, som er inspireret af færdselsloven, og her er det altså chaufføren eller vognmanden, der kan blive ramt af at overtræde de regler, der er. Vi synes fra radikal side, at forslaget er for slapt, vi synes, det er for meget, at man vil give seks klip, men vi håber, at vi kan finde fælles fodslag i den her sag, og at vi kan finde enighed i Folketingssalen om at lave nogle regler, som gør, at vi får en klippekortordning, hvor ansvaret er placeret, og at vi også får klaret de usikkerheder, der kan være, f.eks. om, hvorvidt en lastvogn er overlæst eller ikke.

Vi håber på, at der vil komme en mere effektiv kontrol, efter at vi har fået gennemført den her klippekortordning, idet vi mener, at den kontrol, der foregår nu, ikke er tilstrækkelig.

Så kan jeg sige, at vi støtter det forslag til vedtagelse, som er kommet fra Dansk Folkeparti.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Det var kun, fordi der blev nævnt lidt omkring rapporten og så de her seks klip, hvor vi jo i Dansk Folkeparti hele tiden har sagt, at vi også synes, det er for meget. Så nu har vi oplevet i dag, at der har været to grunde til, at vi i Dansk Folkeparti og i Det Radikale Venstre kunne takke hinanden, dels for forespørgslen og dels også nu, fordi vi er enige om en ting.

Men jeg kunne egentlig godt tænke mig at spørge hr. Ole Glahn om, hvilke tanker hr. Ole Glahn og De Radikale sådan har om de her klip? Er det to klip, er det tre? Jeg kan forstå, at det er noget, hr. Ole Glahn har tænkt lidt over, så måske vi kunne få lidt at vide i dag.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Ja, det har vi selvfølgelig tænkt over, men jeg synes ikke, vi skal stå her og forhandle fra Folketingets talerstol. Jeg tilkendegiver klart, at jeg mener, at seks klip er for meget. Det vil glæde mig, hvis det så skrider fremad og vi finder en fælles aftale. Og det bliver så det tredje punkt, jeg kan glæde mig over, hvis Dansk Folkeparti og vi kan finde sammen om det her.

Jeg har konstateret, at vi fortsat er med i de her forhandlinger, er sammen om det, og jeg håber, at vi kan finde en løsning, som begge partier – alle partier – kan acceptere. Men seks klip er for meget.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Jeg tror, vi kommer til at glæde os i fællesskab over den tredje gang også og måske også flere gange, end vi egentlig selv tror på lige nu.

Kl. 15.30

Men jeg kan ikke lade være med også at spørge til det om EU, for vi har jo for mange af de EU-glade partiers vedkommende fået konstateret, at hvis vi skulle vedtage nogle regler for bedre transport af dyr herhjemme og EU så underkendte dem, så ville de lægge sig på knæ. Så jeg kan godt se, at et flertal for at gå imod EU faktisk allerede er smuldret i dag. Men det kunne da være rart at høre, om der i Det Radikale Venstre var nogle kampfæller til at gå i kamp mod EU for bedre dyrevelfærd.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Nu anser jeg altid hr. Christian H. Hansen for at være velforberedt, og jeg går ud fra, at hr. Christian H. Hansen så også kender svaret på det her.

Det Radikale Venstre er meget kraftig EU-tilhænger og mener, at vi har en tosidet opgave i forbindelse med dyrevelfærd: dels fra dansk side at gå helt til grænsen i forhold til EU, dels samtidig at præge hele EU's lovgivning på det her område. Der har vi en stor opgave, det ved vi. Hr. Christian H. Hansen har selv været inde på det tidligere. Men det er jo en af ideerne i EU, at vi, der er længst fremme f.eks. på det her område om dyrevelfærd, får overbevist andre lande om, at de også skal tage hensyn til dyrenes velfærd i langt højere grad, end de har gjort tidligere.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er SF's ordfører, hr. Kristen Touborg.

Kristen Touborg (SF):

Spørgsmålet om dyretransporter er et spørgsmål, der efterhånden har optaget os i nogle år, og det er, som det tidligere er sagt her, jo også et spørgsmål, der er blevet mere og mere presserende. Efterhånden som især svinetransporterne er mangedoblet, er det meget, meget nødvendigt, at vi har et fuldstændig klart sigte med, hvordan vi regulerer det; hvordan vi sikrer, at man kan give dyrene ordentlige forhold.

Jeg er sådan set enig med Socialdemokratiets ordfører i, at regeringspartierne har ført en trillebørspolitik, men det vil jeg så i øvrigt lade blive ved det, for vi skal se, om vi kan få noget fornuftigt ud af det, vi står midt i. Det vil i hvert fald være SF's udgangspunkt, at vi får det bedst mulige ud af de forhandlinger, vi er ved at arbejde med.

Jeg mener, at klippekortordningen kan blive svaret på de problemer, vi står med på det her område, men det kræver altså langt flere ressourcer afsat til området for at kontrollere dyretransporterne. Det må være sådan, at der er en rimelig risiko for at blive opdaget, når man laver numre på det her område, for vi har jo set en række tilfælde, hvor det ikke hjælper ret meget at give bøder. Jeg tror såmænd, at selv om man satte bøderne klækkeligt op, ville det nok ikke hjælpe så forfærdelig meget, for når det kun er hver 15. transport, der bliver kontrolleret, er risi-

koen for at blive opdaget ikke så voldsom stor, og dermed er risikoen for, at man ikke retter sig efter loven, jo overvældende stor.

Så vil jeg godt sige noget til den debat, der har været om antallet af klip. Det er jo ikke regeringen, men arbejdsgruppen, der har lagt op til det, at der skal seks klip til, før man bliver fradømt sin autorisation. Det er efter SF's opfattelse alt, alt for meget.

Vores udgangspunkt er tre klip. Vi må så se, hvor det havner, men der skal ikke være tvivl om, at vi mener det, når vi siger, at der skal skrides ind. Og når man kender konsekvenserne af det, vil erhvervslivet jo også kunne tage højde for det. Men vi er ikke noget alt eller intet-parti, så vi må jo se, om der er nogle gode argumenter for at bringe antallet af klip en lille smule højere op end de tre, men de tre er vores udgangspunkt.

Jeg vil gerne spørge til specielt et område, som ministeren var inde på. Når ministeren siger, at der er en regel om udsatte søer, nemlig at de ikke må udsættes for transport i over 8 timer, vil jeg sådan set meget gerne have ministeren til at redegøre for, hvordan man så sikrer det i realiteten.

Så vidt jeg ved, er der stadig væk ca. 150.000 udsatte søer, der bliver kørt til Tyskland. Og da vi kun har to slagterier, der slagter søer i Danmark, kan jeg også se, at det må være lidt af et problem for søer, der kommer fra Lolland-Falster eller Sjælland. Jeg synes faktisk, der er et problem i, at man ikke, så vidt jeg kan se det, skal have logbog for de her søer, fordi transporterne skal være på under 8 timer.

Så jeg vil meget gerne – enten her fra talerstolen eller efterfølgende – have en redegørelse for, hvordan man egentlig sikrer, at de her regler overholdes. Umiddelbart synes jeg ikke, det ser ud, som om det nødvendigvis er nemt at gøre. Jeg er i hvert fald ikke helt sikker på, at vi har fuldstændig styr på, om reglerne også bliver fulgt på det her område.

Kl. 15.35

Der er blevet – ganske vist ikke her i dag, men i pressen, specielt i fagpressen – fremført påstande om, at det jo var langt bedre at have flere svin i en svinetransport end færre svin, for ved at have flere svin ville køretojerne ikke så let kunne vælte, når de kørte rundt i en rundkørsel. Det er faktisk helt seriøst ment, tror jeg, fra dem, der skriver det.

Jeg har et udmærket forslag til at sikre det. Man kan bare dele lastvognen op i nogle flere

celler, altså i nogle flere båse, så der ikke er så langt imellem, altså så grisene ikke kommer til at skride så langt. Så af den grund mener jeg i al fald ikke man skal lade være med at sætte restriktioner ind.

Jeg vil godt lige til sidst have ministeren til at bekræfte, når hun kommer på talerstolen, at ministeren er enig i, at det med hensyn til det, der står i forslaget til vedtagelse om, at der skal foreligge et lovforslag i løbet af marts måned, er i Folketinget, man mener, ikke til høring m.v., men at det altså skal foreligge her inden udgangen af marts måned til behandling i Folketinget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken med Enhedslistens ordfører, hr. Per Clausen.

Per Clausen (EL):

Som det jo allerede fremgik ved præsentationen af det forslag til vedtagelse, som ligger her, så støtter Enhedslisten også det forslag. Vi synes, det er et forslag til vedtagelse, der i hvert fald på et par områder har nogle meget præcise og også forholdsvis vidtgående formuleringer, hvor man så kan sige, at der er andre ting, man springer lidt nemt hen over.

Vi synes jo i Enhedslisten, at når man konstaterer, at Rigspolitiets kontrol af dyretransporterne viser, at der er væsentlige problemer med at overholde reglerne om transport af dyr, og at der i cirka hver fjerde transport, der kontrolleres, konstateres overtrædelse af direkte betydning for dyrenes velfærd, ja, så er det klart, at man har et alvorligt problem med at få overholdt reglerne.

Det, der så lægges op til i det forslag til vedtagelse, der ligger her, og det, der så er enighed i Folketinget om – sådan må man vel også tolke debatten i dag – er, at det må betyde, at der så må komme nogle strengere sanktioner mod dem, der overtræder reglerne, at man også skal have mulighed for at fratage de vognmænd, som gentagne gange overtræder de her regler, muligheden for at køre og transportere dyr. Den del af forslaget er vi godt tilfredse med, og det er da også derfor, vi stemmer for det. Vi synes, at der her bliver lagt op til nogle konkrete fremskridt, og forslaget til vedtagelse siger jo også, at det skal sikres, at disse fremskridt kan ske, altså bliver vedtaget her i foråret, ved at lovforslaget bliver fremsat i Folketinget inden udgangen af marts måned.

Man kan så sige, at tilbage står en række andre grundlæggende problemer, for det er Enhedslistens opfattelse, at selv om man sikrede, at alle transportere i Danmark – for slet ikke at snakke om i resten af Europa – foregik i overensstemmelse med danske regler, så ville problemerne ikke være løst.

Vi er sådan set helt enige med Socialdemokraternes ordfører, Dansk Folkepartis ordfører, og jeg tror også SF's ordfører var inde på det – der er sådan set et flertal i Folketinget, som har det grundsynspunkt – i, at de her transportere burde undgås, fordi det burde være sådan, at produktionsdyr, som skulle slagtes, blev transporteret til det nærmeste slagteri, eller i hvert fald at man lagde nogle tidsmæssige begrænsninger, som burde være 3-4 timer på transporten. Jeg synes faktisk, det er godt, positivt og bemærkelsesværdigt, at der er et flertal for det i Folketinget, for det synes vi sådan set burde være en helt oplagt ting. Man må så bare konstatere, at det jo ikke er den vej, udviklingen går.

Hvis man ser på udviklingen i transport, er det jo sådan, at vi i løbet af 2006 nåede op på, at omkring 4,4 millioner dyr blev transporteret over den danske grænse og til Nordtyskland. Der er tale om dobbelt så mange som for 2 år siden, og størstedelen af dyrene er i virkeligheden smågrise, der fragtes til opfedning på svinefarme i hele Nordtyskland. Men det er jo ikke hele historien, for der er også en mangedobling af eksporten af levende grise til Polen, fra 4.000 i 2004 til 70.000 i 2006, og så er det her på det sidste kommet frem, at hvad angår transport af levende grise og avlsdyr til Ukraine og Rusland, har man også der fået en ottedobling.

Kl. 15.40

Hvis man ønsker at sætte en stopper for det her, er der altså brug for en effektiv indgriben. Der kommer vi ikke uden om, at en væsentlig årsag til, at det her har fået lov til at udvikle sig, er, at man har indført en åbning af grænserne, et åbent marked, hvor det vigtigste var at sikre den fri transport af varer, uanset at dette varebegreb også indbefattede levende dyr. Det var udgangspunktet, og det var det, man ville, og så har man ikke sørget for at få indført rimelige beskyttelsesforanstaltninger af hensyn til dyrevelfærd.

Efter Enhedslistens opfattelse rejser det selvfølgelig for det første et spørgsmål om at arbejde for at få ændret EU-reglerne sådan, at prioriteringen altså bliver dyrevelfærd – ligesom vi på andre områder arbejder på at ændre reglerne sådan, at man tager udgangspunkt i miljøinteres-

ser og forbrugersikkerhed osv. – og for det andet selvfølgelig også spørgsmålet om at få en forståelse af, at det i nogle tilfælde i Danmark også kan være nødvendigt at lave regler, der går videre end det, EU vil tillade.

Jeg vil bare sige, at en regel om, at man ikke må transportere levende dyr længere end til det nærmeste slagteri eller allerhøjest 3-4 timer, jo i hvert fald ville bringe ganske mange af dem, som i dag lever af at eksportere smågrise og svin til slagting i udlandet, i ganske store vanskeligheder. De ville ikke være i stand til at overholde de regler, hvis de skulle have dem over grænserne.

Så jeg mener stadig væk, der er nogle metoder, der skal tages i anvendelse for at forsøge at rulle EU's indflydelse på det her område tilbage og sikre mulighederne for, at man kan gå længere i Danmark, end man kan i andre lande, men også for at få ændret EU-reglerne.

Det er klart, at vi gerne ser, at der på et tidspunkt kommer et flertal i Folketinget ikke bare for at intensivere forhandlingerne i EU, men også et flertal for, at man på de områder, hvor det er nødvendigt, skal have ændret EU-reglerne, sådan at andre hensyn end hensynet til handel kan blive afgørende.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Dette spørgsmål går simpelt hen på, at vi jo nu i dag har hørt på en lille debat om bedre dyrevelfærd under transport af dyr. Det går vi sådan set alle sammen ind for, men tilbage kan godt stå den der stærke bekymring for, at vi, hvis EU siger noget andet, så retter hundrede procent ind efter det; at det så er EU, vi lytter til. Det er sådan det, de fleste EU-glade partier har fortalt, og dem er der jo desværre en del af her i Folketinget.

Deler hr. Per Clausen også min opfattelse af, at det nok desværre er det, det hele kan falde på?

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Det er jo klart, at når man har vedtaget en åbning af grænserne og en fokusering på det indre marked, hvor udgangspunktet er, at hensynet til handelen er det vigtigste, så bliver man jo efterfølgende nødt til at forsvare de ting, man står for på det område. Derfor har vi selvfølgelig en vanskelighed her, nemlig at når det handler om

at bryde med EU's regler, vil der være en stor uvilje imod det blandt et flertal af Folketingets partier.

På den anden side vil jeg sige, at når jeg oplever diskussionerne om fødevarerikkerhed, diskussionerne om miljø og diskussionerne om dyrevelfærd, oplever jeg mere og mere en forståelse hos en række normalt EU-positive partier af, at den måde, man har organiseret og indrettet tingene på i EU, er utilfredsstillende og skadelig. Så måske kan vi komme i offensiven om ikke med et krav om at bryde med EU så dog med et krav om, at vi skal arbejde for at lave EU om på de her områder.

(Kort bemærkning).

Christian H. Hansen (DF):

Tak for medbekymringen. Det er aldrig rart at være bekymret helt alene, og jeg kan så forstå, at det er jeg ikke.

Hr. Per Clausen var lige inde på et spørgsmål om forslaget om transport til nærmeste slagteri, hvis man nu forestillede sig, at det kom, for jeg tror på, at det ville være det mest optimale, vi overhovedet kunne opnå. Hr. Per Clausen var inde på, at der så var nogle ting, man skulle tænke på; at der var nogle ting, man skulle sætte på plads. Men jeg forstod det vel fuldstændig rigtigt, at hvis der kom et sådant forslag, så var der overhovedet ingen tvivl om, at Enhedslisten ville bakke op om det.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Det behøver hr. Christian H. Hansen ikke være spor i tvivl om. Jeg har gravet lidt i arkiverne inden den her debat og kan konstatere, at Enhedslisten fremsatte et forslag, der gik ud på det tilbage i 2002, så et sådant forslag har været fremsat.

Jeg fornemmer i virkeligheden, at der er en betydelig større forståelse for, at et sådant forslag ville være den rigtige vej at gå i dag, fordi der tilsyneladende er et flertal i Folketinget for, at det ville være rigtigt. Så skal vi nok have en diskussion om, hvordan vi får det kørt igennem i forhold til EU. Men det er jo meget rart at være kommet dertil, at vi kan sige, at vi faktisk er et flertal, der synes, at det burde være sådan, og at vi nu bare mangler EU-dimensionen. Så er vi alligevel kommet længere politisk, synes jeg, end hvis vi er i en situation, hvor der ikke er noget flertal for et sådant forslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Så er det justitsministeren.

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke for en rigtig god debat. Jeg synes, at alle indlæggene i dag har båret præg af, at det for samtlige partier i Folketinget er helt afgørende, at vi har gode og også strenge regler for dyretransport, og at vi alle sammen vil gøre alt, hvad vi overhovedet kan, for at sikre en effektiv retshåndhævelse og også effektive sanktioner over for dem, der overtræder reglerne.

Jeg vil i hvert fald tillade mig at drage den konklusion efter at have lyttet til debatten her i dag, at der ikke er nogen tvivl om, at der i hvert fald er lagt op til et opgør med den tankegang hos nogle transportører og chauffører, der måtte gå rundt og tro, at det at overtræde reglerne er forholdsvis omkostningsfrit eller måske noget, man kan betale sig fra. Et samlet Folketing vil nemlig være indstillet på at indføre regler, der simpelt hen betyder, at man i sidste ende kan miste retten til at drive transportørvirksomhed eller som chauffør overhovedet få lov til at transportere dyr, hvis man overtræder reglerne groft nok et tilstrækkeligt antal gange.

Jeg synes, det er gode nyheder, at der bliver slået resolut ned over for dem, der overtræder reglerne. Det skaber nemlig fair konkurrence for de mange chauffører og transportører, der hver dag gør deres yderste for at overholde reglerne til punkt og prikke.

Der er blevet stillet et par spørgsmål undervejs i debatten. Et af spørgsmålene stillede hr. Kristen Touborg, og det gik på hele den problemstilling, der er omkring udsatte søer, transporttid på maks. 8 timer osv., og problemstillingen med, at der kun er et lille antal slagterier i Danmark. Jeg vil meget gerne besvare hr. Kristen Touborgs spørgsmål skriftligt, for jeg har i hvert fald behov for at få tjekket et par ting faktisk, før jeg kan give et, synes jeg, fyldestgørende svar.

Til hr. Kristen Touborgs bemærkninger om arealkravene kan jeg kun sige, at jeg er enig med SF's ordfører i, at de krav, vi stiller fra dansk side, mener vi er velbegrundede, og dem holder vi fast i. Jeg er klar over, at der er nogle, der synes, at de nye krav er irriterende og snærende, og derfor også benytter lejligheden til at påstå, at det her egentlig skulle være forringende for dyrevelfærden, men jeg vil sige, at de krav, der er stillet, er stillet ud fra den nyeste viden, vi har

om, hvordan vi bedst tilgodeser dyrevelfærden, og det holder jeg altså fast i. Hvis andre så har en anden påstand, jamen så må man jo tage det påstand mod påstand, men jeg mener, at de nye regler klart er til gavn for dyrene.

Flere har været inde på spørgsmålet om, hvornår lovforslaget om klippekort så kommer. Det er klart, at der ligger en meget stor forpligtelse i det forslag til vedtagelse, som også har dannet grundlag for debatten her i dag, nemlig at der skal fremsættes et lovforslag. Det vil altså sige, at høringen skal være overstået, og at et lovforslag skal være endelig klart til fremsættelse inden udgangen af marts. Og det kan man naturligvis holde mig op på. Jeg har tænkt mig at efterleve det, der ligger i det her forslag til vedtagelse om, at forslaget vil komme.

Med frygt for, at det kunne virke forsinkende for lovforslagets fremsættelse, vil jeg da gerne slutte af med at indbyde alle Folketingets partier til et møde, når høringsfristen er slut, så der bliver en mulighed for, at alle partier kan drøfte, hvordan den her klippekortordning så kan komme til at fungere i praksis. Jeg synes, vi har haft rigtig stor glæde af det tværpolitiske samarbejde på det her område, og derfor vil jeg tage initiativ til, at der bliver indkaldt til et møde i Justitsministeriet, så høringssvarene kan gennemgås og man kan drøfte, hvordan man får etableret en effektiv ordning.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er foreløbig tre korte bemærkninger til ministeren. Først er det fru Mette Gjerskov.

(Kort bemærkning).

Mette Gjerskov (S):

Jeg vil da gerne starte med at sige tak til ministeren for invitationen til forhandling, og vi vil vældig, vældig gerne forhandle det her. Jeg har vist nok med al min trillebørssnak fået skabt opmærksomhed om, at jeg synes, det var på tide, vi fik den forhandling. Men derfor skal det ikke være en mindre dybfølt tak for invitationen.

Det, jeg gerne ville vide fra ministeren, vedrører en af de ting, som vi jo har som udestående, og som vi ikke plejer at være særlig enige om her i salen, nemlig hvor meget vægt der skal lægges på kontrol af dyretransporterne. Vi mener jo, og det får vi jo også at høre senere på dagen i dag, at der skal væsentlig mere kontrol til. Vi mener, at i hvert fald hver tiende transport skal kontrolleres. Nu forstod jeg på den konservative ordfø-

rer, at han vældig gerne også ville tale om mere kontrol enten i klippekortordningen eller i forbindelse med politiforliget.

Så vil jeg spørge ministeren: Vil hun også gerne drøfte muligheden for at kontrollere transporterne mere med os?

Kl. 15.50

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til fru Mette Gjernskov, at det kommer vi til. Aftalen for de partier, som er en del af den nye flerårsaftale for politiet – og det er samtlige partier her i Folketinget med undtagelse af Enhedslisten – er jo, at de vil blive indkaldt til møde inden for et meget kort stykke tid i Justitsministeriet for at gennemgå den udmøntningsplan, som vi har lovet hinanden, for, hvordan politiet skal prioritere de forskellige ressourcer. Der er et af punkterne dyretransport, så når Rigspolitichefen har fremlagt planen, bliver der en mulighed for at tage en saglig drøftelse af, hvordan de forskellige prioriteringer skal være.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Og fru Mette Gjernskov for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Mette Gjernskov (S):

Jeg siger tak til ministeren for den melding. Det er en anden melding end den, vi fik, sidst vi drøftede det i samråd, men lad det nu ligge. Vi er glade for at få en drøftelse af at få mere kontrol på det her område.

Der er en anden ting, jeg gerne vil spørge om: Nu er jeg godt klar over, at ministeren ikke har fremsat noget forslag endnu, men hun har jo sin arbejdsgruppe om klippekort. Vi mener jo, at det er for slapt, at der skal seks klip til, før der for alvor sker noget. Er ministeren enig i det, eller har hun et andet bud? Har hun gjort sig nogen overvejelser om antallet af klip?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil godt præcisere over for fru Mette Gjernskov, at der sådan set ikke er noget særlig nyt i den udmelding, jeg er kommet med, for så vidt angår spørgsmålet om politiforlig. Regeringens politik har været og er, at det øgede kontrolpres, som er gennemført, skal videreføres. Men der kommer en udmøntningsplan, og der er det altså op til de politiske partier, der står bag politi-

forliget, at afgøre, hvordan ressourcerne skal prioriteres. Der stiller jeg mig fuldt ud åben over for, hvordan prioriteringen skal være, også inden for det her område. Så det er blot for at få præciseret det. Jeg er ret overbevist om, at jeg har sagt det tidligere, men nu er det i hvert fald sagt klart fra Folketingets talerstol.

For så vidt angår spørgsmålet om seks klip, kommer det jo meget an på øjnene, der ser. Den ordning, der bliver lagt op til, er jo sådan, at der efter tre klip sker en betinget frakendelse, og det vil sige, at hvis man begår en ny, meget grov overtrædelse, kan der faktisk ske en ubetinget frakendelse allerede efter fire klip.

På den anden side kan man sige, at hvis der begås mindre forseelser, men dog grove forseelser, så er det at blive frataget retten til at drive virksomhed vidtgående. Virksomheden lukker og slukker i 3 år, og alle ansatte må gå hen og finde et nyt sted at arbejde. Jeg tror, at hvis det er ti transporter, der bliver stoppet, og det giver seks klip i alt, så er der måske nogle, i hvert fald de andre medarbejdere, der vil synes, det er en hård sanktion. Så det kommer nok meget an på øjnene, der ser.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Det blev det sidste ord til denne korte bemærkning. Så kommer næste korte bemærkning. Det er hr. Ole Glahn.

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Jeg vil også takke ministeren for invitationerne til de videre forhandlinger, og jeg tillader mig også at tolke det sådan, at vi har mulighed for at få indflydelse på antallet af kontroller.

Men jeg vil gerne spørge ministeren med hensyn til den kommende klippeordning: Det Konservative Folkepartis ordfører var inde på, at der kunne være en urimelighed i forholdet mellem de store vognmænd og de små, og jeg vil gerne bede ministeren om at kommentere, om det er en problemstilling, som ministeren også er optaget af, idet jeg mener, at det ville være urimeligt, hvis man som lille vognmand, om jeg må så må sige, blev straffet hårdere end den store. Det er vel dyrevelfærd, der er udgangspunktet, og derfor må man sanktionere sådan. Man kan vel også forvente, at den store vognmand er i stand til at lave en logistik, sådan at hans chauffører ved, hvordan de skal ordne det her. Men det vil jeg gerne høre om ministeren er enig i.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Det er netop en problemstilling, som arbejdsgruppen har set på. Det er jo lidt et forståeligt synspunkt, at den vognmand, der har ansvaret for mange hundrede vogne, kan blive ramt meget, meget hårdt, og det vil sige, at alle medarbejderne kan blive ramt meget hårdt, hvis der falder seks klip i løbet af en dag.

På den anden side vil jeg sige, at jeg deler hr. Ole Glahns principielle synspunkt om, at man ikke kan skelne mellem store og små, og derfor er arbejdsgruppens indstilling sådan set også, at alle bliver bedømt ens, altså med de samme briller. Det er også min umiddelbare indstilling. Det, man så blot skal huske på, er, at arbejdsgruppen lægger op til, at tre klip altså giver en betinget frakendelse, og tre klip mere giver så en ubetinget. Det er klart, at hvis man reducerer antallet af klip, så påvirker man altså også skadesvirkningen for de meget store virksomheder, for så skal der næsten ingenting til, for at virksomheden faktisk allerede lukker på førstedagen.

Så jeg vil sige, at arbejdsgruppen sådan set har forsøgt at tage hensyn til den problemstilling, hr. Allan Niebuhr rejser, men det er altså ved at øge antallet af klip.

Kl. 15.55

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Ministeren var også inde på dette med, at der er en sammenhæng mellem færdselsloven og den her klippekortordning, og med færdselsloven er det jo sådan, at når man får en betinget frakendelse af kørekortet, så sker der også noget andet, nemlig at man skal op til en prøve. Har ministeren nogen overvejelser over, om man kunne indføre ikke de samme, men nogle andre sanktioner, koblet på den betingede frakendelse?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Nu er jeg meget glad for, at den radikale ordfører, hr. Ole Glahn, er så elegant, at han ikke påpeger, at det med den betingede frakendelse er noget, justitsministeren i hvert fald måtte kende noget til. Men det har jo i hvert fald konsekvenser både af praktisk og teoretisk art, når det gælder overtrædelser af færdselslovens regler.

Det er bestemt en problemstilling, som jeg mener vi må dykke videre ned i, for hvis vi skul-

le lave en parallel til færdselsloven, så skulle den betingede frakendelse jo logisk set betyde, at man skulle op til en eller anden form for prøve igen.

En del af transportforordningen går jo netop på, at der skal stilles uddannelseskra- v, så en oplagt mulighed ville være, at når uddannelseskra- vene slår igennem i praksis, kobles den betingede frakendelse op på, at man skal tage noget af uddannelsen igen og få frisket teorien op, altså hvilke regler man skal overholde. Det ville i hvert fald efter min mening være ret indlysende, at det var den vej, der skulle gås.

Det er lidt vanskeligere, når det gælder *transportvirksomheden*, hvilken type konsekvenser det skal have, men det er en problemstilling, vi gerne vil være med til at se nærmere på.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Nu snakker vi jo meget klippekort i dag. Jeg tror i virkeligheden, der er mange folketingsmedlemmer og også ministre, der skal være glade for, at vi ikke har en klippekortordning vedrørende taletiden. Så var der mange, der ikke fik lov til at tale så meget.

Så går vi videre til den næste og foreløbig sidste korte bemærkning til justitsministeren. Det er hr. Kristen Touborg.

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

Jeg mener faktisk, vi har en klippekortordning, hvad angår taletiden. Vi får jo sjældent mere end 1 minut ad gangen.

Jeg har et spørgsmål om de skærpede krav vedrørende mere end 8 timers transport. Ministeren sagde bl.a.:

Dyretransporten, som udgår fra Danmark, skal naturligvis gennemføres i overensstemmelse med de regler, vi har fastsat på området, fra transporten starter, og til den slutter.

Men lidt senere siger ministeren også:

Men den ansvarlige for dyretransporter over 8 timer, som ikke lever op til de skærpede arealkrav, vil selvfølgelig kunne straffes for den del af transporten, som foregår i Danmark.

Jeg synes, det er lidt selvmodsigende, og jeg vil godt have ministeren til at udrede: Er det hele vejen fra gården, hvor man starter dyretransporten, og helt til bestemmelsesstedet, eller hvad ligger der i den anden bemærkning om den del af transporten, som foregår i Danmark?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Der ligger det i det, at en transport, der starter fra Danmark, og når der over for myndighederne er blevet redegjort for, hvorledes transporten skal forløbe, naturligvis også skal forløbe på en sådan måde, som der er redegjort for, og man kan straffes, hvis man ikke overholder de regler.

Hr. Kristen Touborg er jo udmærket bekendt med, at EU-reglerne er sådan, at man, når man er kommet på den anden side af grænsen, godt kan holde en meget lang pause, og så kan man i princippet starte på en ny transport. Den undtagelse giver de danske regler ikke mulighed for at gøre. Så det, der ligger i det, er sådan set, at man må overholde de regler, man har forpligtet sig til at overholde, og som gælder i Danmark, men hvis man holder den pause, man skal, på den anden side af grænsen og påbegynder en ny transport, så ligger det altså uden for dansk jurisdiktion at sige, at man ikke må efterleve de tyske regler, som jo vil være gældende, hvis man påbegynder en ny transport i Tyskland.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det hr. Kristen Touborg for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Kristen Touborg (SF):

Tak for orienteringen. Så er jeg faktisk beroliget på det område.

Jeg vil godt spørge til en anden del. Ministeren siger nemlig også, at for så vidt angår slagtedy, bliver de kontrolleret på slagteriet. Det er jo rigtigt, men hvad så med de slagtedy, som går ud af landet til slagting? Vi har haft problematikken omkring slagtesøer, der er også en hel del slagtesvin, der går den vej. Bliver de så også kontrolleret på slagteriet, eller hvordan er det med dem?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til hr. Kristen Touborg, at jeg ikke fuldt ud kan redegøre for, hvorledes reglerne administreres i de øvrige EU-lande. For så vidt angår de danske regler, stilles der jo skærpede krav til de langvarige transport og til dokumentationen af disse, og det er hr. Kristen Touborg også bekendt med. Men jeg vil gerne medvirke til at undersøge det. Jeg kan ikke her og nu redegøre for, hvordan det præcis er i de øvrige

EU-lande; det er jo ikke alle transport, der slutter lige syd for grænsen, der er nogle, der er mere langvarige end det, så det vil jeg foreslå vi gør skriftligt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ministeren. Jeg giver herefter ordet til ordføreren for forespørgerne, hr. Christian H. Hansen.

Kl. 16.00

Christian H. Hansen (DF):

Jeg vil egentlig bare sige tak til partierne for den gode debat, vi har haft her i dag. Tak til samtlige partier for, at vi har kunnet blive enige om en fælles vedtagelse, som alle partier bakker op om. Herunder også tak til justitsministeren for, at hun har indvilliget i at gøre det her lidt hurtigt og samtidig i dag har lovet, at når vi når til udgangen af marts måned, så ligger det her i Folketingssalen. Det vil sige, at høringsprocesser og alle samtaler altså er overstået og vi kan komme i gang med at lave et lovgivningsarbejde på det her område.

Så synes jeg, det har været interessant også at konstatere, at mange partier vil gå langt, men ikke længere end EU. Det vil sige, at der altså desværre stadig væk er en tendens til, at når vi taler dyrevelfærd, når vi taler dyretransporter, så vil man en masse godt, indtil EU konstaterer, at nu går vi ikke længere. Så er det ikke så meget dyrene, vi tænker på herhjemme, så er det mere EU. Det har vi i hvert fald også fået slået fast i dag. Man kan jo så afgøre, når vi kommer ind i nogle flere debatter om det her, hvordan man skal forholde sig til det.

Jeg synes, at det, der er allervigtigst at konstatere til sidst her i dag, er, at vi nu får lavet et lovforslag, som strammer op på det her, og jeg håber på, at det kommer til at virke. Og husk nu på, at det her gør vi ikke for vores egen skyld som folketingspolitikere, vi gør det heller ikke for EU's skyld, men vi gør det for dyrenes skyld, og vi gør det med hjertet.

Tak for en god debat i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Vi venter endnu et par minutter, for at alle, der skal stemme, kan nå at finde pladserne, og derefter går vi til afstemning – men som sagt med et par minutters forsinkelse.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 39 af Christian H. Hansen (DF), Michael Aastrup Jensen (V), Mette Gjerskov (S), Allan Niebuhr (KF), Ole Glahn (RV), Kristen Touborg (SF) og Per Clausen (EL) (se side 3208) vedtoges enstemmigt med 110 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Kl. 16.05

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 30:

Forslag til folketingsbeslutning om kvæg på græs.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsat 8/11 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Forhandlingen er nu åbnet. Jeg beder om ro i salen, således at justitsministeren kan få ordet. Værsgo, justitsministeren.

Justitsministeren (Lene Espersen):

Efter beslutningsforslaget fra Enhedslisten pålægges regeringen at gennemføre de nødvendige ændringer af love og bekendtgørelser for at sikre, at alt kvæg, der er ældre end 3 måneder, skal på græs i sommerhalvåret, ligesom kvæget skal ud fra stalden og luftes dagligt resten af året.

Jeg vil gerne starte med at takke forslagsstillerne for, at de har taget initiativ til, at vi i dag får lejlighed til at drøfte dette emne nærmere. I den forbindelse vil jeg også gerne slå fast, at vi fra regeringens side lægger afgørende vægt på en høj prioritet af dyrs velfærd. Det gælder ikke mindst forholdene for produktionsdyr, herunder kvæg, som lever under et stort og voksende produktionspres.

Dette indebærer, at vi i et dyrevelfærdsmæssigt perspektiv må være særlig opmærksomme på de forhold, som dyrene holdes under, og vi

må løbende vurdere, om reglerne på området er tidssvarende, hensigtsmæssige og tilstrækkelige.

Som forslagsstillerne nævner i bemærkningerne til beslutningsforslaget, har Det Dyreetiske Råd i februar 2006 afgivet en udtalelse om malkekvæg. I udtalelsen foretager Det Dyreetiske Råd en gennemgang af forholdene for malkekvæg og den deraf afledte kalveproduktion. Det Dyreetiske Råd konkluderer i udtalelsen bl.a., at der nedsættes en arbejdsgruppe, der kan komme med forslag til nærmere regler for hold af kvæg. I udtalelsen påpeger Det Dyreetiske Råd også en række problemområder, som efter rådets mening bør indgå i overvejelserne omkring en lovmæssig regulering af velfærd for malkekvæg.

Et af områderne, som særlig fremhæves af Det Dyreetiske Råd, er spørgsmålet om kvægs adgang til afgræsning. Jeg kan oplyse, at jeg i overensstemmelse med anbefaling fra Det Dyreetiske Råd netop har nedsat en arbejdsgruppe, der skal foretage en nærmere vurdering af forholdene for malkekvæg og udarbejde forslag til regler om hold af malkekvæg.

Som formand for arbejdsgruppen er udpeget professor Hans Houe fra Institut for Produktionsdyr og Heste på Københavns Universitet, og arbejdsgruppen består i øvrigt af repræsentanter for de relevante myndigheder og organisationer på området. Arbejdsgruppen skal behandle de forskellige problemområder, som er beskrevet af Det Dyreetiske Råd i udtalelsen om malkekvæg, herunder problemstillingen vedrørende kvægs adgang til afgræsning.

Jeg er overbevist om, at arbejdet i arbejdsgruppen om hold af malkekvæg vil give os det bedste grundlag for de videre overvejelser på området, herunder overvejelser om en nærmere lovmæssig regulering af kvægs adgang til at komme på græs.

Det fremgår af kommissoriet for arbejdsgruppen om hold af malkekvæg, at arbejdsgruppens undersøgelser og vurderinger skal tage udgangspunkt i den tilgængelige videnskabelige forskning på området. Af helt ny forskning på området findes en rapport fra november 2006 fra Danmarks Jordbrugsforskning. Rapporten handler om velfærd hos malkekøer og kalve. I rapporten foretages en nærmere gennemgang af den tilgængelige viden om malkekøers og kalves adfærd, fysiologi og sundhed, der samlet måtte være af relevans for en vurdering af husdyrvelfærd i dansk mælkeproduktion.