

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kl. 10.45

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

Forslag til vedtagelse

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

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

Folketinget opfordrer endvidere regeringen til

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