

le i bilen end at konstatere, om en dyretransport er utilstrækkeligt forsynet med strøelse.

Kl. 16.15

Det vil også være nødvendigt at overveje de meget vidtrækkende konsekvenser, ordningen ville kunne få for den enkelte transportørs eksistensgrundlag. Det er i den forbindelse vigtigt at overveje, i hvilket omfang fejl begået af de enkelte chauffører kan komme arbejdsgiveren, dvs. transportøren, til skade. En klippekortordning rejser således en række vanskelige spørgsmål om ansvarsfordelingen mellem chauffører og transportører.

På flere områder kender vi i dag et objektivt bødeansvar for arbejdsgiverne. Det gælder bl.a. på køre-hvile-tids-området. Men det vil være noget helt andet, hvis man vil frakende transportørerne retten til at foretage dyretransporter, hvilket i praksis kan være det samme som at lukke virksomheden, selv om transportøren er uden skyld i sine chaufførers overtrædelser. En vognmand med mange ansatte ville i så fald hurtigt kunne få de tre klip, som udløser en frakendelse af retten til at transportere dyr.

Det vil endvidere være nødvendigt at fastlægge, hvilke overtrædelser der skulle indgå i ordningen, herunder om alle overtrædelser af dyreværnslovgivningen i princippet skal kunne udløse et klip, eller om ordningen, som forslagsstillerne bag beslutningsforslag nr. B 54 er inde på, i givet fald skal begrænses til overtrædelse af direkte betydning for dyrenes velfærd.

Det vil i forlængelse heraf også skulle overvejes, om eksempelvis enhver overskridelse af belægningsgraden skal indebære et klip, eller om der i en klippekortordning bør indgå et grovhedskrav, således at der først udløses et klip, når belægningsgraden overskrides med f.eks. 10 eller 20 pct. Til illustration er det på færdselsområdet alene hastighedsoverskridelser på mere end 30 pct., som giver et klip i kørekortet.

Desuden må det overvejes nøje, om frakendelsen i givet fald skal være betinget eller ubetinget, ligesom det må afklares, om frakendelsen skal ske for bestandig eller for et nærmere fastsat tidsrum. Igen til illustration betyder tre klip i kørekortet alene en betinget frakendelse; det vil sige, at man skal op til en kontrollerende køreprøve.

En klippekortordning rejser således en række vanskelige problemstillinger, som skal behandles nærmere, før vi har et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag i denne sag. Jeg mener som sagt, at vi bør afvente resultaterne af rigspolitiets kon-

trolaktiviteter vedrørende dyretransporter, der fordobles i 2006 i forhold til 2005.

Men en stillingtagen til de mange spørgsmål, som en eventuel klippekortordning vil rejse på dyretransportområdet, vil kræve et grundigt forarbejde. Jeg har derfor besluttet allerede nu at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for de relevante myndigheder og organisationer. Arbejdsgruppen vil få til opgave at vurdere, om det er muligt at etablere en klippekortordning på dyretransportområdet, og komme med forslag til ordningens nærmere udformning. En sådan fremgangsmåde vil spare tid og svarer i øvrigt til den, der blev fulgt i forbindelse med indførelsen af klippekortordningen på færdselsområdet, hvor vi jo har meget gode erfaringer.

Som det fremgår, har jeg sympati for intentionerne bag beslutningsforslagene, men som det også fremgår, mener jeg ikke, at vi i dag har tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for at tage stilling til forslagene. For det første har vi behov for at se på resultatet af den forøgede kontrolindsats, og for det andet har vi behov for en grundig udredning af de mange spørgsmål, som indførelsen af en klippekortordning på dyretransportområdet rejser.

Regeringen kan derfor ikke på nuværende tidspunkt støtte beslutningsforslag nr. B 47 og den del af beslutningsforslag nr. B 54, der vedrører indførelsen af en klippekortordning, men vi vil som sagt allerede nu iværksætte et arbejde i form af en arbejdsgruppe, som kan lede hen imod, at der kan etableres en klippekortordning. Så vi er enige i målet.

For så vidt angår den del af beslutningsforslag nr. B 54, der pålægger regeringen med virkning fra den 1. april 2006 at sikre, at mindst 10 pct. af alle dyretransporter kontrolleres, således at kontrolhyppigheden kommer langt op over de 220 kontroller, der blev foretaget i 2004, vil jeg indledningsvis slå fast, at jeg også her har sympati for intentionerne.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at der er behov for at øge kontrollen af dyretransporter. Det vil dog ikke være muligt at sikre, at mindst 10 pct. af alle dyretransporter i Danmark bliver kontrolleret, og det skyldes, at det ikke med sikkerhed kan fastslås præcist, hvor mange dyretransporter der årligt finder sted i Danmark, og at det derfor heller ikke er muligt at fastlægge, hvor mange transportører der ville skulle kontrolleres for at opfylde kravet om, at mindst 10 pct. af alle transportører bliver kontrolleret.