

jeg nødig at de benytter sig af ret tit, men den ret har de dog. Det betyder også, at de har et ansvar for, at de folk, der er ansat, lever op til lovgivningens krav.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Helt generelt er jeg faktisk enig med hr. Per Clausen. Jeg er også klar over, at man ikke skal have en model, hvor man lægger et meget voldsomt pres på chaufførerne for måske at gøre ting, som de ellers ikke ville være involveret i, fordi de føler, at det enten er jobbet eller risikoen for at få et klip.

Jeg forstår godt, at man fra Folketingets side, eller i hvert fald fra hr. Per Clausens side ikke bare siger, at det hele er sort og hvidt og altid kan gøres op. Min pointe er bare, at vi må prøve at se på en model, der er rimelig i forhold til de vognmænd, hvis virksomheder vi faktisk havde tænkt os at lukke med en ordning som den, vi diskuterer i dag. Derfor skal der være rimelighed i tingene, men det tror jeg sagtens vi kan finde ud af.

Jeg er faktisk meget glad for den tilkendegivelse, der er kommet fra hr. Per Clausen, nemlig at Enhedslisten er optaget af, at der kommer en god og ordentlig lovgivning på området, for så kan netop det her spørgsmål om objektive ansvar blive ordentligt belyst, så vi får en ordning, der er rimelig.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Vi siger tak til justitsministeren, og går videre med ordførerne. Den første er hr. Michael Aastrup Jensen.

Michael Aastrup Jensen (V):

Indledningsvis vil jeg også fra Venstres side takke forslagsstillerne af både B 47 og B 54 for deres udmærkede initiativ til, at vi endnu en gang her i Folketingssalen kan tage en vigtig debat om dyrevelfærd. For der skal ikke være tvivl om, at det også for Venstre er et klart mål at sikre gode forhold for dyr, også under deres transport fra et sted til et andet.

I Danmark behandles og transporteres langt de fleste dyr ansvarligt, uden at dyrene lider overlast. Men desværre er det også muligt at finde eksempler, som viser det stik modsatte. Bl.a. har vi alle igennem pressen kunnet iagttage nogle helt uacceptable eksempler på, hvordan transport af dyr er sket på en tilfældig vognmands

præmisser. Det er eksempler, som vi naturligvis ikke skal forholde os passivt til.

Senest har regeringen og Dansk Folkeparti med aftalen om finansloven for 2006 da også sat øget fokus på dyrevelfærd i Danmark. Her kan jeg bl.a. nævne, at det er blevet besluttet at etablere et dyrevelfærdsrejsehold, som får til opgave at styrke og ensrette kontrolindsatsen. Rejseholdet skal bl.a. koordinere kontrolindsatsen, ligesom det skal bistå politi og anklagemyndighed i forbindelse med store dyreværnsager.

En vigtig beslutning fra aftalen om finansloven for 2006 er, at parterne bag aftalen har besluttet at indføre krav om et egenkontrolprogram for dyrevelfærd i besætninger. Den konkrete udmøntning af initiativet skal nu drøftes nærmere med erhvervet, og på baggrund af det vil vi efterfølgende kunne afgøre, om initiativet kræver en eventuel ny lovgivning.

Når det er sagt, vil jeg meget gerne klart tilkendegive, at Venstre er meget enig i, at det kan være nødvendigt at gå de eksisterende regler efter i sømmene og på den baggrund vurdere, om det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt at iværksætte yderligere initiativer til skærpelse af sanktionsmulighederne.

En klippekortordning ved overtrædelse af reglerne om dyretransport kan være en løsning. I så fald skal vi nøje overveje, hvordan en ordning konkret kan udformes, og at et eventuelt sanktionssystem også skal ses i forhold til de initiativer, der er på vej fra EU, eksempelvis den lovbestemte uddannelse af de medarbejdere, der udfører dyretransporter, som kommer som et EU-krav fra 2007.

Det er naturligvis både nærliggende og meget fristende at lægge sig i kølvandet på klippekortordningen a la færdselsloven for at hente inspiration til en såkaldt sanktionsordning vedrørende transport af dyr. Men det er dog også væsentligt, at vi forinden nøje overvejer de rimelige vidtgående effekter, som ordningen bl.a. vil kunne få for den enkelte transportørs eksistensgrundlag.

Skal ordningen udformes således, at en overtrædelse begået af den enkelte chauffør også kommer selve transportøren til skade? I så fald vil en ordning have langt større konsekvens for transportøren med mange ansatte end den, som kun har et lille firma, da transportører med mange ansatte principielt langt hurtigere kan risikere at få de tre klip, som resulterer i en frakendelse af retten til at transportere dyr.