

noget med lastetæthed, altså hvor meget plads dyrene har; det kan være transporttid; det kan være strøelse; det kan være vand og foder. Det er de forhold, som vi sætter fokus på. Jeg vil da ikke afvise, at vi i forbindelse med den videre behandling kan prioritere de der opgaver, men det er vigtigt, at det er de her områder, som vi tager fat på.

Vedrørende det andet forhold vil jeg sige, at Det Radikale Venstre foretrækker at fremme økologisk landbrug, så vi kan mindske transport af dyr, frem for den anden løsning, som er aftalt mellem regeringen og Dansk Folkeparti.

Kl. 17.30

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Nu er De Radikale jo medforslagsstiller på det ene af de her to forslag, netop det forslag, der siger, at vi skal op på en kontrol, der hedder, at 20 pct. af de transportere, der foregår, skal kontrolleres.

Jeg vil gerne spørge: Har De Radikale gjort sig tanker om, hvordan man kontrollerer, om man når det procenttal, så længe man ikke ved, hvor mange transportere der foregår, og hvor de foregår henne? Er det ikke et lovforslag, der indeholder en ting, som man ikke har nogen som helst jordisk mulighed for at kontrollere om bliver overholdt?

(Kort bemærkning).

Ole Glahn (RV):

Nu vil jeg lige i al venlighed korrigere spørgeren. Det er altså ikke 20 pct., det er 10 pct. Og jeg mener nok, at det må kunne lade sig gøre. Jeg går ud fra, at der er eller andet sted i det her system er en registrering af de her dyretransportere, så det burde kunne lade sig gøre at nå frem til, at man kan kontrollere det her tal.

Vi mener, som jeg sagde før, at der er uacceptabelt få transportere, der kontrolleres, og at det er med til at fremme, at de vognmænd, der ikke lever op til deres ansvar, kan fortsætte.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i rækken af ordførere til SF's ordfører, hr. Kristen Touborg.

Kristen Touborg (SF):

Efter SF's opfattelse bør slagtedyr slagtes på nærmeste slagteri. Det kan vi imidlertid ikke påbyde på grund af EU-regler, som er totalt harmoniserede. Derfor er vi nødt til at finde andre

måder at sikre, at dyrevelfærden i forbindelse med transport er bare nogenlunde rimelig. Dels vil en udvidet kontrol give en mulighed for det, dels vil den kunne fjerne den indkalkulerede driftsudgift, som jeg godt vil kalde det, sådan som det fungerer i øjeblikket.

Når der ikke bliver kontrolleret mere end 2,5-3 pct. af de transportere, der foregår – det er 2004-tal, jeg bruger – er det i virkeligheden en god forretning at overlæsse, fordi risikoen for at blive opdaget absolut er til at overse. I øvrigt er bøderne heller ikke særlig store, så det er forholdsvis nemt at lave det regnestykke, hvis man ingen samvittighed har med hensyn til dyrevelfærd, at man rolig kan læsse nogle flere på, fordi det stadig væk vil være en rigtig god forretning.

Det er selvfølgelig en situation, vi er nødt til at skulle have til at høre op. Og det er dog heldigvis også sådan, at alle partierne i Folketinget jo er enige om, at det skal vi have kigget på. Jeg tror, det er vigtigt at være opmærksom på, hvordan den præventive virkning kan være. Risikoen for at blive opdaget skal vi have væsentlig øget, ellers tror jeg faktisk ikke rigtig, vi når nogen vegne i det her projekt.

Jeg vil godt rundt omkring det med risikomomentet. For det er jo rigtigt, som flere ordførere har sagt, at nu bliver kontrollen i procent stærkt forøget. Men jeg er også opmærksom på, at dyretransporterne rent faktisk også bliver stærkt forøgede. Inden for få år er dyretransporterne blevet fordoblet, og derfor skal der virkelig sættes noget ind, hvis man skal sikre, at man kan nå frem til, at der er en ordentlig præventiv virkning af den kontrol, man udfører.

Jeg synes vel nok, at både ministeren og flere ordførere, ordførerne fra Venstre og De Konservative, lægger en del op til at frede vognmanden og skubbe en meget stor del af ansvaret over på chaufførerne, hvis der sker nogle ting.

Det er vi ikke særlig modtagelige over for, den form for ansvarsfordeling. Jeg kan egentlig kun sige, at efter vores opfattelse, er der jo sådan set ikke noget i vejen for, at så vel chaufføren som vognmanden har ansvaret. Dermed burde vi måske i virkeligheden ikke have behov for at have så stor diskussion om, hvor det ansvar skal placeres. Det kan faktisk med rimelighed placeres begge steder.

Dermed vil man nemlig undgå, at vognmanden kan begynde at spekulere i bare at ansætte nogle andre chauffører eller i, at han i øvrigt også godt kan presse dem lidt, fordi det jo er jo