

og andre knudepunkter i særlig trafikbelastede tidsrum.

Det er et faktum, at motorveje er den sikreste løsning med hensyn til at afvikle trafik. 8 pct. af uheldene i Danmark sker på motorveje, og får man ved hjælp af skrappe sanktioner de højeste hastigheder elimineret, vil dette tal falde.

Med fremtidens trafikmængder in mente skal der flyttes mere trafik over på motorvejene, og det vil der blive, såfremt hastigheden hæves til 130 km/t. Lad mig minde om, hvad der står i regeringsgrundlaget »Vækst, Velfærd og Fornyelse« på side 39:

»Hastighedsgrænsen på motorveje for personbiler og motorcykler skal øges til 130 km/t. Danske motorveje er konstrueret således, at trafikken kan afvikles på en betryggende måde ved væsentlig højere hastighed end de tilladte 110 km/t.

I forbindelse med forøgelsen af hastighedsgrænsen skal politiet intensivere kontrollen med grove trafikforseelser på motorveje, ligesom bøderne ved overtrædelse af hastighedsgrænsen på motorveje sættes op.«

Var det ikke denne regerings chef, der i sin nytårstale pointerede, at man ville ikke ligge under for smagsdommere? Og er det ikke denne regerings chef, der fra denne talerstol gang på gang har sagt, at de løfter, der blev givet før valget, vedstås efter valget? Er det slut nu? Vi håber det ikke.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Kl. 18.40

Den næste sag på dagsordenen var:

23) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 82:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af dyreværnslovgivningen.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Line Barfod (EL).
(Fremsat 11/3 2002)

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Det er et spændende beslutningsforslag, som kommer vidt omkring, og som afspejler forslagsstillernes gode intentioner om at forbedre velfærden for dyr.

Hvis vi levede i en anderledes verden, ville regeringen formentlig kunne støtte beslutningsforslaget, men vi er nu engang nødt til at se realistisk på tingene, og allerede af den grund er der en række forhold i beslutningsforslaget, som jeg ikke kan støtte.

For så vidt angår det første punkt, forbud mod transport af dyr i mere end 3 timer, har jeg på fornemmelsen, at mange her i Folketinget tror, vi i Danmark bare kan gøre, som vi selv synes er rigtigt for at stoppe de langvarige dyretransporter. Sådan forholder det sig imidlertid ikke.

Der er som bekendt fastsat nærmere regler om beskyttelse af dyr under transport i et EF-direktiv. Dette direktiv indeholder hovedsagelig fuldstændig harmoniserede regler, som medlemsstaterne ikke kan fravige. Det gælder bl.a. krav til varigheden af kommercielle transporter af svin, kvæg og heste mellem EU-landene.

Derfor kan vi i den nuværende situation ikke bare udstede danske regler om begrænsning af transporttiden for slagtedy, der transporteres ud af Danmark, til 3, 4 eller 8 timer, eller hvad vi nu måtte ønske. Det ville være i strid med direktivet og vores forpligtigelser som medlem af EU. Regeringen kan derfor ikke udstede sådanne nationale regler, men til gengæld vil vi arbejde hårdt for at forbedre EU-reglerne væsentligt.

Vi har i den forbindelse naturligvis også overvejet, om det ville være en fordel med minimumsharmoniserede EU-regler i stedet for som nu fuldstændig harmonisering på dette område. Selv om vi fik gennemført minimumsregler i EU, ville det imidlertid stadig væk indebære betydelige begrænsninger af både juridisk og tek-