

[Arne Larsen.]

ustandselig er folk, der går ned med flaget, som man siger, som altså ikke kan klare sig i konkurrencen, også fordi deres økonomiske grundlag er for svagt. Det er nemlig sagen. Det afstedkommer så en hel række andre ulemper inden for vognmandserhvervet. Jeg tror, at det er 100 pct. rigtigt, at når man tvinges ud i en hård konkurrence, kan man nemt fristes til at overtræde gældende lovgivning og færdselssikkerhedsmæssige restriktioner, køre med overlæs, trætte chauffører osv., alle de ting, som vi kender så nøje, og som vi ved er problemer, der eksisterer i dag.

Ud fra denne og mange andre grunde tror jeg, at det er rigtigt, at vi får en regulering af hele godstransportarbejdet, at vi får kvalitetskrav formuleret, og at vi får organer, som kan fordele godstransportarbejdet på en hensigtsmæssige måde. Jeg vil også understrege en anden ting, som jeg synes er væsentlig, og det er spørgsmålet om, hvordan vore veje skal udnyttes, om akseltrykbestemmelser og om, hvor store transportmængder vi skal overlade til biltransport. Det har store samfundsøkonomiske konsekvenser. Jeg tror, at det i høj grad vil være nødvendigt med en regulering, således at vi i vejtransporten får den mest hensigtsmæssige arbejdsdeling, hvad angår flytning af gods her i landet.

Ud fra alle disse betragtninger er socialistisk folkeparti fortsat af den overbevisning, at lovforslagets indhold er rigtigt, og at det vil gavne rent samfundsøkonomisk. Spørgsmålet om overfyldning og gennemstrømning har vel også noget at gøre med, hvor mange penge vi måske smider ud ad vinduet netop på grund af, at vi ikke har en hensigtsmæssig fordeling af arbejdet. Der er mange grunde til at tilslutte sig dette forslag, og selv om det bliver gennemført med et snævert flertal, vil vi ikke på noget punkt tøve hermed. Jeg ser da også med glæde og tilfredshed, at vi bakkes op af erhvervet, som ønsker denne regulering, og som klart har set perspektivet i denne lovgivning, og hellere vil have klare retningslinjer end dårlige kompromiser. Det kan man være helt enig med dem i.

Derfor giver jeg socialistisk folkepartis tilslutning til de to lovforslag og de stillede ændringsforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Der er næppe grund til på dette sene tidspunkt at forlænge debatten ud over at konstatere, som hr. Arne Larsen også gjorde, at det er trist, at det under det meget grundige og ihærdige udvalgsarbejde, som har fundet sted mellem første og anden behandling, ikke har været muligt at skabe et bredere flertal for lovforslagene, end det var tilfældet ved første behandling.

Jeg kan fuldt ud tiltræde den argumentation, hr. Otto Mørch og hr. Arne Larsen lagde frem, og behøver derfor ikke at gentage den nu. Det er til syvende og sidst en vurdering af, hvad der tjener vognmandserhvervet og arbejdstagerne inden for vognmandserhvervet bedst, både på det nationale plan og ikke mindst efter Danmarks tiltræden af De europæiske Fællesskaber. Uanset hvordan man vil forsøge at lægge det frem, er kendsgerningen den, at der bliver en ulige stilling f. eks. mellem danske og tyske vognmænd og mellem arbejdstagere hos danske og tyske vognmænd, såfremt vi ikke vedtager lovforslaget, som foreligger nu. Socialdemokratiet og SF har ikke ønsket denne ulige stilling, og derfor er jeg ganske enig i, at dette er en sag, hvor man ikke kan gå på akkord, hvor man ikke skal bruge mundheldet: hellere forlig end et dårligt resultat.

Det er meget afgørende at få et godt resultat, og det finder flertallet, at man har fundet her.

Derfor er jeg glad for, at der er flertal for det, og jeg skal endnu en gang anmode VKR om en gennemtænkning, inden lovforslagene kommer til tredje behandling her i folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om godstransport med motorkøretøjer.

§§ 1-5, ændringsforslag nr. 1, § 6, således ændret, ændringsforslag nr. 2, § 7, således ændret, §§ 8 og 9, ændringsforslag nr. 3, § 10, således ændret, §§ 11-14, ændringsforslag nr. 4, § 15, således ændret, §§ 16 og 17, ændringsforslagene nr. 5 og 6, § 18, således ændret, §§ 19-24, ændringsforslag nr. 7, § 25,