

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 59 stemmer (S, SF, CD og RV) mod 50 (V, KF, DF, EL og FP); 2 (KRF) stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 2 stemte for, 106 imod.

Lovforslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 85 stemmer (S, V, KF, CD og RV) mod 27 (SF, DF, EL, FP og KRF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 91: Forslag til lov om ændring af lov om forskellige forbrugsafgifter. (Afgift af folier fremstillet af blød polyvinylchlorid til emballering af levnedsmidler).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 2/6 98. Første behandling 11/6 98.

Betænkning 17/6 98. Anden behandling 19/6 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 96 stemmer (S, V, KF, SF, CD, RV og KRF) mod 16 (DF, EL og FP)

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Tredje behandling af lovforslag nr. L 85: Forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 6/5 98. Første behandling 11/6 98.

Betænkning 18/6 98. Anden behandling 23/6 98. Tillægsbetænkning 23/6 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

En af de love, som jeg efterhånden mener vi burde have ind i grundloven i håb om at få den

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Tredje behandling af lovforslag nr. L 114: Forslag til lov om ændring af lov om visse spil, lotterier og væddemål. (Ændring af fordelingsnøgler m.v.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 4/6 98. Første behandling 11/6 98.

Betænkning 19/6 98. Anden behandling 23/6 98. Tillægsbetænkning 23/6 98).

respekteret, er loven om offentlighed i forvaltningen.

Jeg vil godt igen – jeg tror, jeg har gjort det før over for Folketinget – men igen have fornøjelsen af at læse op, hvad forhenværende justitsminister Erik Ninn-Hansen skrev, da man sidste gang reviderede offentlighedsloven.

Der står her:

»Den nye lov om offentlighed i forvaltningen har til formål at sikre borgerne og pressen mulighed for at følge med i, hvad der sker i den offentlige forvaltning. Reglerne om offentlighed i forvaltningen skal ikke alene medvirke til at skabe interesse for offentlige anliggender, men også medvirke til at øge tilliden til den offentlige forvaltning.

Reglerne giver således den enkelte borger og pressen adgang til at følge med i og dermed føre kontrol med, at alt går rigtigt til under forvaltningens udførelse af dens opgaver.

Jeg vil også gerne fremhæve, at offentlighedsordning er af særlig betydning for pressens nyhedstjeneste. En almindelig adgang til at blive gjort bekendt med dokumenter inden for de forskellige forvaltningsgrene stiller et omfattende nyhedsmateriale til pressens rådighed, der kan medvirke til, at pressen kan informere offentligheden på et rigtigt, faktisk grundlag.

Som det er fremhævet i loven og i vejledningen, er offentlighedsloven en minimumslov. Loven er ikke til hinder for, at en offentlig forvaltning giver aktindsigt i videre omfang eller giver flere oplysninger til pressen og andre, end det følger af selve loven, når blot det sker uden at krænke myndighedernes tavshedspligt.«

Sådan skriver altså Erik Ninn Hansen.

Når man derefter ser, hvad der sker i den faktiske offentlighedsforvaltning, kan man se: I den lov, vi har til behandling nu, står der i bemærkningerne til § 19 – hvor jeg skal sige, at det heroisk er lykkedes vores trafikminister dog at få lidt af det ind, dog at få lidt af det ind; men så har det dér Trafikministerium, som jo altså på en eller anden måde ikke rigtig er vant til at tænke i de her baner, skrevet, at når det kunne give noget bøv, så har de brugt det dér vidunderlige udtryk »fundet naturligt« – at de derfor har »fundet det naturligt« at undtage de dele af DSB's virksomhed, som ikke bare sådan er tvunget med. Jeg vil sige, at det, der er »naturligt« i Trafikministeriet, gælder også i andre ministerier; de skal ikke skamme sig alene, der er bredt selskab dér.

Vi har så haft fat i denne her sag. Justitsministeriet, som jo slet ikke bryder sig om, hvad deres forgængere har skrevet – jeg ved ikke hvem det er, jeg går ud fra, det er Ninn-Hansen selv, der har ført det i pennen, for jeg har ikke kunnet finde nogen derovre siden hen, der har været særlig begejstret for den tekst – men de har så også skrevet, at da der jo ofte vil være problemer her, så har man fundet – de skriver dog ikke »naturligt« – men så har de skrevet, jeg tror, det er »mest hensigtsmæssigt«. Og det er jo også rigtigt, at det er besværligt med al det her demokrati, det var nemmere, at . . . Så dér har man så igen lavet sådan en gummielastikumfortolkning.

Det gav jo anledning til, at vi så havde ministeren i samråd, og jeg skal igen sige til ministerens helt uindskrænkede ros: Hun har kæmpet tappert. Men hun har været oppe imod ganske seje sager, så det dér at komme igennem så nedgroede og indgroede traditioner – f.eks. har de ikke fortalt hende over i Trafikministeriet, og jeg kan ikke forlange, at ministeren skal vide det uden videre, at dette, at et aktieselskab, et offentligt ejet aktieselskab, ikke automatisk er omfattet af offentlighedsloven, betyder ikke, at det så automatisk aldrig skal med ind i den.

Der står udtrykkeligt i offentlighedslovens § 1, stk. 2, at ministeren kan tilkendegive, hvis det skal være med.

Det skal siges, at der er ganske få ministre, der har fået den tilbøjelighed; de har næsten altid tilkendegivet, at det var mest – og så var det »naturligt« eller »hensigtsmæssigt« eller »lettest«, eller hvad ved jeg, at holde det uden for.

Men jeg vil bare lige fortælle, at ifølge offentlighedsloven er der altså god mulighed for en tapper minister til at sige: Det her hører med. Jeg kan forstå, at ministeren ikke engang har haft det redskab i hånden, da hun kæmpede igennem, at A/S S-tog kom ind under det. Hun var ikke blevet klar over, hvor gode våben hun havde. Hun har kæmpet tappert med de bare næver og har jo sådan nogenlunde vundet den her sag. Og det skal hun så også have ros for.

Længere kunne vi næppe komme i denne tid og under de vilkår. Og jeg vil bare her så kvittere for, at ministeren i det aller-, allersidste anspændte forsøg har lavet en redegørelse til Trafikudvalget, hvor hun udtrykkelig præciserer, hvor lidt det drejer sig om, at der hermed er undtaget. Jeg håber, at det er en ny og god tradition ovre i det ministerium. Det er helt nyt for

dem, det skal så siges, det er ganske nye øvelser. Det er sådan, at da de skulle lære at sige miljø, tog det også meget, meget lang tid. Og jeg vil ikke sige, de ikke kan lære det derovre, men vi håber nu, at de skriveøvelser her, som nu fremgår af det sidste svar, vi har fået, betyder, at vi fremover vil se også Trafikministeriet være en anelse interesseret i at leve op til de smukke hensigter, som i sin tid Ninn-Hansen så bevægende klart gav udtryk for var baggrunden for offentlighedsloven.

Vi stemmer for loven. Vi glæder os over ministerens indsats. Det var et tappert stykke arbejde, der her er gjort, og vi skal love at stå hos og bi også i tiden, der kommer. Ministeren skal ikke blive svigtet, og det kan godt være, at det også vil brede sig i de øvrige rækker ovre i ministeriet.

Klaus Kjær (DF):

Ved lovforslagets første behandling tilkendegav jeg, at der er to væsentlige ting omkring det her spørgsmål for Dansk Folkeparti. Det ene var spørgsmålet om offentlighed, og det andet var spørgsmålet om, hvorvidt aktierne eventuelt kunne udbydes til salg på et senere tidspunkt.

Jeg tilkendegav også over for ministeren, at det fra Dansk Folkepartis side var et ultimativt krav, at der blev indført offentlighed omkring selve driften.

Det er helt klart, det fremgår af loven, at dér, hvor DSB kører under konkurrencevilkår, gælder offentlighedsloven ikke. Vi har i samråd med ministeren fået oplyst, at hvor det er tilfældet, at DSB får koncessionen alene eller eventuelt er den eneste, der byder på koncessionen og dermed fortsat har sit monopol på en given strækning, dér gælder offentlighedsloven formentlig ikke.

Vi har ikke kunnet få noget klart svar på det, men i den situation vil det jo betyde, at DSB stort set, uanset navnet og konstruktionen i form af aktieselskab, kører videre, men med indskrænket offentlighed og aktindsigt. Dér mener vi i Dansk Folkeparti, at det var bedre, at DSB fortsætter sin virksomhed fremover.

DSB er jo fortsat en statsvirksomhed, og derfor DSB lige så godt køre i den form, som den gør i øjeblikket.

Søren Kolstrup (EL):

Fru Margrete Auken har ganske ret i, at ministeren inden for de politiske præmisser, som

hun har, har søgt at drive offentlighedsloven så vidt som muligt.

Men samtidig er det vigtigt at betænke, at den her lov lægger op til stadig mere privat drift, og der gælder ikke nogen offentlighedslov.

Så hvis man stemmer for loven, skal man samtidig fortælle sig selv, at man stemmer for mindre offentlighed, for det er det, der er indbygget i det, samtidig med at ministeren inden for sine meget snævre præmisser har været noget af det mest fornuftige, vi har haft.

Men det, der er indbygget i loven, er mere privatisering; det er det, den har som sigtepunkt. Og dér har vi ikke fået lovning på, at når offentlige selskaber f.eks. senere hen byder sig til – det kan være i amtsligt regi – at så kunne man jo godt have tænkt sig, at offentlighedsloven gjaldt for sådanne selskaber. Men det gør den ikke.

Så derfor er pointen med det her lovforslag, at det er tab af demokrati, og derfor skal der stemmes nej til forslaget.

Arne Melchior (CD):

Min lille bemærkning ved denne lejlighed er ikke nær så tapper som fru Margrete Aukens. Den er måske snarere udtryk for lidt frygtsomhed. Og jeg beklager, at den kommer lidt post festum, efter at loven har haft de foreskrevne behandlinger, og vi skal skride til tredje behandling.

Så er der nogle, der har gjort os opmærksomme på, at der kan være nogen tvivl om selve firmanavnet DSB S-tog A/S, og kigger vi på § 1, så står der godt nok, at »Statsvirksomheden DSB (Danske Statsbaner) etableres med virksomhed fra den 1. januar 1999 som en selvstændig offentlig virksomhed, DSB«, hvor der ikke er tilføjet »Danske Statsbaner« i parentes efter bogstaverne DSB, men det hindrer dog ikke, at normale mennesker vil opfatte bogstaverne DSB som Danske Statsbaner. Der vil i hvert fald gå nogle generationer, før det ganske måtte have fortaget sig.

Og dér er det altså sådan, at S-togsdivisionen etableres i et selvstændigt aktieselskab i henhold til kapitel 2, og dér ville det måske have været klogt straks at finde et andet navn. Det gik jo sådan med andre af DSB's afdelinger, at der herindefra blev etableret et DSB Bus A/S, som i mellemtiden har taget navneforandring til Combust, og at der blev etableret et DSB Rederi A/S, som har taget navneforandring til Scand-

Lines, og derfor tyder en hel del nok på, at DSB S-tog A/S også en skønne dag og inden længe vil tage navneforandring.

Som sagt er det ikke af mod, men snarere af frygtsomhed, at vi føler os foranlediget til at gøre opmærksom på det, fordi det kunne forlede nogle til at tro, at staten som ejer ville være garant for lån eller kreditter, der optages af det kommende aktieselskab, og derfor synes jeg, det skal være sagt ved denne lejlighed – og jeg tror ikke engang, at ministeren behøver bekræfte det, men det er hun da velkommen til – at sådan forholder det sig ikke. DSB S-tog A/S vil være en selvstændig offentlig virksomhed og vil altså ikke være omfattet af gældsforpligtelser, som staten skal vedkende sig. Og det må jo så håbes, at ved optagelse af kreditter eller lån af anden art vil man gøre opmærksom på dette, så ingen af vanvare kommer til at indskibe sig – hvis et tog kan gøre det – på en vildmand.

For det er lidt beklageligt, hvis vi tager nogle ved næsen, hvis det skulle give sig udslag i, at dette aktieselskab får billigere lån, fordi man går ud fra, at staten står bag det som garant – det plejer jo at give noget rabat i renten af de lån, der optages – og det så, når det kommer til stykket, altså viser sig, at som en selvstændig offentlig virksomhed er staten slet ikke ansvarlig for den.

Jeg synes, det skal stå i referatet af debatten her, således at ministeriet og også Finansministeriet og andre involverede, som kommer i aktieselskabets ledelse, kan være opmærksomme på, at de skal være meget klare i kommunikationen med eventuelle lån- og kreditgivere.

Margrete Auken (SF):

Den sidste sag fra hr. Arne Melchior er da interessant, for jeg troede da, at staten var kautionist. Det er den da i Minimetroen og i Storebæltsforbindelsen, og hvad det hedder alt sammen. Der er snablen jo klar, og det er vi da opmærksomme på, for det er jo dér, hvor finansministeren siger, at det er helt fint, det skal nok gå, og så holder man det hele hemmeligt.

Det er jo en af de generende ting ved det; vi kan jo ikke få noget at vide om Minimetroen osv. Og det bliver bedre her; her har vi i hvert fald fået lidt offentlighed ind i sagen – i forhold til de andre. Men jeg vil da lige sige til hr. Melchior, at staten kautionerer da selvfølgelig, for det gør den da i de her selskaber. Sådan er det jo.

Men vi har mærket os, og det skal vi lige minde om, at det er altså først og fremmest DSB, der udpeger bestyrelsesmedlemmer til DSB S-tog A/S. For jeg husker, at ministeren under førstebehandlingen understregede, at det er DSB, der udpeger bestyrelsesmedlemmer til sit datterselskab S-tog A/S, men vi skal lige have det bekræftet igen, at det altså er DSB, der udpeger bestyrelsesmedlemmer til sit datterselskab.

Og så har jeg en bemærkning til hr. Søren Kolstrup:

Offentlighedsloven giver altså ikke bare retsløs åbenhed over det hele. Offentlighedsloven har i § 13 nogle bestemmelser om, hvordan man kan unddrage sig den. Og problemet med denne her lov i forhold til offentlighedslovens § 13, er, at man på forhånd har sagt, at de og de ting er holdt udenfor, hvor § 13 siger, at man skal foretage en individuel vurdering, men selve de faktiske sager kan også i offentlighedsloven holdes udenfor. Men ministeren slipper for begrundelsen, og det er jeg ikke tilfreds med, og det har jeg sagt.

Men man skal ikke tro, at der kommer mindre offentlighed i denne her lov, end der ville have været, hvis man havde fulgt offentlighedsloven. Der er kommet mindre ulejlighed til ministeren – under forudsætning af, at ministeren lever op til sine egne kønne ord og altså får trænet sit ministerium til at gå ind i de sager om offentlighed; det er klart. For sådan som loven ser ud, er der en mulighed for, at det bare gror til igen med den sædvanlige andemad, som vokser i de fleste offentlige forvaltninger dér, hvor man kan se sit snit til at holde sig uden for offentlighedsloven.

Men man skal altså ikke bruge de her bestemmelser i offentlighedsloven til at sige, at så må man stemme imod loven. Det, man kan sige, er, at man ikke vil have, at DSB skal fungere som en selvstændig virksomhed. Det kan man sige, men det er ikke på grund af et tab af demokrati i offentlighedslovens bestemmelser – medmindre ministeren glemmer det, hun har sagt, og det tror jeg ikke.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, på et tidspunkt var jeg lige ved at tro, at jeg ville få tildelt en tapperhedsmedalje. Men om offentlighedsloven i denne her sag vil jeg gerne sige, at når man hører lidt på den videre diskussion, kan man måske godt i sit stille sind overveje, om man alligevel helt skulle have

ladet være med at tage offentlighedslovens bestemmelser ind i denne her lov og i stedet sagt, at den skulle være undtaget, ligesom det f.eks. gælder for Post Danmark, men nu er jeg et meget åbent menneske, og derfor har jeg ikke den tilbøjelighed.

Så det eneste, der er undtaget, det er dér, hvor DSB skal agere i direkte konkurrence med andre virksomheder, som heller ikke er omfattet af offentlighedsloven, nemlig private virksomheder. Og jeg vil sådan set gerne spørge fru Margrete Auken – og det er ikke for at forlænge debatten – om det er fru Margrete Aukens opfattelse, at lige præcis DSB dér, hvor de kører i konkurrence med andre, i modsætning til de virksomheder, som de er i konkurrence med, skal have fuld offentlighed omkring aktiviteterne. For det er jo alene i de situationer, der ikke er offentlighed omkring aktiviteterne i DSB.

Og så skal jeg bekræfte, hvad jeg tidligere har sagt – det bliver nu ikke mere rigtigt eller mere forkert af at blive gentaget, men jeg vil gerne understrege det én gang til: DSB S-tog A/S er et af DSB 100 pct. ejet datterselskab, og det er ejeren, der udpeger bestyrelsen. Der er i loven angivet nogle retningslinjer for, hvordan bestyrelsen skal sammensættes, og dem er ejeren forpligtet til at følge, men det er DSB, der udpeger bestyrelsen.

Så skal jeg svare hr. Arne Melchior på det med navnet, og dér skal jeg gøre opmærksom på, at DSB S-tog A/S – som jeg lige har sagt det – er og vil vedblive med at være et af DSB 100 pct. ejet selskab, og DSB er som bekendt herefter en selvstændig offentlig virksomhed, som er statens ejendom. Og det er bestemt i loven og følger af bemærkningerne til loven, at når DSB ønsker at investere i materiel, så kan de på de områder, der ikke er konkurrenceudsat, opnå statsgaranti for deres investeringer med henblik på at opnå så lave finansieringsomkostninger som muligt.

Dermed kan man sige, at uanset at der her er tale om et aktieselskab, der faktisk har de begrænsninger i sig, som et aktieselskab har, så kan de, der vil låne DSB S-tog A/S penge, altså fra DSB's side kunne opnå en garanti for de investeringer, som man her foretager med henblik på at opnå en lav lånefinansiering. Og jeg er fuldstændig sikker på, at private investorer, som skal låne DSB S-tog A/S penge, i de konkrete situationer vil være fuldstændig klar over, hvilke garantiforpligtelser der måtte ligge hos staten, og hvilke der ikke måtte ligge hos staten.

Og det har intet med navnet at gøre. Det, der gælder for DSB S-tog A/S, er aktieselskabslovens hæftelser i almindelighed, og så er der den tilføjelse, at loven og lovens bemærkninger indeholder nogle tilsagn om nogle garantier, som man kan opnå via Finansudvalget, og dermed er der altså ikke det problem, som hr. Arne Melchior skitserer.

Jeg skal også gøre opmærksom på, at både Combis A/S og ScandLines A/S er aktiviteter, der drives 100 pct. i konkurrence, men at DSB S-tog A/S ikke skal ud i konkurrence. Det er den helt afgørende forskel på de aktiviteter. Og for mig at se er der ingen grund til at lave om på navnet DSB S-tog A/S, for det skal stadig væk signalere, at det er statens tog, og det vil det blive ved med at være.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er altså væsentligt lige at tage en bemærkning til om offentlighedsloven: Det her lovforslag er meget klart. Det fortæller, hvor offentlighedsloven gælder, og hvor den ikke gælder. Og det er ministerens fortjeneste, at den demarkationslinje er tegnet utrolig klart, og det er også ministerens fortjeneste, at loven er blevet vredet så meget som muligt.

Så kommer fru Margrete Auken og fortæller, at offentlighedsloven måske er endnu mere rummelig, men at den lov, vi stemmer om, har nogle klare bemærkninger. Men det rører selvfølgelig ikke ved, at jeg synes, det er alle tiders, hvis fru Auken har en politisk tryllehat, hvori man kan vride offentlighedsloven endnu mere, og det er jeg da selvfølgelig med på. Men denne lov er meget klar i sine bemærkninger med hensyn til, hvor der er demokrati, og hvor der ikke er demokrati, og det er denne lov, vi stemmer om.

Har fru Auken nogle politiske håb, så er det alle tiders, og så vil jeg gerne være med til, at offentlighedsloven også kommer til at gælde langt ind i det private, og jeg glæder mig til den kamp, men nu stemmer vi altså om L 85.

Første næstformand (Birte Weiss):

Fru Margrete Auken, og derefter går vi til afstemning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Søren Kolstrup lyder så faretruende, at man kan blive helt nervøs, når han står heroppe og

hvæser ad en, men jeg må sige, at så farligt er det altså ikke.

Offentlighedsloven har sine begrænsninger, men så vil jeg sige – og det er først og fremmest trafikministeren, jeg vil sige det til – at når man kunne nøjes med at lade offentlighedsloven gælde for DSB osv., så er det, fordi de begrænsninger, ministeren ønsker, faktisk er i offentlighedsloven.

Problemet er alene, at man skal gøre sig den ulejlighed at undersøge, om det er konkrete oplysninger, der skal gives, og at man skal foretage en konkret vurdering, når man holder en sag udenfor. Og i de tilfælde, hvor der skal være mere offentlighed, skal dét også med, hvis man lever op til de højeste idealer i offentlighedsloven, og dér har hr. Søren Kolstrup selvfølgelig ret i, at det er et næsten overnaturligt ønske fra min side, når jeg tror, at det skal lykkes ministeren at få det til at fungere så godt.

På den anden side må jeg sige, at i betragtning af, hvad jeg har set i en række andre ministerier og tidligere i Trafikministeriet, synes jeg, det her ser forholdsvis løfterigt ud.

Og jeg må sige til ministeren: Nej, vi vil ikke tvinge DSB til at offentliggøre noget, som det ikke engang ifølge offentlighedsloven skal offentliggøre. Det havde været godt, hvis offentlighedsloven bare rask væk havde været gældende, men jeg altså tillid til – selv om det kan være et vovestykke – at ministeren vil gøre sit til, at det ikke bliver til at se forskel på, om den gælder eller ej.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 98 stemmer (S, V, KF, SF, CD, RV, FP og KRF) mod 12 (DF og EL).

Første næstformand (Birte Weiss):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Tredje behandling af lovforslag nr. L 47: Forslag til lov om ophævelse af lov om kommuners og amtskommuners deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter og lov om kommuners og amtskommuners samarbejde med aktieselskaber m.v.

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

(Fremsat 2/4 98. Første behandling 22/4 98.

Betænkning 18/6 98. Anden behandling 23/6 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget forkastedes, idet 46 (V, KF, DF og FP) stemte for, 62 (S, SF, CD, RV og EL) imod; 2 (KRF) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Tredje behandling af lovforslag nr. L 83: Forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen. (Betaling for lejrskoler og skolerejser m.v.).

Af undervisningsministeren (Margrethe Vestager).

(Fremsat 6/5 98. Første behandling 10/6 98.

Betænkning 17/6 98. Anden behandling 23/6 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 110 stemmer.