

smukt sagde det – bygger på nogle fair vilkår og nogle objektive kriterier, som er med til at lave bedre trafikservice også ud i de to amter? Det er det, jeg mener ministeren skal forholde sig til, tage udgangspunkt i de henvendelser, der er kommet udefra, og på den baggrund tage et møde med forligskredsen igen.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Trafikministeren undrer sig over, at jeg på den ene side siger, at jeg vil stå ved vores forlig, og på den anden side siger, at jeg gerne så det genforhandlet.

Der er sket tre ting, siden vi tilsluttede os det forlig. Det første er, at det har vist sig, at anden etape bliver tre gange så dyr eller slet ikke kan lade sig gøre. Det andet er, at der har rejst sig en massiv protest på lokalt plan imod dette forslag. Og det tredje er, at vi har fået en ny regering, der hen over sommeren skal fremlægge en investeringsplan for al trafik i Danmark over de næste 10 år.

På den baggrund har Det Radikale Venstre sagt, at vi synes, det ville være rimeligt at udskyde den endelige beslutning om dette forslags visdom, til vi havde investeringsplanen klar, til vi havde fået sammenlignet kapacitetsmulighederne i denne løsning og i det femte spor mellem Høje Taastrup og Hvidovre. Og det er korrekt, at når man spørger os direkte, om vi vil bryde forliget, siger vi, nej, det vil vi ikke, for Det Radikale Venstre bryder ikke noget forlig.

Men man har lov til at sige: Vi vil gerne have det forhandlet. Og man har lov til at sige: Vi ville ønske, at de andre partier også havde lyst til at tale om det igen. Og det har ministeren også vist sig åben over for. Derfor tror jeg nok, man skal spørge de andre partier, hvorfor de ikke ønsker i det mindste at forhandle det her.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

(Foretaget på den i forretningsordenens § 35, stk. 3, angivne måde).

Ændringsforslaget forkastedes, idet 9 stemte for, 91 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til fornyet behandling i Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Kl. 17.35

Den næste sag på dagsordenen var:

**24) Anden behandling af lovforslag nr. L 165: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. (Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet).**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 20/3 2002. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 7/5 2002).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

## Forhandling

**Peder Sass (S):**

Under førstebehandlingen var Socialdemokratiet positive over for det oprindelige lovforslag, idet vi vurderede, at forslaget kunne betyde, at der måske kunne oprettes flere fjernbusruter i Danmark, og dermed havde vi en forventning om en bedre service over for en række borgere.

Under udvalgsarbejdet har trafikministeren tilsyneladende været under et stærkt pres fra en række store rutebilejere og fundet anledning til at stille ændringsforslag, som markant ændrer på det oprindelige lovforslag fra ministeren.

Ændringsforslaget hedder:

»Tilladelse til fjernbuskørsel kan ikke gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvist ejet af én eller flere offentlige myndigheder.«

Vedtagelsen af dette ændringsforslag betyder for X-bussers vedkommende med hensyn til den service, som borgerne får i de jyske amter, at

man fra den 1. januar 2005 bliver forpligtet til at lukke syv ruter i Jylland.

Kan trafikministeren give borgerne i de jyske amter, herunder de tyndtbefolkede områder, en sikkerhed for, at de også efter den 1. januar 2005 kan komme på tværs af Jylland eller til en jernbanestation? Det spørgsmål er interessant at få et svar på fra trafikministeren.

Hvis der ikke er rutebilejere, der finder disse ruter økonomisk interessante, bliver der ingen kørsel, og det vil især ramme børn og unge og ældre, men ikke kun dem. Og det undrer mig endnu mere, at en minister, der repræsenterer et borgerligt flertal, indirekte vil ramme en række af de mindre og mellemstore busejere, der i dag kører som selvstændige erhvervsdrivende under X-bus-trafikselskabet.

Socialdemokratiet har under udvalgsarbejdet tilkendegivet, at der måske kunne findes en løsning, der var bedre end den, som trafikministeren har stillet ændringsforslag om, og vi ønsker, at vi får lovforslaget tilbage her mellem anden og tredje behandling for at se, om der er muligheder for, at der kan stilles et ændringsforslag, således at vi kan få dette store, samlede, brede flertal bag dette lovforslag. Det har vi i Socialdemokratiet et ønske om, og derfor ønsker vi at få lovforslaget tilbage mellem anden og tredje behandling.

**Tredje næstformand (Kaj Ikkast):**

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg har et spørgsmål til ministeren på baggrund af udviklingen i den her sag, for som jeg husker forløbet, blev det præsenteret sådan, at regeringen gerne ville have, at der var flere fjernbusser, som i og for sig også kunne være et alternativ til jernbanen.

Men så viser det sig jo under sagens behandling, at det, der åbenbart har været det egentlige formål for regeringen, ikke har været ønsket om at skabe nogle buslinjer, det har været ønsket om at markere et liberalistisk principrytteri gående ud på, at offentlige myndigheder skulle forhindre i at drive fjernbusser i tyndtbefolkede områder. Det vil sige, sådan som det nu ser ud, og hvis det bliver vedtaget, sådan som regeringen lægger op til, at forslaget vil få to konsekvenser: at der bliver lavet nogle private fjernbusser, som på vigtige jernbanestrækninger kan underminere grundlaget for jernbanedriften. Det tror jeg ikke nogen vil være glade for andre end de

vognmænd, der eventuelt kan tjene nogle flere penge på det.

Og så vil det få den anden konsekvens, nemlig at en række selskaber først og fremmest X-bus-selskaberne i offentlig drift, som føder jernbanenettet, og som skaber forbindelse mellem tyndtbefolkede egne især i Jylland og så jernbanenettet og gør det muligt at få et samlet kollektivt transportsystem til at fungere i amter som Århus, Viborg, Vejle osv., nu bliver smadret.

Det er efter min opfattelse tæt på at være ubegrindeligt, hvad det er for motiver, der driver regeringen i den her sag, medmindre det simpelt hen er sådan, at det er vognmandsinteresserne, som styrer ministerens hånd. Det kunne man jo godt få en fornemmelse af. Det er i hvert fald ikke hensynet til de mange mennesker i Jylland, der er afhængige af en god forbindelse mellem jernbanedrift og busdrift.

Kl. 17.40

Jeg vil godt spørge ministeren: Hvad vil regeringen så gøre, hvis nu den her busdrift bliver smadret? Den eksisterer i Jylland i dag og gør det muligt, f.eks. med udgangspunkt i Vejle, at få tingene til at hænge sammen for de mennesker, der skal til deres uddannelsessted eller arbejdssted, hvad vil ministeren så gøre for at genskabe de forbindelser? Hvordan vil ministeren sikre, at de mennesker bliver transporteret?

Jeg synes, der er utrolig mange spørgsmål, som stiller sig i lyset af den måde, sagen har været håndteret på fra ministerens side, og det ændringsforslag, ministeren har stillet. Men jeg håber, vi kan få svar på det her under andenbehandling. Jeg støtter da i hvert fald selvfølgelig, at udvalget får mulighed for at se nærmere på det, for ministeren er jo ved at skabe et meget alvorligt trafikproblem især i Jylland.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg takker for bemærkningerne.

Hr. Peder Sass sagde, at han var positiv under førstebehandling, og det anerkendte jeg også meget dengang. Jeg var lige ved at få en klump i halsen over, at SF jo også var positive under førstebehandling, men jeg ser nu på betænkningensbidraget at de er knap så positive.

Så siger hr. Peder Sass to ting, som er meget modstridende. Han siger, at vi har givet efter for et stort pres fra rutebilejerne, og lidt senere i sin tale siger han, at vi vil skade rutebilejerne. Vi vil hverken eller. Vi indfører fjernbustrafik, fordi vi synes, det er en god idé, og det er en del af regeeringsgrundlaget.

Når jeg skal ind og diskutere, hvor meget de eksisterende X-busser spiller en rolle, må man jo sige, at de spiller en ganske betydelig rolle, når vi taler om ruter inden for et amt eller mellem to amter. Men når vi taler om, at de skal over den anden amtsgrænse og ind i et tredje amt, er det altså kun 20 pct. af passagererne, der bruger den mulighed.

Det er også rigtigt, at der kun er tale om syv fjernbusruter, og det er derfor et meget stort problem, man forsøger at gøre ud af dette her. Hr. Keld Albrechtsen svinger sig ligefrem op til at sige, at vi forsøger at genere DSB. Det gør vi overhovedet ikke. Vi har et dejligt forhold til DSB, og det vil vi gerne udbygge og blive ved med at have oven i købet. Men vi har fundet, at fjernbusruter er en god løsning.

Jeg vil gerne give hr. Albrechtsen ret i én ting – det er også til hr. Peder Sass – og sige, at det, vi ønsker med ændringsforslaget – det sidste ændringsforslag, vi har stillet – er, at vi altså ikke vil blande offentlige midler ind i fjernbusdrift. Vi vil gerne have fuldstændig rene linjer: enten kører man privat, eller også kører man noget, der er støttet af det offentlige, og det ønsker vi ikke på fjernbusområdet.

Det er jo klart, at X-busserne sagtens kan videreføres. Det kræver bare, at en vognmand går ind og overtager en eller flere af ruterne for egen regning. Og hvis det er så fremragende en forretning, som nogle amter siger, kan det jo ikke blive svært at få nogen privat virksomhed til at overtage det, og dermed har man opfyldt det mål, regeringen og Dansk Folkeparti har med det ønske, vi har her.

Og hvis det er en dårlig forretning, ja, så er det jo simpelt hen, fordi amterne subsidierer og dermed blander offentlige pengemidler ind i fjernbustransport, og det ønsker regeringen ikke.

Hr. Keld Albrechtsen var inde på, at det skulle genere DSB, og at det skulle tage meget fra togene. Det tager ikke med de ændringsforslag, vi har stillet her, mere fra togene.

Jeg er i øvrigt glad for, at ingen har kommenteret det første ændringsforslag om, at man skal køre mindst fire gange på 1 uge. Det er jo netop, for at vi ikke skal have de mennesker, der bare lige kører om fredagen, hvor der kan være penge i det, men at forbrugerne flere gange om ugen har denne service til rådighed.

Med hensyn til det, som hr. Peder Sass siger, om befolkningen kan komme på tværs af amterne eller til en jernbanestation, kan jeg ikke fore-

stille mig noget amt eller to amter koblet sammen, hvor man ikke kan komme til en jernbanestation. Det er jo simpelt hen utænkeligt. Og langt, langt de fleste, nemlig mere end 80 pct. af passagererne, kører, som jeg sagde, kun inden for to amter. Så jeg synes ikke, at hr. Peder Sass skal overdramatisere dette.

Kl. 17.45

Jeg kan godt se, at der er noget ideologisk for Socialdemokratiet i, at private ikke skal køre disse her, men at vi tværtimod skal blande trafikken, så der er lidt privat og lidt offentligt. Men jeg er ked af at sige, at dér skiller vandene. Regeringen ønsker klare linjer. Vi kan godt huske, hvordan Combussagen var, og vi ønsker ikke flere Combussager. Vi ønsker fuldstændig rene linjer på det område.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Det er ganske rigtigt, som ministeren siger, at SF var ganske positiv over for nogle grundtanker i det her forslag ved førstebehandlingen. SF synes nemlig grundlæggende, at der godt kan være behov for at få flere fjernbusser på markedet for at give forbrugerne nogle flere valgmuligheder.

Problemet er, som det også blev påpeget ved førstebehandlingen, at det her forslag mere er liberalisering, end det er at give folk valgmuligheder. Og det er kun blevet værre gennem de ændringsforslag, der er blevet stillet.

Så det, der er tilbage, er, at der er flere af de fungerende fjernbusruter, som vi har i dag, nemlig X-bus-ruterne, som står over for at blive lukket, mens der ikke er nogen jordisk garanti for, at der vil komme flere fjernbusruter til gavn for forbrugerne.

Så er det rigtigt, at man kan diskutere frem og tilbage om de offentlige midler, som X-bus-samarbejdet også står for. Men SF har netop flere gange fremhævet det synspunkt under behandlingen, at vi ved at have en form for behovsvurdering kan sikre os mod den situation, som vi tidligere har oplevet, hvor der sker en unødigt sammenblanding af offentlige og private midler, vi kan have den dér sikkerhed for, at der er rene linjer, men stadig væk bevare X-bus-samarbejdet.

Så vil jeg endelig sige, at jeg synes, det er lidt groft, at ministeren siger, at det kun drejer sig om 20 pct. af passagererne, som mister deres transportmuligheder. Det drejer sig om 300.000 passagerer, som mister deres transportmuligheder, når X-bussernes fjernbusruter må lukke.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg er nødt til at sige, at jeg ikke synes, ministerens besvarelse rigtig hænger sammen.

Det, der jo bliver tale om i forhold til X-busserne og dem, der kører over mere end to amter, er jo, at det i realiteten bliver en tvangsprivatisering af helt ideologiske grunde, som vil betyde, at man kan videreføre ruterne ved at indskrænke dem og omlade passagererne. Der kan blive tale om, at få kilometer før endemålet skal man have passagererne fra en bus over i en anden.

Jeg går ud fra, at ministeren er enig med mig i, at det sådan set er ret uhensigtsmæssigt. Og der er ikke mange passagerer, der vil opleve det som nogen massiv forbedring af deres vilkår, at de af hensyn til ministerens princippryteri skal skifte bus 5 km, før de er nået frem.

Den anden mulighed er selvfølgelig, at amterne forsøger at sælge ruten, men i så fald går det ud over f.eks. buspassagererne i Morsø Kommune, som har nydt godt af, at man har kunnet overføre midler til de allertyndest befolkede områder. Så er det bare nogle andre, det går ud over. Og jeg tror, at ministeren, når han kommer hjem til Vejle, skulle prøve at drøfte det med de mennesker. Jeg ved, at ministeren kender mange mennesker i Vejle, og måske kunne en lokal diskussion ...

**Tredje næstformand (Kaj Ikkast):**

Ja tak. Nu skal vi ikke have nævnt alle, der bor i Vejle.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

På to områder er jeg nødsaget til at korrekse eller i hvert fald gøre vores trafikminister opmærksom på, at der er en væsentlig forskel på Combusbusser og det, vi nu taler om, nemlig fjernbusser.

Med hensyn til Combus var der tale om et selskab, som også ejede busserne, og det vil sige, at det var en helt anden virksomhedskonstruktion end den virksomhedskonstruktion, der er tale om med X-busserne, hvor X-busserne er et trafikselskab, hvor man ikke ejer busserne, men hvor man udbyder ruterne, og hvor det er således, at det er private mindre busejere, der kører ruterne.

Her har ministeren desværre heller ikke hørt rigtigt efter, for jeg gjorde klar forskel på det, der handlede om, at trafikministeren tilsyneladende havde været udsat for lobbyisme fra de store tra-

fikselskaber, men helt havde glemt, at de, der kører med X-busserne, for en stor dels vedkommende er små og mindre busejere, som dermed vil blive udelukket fra at køre ruterne.

Jeg mangler så i øvrigt stadig væk at få et svar: Hvordan vil ministeren sikre, at de tyndtbefolkede områder vil kunne bevare deres nuværende kørsel?

Kl. 17.50

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Som det er ministeren bekendt, er Det Radikale Venstre meget positivt indstillet over for denne lovgivning som helhed, og vi er også positivt indstillet over for langt de fleste ændringsforslag, som regeringen har stillet.

Men lige på dette område med X-busserne er vi altså blevet i tvivl, efter at vi havde deputationen inde, og vi havde også den forståelse af diskussionen i udvalget, at det ville være hensigtsmæssigt at tage en ekstra drøftelse. Jeg har også forstået, at X-bus-samarbejdet og Danske Busvognmænd har en uformel drøftelse i disse dage og måske vil komme frem til et bredere forlig. Derfor stemmer vi i denne omgang imod ændringsforslaget og afventer den videre drøftelse i udvalget.

Jeg vil bare gerne herfra signalere til ministeren, at vi er meget interesseret i at finde en bred løsning og håber, at vi kan finde en eller anden løsning, så vi også mange år ud i fremtiden sikrer denne liberalisering af fjernbuskørslen. Det synes jeg ikke skal stå og falde med denne konkrete sag. Det bare være en opfordring til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jeg kan slet ikke forstå de betænkeligheder, som hr. Peder Sass, hr. Keld Albrechtsen og hr. Morten Homann giver udtryk for, for grundlæggende er det et rigtig godt lovforslag, der på sigt vil give en langt bedre service til pendlerne, også dem i Jylland, der i dag bruger X-bus-systemet. Når det er således, at X-bus-systemet giver det overskud, som det påstås fra X-bus-samarbejdets side er tilfældet, er det klart, at private vognmænd med glæde vil overtage linjerne og drive dem videre. Så der er overhovedet ikke noget problem i den retning.

På mange andre områder vil lovforslaget betvirke, at der vil blive oprettet nye fjernbuslinjer til glæde og gavn for buspassagererne, pendler-

ne osv., som vi var inde på ved førstebehandlingen.

Med de ændringsforslag, der er stillet af ministeren, som Venstre fuldt ud kan støtte, når vi frem til et lovforslag, som vil være virkelig godt, og som giver nogle helt klare og rene linjer mellem det, som det offentlige tager sig af, altså lokaltrafikken, og det, som de private skal tage sig af, altså fjernbustrafikken.

#### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg takker hr. Martin Lidegaard for hans indlæg, hvor han siger, at han er i tvivl. Det synes jeg er en fuldstændig ærlig sag, og derfor er det udmærket, at det går tilbage til udvalget igen, og hr. Martin Lidegaard var jo meget positiv under førstebehandlingen.

Jeg skal bare med 18 års parlamentarisk baggrund sige til hr. Martin Lidegaard, at de, der kommer i udvalget, som regel er dem, der er utilfredse med noget. De 99 pct. af befolkningen, som vil være lykkelige for det her, kommer ikke i udvalget, og det er jo meget praktisk, kan man sige. Det skal man bare tage med, når man er i tvivl om, hvilken vej pendulet nu skal svinge.

Så siger hr. Keld Albrechtsen, at det her er af ideologiske grunde. Jamen så lad os sige, at det er det. Vi ønsker ikke at blande offentlige og private midler sammen i fjernbuskørslen. Vi ønsker ikke – det er også et svar til hr. Peder Sass – at offentlige midler skal bruges til at konkurrere med private selskaber. Så det er korrekt, at hvis det er ideologi, er det en ideologisk holdning, jeg har til det. Og hvad så? Den har jeg lov at have, og jeg er endda glad for, at jeg har den.

Jeg må give hr. Peder Sass ret. Udlægningen af Combussituationen sammenlignet med denne her er korrekt. Jeg mener heller ikke, at det var det, jeg sagde. Men jeg kvitterer for hr. Peder Sass' indstilling. Det, jeg understreger, som jeg også sagde til hr. Keld Albrechtsen, er, at vi ikke ønsker, at offentlige midler skal bruges til at konkurrere med private. Sagt på en anden måde, at skatteborgernes penge skal bruges til at slå mindre selvstændige busvognmænd ihjel.

(Kort bemærkning).

#### **Peder Sass (S):**

Endnu en gang vil jeg indledningsvis slå fast, at Socialdemokratiet også ønsker, at vi finder en løsning på det her felt. Jeg er også bekendt med, at der finder drøftelser sted ovre i det jyske for

øjeblikket for at finde nogle konstruktive modeller, som vi herinde kan drage nytte af for at finde den rigtige løsning.

Det er noget ejendommeligt. Et ministerium og en minister gør sig selvfølgelig sine meget store overvejelser, før der fremsættes et lovforslag. Man er godt forberedt, man er godt rustet, der har været høringer, i embedsmandsværket og alle andre steder har man forberedt sig på et lovforslag. Hvad er det så, der er sket mellem førstebehandlingen og andenbehandlingen, der gør, at ministeren pludselig fuldstændig laver, jeg vil næsten sige, en kovending på det her felt?

Kl. 17.55

Ministeren skriver selv i sin fremsættelse: »... foreslås det, at alle busvirksomheder, der har tilladelse til at udføre buskørsel, samt kommuner, amter og trafikkselskaber kan søge Færdselsstyrelsen om tilladelse til fjernbuskørsel.«

Med andre ord er det ministeren eller ministeriet, der fuldstændig slår en kolbøtte. Det er det, vi synes er ejendommeligt, for så er der bemærkningen til ændringsforslaget: »På dette liberaliserede marked vil det være mest hensigtsmæssigt ...«. Ja, det er nok rigtigt, men det er altså en ejendommelig kolbøtte.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### **Afstemning**

(Foretaget på den i forretningsordenens § 35, stk. 3, angivne måde).

Ændringsforslag nr. 1 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 9 stemte for, 61 imod; 30 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 forkastedes, idet 44 stemte for, 61 imod; 2 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 5 forkastedes, idet 9 stemte for, 63 imod; 30 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 6 og 7 vedtoges uden afstemning.

Kl. 18.00

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

Der skete et kiks for ordføreren på det her felt, idet der jo ved den første afstemning var et flertal, og der skulle jeg have grebet ind, så vi havde fået markeret os på et tidligere tidspunkt. Men omkring nr. 6 og nr. 7 har vi brug for at få en klar markering, for her vil vi stemme imod. Derfor ønsker vi en ny afstemning om nr. 6 og nr. 7.

### Afstemning

(Foretaget på den i forretningsordenens § 35, stk. 3, angivne måde).

Ændringsforslag nr. 6 vedtoges (ved en korrigerende afstemning) med 63 stemmer mod 44.

Ændringsforslag nr. 7 vedtoges (ved en korrigerende afstemning) med 61 stemmer mod 46.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**25) Anden behandling af lovforslag nr. L 166: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg. (Motorvej Herning-Brande).**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 20/3 2002. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 2/5 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

### Afstemning

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**26) Anden behandling af lovforslag nr. L 185: Forslag til lov om Post Danmark A/S.**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 4/4 2002. Første behandling 16/4 2002. Betænkning 7/5 2002).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

### Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.