

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

*18) Anden behandling af lovforslag nr. L 146:*

Forslag til lov om ændring af lov om leje og lov om midlertidig regulering af boligforholdene.

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

*19) Første behandling af lovforslag nr. L 210:*

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsskadeborsikring. (Bortfald af kompensation for arbejdsgivernes udgifter til arbejdsskadeborsikring).

Af socialministeren (Else Winther Andersen).

**Meddelelser fra formanden:**

**Formanden:**

Industriministeren har meddelt mig, at hun ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig

*Redegørelse om behovet for søfarende i danske skibe, deres uddannelse samt behovet for uddannelsessteder frem til år 2000.*

(Redegørelse nr. R 12).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

**Skriftlig redegørelse:**

*Redegørelse af 23/5 91 om behovet for søfarende i danske skibe, deres uddannelse samt behovet for uddannelsessteder frem til år 2000.*

(Redegørelse nr. R 12).

**Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):**

Under folketingsdebatten den 13. november 1990 om Dansk Internationalt Skibsregister og uddannelse m.v. blev der redegjort for, at dansk skibsfart efter indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister er i fremgang. Som afslutning på debatten vedtog Folketinget følgende motiverede dagsorden:

»Idet regeringen opfordres til fortsat at tilrettelægge søfartsuddannelserne således, at de til stadighed i henseende til indhold og kapacitet tilgodeser erhvervets behov, beskæftigelsen af

danske søfarende og indtjeningsmulighederne for dansk skibsfart, og

idet regeringen pålægges inden den 1. juli 1991 at fremlægge en redegørelse om behovet for søfarende i danske skibe, deres uddannelse samt behovet for uddannelsessteder frem til år 2000, går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«

*1. Den danske handelsflåde*

En prognose over den danske handelsflådes størrelse, der dækker årene 1990–1995, er udarbejdet i foråret 1991 af Søfartsstyrelsen i samarbejde med erhvervets parter. Prognosen viser, at fremgangen i tonnage og antal må forventes at blive kraftigere end hidtil antaget. Under forudsætning af en jævn økonomisk vækst i industrilandene og under forudsætning af, at vilkårene for skibsfart under dansk flag ikke ændres specielt, forudses handelsflåden på basis af allerede placerede nybygningsordrer samt på basis af forventede ordrer og forventede indkøb af udenlandske skibe at vokse fra 514 skibe med en samlet tonnage på 4,5 mio. BRT i 1990 til 600 skibe med en samlet tonnage på 6 mio. BRT i 1995. Den væsentligste tilgang forventes i gruppen af skibe over 1.600 BRT, hvorimod gruppen af skibe under 500 BRT forventes at udvise et fald.

Skibsfarterhvervet har altid været præget af stærkt svingende konjunkturer med deraf følgende korte tidshorisonter i vurderinger af fremtiden. Erhvervet har derfor ikke fundet, at man kunne fremkomme med forudsigelser om udviklingen i handelsflåden ud over 1995.

Uanset det vanskelige i at give en nærmere vurdering af udviklingen fra 1995 til 2000 er der næppe i dag grundlag for at antage, at udviklingen i denne periode skulle ændre sig så voldsomt, at der ville blive tale om et egentligt fald i den samlede privatejede handelsflådes størrelse. Endvidere må det antages, at den allerede konstaterede udvikling mod større og mere komplicerede skibstyper vil fortsætte frem mod århundredskiftet, hvilket vil få indflydelse på såvel antallet af stillinger som behovet for dem.

Den positive udvikling i flåden har langt oversteget forventningerne i den seneste større prognose, der blev udarbejdet i 1989, idet man allerede i dag har opnået det antal skibe over 1.600 BRT, som man i 1989-prognosen forventede at nå i 1995.

**[Industriministeren]**

Den nu udarbejdede prognose fremgår af nedenstående tabel, hvor de tilsvarende tal fra 1989-prognosen er angivet i parentes:

*Tabel 1. Antal danske handelsskibe over 100 BRT*

	1991	1992	1993	1994	1995
Indtil 499 BRT	230 (226)	210 (205)	190 (182)	170 (161)	150 (140)
Indtil 1.600 BRT	109 (81)	120 (71)	130 (63)	140 (57)	150 (47)
Over 1.600 BRT	221 (164)	240 (178)	260 (194)	280 (205)	300 (219)
I alt	560 (471)	570 (454)	580 (439)	590 (423)	600 (406)

Ved vurderingen af behovet for søfarende til handelsflåden må det tages i betragtning, at nybyggede skibe, specielt i gruppen af større skibe, vil være teknisk avancerede skibe, der alt andet lige kræver en mindre besætning. Det må derfor antages, at den gennemsnitlige bemanding af danske skibe vil udvise et svagt fald i perioden. Dette fald vil dog på grund af flådens vækst ikke kunne opveje behovet for flere søfarende.

Ved vurderingen af behovet for dimittender spiller en række faktorer ind.

Man må her være opmærksom på, at uddannelsesforløbet er tilrettelagt med kompetencegivende eksaminer undervejs. Dette medfører i perioder uden arbejdsløshed, at det alene er de studerende, der afgør, på hvilket trin de stopper uddannelsen. Som en konsekvens heraf kan det være vanskeligt med sikkerhed at afgøre behovet for fordelingen mellem søfarende med højere eller lavere uddannelse. Dette skøn vanskeliggøres også af, at erhvervet i vid udstrækning alt andet lige vil foretrække personer med de højeste kvalifikationer, uanset at stillingen kunne besættes med en person med en lavere uddannelse.

Hertil kommer, at der på grund af skibsfarens internationale karakter traditionelt har været beskæftiget et antal udlændinge i danske skibe. Dette vil der også være fremover. På basis af forholdene i dag må det skønnes, at ca. 10 pct. af navigatørerne, 5 pct. af maskinmestrene

og 40 pct. af de menige vil være udlændinge. Det er usikkert, i hvilket omfang redere vil vælge dansk eller fremmed arbejdskraft, men såfremt det nødvendige antal kvalificerede danske søfarende ikke er til stede, vil antallet af udlændinge stige.

Ud over det antal søfarende, der skal til for at besætte stillingerne om bord, skal der være et antal til dækning af ferie, frihed, sygdom m.v. For officerer og befarnе menige i skibe over 500 BRT skønnes der at være behov for 2 søfarende for hver stilling. For officerer og menige i mindre skibe skønnes behovet at være 1,5 søfarende pr. stilling.

I analysen er ikke medtaget de i danske færgerederier ansatte søfarende, idet det er anset for umuligt allerede nu at foretage et kvalificeret skøn over den indflydelse, kommende brobyggerier vil have på færgefarten og dermed på beskæftigelsen, ligesom det ikke er fundet muligt at forudsæ, om de søfarende, der vil blive ledige efter de store broforbindelsers etablering, igen vil søge ud i den egentlige handelsflåde eller definitivt vil forlade søfartserhvervet.

Ved en sammenfattende vurdering af samtlige foreliggende oplysninger fremkommer de i nedenstående tabel anførte skøn over behovet for dimittender fra danske skoler i årene 1992-1995, såfremt erhvervets behov skal kunne opfyldes. I tabellen er endvidere angivet et gennemsnit af de i 1989 fundne behov for perioden 1989-1995.

[Industriministerens]

Tabel 2. Behovet for dimittender fra danske skoler

	1992	1993	1994	1995	Gennemsnitstal fra 89-analysen
Skibsførereksamen	283	284	284	283	Ca. 150
Sætteskipper-/VO-eksamen	15	17	21	26	Ca. 40
Maskinmestereksamen	260	264	265	265	Ca. 160
1. årsprøve	29	34	40	45	Ca. 2
Befarne	293	294	297	299	Ca. 280
Ubefarne	500	500	500	500	Ca. 600

## 2. Uddannelser og uddannelsessteder

Søfartens uddannelser omfatter uddannelserne til navigatør, maskinmester, skibsassistent, skibskok og fiskeskipper. Uddannelserne, der forestås af Søfartsstyrelsen, sker på navigationsskoler, maskinmesterskoler, søfartsskoler, skipperskoler og skoleskibe, der enten er statsinstitutioner, selvejende institutioner med 100 pct. statstilskud eller privatejede institutioner med varierende statstilskud.

Alle uddannelserne er inden for de seneste år ved lovændring eller administrativt blevet gennemgribende omlagt og moderniseret. Det er vigtigt, at denne proces ikke betragtes som overstået, men at uddannelserne fortsat moderniseres i takt med den tekniske udvikling inden for skibsfarten, således at vi i Danmark fastholder den væsentlige konkurrenceparameter for skibsfartserhvervet, som veluddannede søfarende udgør. Kun ved meget veluddannede danske søfarende kan handelsflåden overleve i den internationale konkurrence. Dertil kommer uddannelsernes betydning for beskæftigelsen af danske søfarende, først og fremmest i handelsflåden, men for manges vedkommende en senere beskæftigelse i andre grene af det maritime kompleks, det såkaldte blå Danmark. Regeringen vil derfor lægge vægt på fortsat at fastholde søfartuddannelserne på deres nuværende høje stadi.

Om de enkelte uddannelser kan der oplyses:

### a) Navigatøruddannelsen

Uddannelsen til navigatør i handelsflåden blev i august 1990 i samarbejde med erhvervet todelt. Dette skete som et forsøg med henblik på at etablere en ny uddannelse som vagthavende styrmand. Man kan således nu efter et års teoretisk uddannelse på navigationsskole erhverve rettigheder som vagthavende styrmand i skibe af enhver størrelse. Som overbygning hertil kan man enten i løbet af 10 uger forberede sig til sætteskippereksamen, der – forudsat fornøden fartstid – giver ret til at føre skibe på op til 1.600 BRT, eller efter 2 års teoretisk uddannelse indstilles til skibsførereksamen, der giver ret til at være overstyrmand og skibsfører i skibe af enhver størrelse, også her forudsat den fornødne fartstid.

Uddannelsen gives på 4 statsejede navigationsskoler, på Fanø, i København, i Marstal og i Svendborg. Københavns Navigationsskole er under afvikling og vil blive endeligt lukket med udgangen af 1991.

På navigationsskolerne optages personer, der enten har sejlet som skibsassistenter, eller som gennem rederiansættelse har gennemgået et godkendt uddannelsesforløb som styrmandsaspirant på ca. 2 år. Der er for tiden ca. 50 pct. af hver kategori på skolerne.

Efter en årrække med faldende søgning til uddannelsen har der i de sidste to år kunnet konstateres en markant stigning i tilgangen. Årsagen er uden tvivl den positive udvikling for skibsfarten, men antagelig betyder det også noget, at den nye uddannelsesstruktur virker mere attraktiv for de unge med sin mulighed for erhvervskompetence allerede efter et års studier.

**[Industriministeren]**

Navigationsuddannelsen er under fortsat udvikling både for at sikre den danske handelsflåde de bedst mulige navigatører og for at fastholde uddannelsen som et attraktivt uddannelsesstilbud for de unge, der skal vælge fremtidigt erhverv.

Der sker løbende drøftelser med erhvervets parter i Søfartens Uddannelsesråd, og erhvervet har givet udtryk for en generel tilfredshed med dimittendernes kvalifikationer. Man har imidlertid udtalt, at der kan være behov for yderligere udbygning af såvel den tekniske del af uddannelsen som uddannelsen i sprog. I det omfang dette kan ske inden for de bestående økonomiske rammer, vil ændringer løbende blive gennemført. Der kunne også rejse sig et behov for yderligere ressourcer til området. Det må her have vægt, at der er tale om uddannelse af medarbejdere til et valutaskabende erhverv i fremgang og uddannelse af unge, der som situationen ser ud i dag, vil kunne få beskæftigelse straks efter endt uddannelse.

Der er endvidere i erhvervet enighed om, at uddannelsen også bør styrkes på områder, der vil gøre det muligt for navigatørerne efter en år-række til søs at opnå attraktive stillinger i land. Sådanne tiltag vil samtidig gøre navigatørernes beskæftigelsesmuligheder mindre følsomme over for eventuelle kommende konjunkturudsving i erhvervet. Regeringen kan tilslutte sig disse synspunkter.

Som følge af erhvervets behov og den stigende søgning til navigationsskolerne blev kapaciteten som led i den forstærkede indsats for aktivering og uddannelse på finansloven for 1991 udvidet fra 5 til 7 spor (parallelklasser). Den nu foreliggende prognose tilsiger en udvidelse til 12 spor. Denne kapacitet vil lokalemæssigt kunne tilvejebringes på de resterende 3 navigationsskoler, men en sådan forøgelse vil selvsagt blandt andet kræve en betydelig forøgelse af lærerstaben.

Regeringen vil nøje følge søgningen til navigationsskolerne med henblik på at fastlægge behovet for kapacitetsudvidelse. Der er imidlertid anledning til at understrege, at en kapacitetsudvidelse i høj grad forudsætter en samlet planlægning, hvor erhvervet deltager. Samtidig må erhvervet skabe mulighed for de nødvendige praktikpladser såvel i form af beskæftigelse af ubefarne skibsassistenter som i form af et forøget indtag af styrmandsaspiranter. Rederi-

branchen har altså en central opgave i forbindelse med løsningen af problemet med den navigatørmangel, der ellers må forudses at blive et af de alvorligste problemer for erhvervet i de kommende år.

**b) Maskinmesteruddannelsen**

Maskinmesteruddannelsen er tilrettelagt med henblik på at kvalificere unge til selvstændigt at forestå drift og vedligeholdelse af tekniske anlæg og installationer såvel til søs som i land. Den teoretiske uddannelse er 3-årig, idet der dog efter 1. årsprøve opnås kompetence til at gøre tjeneste som maskinofficer i mindre skibe, forudsat den fornødne fartstid.

Der er maskinmesterskoler i Frederikshavn, Ålborg, Århus, Esbjerg, Fredericia, Odense, Svendborg og København. I Ålborg og Odense er maskinmesterskolerne specielle afdelinger på de tekniske skoler, medens de resterende maskinmesterskoler er selvejende institutioner med 100 pct. statstilskud.

Til optagelse på maskinmesterskole kræves skolekundskaber svarende til 10. klasses udvidede afgangsprøver, og der forudsættes desuden enten en fuldført uddannelse inden for jern- og metalområdet eller en aspirantuddannelse, der omfatter 12 måneders maskinteknik værkstedsskole efterfulgt af 18 måneders praktik til søs og/eller i land. Der er for tiden ca. 50 pct. af hver kategori på maskinmesterskolerne.

Maskinmesteruddannelsen giver ud over mulighed for erhvervelse af sønæringsbevis også mulighed for at erhverve en række landbase-rede autorisationer som f.eks. el-installatør. Dette sammenholdt med, at der ikke i Danmark findes andre tilsvarende brede driftsteknikeruddannelser, gør, at ca. 70 pct. af de danske maskinmestre arbejder i land. Maskinmesteruddannelsen må således tilrettelægges ikke alene efter søfartens behov, men mindst lige så meget under hensyntagen til dansk industris behov.

I 1990 gennemførte Maskinmestrenes Forening i samarbejde med blandt andet Danmarks Rederiforening og Industriens Arbejdsgiverforening en undersøgelse af maskinmestres kvalifikationsbehov.

Resultatet gengivet i den såkaldte Damask-rapport var, at uddannelsen, der blev revideret i 1988, må anses for at opfylde de nuværende behov, og at der i øvrigt inden for den bestående

**[Industriministeren]**

lovgivning vil være mulighed for, at erhvervene sammen med Søfartsstyrelsen løbende foretager de justeringer, som den tekniske udvikling nødvendiggør.

Samarbejdet mellem søfartserhvervet og industrien er værdifuldt og vil også i fremtiden kunne sikre, at danske maskinmestre opfylder de ønsker og krav, der fremsættes af såvel skibsfarten som den landbaserede industri.

Som led i den forstærkede indsats for aktive- ring og uddannelse blev kapaciteten på finansloven for 1991 udvidet, så der i stedet for 18 klasser kan oprettes i alt 20 klasser årligt på maskinmesterskolerne. Dette er tilstrækkeligt til at opfylde både søfartserhvervets og de landbase- rede erhvervs behov og svarer i øvrigt i det væ- sentlige til den nuværende tilgang til uddannel- sen.

**Ad a og b: Generelt om officersuddannelserne**

For navigatøruddannelserne og maskinme- steruddannelsen gælder, som det i øvrigt gæl- der for de fleste videregående tekniske uddan- nelser, at kravene til de studerende til stadig- hed øges som følge af teknisk udvikling. Dette medfører blandt andet, at flere og flere stude- rende må gå et eller flere semestre om.

Det giver anledning til at overveje, om pro- blemet kunne løses ved at hæve kravet til forud- gående skolekundskaber før optagelse på en navigations- eller maskinmesterskole. Der er imidlertid i erhvervet en frygt for, at et sådant krav kunne begrænse antallet af kvalificerede optagelsessøgende. Søfartsstyrelsen er derfor anmodet om i samarbejde med erhvervets par- ter at udarbejde forslag til et særligt forberedel- seskursus, der kunne være fælles for maskin- mester- og navigationsskoler, og som kunne give de studerende, der ikke havde de nødven- dige forkundskaber, en mulighed for at erhver- ve disse i det fremtidige skolemiljø.

Endelig undersøges mulighederne for eta- blering af en dansk marinesimulator, der skal bruges i uddannelsen af de søfarende og til edb-simulering af ny teknologi inden for skibs- bygning. Med en sådan simulator vil det være muligt at lade uddannelserne foretage et tekno- logisk spring fremad. Fremtidens intensive skibsdrift med teknologisk meget avancerede skibe giver ikke den samme mulighed for oplæ- ring i korrekte procedurer og i manøvrering om bord. En simulator vil kunne give mulighed for

en bedre og sikrere oplæring af nye søfarende samt for en ønskelig efteruddannelse f.eks. af dem, der ønsker at vende tilbage til erhvervet efter en tids fravær. Simulatortræning vil være lige velegnet for navigatører og for maskinme- stre og vil også kunne anvendes i den samlede træning af hele besætninger, som er nødventi- ge i moderne, højteknologiske skibe. Der er derfor indledt drøftelser med de interesserede erhvervsgrøene, dvs. rederier, skibsværfter, elek- tronikindustrien m.fl., om mulighederne for i fællesskab at etablere en sådan simulator.

**c) Skibsassistentuddannelsen**

Skibsassistenter hører til den menige skibs- besætning og udfører tjeneste såvel på dækket som i maskinen.

Uddannelsen til skibsassistent, der i sin nu- værende opbygning blev etableret pr. 1. januar 1990, er en praktisk og teoretisk uddannelse, hvoraf den teoretiske del foregår på søfartssko- ler. Skoleuddannelsen er opbygget på 3 modu- ler, nemlig et modul I, der er et søsikkekursus på 5 uger, et modul II på 15 uger og et modul III på 13 uger. Efter modul I kan man udmønstre som skibsassistentelev, og efter modul II kan man mønstre som ubefaren skibs- assistent. For at kunne mønstre som befaren skibsassistent skal man have gennemført hele skibsassistentuddannelsen, dvs. modul I-III samt den praktiske uddannelse til søs, der ud- gøres af 18 måneders fartstid, hvoraf de 6 må- neder kan være optjent som skibsassistentelev.

Uddannelsen til skibsassistent kan endvide- re for personer med en håndværksmæssig ud- dannelse inden for jern- og metalområdet ske på et særligt kursus af 6 ugers varighed.

Uddannelsen tilbydes på søfartsskolerne i Frederikshavn, på Fanø, i Svendborg og i Ny- borg, hvoraf de to førstnævnte er statsskoler, medens de to sidstnævnte er privatejede. End- videre tilbydes modulerne I og II i et integreret uddannelsesforløb på statsskoleskibet »Dan- mark« og på skoleskibet »Georg Stage«, der er privatejet.

Herudover uddanner Kogtved Søfartsskole, der er privatejet, årligt indtil 140 elever, der er antaget som officersaspiranter i danske rederi- er, på et 5-måneders-kursus. Kursuset dækker modul I og II i skibsassistentuddannelsen.

Der sker løbende en ændring i den faktiske sammensætning af de menige besætninger. Mens mindre skibe således tidligere i stor ud-

**[Industriministeren]**

strækning beskæftigede ubefarne skibsassistenter, er der på det seneste konstateret en tendens til, at sådanne skibe i stedet beskæftiger et stigende antal udenlandske befarne skibsassistenter. Samtidig er de større rederier nu i et vist stigende omfang begyndt at ansætte skibsassistentelever som overtallig besætning, altså i egentlige uddannelsesstillinger.

Den modulopdelte skibsassistentuddannelse giver Søfartsstyrelsen mulighed for ved regulering af indtaget på de enkelte moduler løbende at tilpasse fordelingen til uddannelserne og således opnå den bedst mulige ressourceudnyttelse.

Et væsentligt element i den nye skibsassistentuddannelse var en styrkelse af de håndværksmæssige færdigheder. Der er i erhvervet enighed om, at en styrkelse af disse færdigheder hos allerede sejlene vil kunne være medvirkende til at øge beskæftigelsesprocenten for danske skibsassistenter. Søfartens Uddannelsesråd er derfor anmodet om at komme med forslag til en mulig efteruddannelse af menigt dæks- og maskinmandskab, der har fået deres uddannelse under de tidligere uddannelsesordninger, for om muligt ad denne vej at øge deres beskæftigelsesmuligheder. Ved en regulering af indtaget til skibsassistentuddannelsen vil en sådan efteruddannelse antagelig kunne tilrettelægges inden for den bestående uddannelseskapacitet.

**d) Skibskokkeuddannelsen**

Uddannelsen, der foregår på Aalborg Tekniske Skole, er under omlægning, således at et særligt 5-måneders-kursus baseret på forudgående praktik til søs fra 1992 vil blive erstattet af et 5-ugers-kursus for personer med svendebrev fra den landbaserede kokkeuddannelse. Uddannelseskapaciteten vil løbende kunne tilpasses erhvervets behov.

**e) Fiskeruddannelsen**

Beskæftigelsen i fiskerierhvervet har i de senere år været for nedadgående. Fiskeriets hovedorganisationer skønner, at der i dag er ca. 6.500 fuldtidsbeskæftigede i erhvervet. Da erhvervet forventer en yderligere nedgang i antallet af fiskeskibe i de kommende år, må det antages, at antallet af beskæftigede fortsat vil falde.

Uddannelse af fiskere omfatter uddannelse af fiskeskippere af hhv. 1. og 3. grad. Uddannelsen gives på Fanø Navigations-skole og Skaa-

gen Skipperskole. Den nuværende kapacitet er tilstrækkelig til at opfylde erhvervets behov for tilgang af nye skippere. Med det sigte at forbedre fiskeskippernes beskæftigelsesmuligheder er fiskeskipperuddannelserne nu tilrettelagt således, at fiskeskipperne ved mindre tillægsmoduler kan opnå den teoretiske uddannelse, der kræves for at blive navigatør i handelsflåden.

Spørgsmålet om et kort obligatorisk sikkerhedskursus for fiskere har været drøftet med erhvervet. Der er enighed om, at et sådant sikkerhedskursus vil være et bidrag til en højnelse af sikkerheden i fiskerflåden. Søfartsstyrelsen er derfor anmodet om i samarbejde med erhvervets parter at udarbejde et forslag til et sådant sikkerhedskursus med det sigte, at det vil kunne indføres fra 1992. Uddannelsen, der på grund af fiskeriets nuværende situation næppe vil få et betydeligt omfang, vil kunne gennemføres på Fanø Søfartsskole, men også andre muligheder for placering og gennemførelse vil kunne overvejes.

**3. Konklusion**

Det er regeringens opfattelse, at vi i Danmark har en god og velfungerende søfartsuddannelse, som på afgørende måde bidrager til beskæftigelsen af danske søfarende og til, at den danske handelsflåde er konkurrencedygtig i international sammenhæng og dermed fortsat kan give sit nødvendige bidrag til landets valuta-indtjening.

Det er målet at sikre, at uddannelsen fortsat på et højt niveau følger udviklingen inden for skibsfarten. Dette vil som hidtil ske i samarbejde med erhvervets parter. Det er imidlertid en væsentlig forudsætning for en succesrig uddannelsespolitik, at erhvervet til stadighed stiller de nødvendige praktikpladser til rådighed, samt at uddannelseskapaciteten løbende tilpasses erhvervets behov, således at vi på vore skoler fortsat kan optage enhver kvalificeret ansøger, der efter endt uddannelse vil kunne få arbejde i det fag, han eller hun er uddannet til.

Som led i det netop indgåede forlig om dagpenge og ekstra uddannelsespladser er der for 1992 aftalt finansiering af de i redegørelsen omtalte udvidelser af uddannelseskapaciteten.

Spørgsmålet om finansiering af aktivitetsudvidelser efter 1992 vil regeringen søge løst gennem omprioriteringer som led i arbejdet med de årlige finanslove.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 1 [afstemning]:**

*Forespørgsel til boligministeren og skatteministerens [om, hvilke ændringer regeringen agter at foreslå som erstatning for boligpakken].*

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 28/12 90. Fremme af forespørgslen vedtaget 15/1 91. Første del af forespørgslen (forhandlingen) foretaget 22/5 91. Forslag om motiveret dagsorden nr. D 31 fremsat 22/5 91 af Kirsten Jacobsen (FP)).

**Formanden:**

Jeg er sådan set klar til afstemning. Jeg regner også med, at medlemmerne er klar til afstemningen, og at teknikken er klar til afstemningen, og nu sætter jeg afstemningen i gang. Der stemmes om det af fru Kirsten Jacobsen stillede forslag om motiveret dagsorden.

Jeg tror, jeg var for optimistisk, da jeg sagde, at teknikken er i orden. Teknikken svigter os, så vi skal bede om et par tingsekretærer.

*Afstemning*

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

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 31 af Kirsten Jacobsen (FP) forkastedes, idet 8 (FP) stemte for, 117 (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 92:**

*Forslag til lov om ændring af lov om offentlighed i forvaltningen og forvaltningsloven. (Aktindsigt i EF-sager).*

Af justitsministeren (Engell).

(Fremsat 29/1 91. Første behandling 7/2 91. Betænkning 15/5 91. Anden behandling 17/5 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

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

Lovforslaget

vedtoges med 76 stemmer (S, SF, FP, CD og KRF) mod 65 (KF, V og RV).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 132:**

*Forslag til medieansvarslov.*

Af justitsministeren (Engell).

(Fremsat 6/2 91. Første behandling 20/2 91. Betænkning 7/5 91. Anden behandling 17/5 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

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

Lovforslaget

vedtoges med 124 stemmer (S, KF, V, SF, FP, RV og KRF); 7 (CD) stemte hverken for eller imod.

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 138:**

*Forslag til lov om ændring af retsplejeloven.*

Af Ebba Strange (SF) m.fl.

(Fremsat 8/2 91. Første behandling 21/3 91. Betænkning 2/5 91. Anden behandling 7/5 91. Tillægsbetænkning 16/5 91).