

## Afstemning

### Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 218: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Firmaflyvning m.v.).**  
Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).  
(Fremsat 7/4 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Helge Mortensen (S):

Efter flyulykken i Norge i oktober sidste år kom det til at stå klart, at der var behov for, at reglerne blev tydeliggjort, og at reglerne håndhæves på en afgørende ny måde.

Samtidig med ulykken fik både ministeren og Folketingets Trafikudvalg henvendelser om andre forhold vedrørende lufttrafikken, og jeg må sige, at jeg synes, at ministeren har taget begge forhold op i lovforslaget og strammet reglerne for firmaflyvningen på en måde, så det nu står klart, dels hvad det er, vi taler om, når der er tale om firmaflyvning, dels at der også er øgede og skrappe krav til både pilot og til flyvemaskine, til deres duelighed og til maskinernes vedligeholdelse. Også på det område, der drejer sig om, hvem der har ansvaret, er det præciseret, at der er en ansvarlig i en virksomhed, der ikke alene har ansvaret for at tilse, at reglerne overholdes, men også at opbevare dokumentationen, og jeg tror, dette er et meget vigtigt element i lovgivningen.

Men ikke mindst i spørgsmålet om den sorte taxaflyvning synes jeg, at der er sket en tiltrængt opstramning i lovforslaget. Jeg tror, vi er mange, der faktisk var overraskede over forholdene, som de rent faktisk var på det tidspunkt, hvor vi fik henvendelserne, hvor det stort set var muligt på et telefonnummer, der var hængt op i Brugsen, at rekvirere en flyvemaskine sådan ret pludseligt, og uden at man kendte hver-

ken maskinen eller piloten, gik man om bord i et sådant arrangement.

Det er nu fastslået, at alene et forsøg på en sådan ulovlighed her også medfører sanktioner, og det tror jeg også vil have en gunstig virkning.

Jeg kan sige, at vi gerne ser forslaget fremmet, også i denne samling her, men er i øvrigt positivt indstillet over for det. På vegne af fru Margrete Auken og hr. Søren Kolstrup skal jeg meddele, at både SF og Enhedslisten tilslutter sig forslaget.

### Svend Heiselberg (V):

Ja, så er der jo næsten samling på de røde.

Den tragiske flyulykke den 12. oktober 1998 medførte, at trafikministeren blev kaldt i samråd den 22. oktober 1998. Ministeren kan med rette hævde, at der var et politisk ønske om at få en undersøgelse af flysikkerheden for de mindre fly, men det er min opfattelse, at ministeren har sat noget i gang, som der ikke er baggrund for.

Når man har læst rapporten, som er udarbejdet om firmaflyvning, får man let den opfattelse, at man har haft svært ved at skelne mellem firmaflyvning og taxaflyvning, og forslaget bygger derfor efter Venstres mening på en helt forkert antagelse: at firmaflyvning skulle være farligere end andre former for flyvning.

Jeg mener endvidere, at hvis man gennemgår de sidste 10 års havarirapporter for firmaflyvninger, har der ikke været et eneste selvforstyldt havari. Jeg ved ikke, om man kan sige helt det samme om taxaflyvningen.

Det er selvfølgelig uacceptabelt, hvis der forekommer noget ulovligt. Og derfor hviler loven efter vores mening på en forkert antagelse, og Venstre kan heller ikke medvirke til at gennemføre loven, fordi det ikke er bevisligt, at der for firmaflyvningens vedkommende sker nogle ulovligheder.

Arbejdet må efter Venstres mening gå om igen, og arbejdet skal bygge på et gennearbejdet statistisk materiale i en ny arbejdsgruppe eller eventuelt i den eksisterende, men med ekspertise fra firmaflyoperatører og interesseorganisationer, der får til opgave at komme med et nyt beslutningsgrundlag.

Vi ønsker selvfølgelig ikke at holde hånden over ulovligheder eller uansvarligheder inden for nogen dele af luftfarten, men modsat skal vi heller ikke stille unødige krav. Lovforslaget har i øvrigt heller intet hastværk, så derfor vil vi

foreslå, at ministeren kommer med et nyt lovforslag til efteråret.

Det nuværende lovforslag kan Venstre ikke medvirke til.

**Kaj Ikast (KF):**

Ulykken i Norge den 12. oktober 1998, hvor et mindre dansk fly havarede, og samtlige omkom, satte fokus på de regler, der gælder for ikkeerhvervs-mæssig flyvning i forhold til reglerne for erhvervs-mæssig flyvning. En arbejdsgruppe under Trafikministeriet og Statens Lufthavns-væsen har på denne baggrund udarbejdet en rapport om firmaflyvning m.v.

Det Konservative Folkeparti er enig i det overordnede mål om at sikre det bedst mulige sikkerhedsniveau for firmaflyvningen. Det nye lovoplæg er imidlertid ikke acceptabelt på to helt afgørende områder: Forslaget risikerer at føre til en forringelse af flysikkerheden, og forslaget pålægger erhvervslivet en række unødige byrder og restriktioner, som ikke tjener til en forbedring af flysikkerheden.

Det Konservative Folkeparti finder, at man burde have gjort brug af et arkiv med havarier og hændelsesforløb og hændelsesrapporter og på den måde udskilt firmaflyvningen fra de øvrige private flyvninger. En gennemgang af havaristatistikken vil vise det korrekte billede af risikoen for at benytte firmaflyvning. Jeg er enig med Venstres ordfører i, at der er langt imellem, at vi kan finde en ulykke, og de sidste 10 år har der ikke været nogen.

Vi mener, at der skulle være en vedligeholdelse og en teknisk standard samt pilotens erfaring, og så skal vi se på certificeringen, om det skal være A eller B, på instrumentflyvning og andre faktorer.

Det Konservative Folkeparti har forståelse for, at der er politisk ønske om at handle hurtigt, således at vi får afskaffet den sorte taxa-flyvning, men vi anbefaler en løsning, der består af tre elementer: en øjeblikkelig administrativ opstramning af de smuthuller, der er i loven, en øget kontrol i form af rampeinspektioner fra SLV og en nedsættelse af et udvalg til behandling af emnet.

Et af de mest problematiske forhold i det nuværende regelsæt er, at kravet om en heltidsansættelse ikke er nærmere præciseret. Dette kan føre til ganske liberal tolkning, bl.a. har piloter og virksomheder i praksis fungeret som et smuthul for sort taxa-flyvning. Det Konservative Folkeparti vil derfor anbefale en administrativ

opstramning, hvor det er præciseret, at kravet om heltidsansættelse skal fortolkes således, at man højst kan være heltidsansat i én virksomhed.

Den 1. juli 1999 træder de nye, fælleseuropæiske regler for certificeringen i kraft. Danmark har allerede tilsluttet sig at følge disse europæiske regler. Har ministeren tænkt sig, at Danmark skulle melde sig ud af det europæiske samarbejde inden for luftfarten?

En række af de indsendte høringssvar beviser, at der er fejl og mangler af meget stor virksomhed, og vi vil ligesom Venstre sige, at i de sidste 10 år har der ikke været fejl på firmaflyvningen.

236 firmapiloter har A-certifikatet og skal omskoles. Vi kan omskole 93 piloter om året. Det vil sige, at på 2 1/2 år skal man bruge alle piloterne i firmaflyvning. Hvis Maersk og SAS skal benytte piloter, så er det halvdelen ca., og så tager det 5 år. Dermed er det, som ministeren har lagt på bordet, urealistisk.

Vi kan ikke være med til den slags hasteindgreb, som jo alligevel ikke nytter noget, og derfor vil jeg sige, at det, som ministeren er ved at sætte i gang, er så skadeligt for dansk erhvervsliv. De firmaer, der virkelig producerer og har eksporten, er jo dem, det går ud over; det er jo dem, der benytter sig af firmaflyvning.

Jeg skal hermed gøre opmærksom på, at vi ikke kan stemme for lovforslaget. Jeg skal samtidig gøre opmærksom på, at CD har tilsluttet sig disse synspunkter, og at CD heller ikke kan stemme for forslaget, og vi vil bede ministeren om at trække det tilbage og komme med et nyt lovforslag, når der er forhandlet med organisationerne og de firmaer, der har rettet henvendelse til ministeren.

**Ole Donner (DF):**

Når man ser det her lovforslag fra ministeren, så ser det jo meget uskyldigt ud. Det er jo klart, at vi alle sammen vil være med til at forbedre sikkerheden. Vi vil alle sammen være med til at fjerne sort taxa-flyvning m.v.

Når man så kommer ned i substansen i selve lovforslaget og ser, hvad det egentlig drejer sig om, så er det altså, at der skal være nogle skærpede sanktionsmuligheder, og at man skal have en anden form for certifikat.

Så er der udarbejdet en stor rapport, som efter min mening er fyldt med mangler og forkerte konklusioner. Og derfor mener vi, ligesom

både Venstre og De Konservative, at det her må gøres om igen, fru minister.

Man påstår i rapporten, at firmaflyvning er farlig, men som hr. Ikast også var inde på, så har der ikke været nogen ulykker overhovedet, og så antydes det nærmest, at man skal passe lidt på, hvis man flyver med sådan et firmafly; men der er da vel ingen mennesker i dette land, der kan tro, at en direktør for et stort firma, der skal flyve til langtbortistan, sætter sig op i en flyver med en urutineret pilot og med en maskine, der ikke er tjekket! Det kan godt være, at han sender sine egne folk af sted for at se, om de falder ned, men på sigt er der da ikke nogen, der vil udsætte sig selv for, at firmaets mest betroede medarbejdere ikke flyver sikkert.

Så siger man, at man skal ændre certifikaterne; man skal simpelt hen have forhøjet klassificeringen. Jamen kære venner, det er jo det samme, de har lært. De har siddet ved den samme instruktør eller en tilsvarende og lært, hvordan de flyver den pågældende maskine, lært, hvordan luftfartsreglerne er, og når de har fået en eller anden form for rutine, så har de en tilladelse til at flyve instrumentflyvning.

For at gå over til at blive erhvervspiloter er det rigtigt, at de skal have mange timer, og det vil sige, at sådan nogle erhvervspiloter, nogle, der gerne vil have sådan et certifikat, jo netop er unge mennesker, som flyver nat og dag for at få timer nok. Man kunne måske endda sågar tænke sig, at det er dem, der kunne finde på at flyve sort taxa-flyvning for at få noget rutine, så de kunne komme videre. Hvis man så endelig får sådan en pilot, så har man altså en ung pilot, der skal flyve et firmafly uden erfaring eller i hvert fald med meget lidt erfaring.

Jeg synes, at der er så mange grove fejl og der er så mange ting, der er helt forkert.

Så var hr. Kaj Ikast også inde på kapacitetsproblemerne. Hvordan får vi nu uddannet alle de her? Jeg har ikke tjekket tallet, som hr. Kaj Ikast nævnte, men jeg vælger at tro på, at det er rigtigt, at der bliver virkelig store problemer, og jeg tror på, at hvis man fortsat skal uddanne piloter, samtidig med at man skal omskole de andre, ja, så er vi altså en 4-5 år længere fremme i tiden.

Hvad med JAR-aftalen, den europæiske aftale, der snart træder i kraft? Og hvorfor det hastværk? Er det, fordi der er nogle politikere, der har været for hurtige og været ude og fordømme en ulykke i Norge? Så var der en god overskrift, og det var både i fjernsynet og i radioen.

Det sker jo desværre tit herinde, at der er nogle, der griber en lejlighed til at gå ud og melde ud, at hvis ikke andre kan, så skal de i hvert fald nok sørge for det.

Nu lyser knappen desværre, men jeg vil godt sige, at jeg har et hav af spørgsmål. Der er kommet mange kritiske indsigelser, og jeg forudser, at der kommer masser af deputationer, så derfor: Hvis ministeren ikke vil trække lovforslaget tilbage – det var selvfølgelig det bedste – sådan som det bliver foreslået, så kan jeg kun på det kraftigste appellere til ministeren om, at vi i hvert fald gør udvalgsarbejdet færdigt, så vi ikke får en ny skandalelov som taxaloven, hvor man mødes igen ved førstkomne lejlighed og laver hele maskineriet om igen.

Derfor vil jeg henstille til ministeren om i hvert fald at forsøge at svare på alle de spørgsmål, forsøge at uddybe det her så godt som muligt, og hvis vi kommer længere ned i substansen, så er jeg overbevist om, at alle kan se, at det her er det rigtige, for overordnet er Dansk Folkeparti enig i, at vi skal have sikkerheden så god som mulig. Vi skal ikke have sort taxa-flyvning og alle de ting. Jamen det er vi alle sammen enige i, men lad os dog for pokker gøre det i den rigtige rækkefølge og så lade være at sjaske et lovforslag igennem.

#### Henrik Svane (RV):

Som flere har været inde på, ligger der en tragisk hændelse til grund for lovforslaget. Sidste sommer forulykkede et taxa-fly med en dansk pilot og danske arbejdere. Årsagen til flystyrtet er aldrig blevet fuldt opklaret, men ulykken satte stærkt mediefokus på både taxa-flyvning, firmaflyvning og privat flyvning. Og det er værd at bemærke, at der i hvert fald i medierne fra samtlige ordføreres side var stærk opbakning til en stramning af regelsættet i luftfartsloven, og det er så disse stramninger, vi behandler i dette forslag.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget. Vi er godt klar over, at erhvervslivet ikke er helt med på stramningerne omkring firmaflyene. Bemærkningerne til lovforslaget lægger jo ikke skjul på, at erhvervslivet både via Erhvervsministeriets fokusgruppe og via høringssvar har givet udtryk for, at der ikke skulle strammes på området for firmaflyvning.

Man bruger udtryk, som at lovforslaget overreagerer. Det mener vi nu ikke er tilfældet. Sikkerheden for de personer, der deltager i sådanne privatflyvninger, skal være i orden. Det bli-

ver den nu. Vi er godt klar over, at mindre virksomheder får sværere ved at gøre brug af firmaflyvning, men så er der jo den mulighed, at flere virksomheder kan dele en firmaflyver med pilot osv.

Lovforslaget præciserer betingelserne for taxa-flyvning for på denne måde at komme ulovlig taxa-flyvning til livs. Samtidig skærpes både tilsyn og sanktioner for at overtræde luftfartslovens bestemmelser. Fremover vil en pilot f.eks. kunne straffes for forsøg på ulovlig flyvning. Det vil sige, at vedkommende kan straffes, allerede inden han nogen sinde kommer i luften med passagererne.

Det Radikale Venstre mener, at lovforslaget er et vigtigt skridt i retning af forbedret flysikkerhed for mindre fly, og det støtter vi naturligvis.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Det er, ligesom om hr. Svane siger, at det er usikkert at flyve med firmafly. Jeg vil godt have besked på: Hvad underbygger den her påstand, og hvad er det, der skulle gøre, at fordi der er fem ejere om et fly, så skulle det blive mere sikkert? Det er fuldstændig tåbeligt.

Så vil jeg godt spørge, om regeringen og Det Radikale Venstre ikke tænker på, at det er en bombe under dansk firmaflyvning. Lego og Grundfos og Danfoss og Dandy og alle de store firmaer, som eksporterer over hele verden, er altså afhængige af at komme ud og flyve i de dér firmafly. Og jeg har en gang været inde på, at der ikke kan være nogen, der er så dumme, at de tror, at man sætter sig op i en flyver, der ikke er i orden, og at man har en pilot, der ikke har erfaring.

(Kort bemærkning).

**Henrik Svane (RV):**

De større firmaer flyver jo i forvejen efter regler, der er godkendt, og med de certifikater, der skal til. Og derfor er det vigtigt, at man også tager fat i de privatfly, der flyver, som ikke har alle de her ting i orden. Det er det, vi gerne vil være med til at stramme op på med det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg må sige til hr. Svane, at den påstand, hr. Svane kommer med, er helt forkert. Der er ingen firmaer, der ikke flyver efter reglerne. Jeg

er enig i, at sort taxa-flyvning osv. må man have fat i. Men jeg vil gerne understrege, at alle de private firmaer, der i dag har firmafly, flyver efter de gældende regler, helt klart.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne spørge hr. Svane, om han har kigget så meget i statistikken, at han kunne oplyse, hvor mange privatfly der har været ude for uheld. Der må jo altså være noget, som hr. Svane kan bruge, når han påstår, at man skal stramme loven op.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg har et lille problem med det her. Man har hele tiden været klar over, at der, hvor der er uregelmæssigheder, svindel, eller hvad det nu er, er det jo ikke firmaflyvninger. Man har hele tiden sagt, at det er dem, der forsøger at dække taxa-flyvning ind under en eller anden form for firmaflyvning. Det er jo det, der har været fejlen. Det har jo ikke været firmaflyvningen, det har været galt med. Det er dem, der forsøger at dække sig ind under samme regler og regelsæt. Så derfor har man ramt helt forkert med det her lovforslag.

Så vil jeg gerne spørge: Hvordan kan man egentlig få dem omskolet. Det har jeg stadig væk ikke fået svar på; men det skal ministeren nok svare på. Det håber jeg. Der må jo en meget stor ekstrabevilling til, hvis det her skal gennemføres i hvert fald.

**Christian Jensen (FP):**

Der er vel ingen tvivl om, at det af trafikministeren her fremsatte lovforslag har til hensigt at forbedre sikkerheden eller rettere sagt luftsikkerheden for mindre fly og herunder selvfølgelig også firmaflyvning.

Alle er jo også klar over, at anledningen til, at lovforslaget fremsættes netop nu, selvfølgelig tager udgangspunkt i en tragisk flyveulykke, hvor et lille fly med nordjyske arbejdere forulykkede under indflyvning til en lille lufthavn på Vestlandet i Norge. Det er da også rigtigt, at efterfølgende undersøgelser vel nok afslørede en ret chokerende ligegyldighed med hensyn til sikkerhedsbestemmelserne, og undersøgelserne har vel også konstateret, at der formodentlig var tale om en form for sort taxa-flyvning.

Når man læser bemærkningerne til forslaget, kan man se, at forslaget har været til høring i

diverse ministerier og også hos Statens Luftfartsvæsen. Af bemærkningerne fremgår det også, at det allerede har været til høring hos et bredt udsnit af berørte parter, hvorfor der også er kommet en stor portion svar tilbage, som er relativt enslydende og generelt negative.

Om det er rigtigt, at der er tale om en overreaktion som følge af en ulykke, og om forslaget vil indebære, at små virksomheder må opføre med at flyve firmaflyvninger, eller om det er for vidtrækkende at stille krav om B-certifikat, ved vi ikke. Det må eksperter på området afgøre. Men vi ved, at en lignende tragedie gerne skulle undgås i fremtiden, og kan den undgås ved, at nærværende forslag vedtages, ja, så er vi ikke negative over for forslaget.

Det er i øvrigt set med Fremskridtspartiets øjne ligegyldigt, om sagen drejer sig om firmaflyvning eller taxaflyvning. Lovlig eller ulovlig – sikkerheden skal og må være i orden, når det drejer sig om luftfart. Kriterierne for lovlig eller ulovlig taxaflyvning er set med vores øjne ikke en garanti for, at sikkerheden i sig selv er i orden. Det er pilotens dygtighed og materiellets tekniske tilstand, vi skal have styr på.

Fremskridtspartiet er enig i den del af forslaget, som tager sigte på sikkerheden, men vi er ikke sikre på, at forslaget er udformet, som det skal være. Vi føler også, at ministeren til en vis grad har følt sig presset til at fremsætte forslaget nu, hvad jeg i øvrigt måske godt kan forstå.

Vi vil være positive under udvalgsarbejdet og håber på, at det kan ændres således, at det sluttelig kan stemmes igennem, men vi finder, at hverken tidspunktet eller udformningen er den rette. Men vi ser frem til, hvad der kommer ud af et forhåbentlig positivt udvalgsarbejde.

#### **Ole M. Nielsen (KRF):**

Det er svært at være uenig i lovforslagets overordnede formål: at øge luftfartssikkerheden. Det vil vi selvfølgelig alle sammen, og der er ingen tvivl om, at der er anledning til at gøre noget ved området taxaflyvning. Vi er derimod meget i tvivl om, om den indsats, som man her foreslår over for firmaflyvning, er relevant.

Vi mener ligesom de borgerlige partier, at der er fejl heri. Om de er så graverende og så store, at de ikke kan ændres ved ændringsforslag eventuelt fra ministerens side, så vi alligevel kan nå at få det gennemført inden sommerferien, kan vi ikke sige. Det har jeg ikke mulighed for at overskue. Men hvis det kan lade sig gøre, er vi selvfølgelig positive over for det. Det

overordnede mål, at gøre noget specielt ved taxaflyvning, vil vi gerne være med til.

(Kort bemærkning).

#### **Ole Donner (DF):**

Jeg vil godt spørge hr. Ole M. Nielsen, hvis det nu viser sig, at det er rigtigt, det, hr. Kaj Ikast sagde om kapaciteten til at omskole alle disse nye piloter, om hr. Ole M. Nielsen så ikke er enig i, at man i hvert fald bør have en plan, der sikrer, at det kan lade sig gøre at omskole de nye piloter inden for den tid, der skal til. Ellers tvinger man jo de private, de store firmaer, der har eget fly, til at udflage og komme ind under et andet lands bestemmelser.

Jeg er ligesom hr. Ole M. Nielsen enig i, at det overordnede mål i lovforslaget er godt, og at det skal gennemføres på et tidspunkt. Men jeg vil godt lige have hr. Ole M. Nielsen til at bekræfte, at han har samme holdning til, at selvfølgelig skal man kunne uddanne piloterne i den takt, de skal bruges. Det kan ikke være rigtigt, at man bare skal sige, at det skal være klaret inden for et år.

(Kort bemærkning).

#### **Ole M. Nielsen (KRF):**

Vi skal selvfølgelig gennemføre det på en måde, så det rent praktisk kan lade sig gøre. Der er jo ikke noget ved at sætte det i stå, som fungerer godt nok. Og det må jo gøres ved, at man tager efteruddannelsen i den rækkefølge, som er mest vigtig, og så i øvrigt betjener sig af en overgangsregel, som vist også er i lovforslaget allerede. Så jeg tror, at vi i princippet er enige.

#### **Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne kvittere for de mange bidrag fra ordførerne til det her lovforslag. Jeg er glad for, at vi er enige om det fælles mål, nemlig at forbedre flysikkerheden. Det er jo altid det første skridt, at man kan blive enig om det fælles mål med et lovforslag.

Jeg skal kommentere nogle af de spørgsmål, der er stillet fra en række af ordførerne, og det første, jeg skal tage fat på, er behovet for, at vi præciserer reglerne om firmaflyvning.

Jeg tror, man skal være opmærksom på, at hvis vi skal have en effektiv kontrol og den effektive kontrol skal virke, så er det nødvendigt, at vi som grundlag for den kontrol har klare regler. Og det, vi her har lagt frem i lovforslaget fra regeringens side, er klare regler, som efterfølgende kan kontrolleres.

Det er så fulgt op med en skærpet sanktionsmulighed, som i højere grad giver mulighed for at tage certifikatet fra piloter, som ikke respekterer de regler og det regelsæt, som skal efterleves, afhængigt af, hvad det er for en form for flyvning, der udføres, erhvervsmæssig eller ikkeerhvervsmæssig flyvning.

Jeg skal også gøre opmærksom på, at i forvejen er det jo sådan, at hvis man flyver firmaflyvning mere fast og har pilot ansat, så har den pilot i forvejen B-certifikat, hvis man gør det lovligt. Derfor er der måske også nogle misforståelser omkring lovforslaget, som jeg håber jeg kan bidrage til at opklare under udvalgsarbejdet.

Det andet, jeg så skal nævne, er spørgsmålet om kapacitet i uddannelsen. Der er ændringer undervejs i uddannelsessystemet. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt for mig klart at gøre op, dels hvad det er for et uddannelsesbehov, som bliver en følge af lovforslaget her, dels hvad det egentlig er for en kapacitet, der er til rådighed, fordi kapaciteten faktisk ændrer sig i den her tid.

Jeg har været meget opmærksom på det kapacitetsproblem, og det er derfor, der er lavet en overgangsregel, også af hensyn til de mange virksomheder, som allerede har eget fly, hvor direktøren måske selv flyver eller lejer piloter. Her har jeg været opmærksom på problemet med kapacitet og har derfor lavet denne overgangsregel, som løber frem til april næste år, sådan at virksomhederne netop har en mulighed for at indrette sig efter de nye vilkår.

Der er ikke umiddelbart behov for ekstra bevillinger, selv om der skal ekstra kapacitet i uddannelsessystemet, fordi der er tale om brugerbetalt uddannelse.

Jeg er naturligvis parat til at svare på de mange spørgsmål, som også hr. Ole Donner varslede, under udvalgsarbejdet. Jeg er sikker på, det kan bringe Folketingets partier sammen omkring det her lovforslag, for jeg er sikker på, at vi kan få ryddet en række af de misforståelser, som afspejlede sig i de spørgsmål, der blev stillet, af vejen.

Jeg er helt enig med hr. Christian Jensen i, at det, der er målet her, er så vidt muligt at undgå ulykker i fremtiden. Og jeg er sikker på, at den model, der her er lagt frem, som præciserer reglerne, som tydeliggør reglerne, så de er kontrollerbare, er kruntappen i, at vi i fremtiden kan sikre en bedre flysikkerhed i det hele taget.

Så er der spørgsmålet, om jeg har følt mig presset til at fremsætte lovforslaget. Jeg vil gerne sige, at da jeg sidste efterår blev opmærksom på, hvordan reglerne var på det her område, var jeg ikke et øjeblik i tvivl om, at der skulle nye regler til og derfor også udvalgsarbejdet, som der jo også var bred opbakning til i Folketinget.

Jeg har ønsket at få det udvalgsarbejde gjort relativt hurtigt færdig. Det er forholdsvis uskuelige problemstillinger, som ikke behøver meget tid i den forstand, og jeg har med vilje valgt at fremsætte lovforslaget, i det øjeblik vi kunne have det klar, netop for at give Folketinget muligheden for at vedtage nye regler på det her område allerede inden sommerferien, også fordi vi ved, at de små fly har deres hovedaktivitet i sommerperioden. Men det er helt op til Folketinget, om man ønsker at vedtage lovforslaget inden sommerferien, eller om der skal en genfremsættelse til i næste folketingssamling.

Jeg vil gerne kvittere for, at vi kan samles om det overordnede mål, og jeg er sikker på, at vi også kan komme videre under udvalgsarbejdet, og at det vil vise sig, at det flertal, der er for lovforslaget, vil vokse.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne spørge ministeren, hvilket statistisk belæg der er for en opstramning af firmaflyvningen. Og så vil jeg gerne spørge, hvorfor flyorganisationerne ikke har været taget med i det udvalgsarbejde, som ligger til grund for det lovforslag, som vi behandler.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg er en lille smule benovet over ministeren. Jeg mangler én væsentlig ting. Når man med så stor sikkerhed kan lave problemer, så mangler jeg rampeinspektionsrapporterne fra SLV. Hvor er de tilsyn, der skal føres med de små fly? Hvor mange tilsyn har der været ført igennem de sidste to år? Jeg har aldrig mødt en pilot, som jeg nu har talt med mange af i den sidste tid, der i de sidste to år har været udsat for en rampeinspektion. Jeg vil gerne have, at ministeren lægger disse rapporter for de sidste to år, som jo skal være der, frem for udvalget, således at vi kan se: Hvad er der egentlig sket, og hvor meget har SLV egentlig kontrolleret? Har de bare siddet på kontoret, eller har de været ude og kigge efter, om der leves op til det? Det har

vi nemlig ingen beviser for i det materiale, ministeren har givet os.

Så er jeg meget skuffet over, at ministeren siger, at til april 2000 skal det hele være omskølet. Så har ministeren slet ikke sat sig ind i, hvor stort et problem det her er.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg vil gerne kvittere for ministerens svar med at sige, at vi er enige i det overordnede mål. Fra Dansk Folkepartis side skal der ikke være nogen tvivl om, at vi vil være med til at gennemføre det her lovforslag. Men det skal være lige så sikkert, at vi ikke vil gøre det, før vi føler, at nu har vi fået undersøgt de ting, der skal undersøges.

Ministeren siger, at der skal være klare regler, som kan kontrolleres, så man kan fratage certifikater. Det kan vi også være enige i. Men jeg vil godt spørge ministeren, om ministeren kan bekræfte, at der ikke har været nogen ulykker overhovedet med firmafly, at der ikke har fundet nogen ulovlige firmaflyvninger sted. Jeg vil godt have en bekræftelse på, at man ikke har konstateret nogen ulovlige flyvninger overhovedet.

Så kom ministeren med en bemærkning om, at hvis man overholdt reglerne, så havde man B-certifikat. Jeg vil godt lige bede ministeren bare for en ordens skyld bekræfte, at man ikke overtræder disse regler, hvis man ikke har B-certifikat. Nu lyser lampen igen, så jeg må vente.

(Kort bemærkning).

**Christian Jensen (FP):**

Jeg har et kort spørgsmål til ministeren. Ministeren sagde, at det ikke ville skabe kapacitetsproblemer med den efteruddannelse, idet den var brugerbetalt. Skal det forstås sådan, at uddannelsesstederne dermed er til rådighed? Jeg tror nok, det er dér, kapacitetsproblemet ligger.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Altså for det første vil jeg gerne gøre hr. Heiselberg opmærksom på, at firmaflyvning ikke, sådan som vi nu definerer det, kan udskilles af ikke-kommerciel flyvning, så det er en samlet opgørelse, der er statistisk, over, hvad det er for ulykker, der er sket.

Dét, vi kan se, er, at det er inden for den såkaldte ikke-erhvervs-mæssige flyvning, der sker langt de fleste ulykker. Og det er typisk den

slags flyvning, der flyves på A-certifikat og som flyves måske som sort taxaflyvning, eller som i øvrigt flyves som almindelig privat flyvning på helt legal vis. Det er inden for den gruppe af fly, der er flest ulykker; den er klart overrepræsenteret i statistikken. Så derfor er der statistisk dokumentation som baggrund for lovforslaget.

Hvorvidt flyorganisationerne skulle have været inddraget i selve udvalgsarbejdet, ja, det har jeg altså ikke fundet anledning til. Jeg har ment, at SLV og Trafikministeriet tilsammen faktisk har den ekspertise på det her område, der skal til. Til gengæld har jeg lagt meget vægt på, at organisationerne og faktisk også en række virksomheder direkte er hørt omkring rapporten og også hørt omkring lovforslaget. Men jeg skal gøre opmærksom på, at rapporten faktisk allerede rummede det egentlige lovforslag, så derfor har vi altså hørt flyorganisationerne. Og så sent som i går havde jeg faktisk møde med den organisation, som primært repræsenterer småflyverne, hvis jeg må kalde dem sådan i den her sammenhæng.

Hvad angår SLV's tilsyn er jeg selvfølgelig klar til at lægge det materiale frem. Det går jeg ud fra, at vi kan gøre i udvalgsarbejdet.

Omkring omskolingsproblemet og uddannelsespladserne vil jeg gerne gentage, hvad jeg sagde før, også af hensyn til hr. Christian Jensens spørgsmål. Jeg kan ikke i dag svare på, om der er sammenhæng imellem efterspørgslen som følge af det her lovforslag og den kapacitet, der bliver i fremtiden på det her område, fordi begge dele ikke kan gøres op. Og derfor har vi lavet en overgangsordning i loven, som sikrer, at vi kan tackle det problem, hvis der viser sig at være kapacitetsmæssige vanskeligheder.

Jeg vil gerne præcisere, hvad det er for et certifikatkrav, der gør sig gældende i firmaflyvning i dag. Det er sådan, at hvis man har en pilot ansat, en medarbejder, som er ansat til at flyve i virksomheden, så skal vedkommende have B-certifikat i dag efter reglerne.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jamen minister, lad os nu tage det teoretiske eksempel, at jeg havde ret, at der er 236 eller 200, så har ministeren et problem. Hvis det er overgangen fra A-plus certifikat til B-certifikat plus, så får ministeren et meget stort problem og skal klare det til april næste år.

**Ole Donner (DF):**

Kan ministeren bekræfte, at når JAR-aftalen træder i kraft, så forsvinder definitionen A- og B-certifikat? Og ministerens påstand om, at der er flere ulykker med dem, der »kun« har A-certifikat forstår jeg godt. Der er også flere privatbilister, der kører galt, end der er erhvervsbilister, og det ligger jo i sagens natur; der er ikke så mange af dem.

Så vil jeg godt spørge, om ministeren er bekendt med, om man allerede nu arbejder på at lave nogen ændringer med hensyn til JAR-aftalen? Og så fik jeg ikke at vide, om ministeren kunne bekræfte, at der er sket nul ulykker, og jeg vil også gerne spørge ministeren, om der overhovedet er én, som har fløjet firmaflyvning, som har fået frataget sit certifikat?

Så vil jeg godt sige til ministeren, at jeg mener, det er forkert, når ministeren siger, at hvis man har A-certifikat, så er det ulovligt at flyve firmaflyvning. Nej, hvis man flyver med de ansatte eller direktøren eller nogen andre, så er der ingen ulovlighed i det, men jeg vil godt bede ministeren bekræfte, om jeg har ret eller uret i min påstand.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at de såkaldte JAR-regler gælder for kommerciel flyvning, ikke for ikke-kommerciel flyvning. Og det, vi taler om her, er jo, hvordan vi præciserer grupperingerne inden for ikke-kommerciel flyvning.

Det andet, jeg skal svare på, er så hr. Donners spørgsmål. Hr. Donner kan have ret, men hr. Donner kan også have uret. For det er afhængigt af, hvad det er for et ansættelsesforhold, der gør sig gældende. Hvis det er en direktør, der flyver i sin egen virksomhed, så kan han flyve med A-certifikat, sådan som reglerne er i dag. Men hvis han har ansat én, der er ansat til at flyve – jeg taler ikke om lagermanden, jeg taler om én, der er ansat til at flyve i virksomheden – så skal vedkommende have B-certifikat i dag. Hvis han ved en tilfældighed har en lagermand, der har et A-certifikat, så kan han godt lade den lagermand flyve på A-certifikat.

Jeg synes, jeg hermed også har illustreret, hvad det er for en problematik, vi har, og hvorfor der er behov for lige præcis at klare reglerne på det her område, sådan at vi også har en chance for at kontrollere reglerne og dermed også at bruge reglerne.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg er meget tilfreds med ministerens svar, som nu bekræfter, at man ikke begår noget ulovligt ved at flyve firmaflyvning med A-certifikat. Det er uomtvisteligt. Ja, jeg kan godt høre, at ministeren siger, det er afhængigt af situationen, men ministeren sagde første gang, at hvis man fløj lovlig firmaflyvning, så havde man B-certifikat, og det er forkert. Og det er jeg glad for, at ministeren har givet mig ret i.

Så spørger jeg endnu engang ministeren, om ministeren kan bekræfte, at JAR-aftalen medfører, at der ikke er noget, der hedder A og B? Og så vil jeg sige, at hvis man skal følge lovforslagets bestemmelser, skal man jo ligefrem have koncessioner for at få lov at flyve firmaflyvning. Kommer man så ikke ind under JAR-reglerne?

**Christian Jensen (FP):**

Måske forstod jeg ikke rigtig ministeren, men jeg synes ikke, jeg fik svar. Men når ministeren bruger det ordvalg, at der ingen kapacitetsproblemer var, fordi det var brugerbetalt, kan det så forstås på den måde, at ministeren mener, at når ikke staten skal bekoste den uddannelse, så er kapaciteten til stede, eller har jeg misforstået det? Ministeren brugte det ordvalg, at der ingen kapacitetsproblemer var i det, der var brugerbetalt.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Der må jeg sige, at hr. Christian Jensen ikke helt har hørt efter. Det, jeg sagde, var, at der ikke var bevillingsmæssige problemer, fordi der var brugerbetaling. Jeg talte ikke i den sammenhæng om kapaciteten.

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg fik jo ikke ministerens svar på mit spørgsmål. Hvis vi nu tager det teoretiske eksempel, at der er så mange, der skal omskoles, at det ikke kan nås til næste år, hvad vil ministeren så gøre? Får vi mere tid?

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg spurgte, om ministeren kunne bekræfte, at når JAR-aftalen træder i kraft, findes der ikke noget, der hedder A- og B-certifikater. Så spurgte jeg ministeren, hvis man havde koncession til firmaflyvning, om man så kom ind under JAR-reglerne, ja eller nej.

Så vil jeg godt spørge, om ministeren ikke er enig i, at selv om der er brugerbetaling, så er der ikke meget ved at vide, hvor meget man skal betale for en undervisning, som man ikke kan få, fordi der ikke er nogen klasselokaler og lærere?

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Der vil også for fremtiden være to slags certifikater, som dækker over det begreb, vi kender i dag under A- og B- certifikat. Det er det ene svar. Det andet er bl.a. til hr. Kaj Ikast, som beskæftiger sig med det med kapaciteten, og hvad nu hvis?

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at lovforslaget har en § 2. I lovforslagets § 2, stk. 2, står der: »Trafikministeren kan i særlige tilfælde forlænge den nævnte periode«. Det er altså den overgangsordning, der er generel indtil den 30. april 2000; derefter kan trafikministeren i særlige tilfælde forlænge den nævnte periode. Og det er lige præcis en afspejling af, at vi på nuværende tidspunkt er usikre på, hvorvidt kapaciteten er til stede.

Så jeg har altså med lovforslaget faktisk taget højde for den problemstilling, som man her peger på, og som jeg også har bekræftet er til stede, og det kan vi altså tackle med lovforslaget, sådan som det er udformet i dag.

**Formanden:**

Hr. Ole Donner. Og så skønner jeg, at vi nærmer os en afslutning for denne runde af korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg skal gøre det meget kort, hr. formand, og sige, at jeg er glad for den debat, der har været her i dag. Den har i hvert fald vist, at der er nogle problemstillinger, der må og skal løses, og jeg er meget glad for, at ministeren allerede på nuværende tidspunkt taler om at forlænge tidsfristen, fordi så kan det vel ikke haste så meget, at vi ikke kan komme over sommerferien, før vi får undersøgt det her.

Så er jeg glad for, at ministeren bekræfter, at A og B forsvinder. De kommer så til at hedde noget andet, men der bliver vel også nogle problemer med at lave en definition på, hvad der er hvad. Og så fik jeg ikke svar på, hvis man havde en koncession, om man så kom ind under JAR-reglerne eller ej.

Men jeg skal med hensyn til den bemærkning, som formanden kom med, sige, at jeg føler mig godt klædt på til at stille en række spørgsmål i udvalget, og det vil jeg så gøre.

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

**Afstemning**

**Formanden:**

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

**Meddelelser fra formanden**

**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om et udvidet dansk militært bidrag til en NATO-indsats på det vestlige Balkan.  
(Beslutningsforslag nr. B 128).

Medlemmer af Folketinget Tom Behnke (FP), Kim Behnke (FP), Thorkild B. Fransgaard (FP) og Christian Jensen (FP) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af hospitalsskibet Jutlandia II.  
(Beslutningsforslag nr. B 129).

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 20. april 1999 kl. 12.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er oplået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 18.28