

Lovforslag nr. L 136. Fremsat den 22. januar 1986 af undervisningsministeren

## Forslag

til

### Lov om uddannelse af erhvervspiloter

§ 1. Med det formål at uddanne piloter til danske koncessionerede luftfartsselskaber oprettes der ved Skolen for luftfartsuddannelserne en særlig uddannelse af erhvervspiloter.

§ 2. Den elementære del af den praktiske erhvervspilotuddannelse foregår ved forsvarrets flyveskole efter samme vejledende retningslinier, som gælder for den tilsvarende del af forsvarrets pilotuddannelse.

*Stk. 2.* Skolen for luftfartsuddannelserne kan med godkendelse fra det nævn, som er nedsat efter § 3, indgå aftale med en eller flere flyveskoler om den øvrige del af den praktiske uddannelse.

*Stk. 3.* Undervisningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om uddannelsen.

§ 3. Undervisningsministeren nedsætter et nævn for erhvervspilotuddannelsen.

*Stk. 2.* Nævnet består af 8 medlemmer, der udpeges således: 5 af de koncessionerede luftfartsselskaber, 1 af forsvarsministeren, 1 af ministeren for offentlige arbejder og 1 af undervisningsministeren.

*Stk. 3.* Det medlem, som undervisningsministeren udpeger, er tillige formand for nævnet.

*Stk. 4.* Medlemmerne beskikkes for 4 år ad gangen.

§ 4. Nævnet fører tilsyn med, at uddannelsen opfylder de koncessionerede luftfartsselskabers særlige behov, og rådgiver undervisningsministeren om væsentlige ændringer i uddannelsens struktur eller indhold.

*Stk. 2.* Nævnet indstiller hvert år til undervisningsministeren, hvor mange elever der bør optages ved den særlige erhvervspilotuddannelse det samme år. Undervisningsministeren fastsætter det endelige optagelsestal. Optagelse kan finde sted én eller flere gange om året.

§ 5. Nævnet nedsætter et optagelsesudvalg på indtil 5 medlemmer efter indhentet udtalelse fra de koncessionerede luftfartsselskaber, forsvarsministeren og Skolen for luftfartsuddannelserne.

*Stk. 2.* Udvalget forestår udvælgelsen af eleverne. Udvalget skal i forbindelse hermed tage hensyn til, at der sikres de koncessionerede luftfartsselskaber den fornødne tilgang af velkvalificerede erhvervspiloter.

§ 6. Nævnet nedsætter endvidere en bedømmelseskommision på 3 medlemmer efter indhentet udtalelse fra de koncessionerede luftfartsselskaber, forsvarsministeren og Statens luftfartsvæsen.

*Stk. 2.* Efter indstilling fra uddannelsesstedet afgør kommissionen, om en elev skal opføre sig med uddannelsen, fordi eleven ikke anses for egnet til senere ansættelse som erhvervspilot i et koncessioneret luftfartsselskab. Kommissionen træffer den endelige administrative afgørelse.

§ 7. Undervisningsministeren fastsætter bestemmelser for nævnets, optagelsesudvalgets og bedømmelseskommisionens virksomhed.

§ 8. Udgifterne ved den særlige erhvervs-pilotuddannelse dækkes ved årlige bidrag fra de koncessionerede luftfartsselskaber.

*Stk. 2.* Undervisningsministeren fastsætter efter forhandling med de koncessionerede luftfartsselskaber, hvordan bidragene skal pålignes selskaberne, herunder bestemmelser om indbetaling af forskud og endelig afregning af bidragene.

§ 9. Undervisningsministeren kan bemyndige ministeriets direktorater til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt ministe-

ren.

*Stk. 2.* Undervisningsministeren kan fastsætte bestemmelser om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder om at afgørelser ikke skal kunne indbringes for ministeren.

§ 10. Loven træder i kraft den 1. april 1986.

§ 11. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Efter en række forhandlinger i 1978 mellem SAS på den ene side og forsvarsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder og undervisningsministeriet på den anden side nedsatte undervisningsministeriet den 1. december 1978 et udvalg om etablering af en civil pilotuddannelse. Udvalget skulle undersøge og vurdere behovet for piloter til dansk luftfart, herunder SAS, redegøre for forsvarrets eget pilotbehov og muligheder for at dække det civile behov samt stille forslag om en civil pilotuddannelse.

Tilsvarende udvalg blev omtrent samtidig nedsat i Norge og Sverige, og de tre udvalg holdt sig løbende i kontakt med hinanden.

Baggrunden for de tre udvalgs nedsættelse var, at SAS og andre store luftfartsselskaber i løbet af 1980'erne ventede en voksende afgang af piloter, der nåede pensionsalderen, samtidig med at de ventede en stigning i flytrafikken. Denne øgede efterspørgsel efter piloter kunne ikke forventes dækket ved afgang af piloter fra de tre landes forsvar. Dette skyldtes bl.a., at alle tre landes flyvevåbner efterhånden rådede over færre, men mere avancerede fly med en tilsvarende mindre stab af piloter, og at den avancerede flyteknik gjorde det muligt at holde militærpiloter i aktiv tjeneste længere end tidligere.

Hertil kom, at en militærpilot ved overgang til civil flyvning normalt havde kostet 10 gange så meget i uddannelse, som det ville koste at uddanne en civil pilot, der kunne leve op til luftfartsselskabernes kvalifikationskrav.

Den 30. juni 1981 afgav udvalget betænkning nr. 939 om etablering af en civil pilotuddannelse. Udvalget var nået til det resultat, at der skulle uddannes 20-40 civilpiloter årligt, hvis de behov, som lå til grund ved udvalgets nedsættelse, skulle dækkes. Udvalget foreslog derfor, at der under Skolen for luftfartsuddannelserne skulle etableres en civil pilotuddannelse. Medens Skolen for luftfartsuddannelserne skulle varetage den teoretiske uddannelse, skulle den elementære flyveundervisning

foregå på forsvarrets flyveskole efter samme retningslinier, som gælder for den elementære undervisning af militærpiloter. Den resterende praktiske uddannelse blev foreslået henlagt til en eller flere civile flyveskoler.

Da betænkningen blev afgivet, havde luftfartskonjunkturerne imidlertid ændret sig, og det pilotbehov, som man forudså i 1978, var ikke længere aktuelt. Betænkningens forslag blev derfor ikke gennemført, idet man dog i de følgende år fulgte udviklingen i pilotbehovet. Så sent som i midten af 1984 viste SAS' prognoser, at behovet for nye danske piloter ikke før omkring 1990 ville overstige den naturlige afgang fra flyvevåbnet.

I begyndelsen af 1985 viste oplysninger fra luftfartsselskaberne – herunder SAS –, at man nu regnede med en stigning i det samlede behov for piloter på 4 pct. årligt, samtidig med at der frem til begyndelsen af 1990'erne vil være en voksende afgang af piloter på grund af pensionering.

Skulle dette udvidelses- og erstatningsbehov dækkes ved rekruttering fra det danske, norske og svenske flyvevåben, ville de fastsatte styrkemål meget hurtigt blive illusoriske, og i løbet af ganske få år ville de tre landes flyvevåbner være udtørrede som rekrutteringskilde.

Det danske flyvevåben har siden 1980 alene rekrutteret et antal piloter svarende til forsvarrets eget behov, og det er også forudsat i forsvarsaftalen af 1984, at flyvevåbnets pilotuddannelse skal begrænses hertil. Skal SAS' senest oplyste behov for danske piloter dækkes alene gennem afgang fra flyvevåbnet, vil det betyde en alvorlig svækkelse af flyvevåbnets muligheder for at løse sine militære og civile opgaver.

På grund af dette perspektiv rettede SAS, Conair, Maersk Air og Sterling Airways derfor den 30. april 1985 en henvendelse til undervisningsministeriet med anmodning om, at der hurtigst muligt blev oprettet en statslig uddannelse af erhvervspiloter. Selskaberne henviste bl.a. til, at de på længere sigt ikke ville kunne få dækket deres pilotbehov ved at rekruttere fra flyvevåbnet.

Forinden havde de tre nordiske landes forsvarsministre taget initiativ til nedsættelse af en dansk-norsk-svensk arbejdsgruppe, som skulle undersøge mulighederne for at etablere en fælles skandinavisk erhvervspilotuddannelse.

Til støtte for de danske medlemmer af den skandinaviske arbejdsgruppe blev der tillige nedsat en dansk arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for forsvarsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder, Statens luftfartsvæsen og undervisningsministeriet.

Da det blev klart, at en fælles skandinavisk uddannelse ikke kunne kom i gang før i 1987, og da den forudsatte, at de første  $\frac{2}{3}$  af uddannelsen blev gennemført nationalt, besluttede den danske arbejdsgruppe at udarbejde forslag til en rent dansk erhvervspilotuddannelse.

Ifølge forslaget oprettes uddannelsen af erhvervspiloter ved Skolen for luftfartsuddannelserne. Mens skolen selv varetager den teoretiske undervisning, skal den elementære del af den praktiske uddannelse foregå ved forsvarets flyveskole efter de samme retningslinier, som gælder for den tilsvarende del af forsvarets pilotuddannelse. Den resterende del af den praktiske uddannelse skal foregå ved en eller flere flyveskoler, som Skolen for luftfartsuddannelserne indgår aftale med.

Ansøgning om optagelse til erhvervspilotuddannelsen kan indgives af enhver mand eller kvinde mellem 20 og 25 år, der har fast bopæl i Danmark, som har bestået studentereksamen eller HF med karakteren 8 eller derover i dansk, engelsk og matematik eller har bestået anden kundskabsprøve på samme niveau, og som opfylder helbredskravene til privatflyvercertifikat.

Ansøgerne skal gennemgå de samme optagelsesprøver, som flyvevåbnet anvender, hvorefter et optagelsesudvalg udvælger de bedst egnede til gennemgang af den elementære del af den praktiske uddannelse.

Elementæruddannelsen, der omfatter praktiske og teoretiske fag, vil vare 5 måneder. Den resterende del af uddannelsen vil omfatte 5 faser og vare ca. 15 måneder inkl. 1 måneds ferie.

Der regnes med optagelse af to hold à 25 elever årligt og med, at 15-20 af hvert hold vil gennemføre uddannelsen.

Udgiften pr. færdiguddannet anslås til 1-1,3 mill. kr., idet en mere nøjagtig pris først vil kunne angives, når der er indgået aftale mellem Skolen for luftfartsuddannelserne og den eller de flyveskoler, som skal varetage den praktiske undervisning efter den elementære del, og når man har erfaring for, hvor mange elever der gennemfører

uddannelsen. De samlede årlige udgifter må på nuværende tidspunkt anslås til 40 mill. kr.

Indkaldelse af ansøgninger forudsættes sat i værk umiddelbart efter lovens vedtagelse, hvorefter det første hold elever vil kunne udtages og begynde uddannelsen i 2. halvdel af 1986.

For at kunne fremskynde udbuddet af piloter med den nye uddannelse bør det overvejes at give nuværende piloter, der har opnået B/I certifikat, og som er blevet privat uddannede for egne midler, adgang til den nye uddannelses 2 sidste faser (flyvning med to-motorede fly) efter bestået optagelsesprøve.

De danske luftfartsselskaber har ved et møde den 10. december 1985 tilkendegivet, at de ønsker en rent dansk løsning.

Til sammenligning kan oplyses, at det forslag, som den fælles-skandinaviske arbejdsgruppe har udarbejdet, har følgende indhold:

Den første del af uddannelsen skal foregå på national basis. Det vil for Danmarks vedkommende sige, at uddannelsen til og med fase 3 skal foregå her i landet. De sidste to faser henlægges til Sverige.

I Sverige er man allerede begyndt med en erhvervspilotuddannelse på den militære flyveskole på Ljungbyhed i Skåne. Skal danske og norske elever også uddannes i Sverige, er kapaciteten i Ljungbyhed med tilhørende luftrum imidlertid utilstrækkelig, og det vil være nødvendigt at oprette endnu et uddannelsessted ved en af de nedlagte militære flyvestationer i Norrköping eller Västerås.

De direkte undervisningsudgifter pr. elev anslås til ca. 250.000 sv.kr. eller 300.000 d.kr. Hertil kommer imidlertid en række investeringer i fly, simulatorer og elevhjem samt udgifter til leje af hangarer og undervisningslokaler og udgifter til flyveledelse og vejrtjeneste m.m., der ikke er gjort endeligt op, og som foreslås fordelt mellem Sverige, Norge og Danmark i forholdet 3-2-2.

De første danske elever vil kunne modtages i Sverige pr. 1. juli 1987.

#### *Lovens administrative og økonomiske konsekvenser*

Uddannelsen vil blive forestået af Skolen for luftfartsuddannelserne under undervisningsministeriet, direktoratet for erhvervsuddannelserne.

Forslaget er udgiftsneutralt for undervisningsministeriet, mens der ved uddannelsens etablering må påregnes mindre udgifter for forsvarsministeriet.

Som det fremgår af lovforslagets § 8, pålægges det luftfartsselskaberne at dække udgifterne ved

erhvervspilotuddannelsen. Når man har valgt denne finansieringsform, skyldes det, at der her – i modsætning til de øvrige offentligt finansierede uddannelser – er tale om en uddannelse, som skal dække en meget begrænset og veldefineret kreds af aftageres behov for specialuddannet personale. Hertil kommer, at der er tale om en uddannelse, som er meget kostbar pr. uddannet, og at det offentlige under den herskende begrænsning af de offentlige udgifter derfor ikke kan påtage sig at finansiere en så speciel, målrettet og kostbar uddannelse.

Til gengæld sikres luftfartsselskaberne ifølge lovforslagets §§ 3–6 en usædvanlig stor indflydelse på udvælgelsen af eleverne og uddannelsens indhold og struktur.

Man har under forberedelsen af lovforslaget forhandlet med luftfartsselskaberne om, hvordan de årlige udgifter skal fordeles på de enkelte selskaber. Da selskaberne imidlertid er af den opfattelse, at uddannelsen skal betales af staten, har de ikke villet indgå i realitetsforhandling om udgiftsfordelingen. Det foreslås, at de faste udgifter dækkes med bidrag, som fastsættes i forhold til den årlige pilotlønsum, som selskaberne udbetaler, medens de variable udgifter dækkes af bidrag fastsat under hensyn til, hvor mange flere piloter det enkelte selskab har ansat i det foregående år, og hvor mange de har ansat som erstatning for afgang på grund af pensionering og tab af certifikat, jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 8.

Følgende selskaber vil indtil videre være omfattet af ordningen:

Air Business A/S  
 Bohnstedt-Petersen & Dyrberg A/S  
 Cimber Air A/S  
 A/S Conair  
 Maersk Air I/S  
 Muk Air Taxi  
 Sterling Airways A/S  
 SAS

Det må forventes, at bidraget fra SAS vil dække godt halvdelen af udgifterne, medens resten fordeles på de øvrige selskaber.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Skolen for luftfartsuddannelserne, der er en selvejende institution, skal forestå erhvervspilotuddannelsens tilrettelæggelse og varetage den teoretiske undervisning. Skolen skal endvidere i samarbejde med forsvarrets flyveskole og den eller de

flyveskoler, der måtte blive indgået aftale med i henhold til lovforslagets § 2, stk. 2, tilrettelægge uddannelsesforløbet således, at det afvikles på den mest hensigtsmæssige måde og med mindst mulig spildtid.

Skolen skal derudover udarbejde årlige budgetforslag og føre regnskabet for uddannelsen og indhente de oplysninger fra luftfartsselskaberne, der skal danne grundlag for beregning og opkrævning af de bidrag, der er nævnt i § 8, opkræve forskud og foretage den endelige afregning med selskaberne.

Skolen indkalder ansøgninger til elevoptagelsen.

Skolen yder endvidere sekretariatsbistand til nævnet for erhvervspilotuddannelsen (§ 3), optagelsesudvalget (§ 5) og bedømmelseskommissionen (§ 6).

Ved koncessionerede luftfartsselskaber forstås i dette lovforslag selskaber, som har koncession til at drive charter- eller ruteflyvning (excl. rutetaxiflyvning).

##### *Til § 2*

###### *Stk. 1.*

Luftfartsselskaberne har bl.a. fremhævet den elementære pilotuddannelse på forsvarrets flyveskole som en væsentlig årsag til, at man foretrækker at rekruttere sine piloter fra flyvevåbnet. Selskaberne har derfor også lagt vægt på, at den elementære del af en erhvervspilotuddannelse kommer til at foregå på forsvarrets flyveskole efter de undervisningsplaner, som militære flyveelever uddannes efter. Forsvaret er villig til at stille kapacitet på skolen til rådighed for en civil uddannelse.

Den elementære del af erhvervspilotuddannelsen foreslås derfor henlagt til forsvarrets flyveskole, der skal varetage denne del af uddannelsen på Skolen for luftfartsuddannelsernes vegne. For så vidt angår denne del af uddannelsen, indhenter undervisningsministeriet en udtalelse fra forsvarsministeriet.

###### *Stk. 2.*

Skolen for luftfartsuddannelserne råder i dag ikke over fly og flyvepladsfaciliteter, hvormed den kan varetage den praktiske flyvetræning. Det foreslås derfor, at skolen med hensyn til varetagelse af den øvrige del af den praktiske flyvetræning indgår aftale med en eller flere flyveskoler, der råder over eller er villige til at anskaffe det nødvendige flymateriel m.v. og som har hjemsted på en egnet flyveplads.

###### *Stk. 3.*

Bestemmelser om den teoretiske og praktiske uddannelses indhold og struktur fastsættes af undervisningsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, der i øvrigt fastsætter de krav, der skal være opfyldt for at få certifikat som pilot.

#### Til § 3

Der lægges vægt på, at de koncessionerede luftfartsselskaber kommer til at anvende den nye uddannelse som adgangsvej til ansættelse som pilot i selskaberne til erstatning for den hidtidige rekruttering fra forsvaret. Det foreslås derfor, at selskaberne får en stærk repræsentation i nævnet. Man går ud fra, at de store selskaber, som hidtil har rekrutteret hovedparten af deres piloter fra forsvaret, bliver stærkest repræsenteret, idet man dog finder det sigtsmæssigt, at Erhvervsflyvningens Sammenslutning repræsenteres af 1 medlem.

Forsvaret foreslås repræsenteret med 1 medlem, dels fordi forsvaret har en vital interesse i, at luftfartsselskabernes fremtidige pilotrekruttering sker gennem den nye uddannelse, dels fordi den elementære del af den nye uddannelse skal foregå ved forsvarets flyveskole.

Ministeriet for offentlige arbejder foreslås repræsenteret ved 1 medlem, dels fordi ministeriet ifølge lov om luftfart (lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985) fastsætter de krav, der skal være opfyldt for at få certifikat som pilot, dels fordi ministeriet er ansvarlig for luftfartspolitikken.

Undervisningsministeriet foreslås repræsenteret ved 1 medlem, der tillige skal være nævnets formand, da uddannelsen oprettes under undervisningsministeriets ansvarsområde.

#### Til § 4

##### Stk. 1.

Da det er målet at uddanne erhvervspiloter, der kan leve op til luftfartsselskabernes kvalifikationskrav, er det nævnets opgave at føre tilsyn med uddannelsen og om nødvendigt udøve kritik over for uddannelsesstederne. Finder nævnet det påkrævet at ændre uddannelsens indhold væsentligt eller at ændre dens struktur, må nævnet over for undervisningsministeren stille forslag herom. Det forudsættes i øvrigt, at nævnet holder sig i forbindelse med uddannelsesnævnet for luftfartsuddannelserne, jfr., Akt 189 12/12 78.

##### Stk. 2.

Da der er tale om en kostbar uddannelse, og da det har vist sig, at behovet for erhvervspiloter er meget følsomt over for ændringer i konjunkturerne, må behovet for nye erhvervspiloter vurderes hvert år, inden optagelsestallet for nye elever for det pågældende år fastsættes. Man vil herved tilstræbe, at der hverken uddannes for mange eller for få piloter i forhold til ansættelsesmulighederne ved uddannelsens afslutning.

#### Til § 5

De store luftfartsselskaber har gjort gældende, at de har foretrukket at rekruttere deres piloter fra flyvevåbnet, bl.a. fordi flyvevåbnets piloter har gennemgået en omfattende udvælgelsesproces, både før de blev optaget på forsvarets flyveskole, og under selve uddannelsen.

Skal den nye uddannelses piloter være attraktive for luftfartsselskaberne, er det derfor nødvendigt, at der skabes en udvælgelsesproces, som giver selskaberne den samme sikkerhed som forsvarets.

Der foreslås derfor nedsat et optagelsesudvalg under nævnet, der kan forestå udvælgelsen. Udvalget foreslås sammensat af repræsentanter for luftfartsselskaberne, flyvevåbnet og Skolen for luftfartsuddannelserne. Det er forudsat, at udvælgelsen blandt ansøgerne sker efter de metoder, som forsvaret med stort udbytte har anvendt i mange år, suppleret med de prøver, som luftfartsselskaberne anser for velegnede til at vise, om ansøgerne er kvalificerede til beskæftigelse som erhvervspilot i civil luftfart.

#### Til § 6

Erfaringsmæssigt viser det sig under uddannelsen, at nogle elever, selv om de har klaret optagelsesproceduren, ikke kan leve op til de krav, der må stilles til en velkvalificeret pilot. Det må derfor påhvile uddannelsesstederne (forsvarets flyveskole, Skolen for luftfartsuddannelserne og de flyveskoler, der er nævnt i § 2, stk. 2) at indstille til en bedømmelseskommission, at en sådan elev skal ophøre med uddannelsen.

Da kommissionen ved behandlingen af en sådan indstilling skal udøve et på fagkundskab baseret skøn, foreslås kommissionens afgørelse gjort endelig, således at den ikke kan indbringes for en højere administrativ instans.

#### Til § 7

Bestemmelser for nævnets, optagelsesudvalgets og bedømmelseskommissionens virksomhed fore-

slås fastsat af undervisningsministeren. Der vil således blive tale om forretningsordener for de tre organer, om terminer for fastsættelsen af de årlige optagelsestal, jfr. § 4, stk. 2, og fastlæggelse af den procedure, der skal følges, når en elev indstilles til ophør med uddannelsen.

#### Til § 8

Under forberedelsen af dette lovforslag har undervisningsministeriet sammen med forsvarsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder forelagt luftfartsselskaberne forslag til, hvordan selskabernes bidrag til uddannelsens finansiering kan pålignes og opkræves. Selskaberne har dog ikke ønsket at tage stilling til disse forslag, bl.a. fordi selskaberne er af den principielle opfattelse, at uddannelserne skal være statsfinansieret.

Som en ordning, der dels tager hensyn til selskabernes økonomiske bæreevne, dels tager hensyn til selskabernes forbrug af piloter, foreslås følgende:

Til dækning af *de faste udgifter* opkræves et årligt, forholdsmæssigt bidrag beregnet på grundlag af det enkelte selskabs samlede pilotlønsom i det foregående år.

Ved faste udgifter forstås udgifterne til udvælgelsesproceduren, faste anlæg, udstyr og lokaler, samt til personer, hvis antal ikke varierer med elevtallet.

Til dækning af *de variable omkostninger* opkræves et bidrag beregnet på grundlag af det foregående års forøgelse af pilotantallet + antallet af nyansættelser i samme år på grund af pensionering, dødsfald eller tab af certifikat i det enkelte selskab.

Ved variable omkostninger forstås udgifterne til medicinske prøver, certifikatudstedelse, flyve- og simulator timer og instruktørlønninger.

Når selskabernes bidragsprocenter er beregnet, opkræves der kvartalsvise forskud hos dem til dækning af det indeværende undervisningsårs budgettede udgifter. Når regnskabet for det pågældende undervisningsår er afsluttet, foretages ende-

lig afregning med selskaberne.

Udgifterne ved erhvervspilotuddannelsen og luftfartsselskabernes bidrag opføres på de årlige bevillingslove.

Der er mellem ministerierne enighed om, at forsvarsministeriet inden for de eksisterende rammer og den kapacitet, der er ledig eller kan skaffes ved omfordeling af aktiviteten på flyveskolen, stiller forsvarets flyveskole til rådighed for den elementære del af den praktiske erhvervspilotuddannelse, jfr. lovforslagets § 2, stk. 1. Udgifterne til denne del af uddannelsen refunderes forsvarsministeriet efter aftale mellem undervisningsministeren og forsvarsministeren.

Der er endvidere enighed om, at der indledningsvis ikke skal ske refusion af udgifterne til benyttelse af det eksisterende flyvefelt med landingsudstyr m.v. samt undervisningslokaler o.lign. Øvrige driftsudgifter forudsættes refunderet.

Er det påkrævet at foretage investeringer på flyveskolen, forudsættes fordelingen af disse udgifter mellem forsvarsministeriet og selskaberne nærmere drøftet mellem forsvarsministeriet og undervisningsministeriet.

I den udstrækning, der er eller vil kunne fremskaffes kapacitet hertil, vil der til elever under den elementære del af erhvervspilotuddannelsen kunne stilles indkvartering til rådighed mod betaling af de herfor fastsatte takster.

Eleverne vil endvidere kunne benytte forsvarets cafeterier.

#### Til § 9

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er regeringens moderniseringsprogram, der bl.a. går ud på at uddelegere ansvar og kompetence og at forenkle reglerne inden for ankesystemerne og herunder i videst muligt omfang at undgå unødigt dobbeltbehandling og enkeltsagsbehandling på departementalt niveau. Bestemmelsen er opbygget og formuleret på samme måde som bestemmelser i anden lovgivning.