

Hr. Arne Melchior redegjorde på en meget fin måde for, hvornår man kan begynde at stille spørgsmål. Det kan man nemlig først efter i dag. Så derfor synes jeg, at det er en urimelig måde at behandle Folketinget og Folketingets partier på.

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 62:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

(Firmaflyvning, flyvepladser i Grønland m.v.).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 27/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Erik Larsen (S):

Uanset at lovforslaget indeholder væsentlige ændringer i forhold til det tidligere fremsatte forslag, som ikke blev færdigbehandlet i forrige folketingssamling, så er lovforslagets hovedsigte stadig at øge luftfartssikkerheden.

Denne sikkerhed styrkes dels ved det sikkerhedsmæssige krav, der stilles ved virksomhedsflyvning med egne ansatte, dels ved en præcisering af betingelser for privatflyvning mod betaling for derved at komme ulovlig taxa-flyvning, også kaldet sort taxa-flyvning, til livs.

Endvidere finder jeg det fortsat vigtigt, at de helbredsmæssige krav til piloterne fastholdes som et naturligt led i at øge sikkerheden for de ansatte, der flyver som passagerer, uanset om det er taxa-flyvning, privatflyvning eller firma-flyvning. Disse krav stilles jo også ved anden passagertransport.

Det er derfor også naturligt, at lovforslaget fortsat bevarer de skærpede sanktionsbestemmelser over for ulovlig flyvning eller forsøg herpå. Det er vigtigt, at der er en strafmulighed over for disse ulovligheder, så vi undgår flyvning under tvivlsomme forhold, og at mangel på sikkerhed giver uigenkaldelige følger.

Der er også tilsvarende skrappe regelsæt på andre trafikområder til lands, til vands og i luften for så vidt angår passagerflyvning. Med lovforslaget er den sidste del også kommet med, så der bliver sikkerhedsregler for al lufttrafik.

Angående lovforslagets del om ændringer i kompetencefordelingen mellem Danmark og Grønland vedrørende godkendelse af anlæg af nye lufthavne og godkendelse af afgifter og benyttelse af lufthavne m.m. i Grønland støtter Socialdemokratiet, at den kompetence overgives til det grønlandske hjemmestyre.

Lovforslaget har været til intens høring og drøftelse mellem virksomheder og interesseorganisationer, således at det fremsatte lovforslag har et godt udgangspunkt for en videre behandling. Det samlede lovforslag støttes af Socialdemokratiet.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Det er jo rigtigt, at det her lovforslag blev meget grundigt behandlet tidligere på året, og der blev stillet en lang række spørgsmål omkring det, og det lykkedes altså også at få udsat det her til efteråret, og forslaget er blevet væsentligt bedre. Men når hr. Svend Erik Larsen taler om luftsikkerheden, så vil jeg godt spørge, om ikke ordføreren stadig væk mener, at firmaflyvning i Danmark er sikker flyvning. Det er lykkedes at overbevise både Trafikministeriet og trafikministeren om, at der ikke er noget farligt overhovedet ved at flyve disse firmaflyvninger.

Så jeg vil godt have en bekræftelse fra den socialdemokratiske ordfører på, at det er sikkert at flyve med disse flyvninger. Så vil jeg godt spørge: De regler, der er aftalt i hele Europa, JAR-reglerne, mener ordføreren, at de er gode eller dårlige?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Larsen (S):

Jeg skal sige til hr. Ole Donner, at flyvning skal være sikker i alt, uanset om det er firmaflyvning eller privatflyvning. Og hvis der er tvivl om reglerne, så er det en vigtig ting at få dem

præciseret. Man skal jo lige huske, at udgangspunktet for dette her lovændringsforslag jo er den ulykke, der skete i Norge, og som jo nødtig skulle danne præcedens for, hvorvidt firmaflyvning er sikker eller ej.

Altså, jeg mener ganske enkelt, at når man har sådanne transportmidler, så skal sikkerhedsbestemmelserne være ret skærpede. Man skal huske, at passagererne jo ikke har mulighed for at stå af eller køre ind til siden, hvis man er utryk ved chaufføren. Så derfor alene af den grund synes jeg, at reglerne bør være meget skærpede.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg er helt enig med hr. Svend Erik Larsen i, at al flyvning skal være sikker, og det har den også været. Det er ikke lykkes at konstatere en eneste ulykke med firmaflyvning i Danmark. Det fik vi jo oplyst, at det er der ikke. Jo, jeg tror, at der var et bøjet næsehjul på et tidspunkt, men jeg er ikke engang sikker på, om ikke det var en privatflyvning.

Jeg hører godt dernede fra, at der bliver sagt, at han ikke skal gå ind i mere, men jeg vil alligevel godt spørge – jeg stillede et meget tydeligt spørgsmål: Mener hr. Svend Erik Larsen, at JAR-reglerne er gode eller dårlige?

Med hensyn til ulykken i Norge, da blev det jo også konstateret, at ulykken i Norge ikke var firmaflyvning. Altså kan man jo ikke, fordi en maskine falder ned i Norge, og det ikke er firmaflyvning, lave den danske lovgivning om.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det er blot et enkelt spørgsmål til hr. Svend Erik Larsen: Er hr. Svend Erik Larsen kommet i besiddelse af nye oplysninger om ulykken i Norge, siden han sidestiller den med en firmaflyvning, hvilket den efter mine oplysninger ikke var?

Formanden:

Så går vi videre i ordførrækken. Og det er fru Gitte Lillelund Bech.

Gitte Lillelund Bech (V):

Venstre hilser det velkommen, at trafikministeren fremsætter lovforslag nr. L 62 med den grundelse, at vi skal den ulovlige taxaflyvning til livs. Ulovlig taxaflyvning er der næppe no-

gen mennesker, der finder fornuftig eller rimelig.

Venstre kan også se en positiv udvikling fra fremsættelsen af lovforslag nr. L 218 tidligere på året til fremsættelsen af dette modificerede lovforslag nr. L 62. Det er tydeligt, at forårets debat har haft en afsmittende effekt på lovforslaget.

Lovforslaget holder sig et langt stykke ad vejen på vingerne, men der er stadig væk et par lufthuller, som vi fra Venstre vil gøre opmærksom på, nemlig den ubetingede frakendelse af pilotens certifikat og de skærpede helbreds-mæssige krav for piloter, som udfører firmaflyvning.

Den ubetingede frakendelse af pilotens certifikat indebærer, at man alene på basis af mistanke eller administrative fejl kan inddrage retten til at føre fly. Venstre mener, at en ubetinget frakendelse af pilotens certifikat uden forudgående rettergang må ses som et tilbageskridt i forhold til vores normale retstilstand i Danmark. Vi mener i stedet, at der som i færdselsloven skal kunne udstedes en midlertidig tilladelse til flyvning, indtil en overtrædelse af lov om luftfarts § 150 er bevist.

Det andet ankepunkt drejer sig om de skærpede helbreds-mæssige krav for piloter, der udfører firmaflyvning. De skærpede krav synes at være i direkte modstrid med de af Danmark netop tiltrådte certifikatregler fra Joint Aviation Authorities. Regelsættet angiver fællesregler for flycertifikater og er tiltrådt af Danmark og de øvrige europæiske lande pr. 1. juli 1999.

Såfremt trafikministeren ønsker skærpede helbreds-mæssige krav ved firmaflyvning, ville det efter min mening være mere hensigtsmæssigt at få ændret de fælles certifikatregler frem for alene at indføre skærpede krav i Danmark. Endelig kan vi risikere, at de øgede krav vil medføre en udflagning af de danske firmaers fly, hvis man kan bruge sådan et udtryk. Danske firmaer kan problemøst lade deres fly flyve på svensk eller tysk register, hvorved de danske myndigheder ikke længere kan føre kontrol med flyvningerne. Og derved kan man jo så også sige, at man har mindre grad af kontrol i forbindelse med eventuel ulovlig taxaflyvning.

For Venstre er det vigtigt at holde fast i hovedformålet med lovforslaget, nemlig at vi skal den ulovlige taxaflyvning til livs. Vi er derfor overvejende positivt indstillede over for den forbedrede del af det her lovforslag, men vi an-

befaler, at de to nævnte problemstillinger genovervejes.

Med hensyn til grønlandsdelen af lovforslaget så har Venstre ingen problemer med det.

Formanden:

Fru Margrete Auken efter aftale.

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, at meget tyder på, at vi har fået de væsentligste indvendinger, der var mod lovforslaget i forrige samling, på plads. Det er klart, at det ikke er sådan, at den ene side skal få lov til at sætte alle betingelserne.

Når jeg har siddet og hørt Venstres ordfører, så var det som om, at hvis der ikke var fuldstændig sådan flødefart, havde jeg nær sagt, for den ene part, så var der kritik af det. Det har ikke været SF's intention.

Vi skal have rimelige vilkår igennem det, og det synes vi noget tyder på, at vi har fået. Men det er klart, at vi også denne gang under udvalgsarbejdet vil være opmærksom på, om der kommer relevante indvendinger, og så vil vi i givet fald tage dem op.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt spørge fru Margrete Auken, om hun mener, at det er tilfredsstillende, at man administrativt kan inddrage et flycertifikat, uden at man har haft det forelagt for en dommer. Derved kan det jo, hvis man administrativt inddrager et flycertifikat, få katastrofale følger for den pågældende pilot, idet en pilot uden certifikat jo ikke har ret mange muligheder for at komme på arbejde, og man skal jo altså opretholde en bestemt flyvetid osv.

Mener SF ikke, at det ville være rimeligt at gøre, som man gør på kørekortsiden? Hvis politiet inddrager et førerbevis administrativt, så udsteder man et midlertidigt førerbevis, indtil det har været forelagt en dommer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu er reglerne for at have kørekort og flycertifikat altså ikke de samme. Og det er altså lidt lettere at håndtere. Jeg synes, at nogle af bilisterne opfører sig rædselsfuldt, og jeg synes, man skulle være meget skrappere i den henseende. Det ved hr. Ole Donner også godt. Han har et meget afslappet forhold til passagerers sikkerhed, kan jeg forstå på det hele.

Vi vil gerne kigge på det, hvis det er urimeligt. Det har jeg også sagt her. Men vi vil ikke lave krav, der er på niveau med dem, man stiller til bilister.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg er da glad for at høre, at SF går ind for sikkerhed i luften. Så må SF jo også gå ind for, at når en pilot har et certifikat, så får han mulighed for at udnytte det og for at bruge det jævnlige, frem for at han pludselig skal op og styre en flyvemaskine og så ikke har været oppe i flere måneder.

Så derfor spørger jeg: Vil man fra SF's side støtte et ændringsforslag om, at der bliver ændret på, at man ikke administrativt bare kan gå hen og tage et certifikat fra en flyver? Jeg synes, at det er helt urimeligt, at man vil gøre disse ting. Og så vil jeg godt spørge fru Margrete Auken, hvad hun siger til JAR-reglerne omkring certifikater for flyvere. Er JAR-reglerne i orden? Er de gode nok, eller burde de strammes?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det er bare et enkelt spørgsmål til fru Margrete Auken. Jeg vil gerne have præciseret, om det er sådan, at fru Margrete Auken mener, at den bestemmelse, der er i lovforslaget, er i overensstemmelse med den normale retstilstand, vi har i Danmark, eller om det, som det er efter min mening, ikke er at sætte retstilstanden for piloter tilbage til det forrige århundrede?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg er meget forundret over det her, for det her er jo ikke et spørgsmål om sikkerhed i luften. Det er administrative afgørelser, der kan fratage en mand hans levebrød. De virkelig store firmaer, der eksporterer på verdensmarkedet, kan ikke flyve i en længere periode uden dommerkendelse. Det har ikke spor med sikkerhed i luften at gøre. Det er et spørgsmål her om, at vi får nogle regler, der administreres nogenlunde efter dansk lov og ret.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså, jeg vil godt lige sige, at det er ikke mig, der skal tage flyvecertifikat, og jeg har altså ikke tænkt mig at gå ind i detaljerne om det ene

eller det andet. Det vil jeg meget gerne have lov til at forbeholde mig, at vi kan undersøge i udvalget. Så jeg skal ikke stå her og lave en eller anden forsikring til hverken den ene eller anden side.

Men jeg vil godt sige: For det første så var noget af det, der var lidt komisk i den forrige behandling, at man havde en fornemmelse af, at det, det drejede sig om, var at komme ulovligheder til livs. Og vi skal sådan set ikke lave lovændringer for at kunne komme ulovligheder til livs, fordi de er jo ulovlige. Men det blev jo tydeligt, at indimellem var det faktisk for svagt, hvad der blev lavet på kontrolsiden. Det var da noget af det, jeg bemærkede mig med de deputationer, vi havde inde; det var for svagt.

Jeg kan forstå på det hele, at den administrative inddragelse jo ikke er en, man sådan bare går og gør. Altså, der skal det være sådan, så det skal være meget grove og meget oplagte tilfælde. Så vil jeg til gengæld sige, at jeg synes, at det var rystende og fuldstændig uforsvarligt, hvis vi står over for en pilot, hvor man har en meget sikker fornemmelse af, at det her ikke går, og man så sagde: Han skal bare have lov til at flyve, indtil der har været en dommer på det. Ikke tale om.

Om det så er regler fra det forrige århundrede skal jeg ikke kunne sige. Jeg ved ikke, hvilke flyveregler man havde i det forrige århundrede.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det her drejer sig om noget helt nyt i dansk retspolitik. Det her behøver ikke at være en sag, der er konkret, men bare på mistanke. Det har vi da alligevel aldrig nogen sinde været udsat for før, at man kan inddrage på grund af mistanke, uden at man får et midlertidigt certifikat.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg må sige til fru Margrete Auken, at jeg kender heller ikke flyvereglerne fra det forrige århundrede. Det var vel faktisk dengang, man sad og planlagde, hvordan man kom op at flyve, og så senere ville man lave reglerne. Så det er nok rigtigt. Men jeg var lige ved at sige: Bare man endda kendte reglerne, som blev vedtaget for et par måneder siden, nemlig JAR-reglerne. Jeg spørger bare ganske klart, om man mener, at de er gode nok, eller de ikke er gode nok. Det må da være et meget let spørgsmål at svare ja eller

nej til. For hvis fru Margrete Auken mener, at JAR-reglerne, som regeringen lige har tiltrådt, og som er trådt i kraft her, jeg tror det var den 1. juli eller den 1. august 1999, er dårlige, så burde vi jo have lavet dem om. Men skal de strammes op, eller er de gode nok?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Når jeg tager ordet nu, er det, fordi jeg synes, at der er et par ting, det måske lige er nødvendigt at få sat på plads, mere faktuelle forhold.

For det første: JAR-reglerne gælder slet ikke på det her område. De gælder alene inden for erhvervsflyvningens område, og det her ændrer ikke ved reglerne inden for erhvervsflyvningens område. Det her er alene et spørgsmål om, hvordan vi i Danmark regulerer privatflyveområdet. Inden for privatflyveområdet identificerer vi sådan noget, vi anser for at være firmaflyvning, og der har vi så nogle særlige ønsker til, at vi kan identificere det, sådan at vi kan holde skæg for sig og snot for sig og dermed også kan kontrollere tingene i fremtiden. Der er ingen europæisk eller international regulering på det her område. Så er det vel sat på plads.

Det andet er spørgsmålet om det her med administrativ inddragelse og i forhold til, at det kan man gøre bare på mistanke: Nej, det kan man ikke gøre på mistanke. Det er kun i klare tilfælde, når der er et objektivt konstaterbart forhold, så kan man inddrage administrativt, og man udsteder ikke noget erstatningscertifikat. Dermed svarer det ganske nøje til den retsbeskyttelse, der også ligger i færdselsloven.

Efter færdselslovens kan man også kun inddrage kørekortet uden at udstede et midlertidigt kørekort, når det er helt klart og uomtvisteligt, at man har begået en færdselsforseelse, som man vil blive idømt frakendelse af kørekortet for. Det er sådan set det samme, der gør sig gældende her. Ellers så kan der ikke ske administrativ inddragelse. Så er det et spørgsmål om, at man skal for en dommer, og dommeren skal tage stilling. Der er altså fuldstændig parallel retssikkerhed i forhold til færdselsloven. Jeg vil gerne understrege, at det fremgår også af bemærkningerne til lovforslaget. Måske har vi ikke fået skrevet det tydeligt og firkantet og klart nok, men hermed skulle det så altså være understreget. Så hele den der diskussion er altså fuldstændig unødvendig, for den baserer sig på et forkert grundlag i forhold til lovforslagets indhold.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg er 100 pct. enig med ministeren i, at man skal holde skæg og snot hver for sig, og det havde jeg egentlig også en begrundet forhåbning om at ministeriet og ministeren ville gøre. Men hvis ministeren påstår, at JAR-reglerne ikke har noget med flycertifikater at gøre, så er vi altså på herrens mark, og så håber jeg, at ministeren får tid til at sætte sig ind i sagerne, inden vi behandler det her lovforslag videre. Det er simpelt hen uanstændigt, at trafikministeren er så uvidende om, hvad JAR-reglerne er for noget. De omhandler kun flyvecertifikater, og det er for alle fly, og det er for alle kategorier, og de er lige trådt i kraft. Så jeg må bede om, at ministeren sætter sig ind i det her, inden vi forhandler videre.

Formanden:

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Nu skal vi jo ikke græde hele tiden i dette Folketing, selv om der godt kunne være behov for det en gang imellem.

Vi har jo opnået et ganske pænt resultat, siden dette lovforslag sidste gang var til behandling. Jeg vil gerne sige til ministeren, at samtlige medlemmer, der var i udvalget, spurgte dem, hvornår de var kontrolleret sidst. Alle piloter. Der var ikke én af dem, der var kontrolleret.

Det vil jeg gerne give ministeren ros for. I denne sommer er der sket en virkelig kontrol-ering af flymarkedet, og der er oven i købet antallet kontrollører nu, så jeg tror, systemet virkelig er ved at være effektivt. Og det glæder os virkelig meget, for det var det, vi var ude efter. Den kontrol, man er begyndt med rundt omkring, smitter af meget mere, end ministeren drømmer om. Nu kører der store rygter i branchen om, at nu er den sorte tid forbi, og det er glædeligt.

Jeg er også glad for, at ministeren hermed har afkræftet, at man ikke kan fratages flycertifikatet på grund af mistanke, for det er noget, der gør folk nervøse. Det er jo trods alt de største eksportfirmaer, vi har i Danmark, der benytter sig af de her. Og kan man fjerne sådan en pilot med de krav, der samtidig er andre steder i forslaget, helt op til 500 timer – jeg tænker på mine gamle kolleger i F 16, hvor lang tid, der gik, inden de var på 500 flyvetimer – så er det altså mange timer, vi snakker om.

Men det er nogle ting, vi vil snakke om i udvalget. Jeg synes, det er godt, at vi er ved at finde frem til det rigtige, at firmaflyvning ikke er så belastet, som lovforslaget gav udtryk for under sidste behandling, men tværtimod. Nu har vi søgt, og vi har søgt, og vi har ikke kunnet finde bare ét tilfælde af firmaflyvning, der har en ulykke, der skyldes uagtsomhed eller manglende certifikat eller noget i den retning.

Så jeg ser nu hen til, at vi får de sidste rettelser kørt igennem. Jeg vil nu godt sige, at disse JAR-regler går vi nu tilbage til i udvalget og kigger meget nøje på, om vi ikke godt kan være lidt mere internationale. Og jeg vil også godt sige, at når man nu har været igennem de forskellige test inden for forsvaret i sin tid, så er det altså lidt dyrt, synes jeg, at vi skal hive firmapiloter ind hvert halve år til den store test. Det er altså ikke noget, der er normalt, ud over at man flyver fly i hvert fald med den tredobbelte hastighed eller der omkring.

Jeg synes godt, vi kan spare lidt på regningerne til vores sygehusvæsen, når det ikke er nødvendigt. Vi kan godt nøjes med en gang om året, det ville der ikke være noget som helst galt i. Det gør man i øvrigt i alle andre regler for den større fly, og man gjorde det i øvrigt også tidligere i Danmark. Og derfor synes jeg, det er en opstramning, der er uvæsentlig, og jeg synes, det er en fordyrelse for firmaerne, som ikke giver noget bedre resultat.

Det er sådan nogle småting, vi nu skal have snakket om i udvalget, og jeg synes, vi skal være glade for alle sammen, at der er kommet en betydelig bedre sikkerhed i taxa-flyvningen. Den sorte taxa-flyvning har ministerens kontrol virkelig fået fat i, og det glæder mig meget. Jeg tror ikke, man finder den ret meget inden for firmaflyvningen i hele verden, men i Danmark har vi i hvert fald ikke haft nogen ulykker.

Ole Donner (DF):

Nr. L 62 behandlede vi jo grundigt i foråret, og der fandt vi frem til en masse uhyrligheder, som nu er pillet ud. Og det er alt sammen blevet bedre.

Jeg håber også, at vi kan få de sidste par knaster, som er i forslaget, væk, for da vi behandlede forslaget i foråret, stod der faktisk i bemærkningerne, at det var for at sikre firmaflyvningen. Og man var urolig for den firmaflyvning, der fandt sted. Det var en farlig flyvning, og der var ikke den ting, der ikke var galt med den. Nu har man erkendt fra ministeren og

ministeriets side, at det var ukorrekt. Og det om, at det er farligt, er nu taget ud af bemærkningerne. Det er ikke farligt.

Derfor håber jeg også, at vi i udvalget grundigt kan gå det igennem og få pillet de par knaster ud, for hvis vi gennemfører det forslag, som det er her, ja, så er det til skade for firmaflyvningen. Det er til skade for danske virksomheder, og de vil flage ud, det er der ingen tvivl om. De vil da ikke finde sig i de regler.

Nu har vi talt så meget om de JAR-regler, og jeg vil godt spørge ministeren, om ministeren vil sørge for, at JAR-reglerne bliver oversendt til udvalget på dansk, så vi kan læse dem igen, så vi kan diskutere dem, og så alle er enige om, hvad der står i disse regler. For hvis ministeren har den opfattelse, at det intet har med certifikater at gøre for dem, der flyver med firmaflyvning, så mener jeg godt, der er grundlag for, at vi lige kigger på dem i hvert fald.

Det har flere gange været nævnt heroppefra, at inddragelse af certifikater administrativt er farligt at komme ind på, og det vil vi advare meget imod. Det er kun i bananrepublikker, at man gør sådan nogle ting. Nu sammenlignede man før lovgivningen med færdselsloven, og hvordan man gjorde der. Jamen dér står det også i reglerne, hvordan man gør. Det står der ikke her, så man skal ligesom have det strammet op i hvert fald.

Så vil jeg godt sige, at så stilles der et krav om, at for at man kan flyve firmaflyvning, så skal man have 500 timers flyveerfaring. Jamen hvorfor i alverden skal man det? Hvorfor er man ikke enig i JAR-reglerne, som ikke er nær så skræppe? Og er man klar over, at før en pilot har 500 timers flyveerfaring, så skal han altså have været f.eks. i forsvaret en 4-5 år og fløjet de flyvninger, der nu kræves inden for militæret?

Det er meget, meget skræppe krav, og de fleste erhvervspiloter har jo altså kun de der par hundrede timers erfaring. Hvis ministeren med det her forslag ønsker at standse sort taxaflyvning og samtidig fastholder 500 timers flyveerfaring, så tør jeg godt her fra Folketingets talerstol sige, at så har ministeren opfordret til sort taxaflyvning, fordi hvordan i alverden skal de mennesker få den erfaring? Det kan de kun få ved at flyve, og de har ikke råd til at leje deres egen maskine for at flyve rundt i luften for at få erfaring. Hvis de så kan få nogle stykker til at betale en hundredmand eller tre for at komme med til Aalborg, jamen så kan man da lave

lidt sort taxaflyvning. Så kommer man op på det, der kræves, nemlig 500 timer. Jeg synes, at der er en del spørgsmål her, der skal afklares under udvalgsarbejdet.

Vi er heller ikke enige i, at flyet skal ejes i lige sameje. Der kunne laves nogle mere smidige regler end lige præcis det der.

Så derfor synes jeg, at der er grundlag for, at vi kan få et godt udvalgsarbejde. Vi er positive over for lovforslaget som sådan. Vi mener bare, de sidste knaster skal fjernes.

Arne Melchior (CD):

Som flere ordførere har været inde på, er dette forslag jo en genfremsættelse i forskønnet og fornyet form, og vi hilser med tilfredshed, at de værste knaster er taget ud af det.

Der er et antal tekniske ting om alder og frister, som der stadig skal ses på, og det vil så ske. Det er bare sådan, at i princippet støtter vi dette forslag og vil gå ind i de tekniske ting under udvalgsarbejdet.

Jeg vil benytte anledningen til at glæde – jeg vil næsten sige fryde mig – over, at Folketinget selv i en sådan sag, som ikke markeres i den store offentlighed, tager sit arbejde meget alvorligt, og at der har været plads til og tid til, at lobbyvirksomheden har kunnet gøre sig gældende. Jeg plejer altid at hævde, at disse ord lobby og lobbyvirksomhed, som er forkætrede ord i det danske sprog, fordi de bliver misforstået, skulle rehabiliteres.

Et demokrati kan slet ikke fungere uden lobbyvirksomhed, for det betyder jo, at de, der har skoen på og ved, hvor den trykker, får lov til at skribe op og sige til. Og det gjorde de i stort antal, skal jeg nok sige, både skriftligt og ved fremmøde i udvalget, og ministeren har da ære af, skønt hun ikke rigtig kunne lide ikke at få forslaget gennemført i den forrige samling, at hun dog var hjælpsom, da det gik op for os alle sammen, at her var noget at lave om på.

Jeg synes, at den demokratiske proces på denne måde har vist sig ikke bare brugbar, men også meget virksom, og det vil jeg godt markere med glæde og i øvrigt tilsige positivt og konstruktivt arbejde med den under udvalgsbehandlingen.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil bare meget kort sige, at Enhedslisten vil støtte forslaget om at stramme op på reglerne om firmaflyvning.

Så vil jeg tilføje, at hvis der er nogle retssikkerhedsmæssige problemer, så vil vi selvfølgelig kigge på det. Ministeren overbeviste i hvert fald mig om, at der ikke var sådan nogle, men det vil vi da gerne kigge på i udvalget.

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Fru Vibeke Peschardt.

Det er efter aftale, at der er blevet byttet rundt på ordførerne.

Vibeke Peschardt (RV):

Jamen, jeg vil indlede min tredje ordførertale med en bemærkning til hr. Arne Melchior. Selvfølgelig har hr. Arne Melchior ret i, at det lovforslag her er blevet betydelig bedre end det, vi så i foråret, og det vil jeg da gerne kvittere for i forhold til ministeren i hvert fald.

Men altså det, vi ser her, er så et nyt forslag til stramning af reglerne om firmaflyvning og sort taxaflvning, og det er bestemt tilfredsstillende, at vi nu får et regelsæt, som jeg tror virkelig vil gøre op med den sorte taxaflvning, som alle i branchen har været så irriterede over. Denne ulykkelige sag fra Norge, som startede det hele, er jo flere gange blevet nævnt, og for lige at slå det fast med det samme, så er der faktisk indtil nu ikke nogen, der rigtig ved, om det var sort taxaflvning, eller om det var firmaflyvning.

Man kan jo ikke spørge dem, der faldt ned med flyveren, men man ved, at det var et firma, som havde lejet en flyver for at flyve noget personale til Norge, og man ved også, at den, der førte flyet, var erhvervsflyver. Og så langt er man egentlig i den sag.

Men nu bliver der i hvert fald strammet op på reglerne, og der bliver mulighed for administrativt for Statens Luftfartsvæsen at inddrage licensen eller certifikatet til at flyve, hvis betingelserne i lovforslaget ikke er opfyldt. Det betyder, at certifikatindehaveren, der vil flyve uden tilladelse, må medtage venner og familie mod betaling af kostprisen, og flyvningen må ikke være annonceret, ikke engang ved et opslag henne i den lokale Brugs.

De såkaldt ulovlige taxaflvninger foregår jo, ved man nu, fra bestemte steder på danmarkskortet, og da Danmark er så lille et land, så har luftfartsvæsenet, som det også er blevet nævnt af hr. Kaj Ikkast bl.a., udmærket tjek på, hvor tingene foregår. Nu får de altså også de instrumenter, der skal til, for at de i deres kontrol kan

gå ud og finde ud af, hvem de skal sætte ind over for, og det synes vi er godt.

I forhold til det tidligere lovforslag, hvor Trafikudvalget jo blev oversvømmet med utilfredse deputationer, så man sige, at der er opnået tilfredsstillende resultater her. Skulle der være små knaster i det lovforslag her tilbage, så vil vi da gerne medvirke til at løse dem, men det tror jeg faktisk ikke, der er.

Ole M. Nielsen (KRF):

Først vil jeg gerne sige, at selv om det lovforslag, der blev fremsat før sommerferien i sidste samling, ikke havde succes, så er det dog glædeligt, at det har haft en positiv indvirkning alligevel. Så noget godt kan der komme ud af noget skidt, når det skal være.

Og så vil jeg gerne sige, at vi umiddelbart kan støtte det lovforslag her. Skulle der være tvivl om retssikkerheden for de piloter, som de borgerlige ordførere påpeger, så vil min bemærkning være, at jeg synes nok, at passagersikkerheden går forud for retssikkerheden for piloter, når det endelig skal være.

Selvfølgelig betyder retssikkerheden for piloter noget, men jeg vil godt sige, at hvis man har fundet anledning til at inddrage et flyvercertifikat, fordi der er tvivl om flyvesikkerheden, så hjælper det jo ikke passagererne meget, at piloterne får et midlertidigt certifikat. Det hjælper jo ikke meget, hvis der sker uheld under opstigning eller landing eller i luften overhovedet, og det var trods alt ligesom det, der går forud. Men selvfølgelig skal vi have den sag ordentligt opklaret under udvalgsbehandlingen, og vi kan umiddelbart støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, ingen kan vel drømme om at sætte flyvesikkerheden over styr, det er vi da enige i, men det skulle da gerne være sådan, at flyvesikkerheden og retssikkerheden kan gå hånd i hånd. Det må være muligt at lave reglerne sådan, at begge dele opnår deres maksimum.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jo, jeg tror måske, at hr. Arne Melchior og jeg har lidt til fælles, idet vi sådan begge to tror på, at det bedste egentlig kan lade sig gøre. Men det er ikke altid, det kan lade sig gøre, det må jeg nok sige.

Og så må jeg nok sige, at det at være pilot er så specielt et erhverv, at dér må man måske udsætte sig for en risiko, altså også retssikkerhedsmæssigt, fordi passagerernes sikkerhed nu engang kommer først. Og de specielle forhold for piloter er måske også begrundelsen for, at de får noget mere i løn, end de allerfleste almindelige borgere gør. Der er måske også en sammenhæng dér, når det skal være.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Mener hr. Ole M. Nielsen, at det er nok, hvis en pilot har glemt eksempelvis at anføre en firmaflyvning, så at tage hans certifikat? Og mener hr. Ole M. Nielsen, at det er til gavn for flyvesikkerheden, hvis man har frataget piloten certifikatet i 5-6 måneder, hvor han overhovedet ikke har været ude at flyve, at han så fra dag 1 bare kan flyve med passagerer, som han har gjort tidligere?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu vil jeg gerne spørge hr. Ole M. Nielsen: De her folk hænger jo ikke på juletræer sådan rundtomkring. Der er piloter i de firmaer – og det er jo de store firmaer – der har rejsende, som sælger deres varer ude i verden. Skal de så bare ligge stille, fordi en pilot ikke har fået en afgørelse?

Det er et meget stort skridt at tage, at man siger, at det her inddrager vi bare rent administrativt, og så får piloten ikke noget til gengæld, selv om han ikke er dømt. Jeg er meget betænkelig ved, om det her kan køre. Det skal vi i hvert fald have nogle samtaler om i udvalget, inden jeg siger ja til det.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jamen jeg sagde jo, at jeg gerne vil være med til at kigge på de regler her, og de skal selvfølgelig laves så rigtigt som muligt.

Men til hr. Ikastrs bekymring for, om de store virksomheder skulle gå i stå, fordi de mister en pilot: Der går stadig væk rutefly rundtomkring i verden, og det var måske muligt at hente en pilot et andet sted. Men i hvert fald går der rutefly rundtomkring i verden i en overgangsperiode, så hvis det skulle knibe med at få en privat pilot i en uges tid, vil jeg tro, at virksomheden overlever det.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jamen jeg tror da også – af hensyn til referatet skal jeg sige, at det er et forsøg på at være morsom – at en virksomhed, som ikke kan flyve over og underskrive en kontrakt i et af Østlandene på en uges tid eller 14 dage, godt kan vente, til der kommer en pilot igen.

Men jeg er glad for hr. Ole M. Niensens betragtninger om, at vi skal se på det her, for det er altså farligt. For hvis alternativet bliver, at disse firmaer, som skal over til Østeuropa, ringer efter et fly derovrefra, så tror jeg godt, at vi kan snakke om flyvesikkerhed. Der er i hvert fald mange af de små selskaber, som jeg nødigt ville rejse med. Jeg har været ude at flyve med østeuropæiske fly, der er sat sammen med plaster, og det er altså ikke noget, jeg ynder.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, det er det, jeg siger: Det med sikkerhed i luften skal jo så også være gennemført, for forlanger man nu, at piloterne skal have så mange flyvetimer, som man gør i det her lovforslag, og man så let kan fratage dem certifikatet midlertidigt, så hænger de altså ikke træerne, dem, man skal have til at flyve disse fly med den sikkerhed, som man forlanger at de, der er ansat i virksomhederne, skal flyve firmaflyene med. Det er jo det, man forlanger i den øvrige del af det. Derfor hænger lovforslaget ikke sammen.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg må indrømme, at vi virkelig har bevæget os ind på det højpolitiske spændingsfelt her. Jeg skal love for, at der er noget på spil her. Det er simpelt hen noget, der er værd at bruge eftermiddagen på, må jeg nok sige! Jeg fortryder, at jeg bevægede mig ind på feltet og sagde noget om emnet overhovedet.

Selvfølgelig skal vi have lavet det her så fornuftigt som muligt – det er klart, at vi skal det – men jeg må nok indrømme, at jeg er imponeret over det engagement, de borgerlige ordførere lægger i den sag her. Det er virkelig imponerende.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg er glad for at lytte til ordførerne, der siger, at det her er blevet bedre. Det er jeg sådan set selv ganske enig i. Jeg synes, at det har været en nyttig mu-

lighed, vi har haft her sommeren over, til både at se nærmere på de kontrollerende forhold og at drøfte sagen med branchen og de forskellige interessenter, som er på det her område.

Jeg er sådan set ganske enig i hr. Arne Melchior's bemærkning om, at lobbyvirksomhed er fuldstændig legalt. Enhver har jo ret til at forfægte sine interesser. Det, der selvfølgelig så er vigtigt – og det er det, vi kan her i Folketinget – er ligesom at sætte sig ud over det og spørge, hvordan vi så vægter de her ting i forhold til de formål, vi har med lovgivningen.

Og formålet med lovgivningen her er jo klart at sikre en bedre sikkerhedstilstand inden for privatflyvningområdet. Og det kan vi altså gøre ved, at vi får defineret, hvad der er firmaflyvning i den sammenhæng, så vi på den måde får nogle kontrollerbare muligheder: firmaflyvning for sig med sine regler og den øvrige del af aktiviteten for sig med sine regler. Det mener jeg faktisk er ganske tilfredsstillende.

Jeg håber også, når vi får diskuteret tingene med hensyn til retssikkerhed og inddragelse af certifikater og JAA-reglernes udstrækning osv. i udvalget, at det så vil vise sig, at vi faktisk kan samle Folketingets partier om det her lovforslag. Det håber jeg meget vi kan, også af hensyn til flysikkerheden.

Et par enkelte bemærkninger til de mere konkrete diskussioner. Jeg vil i øvrigt sige, at jeg er ret imponeret over folketingsmedlemmernes indsigt i hele det her område. Jeg synes, der er ganske meget at holde styr på, men det går jo ganske godt. Der er måske et par enkelte detaljer, men det kan vi vende tilbage til.

Der er en enkelt ting, som jeg tror hr. Kaj Ikast overser, og det er, at firmapiloterne i de store virksomheder i forvejen flyver efter erhvervsflyverreglerne, og de er i virkeligheden slet ikke berørt af det forslag, som vi har her. De firmaer, der har de store flyflåder, eller flyflåder i det hele taget, flyver i forvejen helt typisk efter erhvervsflyverreglerne, og der er så, kan man sige, ikke nogen ændringer på det her område. Der er piloterne i forvejen inde til helbredstest hvert halve år.

Vi har jo så til gengæld sagt med hensyn til de firmaer, der i dag flyver med piloter, som ikke opfylder erhvervsflyvecertifikatbetingelserne, at dér lægger vi nogle helbredsmæssige krav til, og dér laver vi en overgangsordning, som gør, at de nuværende piloter, der flyver inden for firmaflyvning, også fortsat kan være med, hvis de kan imødekomme de hel-

bredsmæssige krav, der er i denne overgangsperiode – i øvrigt med regler, som vil blive tilrettelagt i et samarbejde med erhvervet.

Det gælder i øvrigt på en række områder, at der skal uddybende og mere praktiske regler til, og det er jo også tilkendegivet i lovforslaget, at dem vil vi tilrettelægge ved at inddrage de interessenter, der har meldt sig på banen i den her sag.

Så jeg er glad for, at det her ser ud til, at vi nu nærmer os en fælles holdning til, hvordan vi kan styrke flyvesikkerheden inden for privatflyvningområdet her i Danmark. Og jeg vil sådan set også gerne lige understrege det, som hr. Ole Nielsen sagde, nemlig at det jo ikke kun er et spørgsmål om retssikkerheden for piloterne; det er altså også et spørgsmål om sikkerheden for de passagerer, der flyver med disse piloter, og det er selvfølgelig den balance, vi skal finde.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 17:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af bedre trafikforbindelser mellem Bornholm og København.

Af Ole Donner (DF), Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Arne Melchior (CD) og Thorkild B. Fransgaard (FRI).
(Fremsat 26/10 99).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er jo ganske tankevækkende, når borgerlige medlemmer af Trafikudvalget fremsætter for-