

[Justitsministeren.]

til trafikregler vil indeholde såvel skærpede parkerings- og standsningsregler som regler om forafmærkning af holdende køretøjer.

Justitsministeriets lygteudvalg afgav i 1962 en udtalelse om afmærkning af holdende køretøjer. Udvalgets flertal kunne ikke gå ind for en obligatorisk anvendelse af løst afmærkningsmateriel, men foreslog en regel om, at der i tilfælde, hvor et køretøj holder til fare for andre trafikanter, fordi det ikke kan ses i tide, skal træffes fornødne foranstaltninger til at undgå ulykker, herunder om fornødent anvendes fremskudt afmærkning af køretøjet.

Spørgsmålet om indførelse af krav om afmærkning af parkerede køretøjer er ikke så ligetil. Hvilke køretøjer skal afmærkes? Under hvilke omstændigheder skal der afmærkes? Hvor længe skal køretøjet holde stille, for at pligten til afmærkning indtræder? Jeg er imidlertid særdeles positivt indstillet over for ønskerne om skærpelse af reglerne i denne henseende. Når Nordisk Vejtrafik Komité's forslag foreligger, vil jeg tage stilling til, om det vil være hensigtsmæssigt at søge spørgsmålet løst isoleret ved en ændring af færdselsloven på dette ene punkt, eller om spørgsmålet må afgøres i forbindelse med en stillingtagen til den fællesnordiske færdselslov, som Nordisk Vejtrafik Komité jo lægger op til. Men der skal altså en lovændring til for at nå det mål, som det ærede medlem sigter mod.

Egon Jensen: Jeg takker den højtærede justitsminister. Jeg er klar over, at justitsministeren er meget positiv over for spørgsmålet, men jeg vil gerne understrege — det er måske unødvendigt — at for hver dag, der går, sker der meningsløse ulykker, så alene af den grund burde et sådant lovforslag fremmes allermost muligt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Aksel Larsen* til forsvarsministeren:

„Hvor store er statens direkte omkostninger ved uddannelse af en jetpilot til luftvåbnet? Hvor stor en del af udgifterne udredes i fremmed valuta?“

Aksel Larsen: Vi har i forbindelse med forhandlingerne i det officielle afgiftsudvalg

også drøftet besparelser på forskellige drifts- og anlægsbudgetter under staten, herunder også militærbudgettet. Vi er ikke nået så forfærdelig langt frem, men det har dog bevirket, at man har fået interesse for at vide, hvordan det står til på enkelte områder.

Nu var mit parti jo ikke deltager i det forsvarsforlig, der blev afsluttet i 1960, og vi er ikke medlem af noget forsvarsudvalg, hvor vi kan få oplysninger. Derfor har jeg valgt her fra folketingets talerstol at spørge den højtærede forsvarsminister: hvad koster det at få uddannet en jetpilot? Jeg går ud fra, at manden efter at have aftjent sin værnepligt — eller måske allerede før — bliver en eller anden form for befalingsmand og skal have løn som sådan, og desuden er der udgifter vedrørende hans ophold og uddannelse, og hvad mere kommer til herhjemme, hvortil kommer en uddannelse et eller andet sted på den anden side af Atlanterhavet, som formentlig skal betales i fremmed valuta. Jeg er interesseret i at få at vide, hvor meget det koster i direkte udgifter for den danske stat at få uddannet en dansk jetpilot, og jeg beder den højtærede forsvarsminister fortælle mig det.

Forsvarsministeren (Victor Gram): Det er næppe muligt helt konkret at besvare spørgsmålet om, hvad uddannelsen af en jetpilot koster. Uddannelsen af piloter finder jo sted dels her i landet, dels i Canada. Den første uddannelse foregår på flyvestation Aunø og varer 6 måneder og efterfølges af en 15 måneders uddannelse ved det canadiske flyvevåben.

Indtil midten af 1964 var de danske ydelser til Canada som betaling for uddannelse af danske piloter kun af symbolsk karakter, idet uddannelsen i det væsentlige ydes som canadisk våbenhjælp til Danmark. Efter den i øjeblikket gældende aftale mellem Danmark og Canada dækker Danmark halvdelen af de af Canada beregnede udgifter til uddannelse af en jetpilot: små 300.000 kr.

De uddannede piloter forpligter sig til 5-6 års tjeneste som jagerpiloter i forsvaret og går derefter i ikke ringe antal over i den civile luftfart. Uddannelsen af jagerpiloter kommer således i stor udstrækning det civile samfund til gode. Det kan i denne forbindelse nævnes, at af de ca. 250 danske piloter, der i øjeblikket er ansat i SASS