

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 taxifyvning 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