

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