

**Ole Donner (DF):**

Kan ministeren bekræfte, at når JAR-aftalen træder i kraft, så forsvinder definitionen A- og B-certifikat? Og ministerens påstand om, at der er flere ulykker med dem, der »kun« har A-certifikat forstår jeg godt. Der er også flere privatbilister, der kører galt, end der er erhvervsbilister, og det ligger jo i sagens natur; der er ikke så mange af dem.

Så vil jeg godt spørge, om ministeren er bekendt med, om man allerede nu arbejder på at lave nogen ændringer med hensyn til JAR-aftalen? Og så fik jeg ikke at vide, om ministeren kunne bekræfte, at der er sket nul ulykker, og jeg vil også gerne spørge ministeren, om der overhovedet er én, som har fløjet firmaflyvning, som har fået frataget sit certifikat?

Så vil jeg godt sige til ministeren, at jeg mener, det er forkert, når ministeren siger, at hvis man har A-certifikat, så er det ulovligt at flyve firmaflyvning. Nej, hvis man flyver med de ansatte eller direktøren eller nogen andre, så er der ingen ulovlighed i det, men jeg vil godt bede ministeren bekræfte, om jeg har ret eller uret i min påstand.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at de såkaldte JAR-regler gælder for kommerciel flyvning, ikke for ikke-kommerciel flyvning. Og det, vi taler om her, er jo, hvordan vi præciserer grupperingerne inden for ikke-kommerciel flyvning.

Det andet, jeg skal svare på, er så hr. Donners spørgsmål. Hr. Donner kan have ret, men hr. Donner kan også have uret. For det er afhængigt af, hvad det er for et ansættelsesforhold, der gør sig gældende. Hvis det er en direktør, der flyver i sin egen virksomhed, så kan han flyve med A-certifikat, sådan som reglerne er i dag. Men hvis han har ansat én, der er ansat til at flyve – jeg taler ikke om lagermanden, jeg taler om én, der er ansat til at flyve i virksomheden – så skal vedkommende have B-certifikat i dag. Hvis han ved en tilfældighed har en lagermand, der har et A-certifikat, så kan han godt lade den lagermand flyve på A-certifikat.

Jeg synes, jeg hermed også har illustreret, hvad det er for en problematik, vi har, og hvorfor der er behov for lige præcis at klare reglerne på det her område, sådan at vi også har en chance for at kontrollere reglerne og dermed også at bruge reglerne.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg er meget tilfreds med ministerens svar, som nu bekræfter, at man ikke begår noget ulovligt ved at flyve firmaflyvning med A-certifikat. Det er uomtvisteligt. Ja, jeg kan godt høre, at ministeren siger, det er afhængigt af situationen, men ministeren sagde første gang, at hvis man fløj lovlig firmaflyvning, så havde man B-certifikat, og det er forkert. Og det er jeg glad for, at ministeren har givet mig ret i.

Så spørger jeg endnu engang ministeren, om ministeren kan bekræfte, at JAR-aftalen medfører, at der ikke er noget, der hedder A og B? Og så vil jeg sige, at hvis man skal følge lovforslagets bestemmelser, skal man jo ligefrem have koncessioner for at få lov at flyve firmaflyvning. Kommer man så ikke ind under JAR-reglerne?

**Christian Jensen (FP):**

Måske forstod jeg ikke rigtig ministeren, men jeg synes ikke, jeg fik svar. Men når ministeren bruger det ordvalg, at der ingen kapacitetsproblemer var, fordi det var brugerbetalt, kan det så forstås på den måde, at ministeren mener, at når ikke staten skal bekoste den uddannelse, så er kapaciteten til stede, eller har jeg misforstået det? Ministeren brugte det ordvalg, at der ingen kapacitetsproblemer var i det, der var brugerbetalt.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Der må jeg sige, at hr. Christian Jensen ikke helt har hørt efter. Det, jeg sagde, var, at der ikke var bevillingsmæssige problemer, fordi der var brugerbetaling. Jeg talte ikke i den sammenhæng om kapaciteten.

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg fik jo ikke ministerens svar på mit spørgsmål. Hvis vi nu tager det teoretiske eksempel, at der er så mange, der skal omskoles, at det ikke kan nås til næste år, hvad vil ministeren så gøre? Får vi mere tid?

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg spurgte, om ministeren kunne bekræfte, at når JAR-aftalen træder i kraft, findes der ikke noget, der hedder A- og B-certifikater. Så spurgte jeg ministeren, hvis man havde koncession til firmaflyvning, om man så kom ind under JAR-reglerne, ja eller nej.