

kan honorere de krav, som stilles til et moderne og effektivt flyvevåben, herunder vores NATO-forpligtigelser?»

### Begrundelse

Den nuværende og prognostiserede fremtidige mangel på jagerpiloter gør, at luftforsvaret af dansk territorium i en krise- eller krigssituation vil være problematisk, ligesom en eventuel ind sættelse med et større antal jagerfly i et krise-område uden for landets grænser vil være yderst vanskelig.

Spørgeren finder derfor, at ministeren må give sikre garantier for, at luftforsvaret og pilot-situationen er i en tilfredsstillende stand samt opfylder de krav, som naturligt stilles af vore NATO-partnere.

### Svar (18/2 2000)

**Forsvarsministeren** (Frank Jensen, fg.):

Det er flyvevåbnets målsætning i størst muligt omfang at tilgodese bemanningen ved de flyvende enheder, eventuelt på bekostning af visse stabsfunktioner i ind- og udland. Dette søges gennemført ved en øget rekrutterings- og uddannelsesakt direkte på den enkelte flytype samt etablering af en række fastholdelsestiltag, herunder indførelse af lønforsøgsordning, forbedret tjenesteplanlægning og forlængelse af tjenesteplichten. En normalisering af pilotbemandingen er imidlertid afhængig af flere forskellige forhold, bl.a. størrelsen af rekrutteringsgrundlaget, flyvevåbnets uddannelseskapacitet, fastholdelsestiltagenes virkning og de civile flyselskabers konjunkturbestemte efterspørgsel.

En prognose over den fremtidige pilotbemanding er derfor behæftet med usikkerhed. Forsvarskommandoen har oplyst, at flyvevåbnet planlægger på en årlig tilgang af 12 jagerpiloter og 4 transport- og helikopterpiloter samt en uforudset afgang på 25-50 %, hvilket forventes at skabe balance i pilotnormeringen i år 2006-2007. Niveaue for nævnte uforudsete afgang er fastlagt på baggrund af en samlet vurdering af det forventede rekrutteringsgrundlag, de civile selskabers forventede efterspørgsel samt den forventede virkning af de allerede iværksatte fastholdelsestiltag. Der vil således i en årrække fortsat være behov for en prioriteret

anvendelse af personelressourcerne blandt gruppen af piloter.

Ved omflytning af piloter ved stabe og skoler er det imidlertid muligt i løbet af kort tid at øge den samlede bemanning ved de flyvende enheder, ligesom det i tilfælde af krig eller andre ekstraordinære forhold er muligt at indkalde yderligere et antal piloter ved afbrydelse af tjenestefrihed uden løn. Med det eksisterende sikkerhedspolitiske varsel kan disse piloter genoptrænes til fuldt operative kamp-piloter, hvorved samtlige eskadriller kan bemannes fuldt ud. Der er således fortsat ingen fare for, at enhederne ikke kan udføre akutte overvågnings- og afvisningsopgaver samt i givet fald leve op til Danmarks internationale forpligtelser i form af bidrag til NATO reaktionsstyrker.

Det skal endvidere bemærkes, at Forsvarsministeriet løbende søger at udbygge fastholdelsestiltagene, ligesom der føres drøftelser med SAS om en samarbejdsaftale vedrørende uddannelse af civile erhvervspiloter.

### Spm. nr. S 1143

Til trafikministeren (20/1 2000) af:

**Pia Christmas-Møller** (KF):

»Må man som svensk vognmand anvende lejede dansk indregistrerede lastvogne til udførelse af godskørsel for fremmed regning?«

### Begrundelse

Der henvises til Rådets Direktiv (nr. 84/647/EØF) om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej og EU's øvrige regelsæt.

### Svar (8/2 2000)

**Trafikministeren** (Sonja Mikkelsen):

Rådets direktiv 84/647/EØF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, som der henvises til i begrundelsen for spørgsmålet, fastsætter, at en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat, kan anvende kørselsmateriel, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i denne medlemsstat, til kørsel inden for hele EU.