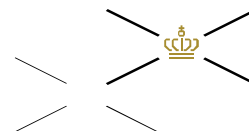


FORSVARSMINISTERIET
MINISTRY OF DEFENCE



DET TALTE ORD GÆLDER

Forsvarsudvalget

Samråd H, I, J – F-35 piloters arbejdstid og støj

Taleseddel

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Eva Flyvholm (EL).

FOU samrådsspørgsmål H

Hvorfor gav ministeren på det seneste samråd om F-35 indtryk af, at forhandlingerne med piloterne var i god gænge, når forhandlingerne om piloternes flyvetid på F-35 i virkeligheden slet ikke var påbegyndt?

FOU samrådsspørgsmål I

Ministeren bedes redegøre for, om piloterne er med på Forsvarsministeriets meget ambitiøse model for, hvor meget de skal arbejde, når F-35 tages i anvendelse.

FOU samrådsspørgsmål J

Havde daværende forsvarsminister Peter Christensen kendskab til de norske støjvurderinger på F-35 og den rapport, der eksisterede i Forsvarsministeriet, på det tidspunkt hvor spørgeren i Folketingets Forsvarsudvalg fik et forkert svar om sagen?

Besvarelse af samrådsspørgsmålene

Tak for ordet.

Jeg skal indledningsvis nævne, at jeg besvarer samrådsspørgsmål H, I og J samlet i den rækkefølge, de er blevet stillet.

I spørgsmål H bliver jeg spurgt til de udtalelser om forhandlingerne med piloterne, som jeg kom med i forbindelse med det samråd, som vi havde her i udvalget den 7. december 2017.

På samrådet drøftede vi blandt andet arbejdsforholdene for piloterne, når Forsvaret har modtaget de nye F-35 kampfly. Konkret blev jeg spurgt, om der var reel dialog med piloterne, eller om der kun forelå rapporter.

I min besvarelse af spørgsmålet lagde jeg til grund, at der blev henvist til den såkaldte dimensioneringsrapport. I rapporten har Forsvarsministeriet analyseret en række mulige tiltag, der vil medføre en reduktion i antallet af piloter, som er nødvendige for at løse de opgaver, som Folketingets partier bag købet af F-35 ønsker løst.

I rækken af mulige tiltag, som vi kunne vælge at gå videre med, var der blandt andet set på tiltag om en 48 timers arbejdsuge, forkortelse af ferie eller forlængelse af udsendelsesperioder. Og lad mig bare understrege, at vi har valgt **ikke** at arbejde videre med disse forslag fra dimensioneringsrapporten. Der er heller ikke planer om at sætte piloternes generelle arbejdstid op. Og det kan jeg jo understrege ved at oplyse om, at

i de igangværende overenskomstforhandlinger er spørgsmålet om arbejdstid slet ikke rejst.

Vi har derimod valgt at arbejde videre med tiltaget om at ændre vagterne ved Afvisningsberedskabet. Derfor har vi nu varslet, at vagterne fremover vil blive gennemført som døgntjeneste. Det har vi gjort, da det er den samlede vurdering, at vi på den måde kan opnå den ønskede effekt, uden at vi behøver kigge på andre ændringer af arbejdstiden.

Den beslutning er ikke ny. Tiltaget omkring omlægningen fremgår også af aktstykket om anskaffelsen af F-35 og min redegørelse om Rigsrevisionens rapport vedrørende beslutningsgrundlaget for anskaffelsen. Derudover nævnte jeg tiltaget i min indledende besvarelse ved samrådet den 7. december.

Østre Landsret har i en dom fra 2011 fastslået, at afvisningsberedskabet er egentlig militærtjeneste. Omlægningen af vagterne kunne derfor gennemføres som et rent administrativt tiltag, da vi havde en gældende honoreringsaftale på dette område. Alligevel valgte vi at indgå i forhandlinger med de faglige organisationer for at sikre ensartede vilkår for ensartede opgaver på tværs af Forsvarsministeriets myndighedsområde.

Forhandlingerne blev afsluttet den 11. december 2017, da Forsvarsministeriet underskrev en aftale med Hovedorganisationen af officerer i Danmark – HOD - og Centralforeningen af Stampersonel - CS - om en ændret planlægning- og honoreringsmodel for vagt af 24 timers varighed. Aftalen dækker indledningsvis Afvisningsberedskabet og vagterne

ved Beredskabsstyrelsen, og vi er i dialog med de faglige organisationer om at udvide til flere områder. Aftalen medfører en bedre honorering for døgntjeneste i afvisningsberedskabet end den oprindelige honoreringsaftale vedr. døgntjeneste.

Det er baggrunden for, at jeg svarede, at forhandlingerne var i god gænge, da jeg på samrådet den 7. december blev spurgt, om der kun forelå rapporter, eller om der var en reel dialog med personalet.

Vi er vel flere i dette rum, der kan genkende, at forhandlinger er en proces, som hurtigt kan ændre sig, og at man aldrig helt ved, hvornår sidste punktum bliver sat. Jeg mener dog, at det er rimeligt at beskrive forhandlingerne som værende "i god gænge", da aftalen blev underskrevet blot fire dage senere.

Det er således uomtvisteligt, at der på tidspunktet for samrådet var en reel dialog med personalet om et af initiativerne, der var beskrevet i dimensioneringsrapporten – nemlig vagtordningen ved afvisningsberedskabet.

Det var afslutningen af min besvarelse af samrådsspørgsmål H.

Jeg vil nu gå over til besvarelsen af samrådsspørgsmål I, hvor der spørges til en særlig model for piloternes arbejdstid.

Jeg vil gerne understrege, at der ikke arbejdes med en særlig model for piloternes arbejdstid. Tværtimod har vi med døgnvagtsaftalen lavet en aftale, der kan sikre ensartede vilkår for de personalegrupper, der går døgnvagt.

Som tidligere nævnt har vi således **ikke** valgt at arbejde videre med tiltag om en 48 timers arbejdsuge, forkortelse af ferie eller forlængelse af udsendelsesperioder. Dette understreges bl.a. af, at vi i f.m. de igangværende overenskomstforhandlinger **ikke** har rejst krav om en forøgelse af den ugentlige arbejdstid.

Det er klart, at medarbejderne ved kampflykapaciteten, ligesom alle andre, kan opleve spidsbelastningsperioder, hvor de kan blive bedt om at gøre en ekstra indsats. Men det vil ske indenfor de rammer, som vi også kender for andre personalegrupper.

Jeg vil gerne slå fast, at jeg har et stort fokus på at sikre gode rammer for **alle** medarbejderne, der skal bidrage til, at kampflyene kan løse opgaverne. Det er vigtigt at understrege, at det er en holdindsats at få kampfly på vingerne og ikke kun en opgave for piloterne. Vi skal derfor huske alle de medarbejdere, der får det til at lykkes.

Næste trin er derfor at finde ud af, hvordan vi kan understøtte rekruttering og fastholdelse af hele personalegruppen – både piloter, teknisk personale

og andre, der skal sikre den samlede opgaveløsning. Den dialog lovede vi i forbindelse med forhandlingerne om den ændrede planlægning- og honoreringsmodel for vagt af 24 timers varighed at involvere CS og HOD i efter nytår, og det har vi gjort.

Det arbejde sker sammen med medarbejdernes faglige organisationer, som jeg oplever, at vi har en god dialog med – også på det her område.

Afslutningsvis vil jeg også understrege, at dialogen med medarbejderne på dette område ikke kun vil ske centralt gennem deres faglige organisationer. Lokale drøftelser i samarbejdsudvalg og i det daglige mellem chefer og medarbejdere vil også medvirke til at vi løbende kan arbejde med og sikre en god og stabil rekruttering samt fastholdelse af de nødvendige, operative kræfter til løsning af opgaverne ved kampflykapaciteten.

Det var afslutningen af min besvarelse af samrådsspørgsmål I.

Jeg vil nu gå over til besvarelsen af samrådsspørgsmål J

Jeg forstår spørgsmålet sådan, at der spørges til, hvorvidt daværende forsvarsminister Peter Christensen på tidspunktet for besvarelsen af Forsvarsudvalgsspørgsmål 194 den 23. maj 2016 havde kendskab til norsk materiale om støj fra F-35, samt den af Nyt Kampfly Program udarbejdede *Støjrapport for Joint Strike Fighter af 29. april 2015*.

Som jeg forstår konteksten for Forsvarsudvalgsspørgsmål 194, havde der på dette tidspunkt i danske medier været omtale af norske tiltag i relation til F-35 støj.

Nyt Kampfly Program har tidligere oplyst, at der ikke rådes over detaljeret indsigt i beregninger eller målinger af støj i Norge. Af besvarelse af Forsvarsudvalgsspørgsmål 193 dateret den 23. maj 2016 fremgår det ligeledes i relation til udgifter forbundet med ombygningen af Ørland flyvestation (og jeg citerer), at "*Forsvarsministeriet har ikke detaljeret indsigt i beregningerne af de norske tilpasninger (af Ørland flyvestation)*".

I forbindelse med typevalgsprocessen udarbejdede Nyt Kampfly Program i foråret 2015 "Støjrapport for Joint Strike Fighter". Rapporten bygger på producentens egne data og omfatter alene flystøj, idet det i evalueringsøjemed var hensigten at frembringe en relativ sammenstilling af de tre kampflykandidater. Således blev der også for de to andre kampflykandidater udarbejdet tilsvarende støjrapporter.

Det er bl.a. disse støjrapporter, der lå til grund for – og er omtalt i besvarelsen af Forsvarsudvalgsspørgsmål 194 og Notat 42 om *konsekvenser af øget støjbelastning*, begge dateret den 23. maj 2016.

Som anført i min besvarelse af FOU spm. 54, dateret den 8. januar 2018, kan jeg oplyse følgende (idet jeg citerer fra denne besvarelse):

- *"Daværende forsvarsminister Peter Christensens svar på spørgsmål 194 fra Folketingets Forsvarsudvalg af 23. maj 2016 afspejlede ministerens kendskab til støjrapporten for F-35 fra april 2015.*
- *Jeg kan i øvrigt henvise til min korrektion af svaret på spørgsmål 194 af 1. december 2017."*

På den baggrund havde daværende forsvarsminister Peter Christensen kendskab til eksistensen af de omtalte danske støjanalyser – på samme måde som han måtte have haft overordnet kendskab til de norske forhold – som omtalt i danske medier og i Forsvarsudvalgsspørgsmål 194.

Den daværende forsvarsminister Peter Christensen har dog ikke fået forelagt selve den omtalte støjrapport ("*Støjrapport for Joint Strike Fighter af 29. april 2015*").

Jeg har den 1. december 2017 beklaget over for Forsvarsudvalget, at besvarelsen af Forsvarsudvalgsspørgsmål 194 bl.a. ikke indeholdt oplysning om, at F-35 ville overskride støjgrænserne, sådan som det fremgik af støjrapporten for F-35 fra april 2015 og af notat 42 til forsvarsforligskredsen

Afslutningsvis vil jeg gerne benytte lejligheden til at oplyse udvalget om, at Forsvarsministeriet på et borgermøde i Skrydstrup den 1. marts – blandt andet som følge af terminalstøjsproblemstillingen - har annonceret beslutningen om at bygge det kommende F-35 hangarkompleks et andet sted på flyvestationen end oprindeligt planlagt.

På borgermødet den 1. marts har Forsvarsministeriet endvidere lanceret en række initiativer for at skabe større åbenhed om støj ved Flyvestation Skrydstrup, herunder "godt naboskabs" møder, etablering af et flystøjs-overvågningssystem, gennemførelse af F-35 demonstrationsflyvning og etablering af hjemmesider med information omkring flystøj, klagemuligheder mv.

Arbejdet med at konkretisere implikationerne af F-35 flystøj pågår fortsat og forventes først afsluttet i løbet af året. Uagtet at retningslinjer for beregning af støj i Norge er forskellige fra den danske miljøstyrelses vejledning om beregning af flystøj, vil vi i relevant omfang nyttiggøre de overvejelser og erfaringer, som Norge har draget, ligesom erfaringer fra f.eks. Holland i r.t. F-35 demonstrationsflyvninger vil blive inddraget.

Det var afslutningen af min besvarelse af samrådsspørgsmål H, I og J.