

# KSAK Valbarometer 2026

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) är en riksorganisation för Sveriges motorflygklubbar och privatflygare, det så kallade ideella allmänflyget. KSAK har 4200 medlemmar i 120 flygklubbar som flyger drygt 40 000 timmar per år.

KSAK arbetar för ett allmänt ökat intresse för privatflyget hos allmänheten, myndigheter och politiker. Medlemmar ska kunna flyga så mycket som möjligt, så enkelt som möjligt och så säkert som möjligt. KSAK ska bidra till flygklubbarnas verksamhet så att de lättare kan attrahera, rekrytera och bibehålla nya piloter och medlemmar. Av Sveriges ca 120 flygskolor finns ca 90 av dem inom KSAKs organisation. Att skapa medlemsnytta är kärnan i förbundets verksamhet. KSAK har också ett delegerande av Transportstyrelsen för ultralätt flyg (UL).

Nedan har KSAK formulerat frågor kring ett antal problemområden relaterat till allmänflygets beredskap som vi önskar era politiska partiers syn på.

## **Allmänflygets beredskap**

KSAK flygklubbar och medlemmar bygger upp infrastrukturen i Sverige för beredskap avseende brandbevakning och insatser som leds av Frivilliga Flygkåren (sjöbevakning, flyginsatsgrupper med spaning av skador efter stormar eller jordskred m.m.) och Hemvärnet. Dessa insatser flygs med flygklubbarnas flygplan och med flygklubbarnas medlemmar som piloter och spanare. I de flesta fall så sker verksamheten från mindre flygfält som finansieras av flygklubbarna. De genomförs helt på ideell basis så piloter och spanare får inga ersättningar. Flygklubbarna får endast ersättning för hyra av flygplanen för just de timmar som flygplanen nyttjas under uppdragen, men inte för att hålla dem insatsberedda.

Nu i en omvärld med en ökad hotbild både avseende yttre hot från ett aggressivt Ryssland och ökad miljöpåverkan som kan leda till högre risk för skogsbränder så belastas klubbarna och medlemmarna hårt. Antalet piloter som kan genomföra dessa typer av insatser minskar från år till år och antalet tillgängliga flygplan likaså.

<https://ksak.se/allmanflygets-beredskap/>

## **Varför inte bara ersätta flyg med drönare?**

Drönare börjar användas mer och mer av militär och blåljusmyndigheter. De ersätter dock idag inte beredskapsflyget men är ett bra komplement. Drönare och flygplan har olika egenskaper som gör dem användbara tillsammans. En drönare ger en bra lokal bild vid en insats, men ett flygplan kan täcka större ytor snabbt för att sedan sätta in drönare vid upptäckta bränder eller andra typer av objekt.

## Hur stor är privatflygets miljöpåverkan?

Det har alltid funnits en diskussion kring privatflygets miljöpåverkan. Brandflyget och framför allt sjöbevakningen resulterar dock i att privatflyget kan ses som i det närmaste miljöneutrala. Även om flygplanens avgaser sprider både kolmonoxid och giftiga partiklar så är utsläppen från en större skogsbrand som inte upptäcks och stoppas i tid oerhört stora. Samma sak med ett oljeutsläpp från ett fartyg som kan upptäckas av flyg och bekämpas innan det når stränder och påverkar miljön.

Nedanstående rapport har ett par år på nacken, men informationen är fortfarande giltig. Ökade medeltemperaturer innebär med stor sannolikhet fler och större bränder. Kostnaderna har också med stor sannolikhet vuxit kraftigt.

<https://rib.msb.se/filer/pdf/18193.pdf>

## Utbildning

Även om bara en delmängd av den flygtid som produceras på flygklubbarna är direkt resultat av beredskapsinsatser så krävs det utbildning av nya piloter för att ersätta de som blir för gamla eller av medicinska skäl inte kan flyga mer. Det är en utbildningspyramid. För att få fram en pilot som är insatsberedd i beredskap måste man utbilda 20.

För att kunna deltaga i dessa insatser ska en pilot ha ett flygcertifikat, Private Pilot License (PPL) eller Light Aircraft Pilot License (LAPL). Kostnaden för ett PPL ligger idag på ca 180 000 kr. I den utbildningen ingår ca 50 h flygtid. För att sedan få flyga brandbevakning måste en pilot ha minst 100 h, för Hemvärnsflyg minst 200 h. Varje flygtimme kostar ca 2-3000 kr/h. D.v.s. en pilot måste på egen hand finansiera ca 280 000 kr för att kunna flyga brandflyg och ca 480 000 kr för att kunna flyga Hemvärnsflyg. Dessa kostnader innebär också att åldern för piloter som är insatsberedda är hög då en normalpilot har tid och råd med ca 20 h per år (40 000 kr). En privatpilot som inte har planer på att bli kommersiell pilot börjar ofta sin flygutbildning i 30-årsåldern vilket innebär att de närmar sig 40 år innan de ens är möjliga att få flyga för Hemvärnet.

**Fråga 1: PPL/LAPL piloter har inte rätt att få lön för flygning, men en premie skulle kunna delas ut efter varje år som en pilot uppfyllt kraven på genomförda insatser inom beredskapsflyg som t.ex. motsvarar 10% av utbildningskostnaderna. Är ert politiska parti beredd att driva en sådan fråga?**

**Svar:** Ja. Centerpartiet anser att de frivilliga försvarsorganisationerna spelar en avgörande roll i totalförsvaret och att deras förutsättningar att verka måste förbättras. En premiemodell som stärker incitamenten att utbilda och hålla sig beredskapsduglig som pilot är ett rimligt och väl avvägt förslag. Vi är beredda att driva en sådan fråga, i linje med vår bredare satsning på att stärka det civila försvaret och ge civilsamhällets aktörer bättre förutsättningar att bidra.

## **Flygplatser**

Totalt finns ca 230 flygplatser/flygfält i Sverige. Idag är det ett fåtal flygplatser i Sverige som är s.k. beredskapsflygplatser och får bidrag från staten för drift. För allmänflyget så finansierar oftast den lokala flygklubben arrende av mark, drift av hangarer och klubbhus samt snöröjning och gräsklippning. Det är från liknande små flygfält som majoriteten av de flygplan som används för brandflyg och hemvärnsflyg opererar. Av Sveriges ca 230 flygplatser/flygfält drivs ca 150 av flygklubbar! De som håller flygfälten i skick jobbar för det mesta helt ideellt. Vissa av dessa flygfält tar en landningsavgift på ca 100 kr för att delfinansiera verksamheten.

<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/12/uppdrag-till-trafikverket-att-forhandla-och-inga-overenskommelser-om-att-flygplatser-ska-vara-beredskapsflygplatser-under-2026/>

**Fråga 2: Är ert politiska parti beredda att ge klubbar ett årligt bidrag för att hålla dessa mindre fält i bra skick?**

**Många statliga flygfält överlämnades till kommunal verksamhet och läggs sedan snabbt ner p.g.a. avsaknad lönsamhet. Ett flygfält i sig är sällan lönsamt, men det kan vara kritiskt ur beredskapssynpunkt för brandflyg, räddningshelikoptrar och medicinska transporter. Exempel på de senaste årens nedläggningar även i kommuner med många innevånare är Gävle, Säve och Skövde står på tur.**

**Svar:** Ja. Centerpartiet har i riksdagen drivit att de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet måste säkerställas, även ur ett beredskaps- och krisperspektiv. Flygklubbar som på ideell basis håller flygfält öppna och användbara för brandflyg, hemvärnsflyg och sjöbevakning utför ett samhällsviktigt arbete som bör få ekonomisk kompensation. Vi ser ett årligt bidrag till beredskapskritiska fält som en rimlig och angelägen åtgärd.

**Fråga 3: Är ert politiska parti beredd att utöka listan med beredskapsflygfält?**

**För Swedavia flygplatser så måste privatflygare betala en landningsavgift eller köpa ett årligt kort. Denna kostnad utgår även de tider då flygplatsen inte är bemannad. Den normala vikten för ett allmänflygplan ligger på ca 1200 kg. D.v.s. en årlig kostnad på ca 6000 kr. Alternativet är att betala för varje start vilket ofta ligger på ca 300 kr. Denna avgift måste betalas även under beredskapsuppdrag. För Swedavia är detta inga stora inkomster. Många flygplansägare väljer i stället att helt undvika att landa på dessa flygfält.**

**Svar:** Ja. Centerpartiet har länge lyft vikten av att säkerställa att landets finmaskiga nät av flygplatser fungerar i kris och krig. I det allvarliga säkerhetsläge vi befinner oss i – med ökade risker för skogsbränder till följd av klimatförändringar och ett aggressivt Ryssland som grannland – är det angeläget att fler flygfält med reell beredskapsbetydelse ges ett formellt beredskapsuppdrag och den finansiering som följer med det.

**Fråga 4: Är ert politiska parti beredd att ge Swedavia ett direktiv att sänka kostnaderna för allmänflyget att operera på Swedavias flygplatser?**

<https://www.swedavia.com/contentassets/9514f15d5b9440feb72b4ff3cb3854d8/swedavia-airport-charges-and-conditions-of-services-2025-v.-1.1.pdf>

**Många statliga, kommunala och även privata flygplatser kräver godkännande genom s.k. Prior Permission Required (PPR) innan ett flygplan får landa. I vissa fall är dessa PPR berättigade p.g.a. säkerhet eller att skicket på banan inte kan garanteras. Handläggningen av PPR kan i vissa fall ta flera dagar och det tvingar piloter att välja andra mindre lämpade flygplatser att landa på. Långa avstånd mellan öppna flygplatser ökar risken om ett problem uppstår i luften.**

**Svar:** Ja. Centerpartiet har tidigare tagit upp Swedavias finansieringsmodell och kostnadsstrukturer och velat se en förändring till förmån för bl.a. de regionala aktörerna. Det är inte rimligt att piloter som utför beredskapstjänstgöring ska betala landningsavgifter för detta. Vi är beredda att ge Swedavia tydliga direktiv att se över och sänka avgifterna för allmänflyget.

**Fråga 5: Är ert politiska parti beredd att ge uppdrag till Transportstyrelsen att se över skärpta direktiv för när PPR skall krävas samt rutiner för hur PPR kan hanteras snabbare?**

**Swedavia har sedan 15 juni krävt att flygplan som ska landa på deras flygplatser skall ha ett ifyllt s.k. "sanktionscertifikat". Tolkningen är att detta är en del av EASA sanktioner mot ryska flygoperatörer. Men EASA gör avsteg för flygplan med en startvikt <2000 kg. Detta avsteg gäller därmed majoriteten av allt privatflyg i Sverige. Såvitt KSAK har kunnat hitta så är Swedavia den enda flygplatsoperatören i Europa som ställer detta specifika krav även på privatflygplan.**

**Svar:** Ja. Centerpartiet vill aktivt minska onödig byråkrati och förkorta handläggningstider i myndigheterna. Långa PPR-processer riskerar att försämra flygsäkerheten och försvåra beredskapsflygets operativa förmåga. Vi är beredda att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över när PPR-krav är motiverade och att etablera rutiner för snabb handläggning.

**Fråga 6: Är ert politiska parti beredd att beordra Swedavia att ta bort krav på sanktionscertifikat för flygplan med max startvikt (MTOW) <2000 kg?**

<https://www.swedavia.net/gemensamma-sidor/ansok-och-bestall/ansok-och-bestall/sanktionscertifikat/?icao=ESSV>

<https://ksak.se/ppr-pa-swedavia-flygplatser-framforallt-for-visby-rakna-med-lattnader/>

<https://www.easa.europa.eu/en/faq/136185>

**Svar:** Ja. EASA undantar själva flygplan under 2000 kg MTOW från sanktionsreglerna. Att Swedavia som ensam aktör i Europa ändå kräver sådana certifikat av privatflygare saknar saklig grund och skapar onödiga hinder. Vi är beredda att ge Swedavia direktiv att anpassa sina krav i enlighet med EASA:s regelverk.

## Flygplan

De flygplan som är privatägda eller ägda av flygklubbar och som används för beredskapsflyg får ersättning per flugen timme. Men om det inte blir någon flygning så utgår ingen ersättning för de extra kostnader i form av förstärkt försäkring eller underhåll som krävs för beredskapsflyget.

**Fråga 7: Är ert politiska parti beredd att ge flygplansägare ett årligt bidrag för att täcka dessa extra kostnader för att möjliggöra att deras flygplan används inom beredskapsflyget?**

**I och med utökad användning av drönare inom militär och polisiär verksamhet så börjar luftrummen bli mycket komplicerade. Det skapas nya restriktionsområden med kort varsel och ibland hindrar dessa restriktionsområden helt lokalt brandflyg att ens starta eller landa på flygplatser inom aktuellt område. Militär luftfart är ofta undantagna dessa restriktioner. Ett stort problem är att beredskapsflygen verkar under civila regelverk och militär trafik har egna regelverk.**

**Svar:** Ja. Det är inte rimligt att enskilda flygplansägare på egen hand ska bära kostnaderna för den förstärkta försäkring och det extra underhåll som beredskapstillgänglighet kräver. Det civila försvaret är ett gemensamt ansvar och bör finansieras som sådant. Vi är beredda att driva frågan om ett statligt bidrag kopplat till beredskapstillgängligheten.

**Fråga 8: Är ert politiska parti beredd att ge Transportstyrelsen uppdrag att se över om beredskapsflyg kan ges samma möjligheter som militär eller polisiär trafik att verka även inom liknande restriktionsområden?**

**För att i luftrum som saknar övervakning av flygtrafikledning så är principen ”se och synas”. För flygplan så är detta möjligt, men att se och undvika en drönare är mycket svårt. Beredskapsflyg och drönare opererar dessutom i höjdsikt mycket nära varandra. För hemvärnsflyg är det t.o.m. samma höjdsikt. En lösning är att tillföra elektroniska kommunikationssystem för att tala om aktuell position. För flygplan inom beredskapsflyg så krävs det certifierade system, t.ex. ADS-B, som är mycket dyra. För drönare så är ofta dessa system för tunga. En lösning är att införa förenklade regelverk som t.ex. myndigheterna i England gjort med systemet ”SkyEcho”. Eller snabbt införa ADS-L med kommunikation via mobil Internet och icke certifierad GPS. Lösningar finns idag med t.ex. ”SafeSky”. De certifierade GPS-systemen har dessutom de senaste åren visat sig vara mycket känsliga för GPS-störning där t.ex. de icke certifierade GPS-mottagarna i iPhone visat sig vara mycket mindre känsliga då de även tar in andra typer av GPS-nät.**

<https://uavionix.com/general-aviation/skyecho/?srsltid=AfmBOopcXhVeWS-bhQwFigAEeuEsQpp2qU8iL0ADkIXzDEuNfcMXpHjo>

<https://www.safesky.app/>

**Svar:** Ja. Det är en principiellt felaktig ordning att civilt beredskapsflyg – som utför uppdrag av stor samhällsnytta – hindras av restriktionsområden som militären är

undantagen från. Vi anser att det civila försvaret och beredskapsflyget behöver likvärdiga operativa förutsättningar och är beredda att ge Transportstyrelsen ett sådant utredningsuppdrag.

**Fråga 9: Är ert politiska parti beredd att ge Transportstyrelsen uppdrag att skyndsamt införa nya förenklade regelverk för samverkan mellan drönare och flyg?**

**Svar:** Ja. Centerpartiet har välkomnat arbetet med en europeisk drönarstrategi och är tydliga med att Sverige ska ta en aktiv roll i regelutvecklingen. Att modernisera regelverken för luftrumssamverkan – med lösningar som SkyEcho eller ADS-L – är angeläget ur ett flygsäkerhetsperspektiv och bör prioriteras.

**Fråga 10: Är ert politiska parti beredd att ge ekonomiska bidrag till flygplansägare som ställer sina flygplan tillgängliga för beredskapsflyg för att bekosta certifierade övervakningssystem.**

Ultralätta (UL/NLF) flygplan får idag inte användas inom beredskapsflyg. Detta anser KSAK vara ett arv från en syn på den tekniska statusen som äldre ultralätta flygplan hade. Idag är nytillverkade ultralätta flygplan av minst samma tekniska kvalitet som normalklassade flygplan.

**Svar:** Ja. Kostnaden för certifierade ADS-B-system och liknande är avsevärd för enskilda ägare. När dessa system är en förutsättning för säkert beredskapsflyg är det rimligt att staten delfinansierar dem. Vi ser positivt på ett riktat investeringsstöd kopplat till beredskapstillgänglighet.

**Fråga 11: Är ert politiska parti beredd att ge Transportstyrelsen uppdrag att se över regelverk och tillåta UL/NLF flygplan i beredskapsflyg?**

Moderna motorer med lägre bränsleförbrukning finns, men kostnaden för anskaffning och underhåll gör att många klubbar avvaktar med att byta flygplan. Den totala driftskostnaden är trots allt en kombination av anskaffningskostnader, underhållskostnader och bränslekostnader.

**Svar:** Ja. Om moderna ultralätta flygplan håller samma tekniska standard som normalklassade bör regelverket spegla detta. Att stänga ute en hel kategori moderna flygplan från beredskapsflyget framstår som ett arv från en annan tid och bör granskas kritiskt. Vi är beredda att ge Transportstyrelsen uppdrag att göra en teknisk och säkerhetsmässig översyn.

**Fråga 12: Är ert politiska parti beredd att subventionera övergång till bränsleekonomiska motorer i flygplan på samma sätt som tidigare gjorts för bilar?**

**Svar:** Ja, vi ser positivt på att utreda en sådan modell. Centerpartiet har stöttat omställningspremier i transportsektorn för att påskynda övergången till mer bränsleeffektiv och klimatvänlig teknik. Det är rimligt att pröva liknande modeller för beredskapsflygets flygplan. En samlad analys av kostnader och samhällsnytta bör ligga till grund för ett sådant stödprogram.

## **Bränsle**

Motorerna i de flygplan som nyttjas av privatflyget kräver oftast flygbensin (AVGAS). Majoriteten av dessa motorer klarar blyfri UL 91/96 och i vissa fall 100 LL med låg blytillsats. På de flesta flygfält, inklusive stora flygplatser som t.ex. Linköping så är det den lokala flygklubben som finansierar bränsleanläggningar för AVGAS samt säkerställer att det finns bränsle i tankarna. Kostnaderna för bränsle är idag ca 25-30 kr/L. Flygklubbarna betalar för bränslet när tanken fylls på, men får tillbaka kostnaderna först när ett flygplan tankar. Att säkerställa en lägsta nivå på 5000 L i en tank är en investeringskostnad på minst 125 000 kr. 2025 så var det ett en varm sommar i norra Sverige, vilket ledde till att tankarna tömdes hos flygklubbarna och det fick påverkan på möjligheten att genomföra insatser med beredskapsflyget.

Avsaknaden av bränsle och långa avstånd mellan öppna flygplatser där det går att tanka ökar risken för att piloter felberäknar bränslebehoven och tvingas till nödlandningar som riskerar att bli haveri med dödlig utgång.

**Fråga 13: Är ert politiska parti beredda att ge de flygklubbar som erbjuder AVGAS ett räntefritt lån för att säkerställa att bränsletankarna alltid innehåller minst 5000 L bränsle?**

**Många av flygklubbarnas tankanläggningar kräver att någon medlem från klubben öppnar anläggningen med nycklar samt tar betalt för tankningen. Orsaken är att kostnaden för att installera kortläsare är för hög.**

**Svar:** Ja. Bränslebristen som uppstod under den varma sommaren 2025 och som begränsade beredskapsflygets förmåga är ett tydligt exempel på en sårbarhet i försörjningsberedskapen. Centerpartiet vill stärka försörjningsberedskapen inom drivmedel och ser ett system med räntefria lån – liknande dem som staten använder inom andra beredskapsområden – som ett rimligt instrument.

**Fråga 14: Är ert politiska parti beredd att ge flygklubbar ett ekonomiskt investeringsbidrag för att installera kortläsare för tankanläggningar?**

**Flygbränsle är momsbefriat och även skattefritt om det inte används för privat ändamål. För privatflyg tillkommer energi och koldioxidskatt. Dock så är AVGAS dyrt att producera eftersom det är så små mängder som tillverkas och det ska dessutom transporteras till små flygplatser runt omkring i Sverige. Enligt Hjelmcö som är en av de största leverantörerna av AVGAS så motsvarar den totala mängden av AVGAS som förbrukas av privatflyget per år det som säljs till bilister vid en större mack längs med E4. Bränslekostnaderna blir därför betydligt högre för privatflyg än för t.ex. privata båtar eller bilar. För flygklubbarna är det ett administrativt betungande arbete att kräva tillbaka dessa skatter för skolning samt beredskapsflyg. Dessutom så ökar kostnaderna för de 50-150 h som en privatpilot själv finansierar för att kunna nå tillräcklig flygtid för att genomföra beredskapsinsatser.**

**Svar:** Ja. Att modernisera infrastrukturen för bränslehantering är en liten investering med stor effekt för tillgängligheten – både för enskilda piloter och för beredskapsflygets uthållighet. Vi är beredda att driva ett investeringsbidrag för detta.

**Fråga 15. Är ert politiska parti beredd att helt ta bort dessa skatter för flygbränsle som används inom privatflyget för att minska kostnaderna för flygklubbar och privatpiloter som vill nå tillräcklig flygtid för att bli beredskapspilot?**

<https://www.regeringen.se/contentassets/f2476eb470174409a8dd7899b26bcba9/beskattnings-av-flygbransle-och-fartygsbransle/>

[https://www.hjelmco.com/news.asp?r\\_id=217990](https://www.hjelmco.com/news.asp?r_id=217990)

<https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/punktskatter/energiskatter/skattpabransle.4.15532c7b1442f256bae5e56.html>

**Svar:** Delvis ja. Centerpartiet anser att det administrativa arbete som flygklubbar och piloter tvingas lägga ned på att kräva tillbaka energi- och koldioxidskatt för skolning och beredskapsflyg är onödigt betungande och bör avskaffas. Vi är beredda att verka för att bränsle som används i beredskapsflyg och i godkänd pilotutbildning undantas från dessa skatter. Frågan om generell skattefrihet för allt privat flygbränsle kräver en bredare analys i förhållande till klimatmålen, men vi är öppna för en sådan diskussion.

### **Myndighetsavgifter**

Transportstyrelsen har uppdraget att bedriva arbetet med flygsäkerhet i Sverige. I uppdraget ingår det att verksamheten skall vara självfinansierande. D.v.s. alla myndighetskostnader fördelas direkt ner till användarna. För allmänflyget så handlar det om flygskolor, verkstäder, flygläkare och inte minst varje enskild pilot och flygplansägare. Kostnaderna för flygskolor, verkstäder och läkare måste sedan i slutändan indirekt betalas av piloter och flygplansägare. Dessa myndighetskostnader resulterar i att framför allt antalet flygverkstäder och flygläkare minskar.

Ett exempel på kostnader som drabbar piloter och flygplansägare är registerhållningsavgifter. Flygplansägare måste varje år betala 900 kr i registerhållningsavgift. Fartyg betalar 600 kr. Bilar 74 kr. För en privatpilot så tas en årlig registeravgift på 650 kr ut. Skulle piloten dessutom ha kommersiellt certifikat är avgiften 1650 kr. För en trafikflygare 2950 kr. Vad betalar en båtägare eller bilist per år för att få framföra sitt fordon? Samma myndighet, samma register, samma storlek på arbete, men helt olika avgifter.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/avgifter/avgifter-inom-luftfart/>

**Fråga 16: Är ert politiska parti beredd att ändra finansieringen till Transportstyrelse så att direktivet kring självfinansiering kan utgå?**

**Svar:** Ja, delvis. Centerpartiet anser att principen om full självfinansiering inte alltid är lämplig när det handlar om myndighetsverksamhet med starka samhällssäkerhetsaspekter. Vi har tidigare resonerat likadant kring Sjöfartsverket – att delar av verksamheten bör anslagsfinansieras snarare än att hela kostnaden välts över

på enskilda användare. Vi är beredda att utreda om flygrelaterade delar av Transportstyrelsens verksamhet bör delfinansieras via anslag, så att säkerhetsarbetet inte undergrävs av avgiftslogiken.

**Fråga 17: Är ert politiska parti beredd att ändra direktiven till Transportstyrelsen så att kostnader för tjänster ska motsvara utfört arbete och ensas mellan bil/fartyg/flyg?**

**Svar:** Ja. Det är svårt att motivera att en privatpilot betalar nästan nio gånger mer i årsavgift än en bilägare för vad som är i grunden samma typ av registeradministration hos samma myndighet. Centerpartiet anser att avgifter ska vara proportionerliga mot det arbete som faktiskt utförs och att man inte ska straffas för att man valt flyget som hobby eller yrke. Vi är beredda att ge Transportstyrelsen tydligare direktiv om proportionerliga och likvärdiga avgifter.