

Här kommer svar från **Miljöpartiet**.

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: Vi är positiva till att stärka villkoren för de frivilliga piloter som Sverige är beroende av för exempelvis brandbevakning och andra beredskapsinsatser.

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

Svar: Där mindre flygfält fyller en tydlig funktion för exempelvis brandflyg, räddningstjänst, sjuktransporter eller totalförsvaret bör staten kunna bidra till att upprätthålla nödvändig beredskap. Stödet bör vara behovsprövat och kopplat till den samhällsnytta och beredskapsförmåga som flygfältet faktiskt tillhandahåller.

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

Svar: Beredskapsflygplatserna ska bilda ett nationellt nät som fungerar för sjuktransporter, räddningsinsatser och totalförsvaret. Antalet beredskapsflygplatser har ökat stort på senare år, men kan förändras ytterligare beroende på kommande bedömningar. Utgångspunkten ska vara samhällets beredskapsbehov och geografisk täckning, inte reguljärflygets kommersiella behov.

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

Svar: Flyg som genomför samhällsviktiga beredskapsuppdrag bör inte belastas med avgifter som försvårar dessa insatser. Vi vill därför se över Swedavias avgifter för beredskapsflyg. Vi ser däremot inget skäl till en generell subvention av privatflyg.

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?

Svar: Transportstyrelsen bör se över om PPR-regler och handläggning kan förenklas utan att flygsäkerheten försämras. Särskilt viktigt är att brandflyg och annat samhällsviktigt flyg snabbt kan få tillgång till de flygplatser som behövs vid en insats.

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

Svar: EU:s sanktioner mot Ryssland ska följas. Men svenska flygoperatörer bör inte belastas med administration utöver vad regelverket kräver för att fullfölja sanktionerna. Vi har inte haft möjlighet att utifrån rådande sanktioner ta ställning till rimligheten med kravet på sanktionscertifikat för de flygplan som landar på Swedavias flygplatser.

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?

Svar: Om staten eller totalförsvaret är beroende av privat- och klubbägda flygplan bör ersättningen också kunna täcka rimliga kostnader för att hålla flygplanen insatsberedda och inte bara för de timmar de faktiskt flyger.

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?

Svar: Reglerna måste fungera även när civilt beredskapsflyg, drönare, polis och militär luftfart behöver verka samtidigt. Transportstyrelsen bör tillsammans med Försvarsmakten och andra berörda myndigheter se över hur samhällsviktigt beredskapsflyg kan ges tillträde när det är säkert och operativt möjligt.

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

Svar: Drönare kommer att bli allt viktigare för både civila och militära uppgifter och måste kunna användas säkert. Transportstyrelsen bör skyndsamt utreda teknikneutrala och kostnadseffektiva regler för elektronisk synlighet och säker samverkan mellan drönare och bemannade luftfartyg.

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.

Svar: Om staten ställer krav på särskild säkerhetsutrustning för flygplan som ingår i beredskapen är det rimligt att staten också kan bidra till kostnaden. Stödet ska i så fall vara avgränsat till flygplan som faktiskt står till beredskapsverksamhetens förfogande.

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

Svar: Regelverket ska utgå från flygplanens faktiska säkerhet, prestanda och lämplighet, inte enbart från kategori. Transportstyrelsen bör pröva om moderna UL/NLF-flygplan kan användas för vissa beredskapsuppgifter med bibehållen hög flygsäkerhet.

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

Svar: Vi vill påskynda allmänflygets klimatomställning med de lösningar som minskar klimat- och miljöpåverkan mest, exempelvis elektrifiering och övergång till hållbara fossilfria drivmedel. Vi vill till exempel se ett produktionsstöd för elektrobränslen och avancerade biodrivmedel för bland annat förnyelsebart flygbränsle.

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?

Svar: Bränsleförsörjningen får inte bli en svag länk i Sveriges beredskap. Staten ska kunna underlätta finansieringen av nödvändiga drivmedelslager vid flygfält som används för brand- och beredskapsflyg. Ett stöd behöver i så fall vara villkorat med att flygfältet upprätthåller en drivmedelsberedskap och utformas i enlighet med EU:s statsstödsregler. Ett stöd behöver även bidra till omställningen bort från fossila bränslen.

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

Svar: Att samhällsviktigt flyg ges möjlighet att tanka även när ett mindre flygfält är obemannat stärker både säkerheten och beredskapen. Exakt hur detta ska kunna lösas behöver utredas.

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?

Svar: Miljöpartiet vill inte införa en generell skattebefrielse för bränsle till privatflyg. Däremot ska flygklubbar inte behöva bära kostnader för bränsle som används i samhällsviktiga uppdrag. Reglerna för återbetalning vid exempelvis brand- och beredskapsflyg ska vara enkla och effektiva.

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

Svar: Vi anser att Transportstyrelsens verksamhet med registerhållning fortsatt ska vara självfinansierande, det vill säga att alla myndighetskostnader fördelas ner till användarna.

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: Skillnaden i de olika avgifterna beror till största delen på skalfördelen som ett stort register med miljontals vägfordon har jämfört med ett litet register över några tusen flygplan. Samma avgift för bil, fartyg och flyg är inte heller nödvändigtvis rimligt eftersom kostnaderna för registerhållning och myndighetsarbete skiljer sig mellan trafikslagen, men skillnaderna ska kunna förklaras av faktiska kostnader.