

Här är svar från **Moderaterna**.

Övergripande kommentar:

Moderaterna ser allmänflyget som en viktig del av Sveriges samlade luftfart och som en resurs för både krisberedskap och totalförsvaret. Flygklubbar, frivilliga piloter och mindre flygfält bidrar bland annat till brandbevakning, spaning och andra samhällsviktiga uppgifter.

Regeringen har under mandatperioden stärkt luftfartens förutsättningar, bland annat genom avskaffad flygskatt, kraftigt förstärkta stöd till regionala flygplatser och ökade medel till beredskapsflygplatser. I regeringens nya luftfartsstrategi betonas också uttryckligen luftfartens betydelse för totalförsvaret, krisberedskapen och samhällsviktiga transporter.

Vi ser samtidigt behov av att säkerställa att regelverk, myndighetsavgifter och ekonomiska villkor inte i onödan försvårar för den del av allmänflyget som bidrar till Sveriges beredskap. Flera av KSAK förslag är därför intressanta och bör analyseras vidare, samtidigt som statliga stöd bör vara träffsäkra och i första hand kopplas till ett faktiskt beredskapsbehov.

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 delta 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: Moderaterna prioriterar generellt sänkta skatter och avgifter framför nya riktade bidragssystem. Vi ser hellre att kostnaderna för certifikat och flygtid sänks rakt av (t.ex. genom skattelättnader på flygbränsle för skolning, se fråga 15) än att införa en ny statlig premieordning med den administration det innebär.

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.

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

SVAR: Mindre flygfält kan ha en betydelse för krisberedskap och totalförsvaret som är betydligt större än vad den kommersiella verksamheten på flygfältet visar. Vi är positiva till att se över hur sådana flygfält som har en tydlig och dokumenterad beredskapsfunktion kan ges långsiktigt hållbara förutsättningar. Ett eventuellt statligt stöd bör vara kopplat till den beredskapsnytta som flygfältet tillhandahåller.

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.

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

SVAR: Ja. Regeringen har redan byggt ut och förstärkt systemet med beredskapsflygplatser och höjt ersättningen för deras jourberedskap. Vilka flygplatser som ska ingå måste löpande bedömas utifrån geografisk täckning, totalförsvarets behov och behovet av samhällsviktiga flygtransporter. Vi är positiva till att ytterligare flygplatser inkluderas när det finns ett dokumenterat behov.

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.

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

SVAR: Det är viktigt att avgifter och villkor inte skapar omotiverade hinder för allmänflyget, särskilt när flygningen har koppling till samhällsviktig verksamhet eller beredskap. Vi är positiva till att se över om dagens avgifter och villkor är proportionerliga. Hur Swedavias prisstruktur konkret ska utformas bör dock i första hand hanteras av bolaget inom ramen för dess uppdrag.

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.

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: Ja. PPR fyller en viktig funktion när det finns säkerhetsmässiga eller operativa skäl, men reglerna bör inte vara mer begränsande än vad som är nödvändigt. Vi är positiva till att Transportstyrelsen ser över hur användningen av PPR fungerar och om rutinerna kan förenklas och handläggningstiderna kortas utan att flygsäkerheten försämras.

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.

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 sanktioner mot Ryssland ska självklart följas fullt ut. Samtidigt ska svenska aktörer inte införa administrativa krav som går längre än vad som behövs utan goda skäl. Mot bakgrund av de undantag som finns i EU-regelverket för vissa mindre luftfartyg är vi positiva till att frågan ses över så att Swedavias krav är proportionerliga och förenliga med den EU-rättsliga regleringen.

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?

SVAR: Vi har inget sådant förslag. Vi ser i första hand ersättning kopplad till faktisk flygtid som den rimliga modellen, i linje med hur andra frivilliga försvarsorganisationer ersätts.

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.

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: Ja, rimligt att se över. Om beredskapsflyg utför samhällsviktiga uppdrag åt Hemvärnet, Frivilliga Flygkåren eller räddningstjänsten bör onödiga regelkrockar mellan civila och militära luftrumsregler undanröjas. Vi är positiva till att Transportstyrelsen tillsammans med berörda myndigheter ser över hur beredskapsflygets möjligheter att verka kan säkerställas utan att flygsäkerheten eller skyddsvärda militära intressen äventyras.

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.

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

SVAR: I takt med att drönare blir vanligare inom både militär och civil verksamhet behöver regelverket hänga med, så att luftrummet förblir säkert för alla aktörer. Vi ser positivt på att Transportstyrelsen ges i uppdrag att utreda moderna, kostnadseffektiva lösningar för positionsdelning.

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: Vi är positiva till att pröva hur kostnader för nödvändig säkerhets- och övervakningsutrustning ska hanteras för flygplan som faktiskt används och hålls tillgängliga för samhällsviktigt beredskapsflyg. Ett eventuellt stöd bör vara tydligt avgränsat till beredskapsverksamheten och utformas kostnadseffektivt.

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 nyttillverkade ultralätta flygplan av minst samma tekniska kvalitet som normalklassade flygplan.

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

SVAR: Om moderna ultralätta flygplan håller motsvarande teknisk standard som normalklassade flygplan finns ingen självklar säkerhetsmässig anledning att utesluta dem. Vi vill att Transportstyrelsen gör en teknisk bedömning innan ett regelverk ändras.

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.

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

SVAR: Moderaterna vill främja teknikutveckling och minskade utsläpp från luftfarten, men vi ser inte i nuläget skäl att införa en generell statlig subvention för motorbyte i privatägda flygplan. Staten bör i första hand skapa teknikneutrala och långsiktiga förutsättningar för omställningen snarare än stödja en viss investering eller teknik.

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?

SVAR: Tillgång till bränsle är en grundläggande del av luftfartens beredskap. De problem som KSAK beskriver bör därför tas på allvar och frågan om bränsleförsörjningen vid mindre strategiskt viktiga flygfält bör ingå i arbetet med en robust luftfart. Vi vill däremot inte på förhand binda oss till just räntefria lån eller en generell miniminivå om 5 000 liter vid varje berört flygfält.

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.

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

SVAR: Det är positivt med lösningar som gör bränsleanläggningar mer tillgängliga och minskar beroendet av att en enskild klubbmedlem finns på plats. Men vi inget sådant riktat investeringsbidrag är aktuellt för oss i dagsläget.

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.

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: Vi är generellt positiva till lägre skatter på drivmedel och förstår att de små volymerna gör AVGAS oproportionerligt dyrt att administrera skattemässigt för klubbarna. Vi har inget beslut om att helt avskaffa skatten på flygbränsle, men ser positivt på att förenkla den administrativa bördan kring återsökning av skatt för skolning och beredskapsflyg. Vi är beredda att se över om villkoren för utbildning och flygning med direkt koppling till samhällsviktig beredskap kan förbättras.

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.

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

SVAR: Vi har inget förslag om att ändra principen om avgiftsfinansiering av Transportstyrelsens verksamhet. Principen att den som nyttjar en tillståndspliktig verksamhet också bär kostnaden för tillsynen är rimlig och gäller brett inom transportsektorn.

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 till att se över frågan. Myndighetsavgifter ska vara transparenta, proportionerliga och stå i rimlig relation till kostnaden för den tjänst eller tillsyn som utförs. Om stora och svårmotiverade skillnader förekommer mellan jämförbara register- och myndighetstjänster inom olika trafikslag finns det anledning att analysera dessa närmare.