Frivilliga Flygkåren
Kårstaben

Yttrande

VÅRT DATUM	VÅR BETECKNING
2008-01-30	200807/SIA
ERT DATUM	ER BETECKNING
2008-01-15	Fi 2008/423

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar på promemorian om beskattning av flygbränsle

1. Sammanfattning

Finansdepartementet har i promemoria föreslagit beskattning av flygbensin både för det kommersiella och det privata flyget. Detta kommer att få stora negativa konsekvenser och merkostnader för samhällets krishantering och minskade möjligheter till miljöövervakning samt stöd för Försvarsmakten genom att Frivilliga Flygkårens, FFK:s, verksamhet allvarligt skadas.
Förklaringen är att tillgången på piloter, flygplan och flygfält kommer att minska kraftigt då skatten drabbar flygklubbarna som inte längre kan bära de ökade kostnaderna och därför i stor omfattning upphör med sin verksamhet. Piloterna och flygplanen som FFK använder kommer från landets flygklubbar.

FFK producerar under 2008 mer flygtid än flygvapnet och är ständigt insatsberedda vid större händelser som kan drabba landet.

Den skatt som staten tar in ca 2,5 Mkr räcker knappt till att täcka FFK:s ökade kostnader samtidigt som den orsakar en omfattande reducering av privatflyget som är FFK:s bas för verksamheten. Åtgärden är kontraproduktiv och drabbar det Svenska samhället genom att en resurs för stöd till samhället under kriser riskerar att försvinna.

Frivilliga Flygkåren förordar därför att beskattning av flygbensin inte genomförs.

2.Inledning

Finansdepartementet har i promemoria föreslagit beskattning av flygbensin både för det kommersiella och det privata flyget. Detta kommer att få stora negativa konsekvenser och merkostnader för samhällets krishantering och minskade möjligheter till miljöövervakning.

Länsstyrelserna och utpekade myndigheter har enligt krisberedskapsförordningen ett geografiskt områdesansvar respektive ett sektorsansvar vilket innebär att leda och samordna verksamheter men även att ha en god överblick av händelser och kunna informera om detta. För att klara detta nyttjas privatflyget och småflygplan genom en av de frivilliga försvarsorganisationerna, Frivilliga flygkåren, FFK. Exempel på FFK:s verksamhet är brandflyg, miljöövervakning samt uppdrag till ett flertal civila myndigheter som redovisas nedan.

Vidare påverkas Försvarsmakten genom Hemvärnet och Marinen som är stora beställare av FFK.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
Flottiljvägen 4 611 92 Nyköping	Flottiljvägen 4 Skavsta flygplats	0155-289972 Kontor + Mobil	0155-289977	ks@ffk.se
Organisationsnummer	**Postgiro**	**Bankgiro**	**Internet**	**E-post direkt**
802013-7306	43 43 02-6	5502-0374	www.ffk.se	sven-inge@ffk.se

3. Frivilliga Flygkåren

FFK bygger sin verksamhet på flygklubbarna och deras resurser i form av piloter och flygplan. FFK är en ideell frivillig försvarsorganisation i enlighet med förordning, 1994:524, om frivillig försvarsverksamhet. KBM har tillsammans med länsstyrelser och myndigheter utvecklat ett system för övervakning och kontroll från luften med hjälp av småflygplan. FFK är den organisation som genomför dessa flygningar.

FFK är en av de organisationer som besitter en unik förmåga som inte kan upphandlas på den öppna marknaden, nämligen att på låg höjd kunna spana, fotografera och rapportera till sina uppdragsgivare. FFK:s insatser i samhällets krisberedskap och för Försvarsmakten är en mycket billig resurs då flygregelverket för denna typ av flygverksamhet föreskriver att ingen ersättning får utgå till piloterna förutom kostnader för driften av själva flygplanet i uppdraget.

FFK är organiserat i 23 länsflygavdelningar och har 2200 medlemmar. Detta motsvarar nästan hälften av piloterna i landets flygklubbar. Inom varje länsflygavdelning ingår flyggrupper som stöder det civila delen av samhället och även Försvarsmakten.

Exempel på myndigheter som idag använder sig av FFK är Banverket, Vägverket, Räddningstjänster, länsstyrelser, Svenska kraftnät, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Jordbruksverket och fler myndigheter har visat sitt intresse. Ett ytterligare exempel är brandflyget som genomförs av FFK i 19 län åt länsstyrelserna. Sammanlagt har Krisberedskapsflyget 424 kontraktsbundna piloter.

FFK förser hemvärnet med 32 flyggrupper och 8 flygtroppar med totalt 252 piloter. För marinen pågår en uppbyggnad av 7 Sjöinformationsgrupper omfattande 56 piloter.

Cirka 3000 timmar per år flyger FFK åt marinens sjöbevakningscentraler för att ge information om fartygsrörelser längs våra kuster. Utan denna verksamhet skulle kusten i stort vara obevakad.

FFK disponerar ca 400 flygplan genom kontrakt med landets flygklubbar. Under ett år flyger FFK ca 8000 flygtimmar i samhällets tjänst.

FFK:s budget är ca 20 M kr per år. Cirka en tredjedel är anslag från Krisberedskaps-myndigheten för utbildning och övning, en tredjedel är anslag från Försvarsmakten och resten ersättning för uppdragsflyg till exempel brandflyg, sjöbevakning, pejling av djur, mm.

All flygning sker till självkostnadspris enligt en lista upprättad av FFK och Kungliga Svenska Aeroklubben. Inga lönekostnader utgår till piloter och spanare.

4. Bensinskattens påverkan på Frivilliga Flygkårens verksamhet

Bensinskatten påverkar verksamheten på två sätt. De ökade flygkostnader som initialt uppstår, ca 2 M kr per år med nuvarande omfattning av flygningarna drabbar staten genom uppdragsgivarna. Den andra effekten kommer att bli ett hot mot FFK genom att grunden för verksamheten riskerar att snabbt erodera bort. FFK behöver för sin verksamhet piloter, flygplan, flygplatser, och flygträning. Som tidigare nämnts är det privatflyget genom flygklubbarna som tillhandahåller dessa komponenter. En bensinskatt slår med fördyringar mot alla dessa områden. FFK har idag 740 piloter med kontrakt för olika typer av tjänstgöring. Tillgången på piloter är inte statisk. Hela tiden är vi beroende av att kunna rekrytera nya piloter då de befintliga slutar av till exempel åldersskäl, medicinska orsaker, ekonomiska skäl, mm.

För att bli antagen till en grundutbildning i FFK har den enskilde piloten av egna medel idag satsat ca 300 - 400 000 kr innan han har tillräcklig flygerfarenhet. Efter en bensinskatte-höjning och därmed följande merkostnader blir den summan mellan 60 - 100 000 kr högre. Det säger sig själv att detta kommer att minska antalet piloter som i framtiden kan söka till FFK. Det är redan idag svårt att hitta kandidater.

Ökade kostnader leder till att det flygs mindre. Flygtidsuttaget idag är lågt bland privatpiloter. Som exempel kan nämnas att FFK kräver minst 20 timmars egenfinansierad flygtid varje år för flyginsatsgruppernas piloter. Årskostnaden för en sådan pilot stiger då med minst 4000 kr som tas från egna beskattade medel om endast ökningen av bensinpriset inräknas.
Lågt flygtidsuttag minskar flygsäkerheten kraftigt och leder till haverier då otränade piloter utsätts för stressiga situationer.
FFK behöver flygplan för att kunna operera. Ett ökat bensinpris leder till mindre flygning i klubbarna som i sin tur leder till färre timmar att fördela fasta kostnader på. Resultatet blir att många flygklubbar upphör och då står FFK utan flygplan. Tendensen är redan nu tydlig att mindre klubbar i inlandet inte kan bära kostnaderna utan tvingas att lägga ner.

Med varje flygklubb som läggs ner följer även att de mindre flygplatserna kommer att försvinna. Varifrån skall då FFK flyga för att göra samhällsviktiga insatser under händelser av typen Gudrun? FFK är inte betjänt av de stora statliga flygplatserna. Vi är beroende av de små flygplatserna för att bedriva brandflyg och andra insatser för Sverige.
Hela privatflygets framtid står nu inför ett avgörande. Särskilt förödande är det för FFK som kommer att förlora fundamentet för sin verksamhet.

Mot bakgrund av ovan beskrivna förhållande är det en relevant fråga om det är samhällsekonomiskt rätt att ta in ca 2,5 M kr i bensinskatt som flygning för privata ändamål ger mot att öka kostnaderna för FFK primärt med minst ca 2 M kr samtidigt som denna skatt på sikt kommer att bidra till en nedläggning av den viktiga samhällsresurs som FFK utgör.

Att ersätta FFK:s kapacitet och tjänster med andra lösningar i form av kommersiellt flyg ger mycket högre kostnader. Dessutom försvinner en del av den svenska traditionen där frivilliga ställer upp i krisberedskap och krishantering för att stödja samhället vid extra ordinära händelser och krigsfara.

FFK är en världsunik organisation vars like inte finns i Europa. Närmaste motsvarighet finns i USA under namnet Civil Air Patrol. Denna verksamhet skyddas av en av Congressen utfärdad ”Charter” och får ett aktivt stöd av Amerikanska staten.

Dessvärre har inte alla fakta kommit fram under skrivningen av föreliggande promemoria och då vinsterna är negativa för det svenska samhället i stort torde inte EU gemenskapen kunna tvinga Sverige att ta ett sådant beslut.
Frivilliga Flygkåren förordar därför att beskattning av flygbensin inte genomförs.

Frivilliga Flygkåren

Sven-Inge Ander
Kårchef

Tommy Wirén
Vice ordf. i kårstyrelsen