
REVISIONSVERKETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Huvudfrågor vid revisionen var för det första, huruvida förbindelseflygverksamheten i sin nuvarande omfattning är lönsam och huruvida Försvarmaktens flygande materiel- och personalresurser används på ett ändamålsenligt sätt i förbindelseflygverksamheten, och för det andra, huruvida det nuvarande systemet med flygtillägg är ändamålsenligt från ekonomisk synpunkt. Rekommendationerna 1 och 2 och deras motiveringar utgör revisionens svar på den första frågan. Svaret på revisionens andra fråga ingår i rekommendationerna 3 och 4 samt motiveringarna till dem.

För närvarande granskas inom Försvarmakten inte alls förbindelseflygens lönsamhet. När ett behov av en tjänsteresa uppstår, görs den ofta med Luftstridskrafternas egen flygmateriel, ifall sådan står till förfogande. Emedan Luftstridskrafternas flygteknikverk bekostar bränslet, är det för den förvaltningsenhet som utnyttjar resetjänsten förmånligare att utnyttja förbindelseflygmaterielen än att köpa en kommersiell flygbiljett för driftsanslagspengar. De för användarna gratis tjänsterna är ägnade att öka behovet av tjänster.

Rekommendation 1:

Försvarmakten borde börja utvärdera förbindelseflygets lönsamhet och ändamålsenlighet. Med Försvarmaktens egen materiel borde flygas endast de förbindelseflyg, där det av funktionella skäl är nödvändigt att utnyttja Försvarmaktens luftfarkoster eller då ekonomiska skäl till detta föreligger. För förbindelseflygverksamheten borde uppbäras en mot självkostnadspris svarande ersättning av de enheter som utnyttjar flygtjänsterna.

Rekommendation 2:

Försvarsmakten borde från funktionella och ekonomiska utgångspunkter bedöma förbindelseflygens årliga antal och art samt på basis av detta göra en uppskattning av volymen för den materiel som behövs för förbindelseflygverksamheten.

Att få förmånerna i enlighet med det nuvarande systemet för flygtillägg förutsätter av piloterna minst två flygtimmar per månad. Med det nuvarande systemet för flygtillägg idkas flygande till vissa delar endast därför att flygtillägget, som är ett väsentligt lönetillskott, skall kunna betalas. Detta har lett till också ekonomiskt oändamålsenligt flygande: förbindelseflygen orsakar betydande kostnader bl.a. som slitage på flygplanen och i form av underhålls- och bränslekostnader. Dessutom betalas flygtillägg också åt personer, till vilkas huvuduppgift flygande inte hör. Då tar det månatliga flygandet arbetstid i anspråk av huvuduppgifterna.

För att Luftstridskrafterna skall ha kunnat hålla kvar sina piloter i sin tjänst och förhindra att de övergår exempelvis till Finnair Abp, har åt piloterna betalats flygtillägg. En tillräckligt hög lönenivå är en realitet. Jaktplanspiloternas utbildning räcker många år och är mycket dyr. Att hålla flygarnas avgångsomsättning låg med hjälp av systemet för tjänstgöringsförbindelse och avlöningen är förnuftigt från statsfinansiell synpunkt. Avlöningen av Luftstridskrafternas piloter bör hållas på en sådan nivå, att piloter inte i väsentlig omfattning övergår till tjänst hos andra arbetsgivare. Så skedde senast i slutet av 1990-talet, då ca 70 piloter övergick till tjänst närmast hos Finnair Abp. Det bör också sörjas för en framgångsrik rekrytering av piloter.

Ifall Försvarsmakten som arbetsgivare skulle avstå från flygskyligheten som förutsättning för betalande av flygtillägget, skulle Luftstridskrafternas flygande personal inte ha ett tryck att genomföra ekonomiskt olönsamma förbindelseflyg för att få sitt lönetillskott. Andra direkta verkningar av detta vore, att för piloter som arbetar utanför de flygande enheterna (t.ex. vid Huvudstaben och i utlandet) inte särskilt skulle behöva ordnas flygtjänstgöring. För närvarande är de totala kostnaderna för det flygande som behövs för att få flygtillägg betydligt högre än kostnaderna för att betala själva flygtillägget. Merparten av de totala kostnaderna orsakas av den i stor skala bed-

rivna förbindelseflygverksamheten och förlusten av arbetstid för skötsel av huvuduppgifterna.

Rekommendation 3:

Försvarmakten borde överväga en förändring av piloternas avlöning så, att piloternas totala lön inte längre till stor del skulle basera sig på ett prestationsbaserat flygtillägg. Möjligt vore exempelvis ett avlöningssystem, där utan flygskyldighet åt piloterna betalas en högre tjänstelön än för närvarande i de uppgifter, där förutsättningen är pilotexamen. Försvarmakten borde emellertid redan under det rådande systemet med flygtillägg, när nästa tjänstekollektivavtal ingås, överväga att den för piloterna uppställda två timmars flygskyldigheten som förutsättning för betalande av flygtillägg skulle slopas. Detta skulle skapa faktiska förutsättningar att granska förbindelseflygen från ekonomisk synpunkt.

Målsättningen har varit att hålla piloterna kvar vid flottiljerna längre än för närvarande. Ifall detta lyckas, skulle det årliga utbildningsbehovet minska, vilket givetvis också ger upphov till inbesparingar.

Alla inom Luftstridskrafterna för närvarande förekommande uppgifter i L-tjänster kräver inte pilotutbildning. P.g.a. flygtillägget är piloternas löner väsentligt högre än de löner som betalas åt motsvarande officerare med utbildning för mark- och sjöstridskrafterna.

Rekommendation 4:

Huvudstaben borde i mån av möjlighet framdeles ersätta till piloter utbildade officerare som tjänstgör i t.ex. stabs-, underhålls- och planeringsuppgifter med officerare som fått utbildning för mark- och sjöstridskrafterna, och även beakta detta vid beslut om antalet officerare som skall utbildas för mark- och sjöstridskrafterna.

Enligt revisionsverkets uppfattning har Försvarmakten möjlighet att, i synnerhet på längre sikt, lägga om användningen av medel, ifall den skrider till de i denna revisionsberättelse framförda åtgärderna.