Motion

1982/83: 434

Bertil Danielsson och Ewy Möller

Tullklarering på flygplatserna i Kalmar och Ronneby

Med stöd av 53 § tullstadgan (1973:671) har generaltullstyrelsen i tullordningen delat in flygplatserna i riket i fyra klasser för vilka olika bestämmelser gäller i fråga om rätt till utrikestrafik. Inkommande flygplan får enligt 48 § tullordningen inte föras till annan plats än A- eller B-flygplats. Motsvarande gäller enligt 52 § tullordningen för utgående plan. Under vissa villkor får dock enligt 56 a § tullordningen flygplan föras till eller avgå från C-flygplats. Lättnaderna i 56 a § tullordningen är dock enligt generaltullstyrelsen inte avsedda för flygplan i reguljär trafik. Därför har också svenska flygplatser med reguljär daglig utrikestrafik utom Kalmar och Ronneby klassats som A- eller B-flygplatser.

Förbättrade internationella flygkommunikationer har i Blekinge och Kalmar län länge betraktats som en förutsättning för ett vidmakthållande och stärkande av näringslivet i de båda länen. Efter fleråriga överläggningar lyckades de båda länens företrädare under 1981 finna en lösning som möjliggjorde för SAS att etablera en reguljär flygförbindelse Kalmar–Ronneby–Köpenhamn. I början inkluderade linjesträckningen en mellanlandning i Malmö. SAS begärde tullklarering vid Kalmar och Ronneby flygplatser av passagerare till den planerade linjen, men generaltullstyrelsen avslog denna framställning och hänvisade till att tullklarering i stället kunde ske på Sturups flygplats. Efter besvär upphävde regeringen generaltullstyrelsens beslut och föreskrev att tullklarering för den av SAS startade flyglinjen skulle kunna ske på flygplatserna i Kalmar och Ronneby t. o. m. den 31 december 1982.

Trafiken har på linjen utvecklats mycket positivt. Såväl SAS som de berörda intressenterna i de båda länen är helt inriktade på att trafiken skall fortsätta. I koncessionsansökan av den 1 oktober 1982 ansökte ABA om ändring av bolagets koncession till att avse sträckan Kalmar–Ronneby–Köpenhamn vice versa med slopande av mellanlandningen i Sturup. I beslut den 9 december 1982 meddelade regeringen ABA tillstånd att bedriva trafik i enlighet med ansökningen t. o. m. den 31 december 1983. Dock angav regeringen i beslutet att tullklarering skulle kunna ske enligt nuvarande villkor på flygplatserna i Kalmar och Ronneby endast t. o. m. den 30 juni 1983. För tiden därefter förutsatte regeringen att frågan om tullbehandlingen i Kalmar och Ronneby löstes i samråd mellan tullmyndighet och berörda intressenter samt att de merkostnader som kunde uppkomma för kontroll och klarering av trafiken finansierades av intressenterna.

Enligt vår mening borde ett tillstånd till reguljär utrikes flygtrafik ävenledes innebära att flygplatsen klassas som lägst B-flygplats. Konsekvenserna av generaltullstyrelsens tullordning och regeringens beslut i koncessionsärendet blir att Kalmar och Ronneby flygplatser har daglig reguljär utrikestrafik men att kostnaderna för tullklareringen för denna trafik efter den första juli 1983 får delas mellan kommunala intressenter och flygresenärerna. Vi kan inte anse att en sådan ordning är rimlig. I likhet vad som gäller för andra flygplatsers reguljära utrikesförbindelser måste även för Kalmar och Ronneby flygplatser frågan om tullklarering vara en statlig angelägenhet. Eftersom trafiken f. n. endast omfattar en tur per dag i vardera riktningen måste kostnaderna för tullverket vara synnerligen marginella och borde kunna täckas genom en omdisponering av resurserna. De erforderliga insatserna kan till en del åstadkommas genom ökad samverkan med flygplatsledningen och de lokala polismyndigheterna i enlighet med de tankegångar som redovisades i lufttransportutredningen (SOU 1981:12).

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen uttalar sig för att tillstånd till reguljär utrikes trafik får som konsekvens att flygplatserna i fråga klassas som lägst B-flygplats.

Stockholm den 18 januari 1983

BERTIL DANIELSSON (m) EWY MÖLLER (m)