

## **Regeringens proposition**

**1983/84: 173**

**om Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö;**

beslutad den 22 mars 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås en lag med vissa bestämmelser för en i Malmö av Scandinavian Airlines System (SAS) anordnad terminal för befordran av flygpassagerare till och från Kastrups flygplats i Danmark. Vid terminalen skall säkerhetskontroll enligt lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats kunna äga rum. Vidare föreslås att en s. k. exportbutik för försäljning av obeskattade varor skall kunna inrättas inom terminalens område. Regeringen föreslås få bemyndigande att besluta om avgifter som ersättning för statens kostnader för säkerhetskontroll samt tull- och passkontroll vid terminalen.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juni 1984.

## Förslag till

### Lag med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** På den i Malmö av Scandinavian Airlines System anordnade terminalen för passagerare och gods, som befordras direkt till eller från ett luftfartyg i internationell trafik vid Kastrups flygplats i Danmark, får särskild kontroll äga rum till förekommande av brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart. Beträffande sådan kontroll gäller lagen (1970: 926) om särskild kontroll på flygplats i tillämpliga delar.

**2 §** Vad som i 27 § tullagen (1973: 670) föreskrivs i fråga om inrättande av en särskild butik (exportbutik) för försäljning av oförtullade eller eljest obeskattade varor på en flygplats skall gälla även i fråga om inrättande av en sådan butik på terminalen.

**3 §** Regeringen får besluta om avgifter till staten som ersättning för kostnaderna för särskild kontroll samt tull- och passkontroll på terminalen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1984.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1984-03-22

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, Holmberg, Hellström, Wickbom

**Föredragande:** statsrådet Boström

**Proposition om Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö**

---

## 1 Inledning

Mot bakgrund av önskemålen av snabbare och bättre förbindelser mellan Malmö och utlandet har Scandinavian Airlines System (SAS) i en framställning till regeringen den 24 november 1983 anfört att SAS planerar att bedriva trafik med svävare för befordran av flygpassagerare och bagage mellan Malmö och Kastrups flygplats i Köpenhamn. För det ändamålet uppför SAS i Malmö en särskild terminal. Eftersom trafiken avses gå till och från transitområdet på Kastrups flygplats måste säkerhetskontroll av passagerare och bagage ske redan vid terminalen i Malmö. Med anledning härav har SAS hemställt att möjlighet ges att genomföra säkerhetskontroller vid terminalen.

SAS har vidare den 16 januari 1984 hemställt om tillstånd att inrätta en s. k. tax-free shop (exportbutik) för försäljning av obeskattade varor i terminalen.

Efter remiss har yttrande över framställningen rörande säkerhetskontroll avgetts av rikspolisstyrelsen, luftfartsverket, generaltullstyrelsen, statens invandrarverk, länsstyrelsen i Malmöhus län, polisstyrelsen i Malmö polisdistrikt, Malmö kommunstyrelse samt Svensk Pilotförening (SPF).

Länsstyrelsen i Malmöhus län har bifogat en promemoria i ämnet som har upprättats av regionalekonomiska enheten vid länsstyrelsen.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta lagstiftningsärende som *bilaga*.

## 2 Gällande bestämmelser m. m.

Enligt lagen om särskild kontroll på flygplats får kontroll äga rum för att förekomma brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart (1 §). Förordnande om sådan kontroll meddelas av rikspolisstyrelsen efter samråd med luftfartsverket. I brådskande fall kan förordnande meddelas av den lokala polisstyrelsen. Förordnandet är tidsbegränsat och får gälla i högst tre månader varje gång (2 §). Kontrollen utförs av polisman efter beslut av polisstyrelsen. Denna får också förordna någon annan än en polisman att utföra kontrollen. I sådana fall skall kontrollen utföras under ledning av en polisman. Vid kontrollen eftersöks vapen eller andra föremål som är ägnade att komma till användning vid brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart. Väskor och andra slutna förvaringsställen får undersökas. Vidare får både flygpassagerare och andra som upphåller sig inom flygplatsens område kroppsvisiteras. Den som inte frivilligt underkastar sig kroppsvisitation kan avvisas från flygplatsens område (3 §). Påträffas föremål som är ägnade att komma till användning vid brott mot flygsäkerheten, skall den hos vilken föremålet har påträffats anmanas att förvara det på ett sätt som är ägnat att hindra brott, såvida inte föremålet tas i beslag enligt bestämmelserna i rättegångsbalken (4 §). Den som inte rättar sig efter en sådan anmaning får avvisas från flygplatsen. Enligt lagen bör kroppsvisitation som är av mer väsentlig omfattning verkställas inomhus i ett avskilt rum och om möjligt i närvaro av ett vittne (5 §).

På de flesta svenska flygplatser har luftfartsverket i samråd med rikspolisstyrelsen ställt i ordning särskilda utrymmen för kontrollverksamheten. Flygpassagerarna får passera in genom en insynsskyddad avskärmning där kroppsvisitation utförs manuellt eller med hjälp av elektriska detektorer och handbagaget genomlysas med en röntgenapparat. Efter kontrollen slussas flygpassagerarna och deras handbagage direkt in i flygplanet eller till ett särskilt uppehållsrum för enbart kontrollerade personer.

Förordnanden om särskild kontroll har meddelats beträffande samtliga svenska flygplatser och de förlängs kontinuerligt av rikspolisstyrelsen efter samråd med luftfartsverket. Kontrollverksamheten omfattar f. n. ca 30 procent av alla avgående flygplan i inrikes trafik och samtliga i utrikes trafik.

Enligt tullagen (1973:670) ansvarar tullverket för kontrollen av person- och varutrafiken till och från tullområdet, dvs. Sveriges landområde, sjöterritorium och lufterum. Enligt 27 § samma lag får på flygplats efter tillstånd av regeringen inrättas särskild butik (exportbutik) för försäljning av oförtullade eller eljest obeskattade varor till flygpassagerare som avreser till utlandet. Regeringen har i förordningen (1962:376) om försäljning i exportbutik (ändrad senast 1976:803) föreskrivit att SAS får inneha exportbutiker på Stockholm–Arlanda, Göteborg–Landvetters, Malmö–

Sturups, Jönköpings, Norrköpings–Kungsängens, Sundsvall–Härnösands och Umeå flygplatser. På Malmö–Sturups flygplats får försäljning inte ske till flygpasagerare med Köpenhamn som bestämmelseort.

### 3 Allmänt om Sydsveriges utrikesförbindelser

Under en följd av år har önskemål förts fram om snabbare och bättre förbindelser mellan Sydsverige och utlandet. Olika transportalternativ har diskuterats för att man skall uppnå de önskade förbättringarna.

Närmare 500 000 enkelresor per år företas mellan Skåne och Kastrup. Ca 300 000 av resorna är båt- och busstransporter för anslutning till reguljärt utrikesflyg på Kastrup.

Flygtrafiken mellan Sydsverige och utlandet går i dag via Sturups flygplats i Malmö. Den s. k. pendeln mellan Sturup och Kastrup är den enda reguljära utrikes förbindelsen på Sturup. Flygplatsen som är byggd för såväl inrikestrafik som utrikestrafik har ett betydande kapacitetsöverskott. Under de senaste åren har luftfartsverket vidtagit olika åtgärder för att stimulera trafiken på flygplatsen och den har också fått ökad betydelse för chartertrafiken.

Under ledning av länsstyrelsen i Malmöhus län undersöks f. n. möjligheterna att förbättra den utrikes trafikförsörjningen med flyg och att på bästa möjliga sätt utnyttja Sturup.

Enligt SAS är inrättandet av en förbindelse med svävare över Öresund kombinerad med flyg från Kastrup f. n. det bästa sättet att förbättra Sydsveriges förbindelser med utlandet. Bolaget har därför beslutat att öppna en sådan förbindelse. Svävarna skall på 35–40 min. och med samma komfort som den i SAS' utrikesflygplan transportera passagerare mellan Malmö hamn och Kastrups flygplatsterminal.

Regeringen gav den 2 juni 1983 tillstånd till svävartrafiken enligt förordningen (1966: 159) om tillstånd för brukande av svävare. I anslutning härtill förklarade SAS att man f. n. inte avsåg att lägga ned trafiken med pendeln från Sturup utan att möjligheterna att förbättra denna trafik först hade prövats. Vidare uppgav SAS att man avsåg att undersöka möjligheterna dels att inrätta en DC-9 linje till London från Sturup via Köpenhamn dels att anordna trafik med flygplan av typen SAAB Fairchild SF-340 mellan Sturup och vissa orter i Förbundsrepubliken Tyskland.

### 4 SAS' framställning om säkerhetskontroll och remissyttrandena över den

Vid den nya terminalen planeras enligt SAS sedvanlig pass-, tull- och valutakontroll i samråd med Malmö polisdistrikt respektive tulldirektionen

i södra regionen. Erforderliga utrymmen för dessa funktioner kommer att inrymmas i terminalen. Härutöver är det nödvändigt att säkerhetskontroll av passagerarna och deras handbagage görs före sväverens avgång från Malmö, eftersom passagerarna vid ankomsten till Kastrup kommer att tas in direkt i flygplatsens transitutrymme och där blanda sig med övriga redan säkerhetskontrollerade resenärer. Eftersom bestämmelserna i lagen om särskild kontroll på flygplats inte torde vara tillämpliga på den planerade trafiken hemställer SAS att svävarterminalen skall jämföras med svensk flygplats eller att lagen ändras så att den avser såväl flygplats som annan terminal från vilken passagerare transporteras direkt till utländsk flygplats.

SAS' förslag till lagändring har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av generaltullstyrelsen, statens invandrarverk, länsstyrelsen i Malmöhus län, polisstyrelsen i Malmö polisdistrikt, Malmö kommunstyrelse och Svensk Pilotförening. Generaltullstyrelsen och polisstyrelsen framhåller dock att en förutsättning för att förslaget skall kunna genomföras är att behovet av personal, utrymmen och utrustning för tull-, pass- och säkerhetskontroll kan tillgodoses.

Förslaget avstyrks av rikspolisstyrelsen och luftfartsverket. Rikspolisstyrelsen anser att ett genomförande av förslaget med stor sannolikhet kommer att medföra inte oväsentliga merkostnader för polisväsendet i form av kostnader för personal och teknisk utrustning samt för lokaler. Det är heller inte osannolikt att polisen på sikt kommer att mötas av krav på att anordna kontroller även vid andra terminaler än den nu aktuella, t. ex. från en bussterminal. Ett sådant arrangemang kommer att medföra dubbling av kontrollfunktionerna för en och samma flygplats. Vidare framhåller rikspolisstyrelsen att under den tid svävarfarkosterna inte är i trafik bör de stå under ständig bevakning för att hindra obehöriga att ta sig ombord. Sker inte detta måste polisen varje dag göra en s. k. säkerhetsskyddsundersökning för att upptäcka vapen eller annat farligt föremål som kan ha gömts ombord, vilket drar stora kostnader. Mot förslaget talar enligt rikspolisstyrelsens mening även att svensk polis får ett visst utökat delansvar för säkerheten på en utländsk flygplats. F. n. har svensk polis ansvar endast för de säkerhetsåtgärder som vidtas beträffande flygpasagerare som lämnar svensk flygplats.

Enligt luftfartsverkets mening är det inte lämpligt att på angivet sätt utan föregående utredning ändra lagen. En sådan ändring skulle medföra konsekvenser inte bara för SAS' vidkommande utan även för luftfartsverket och andra intressenter. Det kan sålunda inte uteslutas att krav på byggnadstekniska åtgärder och andra arrangemang skulle uppkomma på flygplatsen, när det gäller att ta hand om de redan incheckade och kontrollerade passagerarna i förhållande till de passagerare som finner sig direkt på flygplatsen. Enligt luftfartsverket är det inte heller nödvändigt att anordna säkerhetskontroll vid svävarterminalen i Malmö för den planerade trafiken. Kontrollen kan äga rum på Kastrup av dansk polis innan passagerarna

släpps in i transithallen. Om säkerhetskontroll ändå genomförs redan vid terminalen i Malmö, bör enligt verkets mening förutsättningarna härför regleras i särskild lag och inte tas in i lagen om särskild kontroll på flygplats.

Luftfartsverket framhåller vidare att om möjlighet öppnas till säkerhetskontroll vid terminalen, kostnader uppkommer för tull-, pass- och säkerhetskontroll, vilka kostnader inte skulle uppkommit om man i stället gjort insatser på Sturups flygplats för att där utveckla trafikservicen.

Eftersom svävartrafiken ostridigt innebär en serviceförbättring för flygpasagerarna vill luftfartsverket emellertid inte motsätta sig denna. Verket understryker dock att detta inte får innebära försämring för existerande pendel mellan Sturup och Kastrup och att åtgärder måste vidtas för att allmänt utveckla trafiken på Sturup, bl. a. med flera direktgående utrikesflyglinjer. Verket påpekar vidare att verket med nuvarande regler skulle gå miste om intäkter från försäljning av skattefria varor, om sådan försäljning skulle anordnas i den nya terminalen.

## 5 Överväganden

### 5.1 Allmänt

För egen del vill jag anföra följande.

Stora ansträngningar har gjorts att förbättra Sydsveriges trafikförsörjning genom att förbättra servicen på Sturups flygplats. Ytterligare åtgärder i den riktningen kan bli följden bl. a. av det utredningsarbete som f. n. bedrivs under ledning av länsstyrelsen i Malmöhus län. Vissa av SAS' planerade utrikeslinjer kan också komma att bidra till att förbindelserna mellan Sydsverige och utlandet kommer att förbättras. Den planerade svävartrafiken mellan Malmö hamn och Kastrup, som avses komma i gång redan under sommaren 1984, skulle med omedelbar verkan leda till en avsevärd förbättring i servicen för dem som reser mellan Sydsverige och utlandet. Det får därför enligt min mening anses ligga i linje med det arbete som hittills lagts ned på att förbättra utlandsförbindelserna med Sydsverige att statsmakterna skapar lagliga förutsättningar för de planerade arrangemangen.

### 5.2 Säkerhetskontroll

En sådan förutsättning är att säkerhetskontroll av passagerarna och deras handbagage kan ske före sväwarens avgång från terminalen i Malmö så att passagerarna vid ankomsten till Kastrup kan tas in direkt i flygplatsens transitutrymme och där föras samman med redan säkerhetskontrollerade resenärer. En sådan ordning innebär från säkerhetssynpunkt inte någon skillnad mot vad som gäller i fråga om passagerare som anländer till

Kastrup med flyg från Sverige och som har säkerhetskontrollerats vid en svensk flygplats.

Beträffande de passagerare som f. n. genomgår pass-, tull- och säkerhetskontroll på Kastrup men som nu i stället kommer att genomgå den kontrollen vid svävarterminalen i Malmö innebär en ordning med säkerhetskontroll i Malmö, som rikspolisstyrelsen har påpekat, att svensk polis får ett i förhållande till vad som f. n. gäller ökat ansvar för flygsäkerheten vid Kastrup. Detta innebär dock inte som jag ser det något avgörande principiellt hinder mot att denna ordning genomförs. Den innebär emellertid ökade kostnader för den svenska staten och det är enligt min mening skäligt att SAS bidrar till att täcka dessa kostnader. Jag övergår nu till den frågan.

### 5.3 Kostnader

Inrättandet av flygplatsterminal i Malmö medför ökade kostnader för tull-, pass- och säkerhetskontroll.

Enligt polisstyrelsen i Malmö polisdistrikt måste all avgående trafik säkerhetskontrolleras. Vidare måste den ankommande trafiken passkontrolleras som vid nordisk yttergräns. För att täcka den planerade turlistan fordras det enligt polisstyrelsens bedömning fyra arbetslag med sex befattningshavare i varje lag för kontrollverksamheten. Det går inte att samordna kontrollverksamheten vid Sturups flygplats med verksamheten vid svävarterminalen. För att uppnå effektivitets- och rationaliseringsvinster bör kontrollen vid svävarterminalen enligt polisstyrelsens mening organisatoriskt integreras med den passkontroll som redan nu finns i Malmö hamnar. Under förutsättning att övrig personal som i dag finns för reguljär och stickprovvis anordnad passkontroll inte minskas kan utökningen då begränsas till nyinrättade tjänster för tio polismän och nio pass- och säkerhetskontrollanter. En lösning av personalfrågan på nu angivet sätt förutsätter att samtliga kontrollanter i Malmös hamnar utbildas och åläggs att arbeta både som pass- och säkerhetskontrollanter.

Även enligt rikspolisstyrelsens beräkningar uppgår personalbehovet till tio polismän samt nio pass- och säkerhetskontrollanter vilket medför en lönekostnad på drygt 2.4 milj. kr. per år. Kostnaden för inköp av teknisk utrustning har av rikspolisstyrelsen beräknats till 340 000 kr. samt kostnaden för förhyring av lokaler till 81 000 kr. per år.

Generaltullstyrelsen har beräknat att det för tullkontrollen åtgår fyra vaktlag med två tjänstemän i varje lag. Även om bemanningen på terminalen kommer att bestå av två tulltjänstemän kräver terminalens öppethållande fyra vaktlag för att täcka in den skiftgång som blir nödvändig. Det ytterligare personalbehovet beräknas således uppgå till minst åtta tulltjänstemän. Kostnaden härför beräknas till ca 1 milj. kr. per år. Expediering

och tullkontroll av den tilltänkta trafiken kan inte samordnas med tullverkets verksamhet vid befintliga färjelägen.

Kostnaden för den säkerhets- och passkontroll som förekommer vid svenska flygplatser betalas av staten. Staten svarar även för en stor del av kostnaden för tullkontrollen vid flygplatserna. Vissa bestämmelser om skyldighet för transportföretag att ställa lokaler till tullverkets förfogande och om avgift för förrättning finns i tullstadgan (1973: 671). En utredning pågår f. n. inom statskontoret om en utvidgning av avgiftsuttaget (se prop. 1983/84: 100 bil. 9 s. 92).

Ett statligt kostnadsansvar är naturligt i första hand när det gäller den kontroll som utövas på de flygplatser som ingår i det statliga flygplatssystemet. Vid planeringen av trafiken på sådana flygplatser har denna kostnad beaktats. Statens kostnadsansvar faller sig enligt min uppfattning inte lika naturligt när det gäller de kontroller som behövs vid den nu aktuella terminalen som avses bli utnyttjad i huvudsak för att tillgodose ett luftfartsföretags intresse av att utveckla sin trafikservice gentemot flygresevärerna.

I ett principbeslut om polisens uppgifter, utbildning och organisation m. m. har riksdagen ställt sig bakom tanken att polisen i större utsträckning än tidigare bör ta ut ekonomisk ersättning för övervaknings- och bevakningsuppgifter (prop. 1980/81: 13 s. 42, JuU 24, rskr 210). En förutsättning för att avgift skall få tas ut bör enligt vad som anfördes i propositionen vara att det är fråga om uppgifter som i praktiken har en utpräglad karaktär av service åt enskilda personer eller företag och som förekommer i en viss ganska regelbunden omfattning.

Enligt min mening kan likartade synpunkter läggas på polisens och tullens kostnader för kontrollen vid SAS' flygpassagerarterminal i Malmö. Jag anser det mot denna bakgrund skäligt att företaget genom avgifter bidrar till att täcka dessa kostnader.

Det bör ankomma på regeringen att efter bemyndigande av riksdagen enligt 8 kap. 9§ andra stycket regeringsformen besluta om de avgifter som bör utgå för ändamålet.

#### 5.4 Exportbutik

Bestämmelsen i 27§ tullagen avser endast inrättande av exportbutik på flygplats och den medger inte regeringen att lämna tillstånd till sådan butik på terminalen. Enligt min mening bör möjlighet härtill skapas i samband med den övriga lagstiftning som behövs för terminaldriften.

Frågan om tillstånd får senare prövas av regeringen.

### 5.5 Lagteknisk lösning m. m.

Erforderliga bestämmelser om säkerhetskontroll och om bemyndigande för regeringen att ge tillstånd till inrättande av exportbutik samt att ta ut avgifter för tull-, pass- och säkerhetskontrollen bör tas in i en särskild lag.

Frågan är enligt min mening av så enkel beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

Den passkontroll som kommer att behövas vid terminalen kan ske inom ramen för gällande lagstiftning, och inte heller den nordiska passkontrollöverenskommelsen (SÖ 1958:24) kan anses utgöra något hinder mot en sådan kontroll.

## 6 Ikraftträdande

Enligt SAS beräknas den planerade svävartrafiken kunna öppnas den 15 juni 1984. Jag föreslår därför att den nya lagen träder i kraft den 1 juni 1984.

## 7 Upprättat lagförslag

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö. Lagförslaget har upprättats i samråd med cheferna för justitie- och finansdepartementen. Samråd har också ägt rum med statsrådet Gradin.

## 8 Hemställan

Under hänvisning till det anförda hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta förslaget till lag med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö.

## 9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden har lagt fram.

## Sammanställning av remissyttranden över SAS' framställning beträffande säkerhetskontroll på flygpasagerarterminal i Malmö

*Rikspolisstyrelsen:* Av handlingarna framgår att SAS fr. o. m. 1984-06-15 planerar att från särskild terminal vid Skeppsbron i Malmö transportera flygpasagerare med svävare till och från Kastrups flygplats i Köpenhamn. I Kastrup skall svävaren anslutas direkt till flygplatsens transitutrymme. Tillträde dit medges endast den som genomgått bl. a. säkerhetskontroll.

Vid svävarterminalen i Malmö planeras passagerarna bli expedierade enligt de rutiner som gäller på en svensk flygplats, dvs. vid avresa till utrikes ort

- incheckning (bagage och biljett)
- säkerhetskontroll (lagen (1970: 926) om särskild kontroll på flygplats)
- passkontroll (endast efter särskilt beslut) samt vid ankomst från utrikes ort
- tull- och passkontroll.

Ett genomförande av förslaget till lagändring i den riktning SAS anger i sin skrivelse till justitiedepartementet kommer med stor sannolikhet att medföra inte oväsentliga merkostnader för polisväsendet i form av kostnader för personal och teknisk utrustning samt för lokaler. Det är heller inte osannolikt att polisen på sikt kommer att mötas av krav på att anordna kontroller även vid andra terminaler än den nu aktuella, t. ex. från en bussterminal. Ett sådant arrangemang kommer att medföra dubblering av kontrollfunktionerna för en och samma flygplats.

Säkerhetsfrågorna i dessa sammanhang är också framträdande. Under den tid svävarfarkosterna inte är i trafik bör de stå under ständig bevakning för att hindra obehöriga att ta sig ombord. Sker inte detta måste polisen varje dag göra en s. k. säkerhetskyddsundersökning för att upptäcka vapen eller annat farligt föremål som kan ha gömts ombord. Detta drar stora kostnader.

Härutöver kan tilläggas att svensk polis får ett visst utökat delansvar för säkerheten på en utländsk flygplats. F. n. har svensk polis ansvar endast för de säkerhetsåtgärder som vidtas beträffande flygpasagerare som lämnar svensk flygplats.

Ett genomförande av lagändringen och ett medgivande av rikspolisstyrelsen att anordna kontroll på Skeppsbron i Malmö enligt SAS skrivelse beräknas medföra följande merkostnader för polisväsendet.

*Lönekostnader (nyinrättade tjänster)*

10 polismän à 135 000:—/år	1 350 000:—/år
9 pass-/säkerhetskontrollanter à 117 000:—/år	1 053 000:—/år
	<hr/>
	2 403 000:—/år

*Teknisk utrustning (nyinköp)*

1 röntgenanläggning	ca 250 000:—
Metalldetektorer	ca 40 000:—
1 dataterminal	ca 50 000:—
	<hr/>
	340 000:—

*Lokalkostnader (förhyrning)*

Cirka 90 m à 900:—/år	81 000:—/år
	<hr/>
	81 000:—/år

Med beaktande av de principiella betänkligheter som kan resas mot lagändringen och med hänsyn till de ekonomiska konsekvenser ändringsförslaget bedöms komma att medföra avstyrker rikspolisstyrelsen bifall till framställningen från SAS.

*Luftfartsverket:* Av SAS skrivelse framgår att SAS avser att transportera flygpasagerare från Malmö till Köpenhamn—Kastrup lufthamn och vice versa med svävare. I flygbåtsterminalen kommer passagerarna att behandlas på exakt samma sätt som i dag sker på de svenska flygplatserna, vilket bl. a. innebär utförande av särskild kontroll av passagerare och handbagage enligt lagen (1970: 926) om särskild kontroll på flygplats. Denna lag måste i så fall ändras så att kontroll även får ske på annan plats än flygplats.

Sverige är genom sin anslutning till 1944 års Chicagokonvention om civil luftfart bundet av dess Annex 17 "Security", som behandlar säkerheten på flygplatserna för passagerare och flygplan. Eftersom kontrollen vid flygbåtsterminalen inte avser skydd för flygplan utan svävare anser sig luftfartsverket inte böra uttala sig i säkerhetsfrågan. Däremot berör ärendet i hög grad även luftfartsverket. Enligt handlingarna skulle en ändring för att tillmötesgå SAS intressen kunna ske på det sättet att i en ny 7 § i lagen anges att i fall som rikspolisstyrelsen bestämmer kontrollen får anordnas i anslutning till terminal för transport till och från en flygplats. Luftfartsverket anser i denna del det inte vara lämpligt att på angivet sätt utan föregående utredning ändra lagen. En sådan ändring skulle nämligen medföra konsekvenser inte bara för SAS vidkommande utan även för luftfartsverket och andra intressenter. Det kan sålunda inte uteslutas att krav på byggnadstekniska åtgärder och andra arrangemang skulle uppkomma på flygplatsen, när det gäller att ta hand om de redan incheckade och kontrollerade passagerarna i förhållande till de passagerare, som infinner sig direkt på flygplatsen.

Luftfartsverket vill i säkerhetsfrågan också erinra om att det inte är nödvändigt att anordna säkerhetskontroll vid svävarterminalen i Malmö för här ifrågavarande typ av trafik. Kontrollen kan äga rum på Kastrup av dansk polis, innan passagerarna släpps in i transithallen. Om emellertid statsmakterna eller annan ställer krav på att säkerhetskontroll genomförs redan vid terminalen i Malmö, bör enligt verkets mening förutsättningarna härför regleras i särskild lag och inte tas in i 1970 års lag om kontrollen på flygplats.

Vid de överläggningar som förts med SAS i samband med planeringar inför den tilltänkta nya svävartrafiken har luftfartsverket påpekat att kostnader för tull-, pass- och säkerhetskontroll skulle uppkomma, kostnader vilka inte skulle uppkommit om insatser i stället gjorts på Sturups flygplats för att där utveckla trafikservicen. SAS har emellertid gjort den bedömningen att det nya trafikupplägget bättre skulle gagna resenärerna. Eftersom svävartrafiken ostridigt innebär en serviceförbättring för flygpasagerarna har luftfartsverket inte velat motsätta sig denna. Verket har emellertid understrukt att detta inte får innebära försämring för existerande pendel mellan Sturup och Kastrup och att åtgärder måste vidtagas för att allmänt utveckla trafiken på Sturup, bl. a. med flera direktgående utrikes-flyglinjer. SAS har förklarat sig berett att medverka härtill.

Härutöver kan följande synpunkter anföras. SAS fick ensamrätt till försäljning av skattefria tobaksvaror och rusdrycker på vissa flygplatser första gången år 1961 (prop. 1961:11). Även om de författningar, som reglerar den s. k. taxfree-försäljningen, ändrats ett flertal gånger har SAS alltjämt kvar sin ensamrätt. Luftfartsverket hyr ut försäljningslokaler på sju flygplatser till SAS. Som ersättning för upplåtelseerna betalar SAS ett belopp som motsvarar 50% av SAS bruttointäkt från försäljningen. Den årliga ersättningen till verket ligger kring 60 mkr. Vid en eventuell försäljning i SAS flygbåtsterminal skulle verket med nuvarande regler gå miste om intäkter från denna försäljning samtidigt som omsättningen på Sturup torde sjunka. I detta sammanhang bör erinras om att samtliga luftfartsverkets intäkter kommer hela den civila luftfarten tillgodo. Vid uteblivna intäkter på ett område måste åtgärder vidtas på andra områden för att möta detta problem.

Ett sätt att lösa detta är att luftfartsverket och därmed hela luftfartssektorn i särskild ordning tillförs motsvarande andel av intäkterna från taxfree-försäljningen i svävarterminalen.

*Generaltullstyrelsen:* Generaltullstyrelsen har inte något att erinra mot att ifrågavarande lag ändras så att säkerhetskontroll av passagerare får anordnas även i anslutning till terminal för transport till eller från flygplats. Frågan om tullverkets kontroll av utresande och behövliga utrymmen och anordningar härför måste dock beaktas i sådana fall. Rikspolisstyrelsen bör därför samråda med generaltullstyrelsen innan beslut om anordnande av sådan säkerhetskontroll fattas.

*Statens invandrarverk:* Statens invandrarverk har ingen erinran mot att ändring görs i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats för att därmed möjliggöra säkerhetskontroll vid sådan terminal som SAS avser ta i bruk.

Ändring kan ske på sätt som anges i remissen.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län:* Av skäl som SAS anført i sin skrivelse, och mot bakgrund av vad som framhålls i bifogade promemoria, upprättad inom regionalekonomiska enheten vid länsstyrelsen i Malmöhus län, anser länsstyrelsen att en sådan lagändring bör genomföras, att säkerhetskontroll kan ske även vid en terminal. Att en sådan möjlighet tillskapas är nödvändigt för att den svävartrafik, som avses i skrivelsen, skall kunna komma till stånd. Öppnandet av denna svävartrafik är av stor näringspolitisk betydelse för stora delar av sydsverige. Genom svävartrafiken Malmö–Kastrup kommer snabba, turtäta och komfortabla förbindelser att skapas mellan sydsverige och Skandinavien största flygplats för utrikestrafik. I nuvarande läge, då stora ansträngningar görs för att utöka sydsvenska företags export och gynnsamma förutsättningar synes föreligga, är det utomordentligt angeläget, att affärsresorna till och från övriga Europa och andra kontinenter så långt möjligt underlättas.

Med hänvisning till det anförda hemställer länsstyrelsen, att den föreslagna lagändringen genomförs.

*Regionalekonomiska enheten vid länsstyrelsen i Malmöhus län:* Flygresenärer i internationell trafik till eller från södra Sverige är hänvisade till Kastrups flygplats eftersom Sturup ännu inte fått direkt utrikestrafik bortsett från flygpendeln till Kastrup. För flygresenärerna är det därför av väsentlig betydelse att förbindelserna mellan Skåne och Kastrup är snabba, bekväma, frekventa och har god regularitet. Under det första halvåret 1983 har en särskild arbetsgrupp under landshövdingens ledning arbetat för att få till stånd bättre förbindelser till och från Kastrup. I arbetsgruppen har förutom länsstyrelsen ingått representanter för SAS, Skånes Handelskammare, luftfartsverket samt Malmö och Helsingborgs kommuner. Som framgår av länsstyrelsens yttrande den 5 maj 1983 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet över DSO: s ansökan för brukande av svävartrafik, har arbetsgruppen lämnat följande förslag:

- Svävartrafik startas mellan Malmö hamn och Kastrup
- En undersökning genomförs rörande möjligheterna av att starta direkttrafik från Sturup till vissa större destinationer i Europa
- Flygpendeln Sturup–Kastrup bibehålls tills vidare
- Kompletterande trafik bedrivs med lätt eller medeltung helikopter mellan Skåne och Kastrup

Beträffande svävartrafiken anfördes i ovan nämnda yttrande bl. a.:  
"Terminalen i Malmö inrättas i den gamla flygbåtsterminalen vid Skeppsbron. Incheckning, tull-, pass- och säkerhetskontroll sker i Malmö. Terminalen och svävararna får euroclassavdelning. På Kastrup möts svävararna av

flygplatsens terminalbussar som transporterar passagerarna till utrikesterminalen. Målsättningen är att svävorna i framtiden får angöra utrikesterminalen direkt. Biljettpriser på svävorna blir samma som för flygpendeln mellan Sturup och Kastrup. Flygpasagerarna får också möjlighet att fritt välja mellan flygpendeln och svävorna.”

Sedan länsstyrelsen yttrade sig i maj 1983 har SAS beslutat bygga en ny och större terminal vid sidan av den gamla flygbåtsterminalen i Malmö. Likaså är i det närmaste klart att svävorna får angöra direkt finger C vid utrikesterminalen på Kastrups flygplats.

En förutsättning för att den planerade svävartrafiken skall kunna erbjuda utrikespassagerare från sydsverige en snabb förbindelse med fullgod service är att incheckning, pass-, tull- och säkerhetskontroll kan ske vid terminal i Malmö. Det är speciellt väsentligt att säkerhetskontrollen av passagerarna och deras handbagage genomförs i Malmöterminalen eftersom passagerarna vid ankomsten till Kastrup förs direkt in i flygplatsens transitutrymme i vilket alla resenärer skall vara säkerhetskontrollerade. Länsstyrelsen vill även understryka att svävartrafiken är ett komplement till den nuvarande flygförbindelsen Sturup—Kastrup och att någon lokaltrafik till/från Kastrup inte kommer att bedrivas i nämnvärd omfattning på svävarförbindelsen.

Mot denna bakgrund tillstyrker länsstyrelsen att regeringen vidtar sådana åtgärder, att svävarterminalen med hänsyn till lagen om särskild kontroll av flygplats (SFS 1970:926 och 1974:599) jämföras med svensk flygplats eller att lagtexten ändras att avse såväl flygplats som annan terminal, från vilken passagerarna transporteras direkt till utländsk flygplats.

*Polisstyrelsen i Malmö polisdistrikt:* Polisstyrelsen i Malmö polisdistrikt tillstyrker att den tillämnade svävartrafiken mellan Malmö och Kastrup kommer till stånd under den uttalade förutsättningen att distriktet tilldelas erforderlig personal och materiel m. m. för den utökade verksamheten.

Genomförs en lagändring på sätt som har föreslagits i remissen innebär det att all avgående trafik måste säkerhetskontrolleras. Den ankommande trafiken måste passkontrolleras som vid nordisk yttergräns. För att täcka den planerade turlistan fordras det fyra arbetslag med sex befattningshavare i varje lag för kontrollverksamheten. Det går inte att samordna kontrollverksamheten vid Sturup med verksamheten vid svävarterminalen. För att uppnå effektivitets- och rationaliseringsvinster bör kontrollen vid svävarterminalen organisatoriskt integreras med den passkontroll som redan nu finns i Malmö hamnar. Under förutsättning att övrig personal som i dag finns för reguljär och stickprovsvis anordnad passkontroll inte minskas kan utökningen då begränsas till tio polismän och nio pass- och säkerhetskontrollanter. En lösning av personalfrågan på nu angivet sätt förutsätter att samtliga kontrollanter i Malmös hamnar utbildas och åläggs att arbeta både som pass- och säkerhetskontrollanter.

Om förslaget till lagändring inte genomförs tyder bl. a. de redan långt komna byggnadsarbetena på att SAS ändå kommer att utnyttja sin koncession och den 15 juni 1984 påbörja svävartrafiken mellan Kastrup och Malmö om än på något annorlunda villkor. Beroende på den kontroll som då sker vid Kastrup måste passagerarna genomgå antingen en reguljär eller en stickprovsvis anordnad kontroll vid inresan till Sverige. Under samma förutsättning som ovan understrukits att den övriga personalen vid Malmös hamnar inte minskas uppgår personalbehovet i detta alternativ till åtta polismän och fem passkontrollanter för att täcka den planerade turlistan. Beräkningen förutsätter också i detta fall att en integrering av de olika kontrollerna kan ske. Såvida inte ambitionsnivån för den stickprovsvisa passkontrollen generellt minskas i väsentlig omfattning är de lokala förhållandena sådana att personalbehovet är detsamma oavsett vilken form av passkontroll det i detta alternativ blir frågan om.

Polisstyrelsen har haft möjlighet att under hand ta del av de förslag till utformning av lokaler som SAS presenterat och som nu är under uppförande.

Genomförs lagförslaget måste särskild materiel såsom detektorer, genomsyningsapparat m. m. – i huvudsak samma materiel som i dag finns vid Sturup – installeras i svävarterminalen.

*Malmö kommunstyrelse:* Kommunstyrelsen får som svar på remissen meddela att Malmö kommun tillstyrker genomförandet av föreslagen ändring i lagen om särskild kontroll på flygplats, vilken möjliggör kontroll i anslutning till terminal för transport till eller från en flygplats.

*Svensk Pilotförening (SPF):* Vid transport av passagerare från svävarterminal till flygplatsterminal är det lika viktigt att 100%-ig säkerhetskontroll utförs vid denna terminal som vid flygplatsterminal, om avsikten är att passagerare skall införas direkt i utländsk transithall.

En eventuell ändring av lagen så att denna även kan tillämpas på svävartrafiken Malmö–Köpenhamn har SPF inget att erinra emot, under förutsättning att man beaktar övriga säkerhetsfrågor.

Vi motsätter oss dock uttrycket "annan terminal" som är alltför omfattande. SPF anser att det är enormt viktigt, att man vidhåller en sträng säkerhetskontroll på alla områden, då sabotage och kapningar fortfarande ligger på en oförändrad hög nivå.