

[Inge Krogh.]

sig i konkurrencen i fjerntrafikken, at man har dette nordiske samarbejde, og vi finder det også rimeligt, at det bliver forlænget til 1995.

Noget anderledes stiller det sig med hensyn til indenrigsruterne. Vi mener, at der dér bør være en større konkurrence. Om SAS officielt har monopol, ved jeg ikke, men det virker i hvert fald sådan i praksis, og vi mener, at disse ruter må gives til de flyselskaber, som kan tilbyde de bedste forhold til passagererne. Vi mener, at under de nuværende forhold bliver København i meget høj grad tilgodeset fremfor Jylland og Fyn. Vi mener, at disse landsdele bør tilgodeses bedre, og det er muligt, at de bliver det bedre gennem andre flyselskaber.

**Ib Christensen (DR):**

Et af de mest positive og ofte fremhævede træk ved SAS er selve dette meget vidtspændende nordiske samarbejde; den side af sagen har retsforbundet naturligvis også den allerstørste sympati for.

Hvad vi har mindre sympati for, er den sammenblanding af privat og statslig kapital, som de nordiske luftfartsselskaber er udtryk for. Det skaber efter vores opfattelse en farlig sammenblanding, et sammenfald af interesser, og det kan bevirke, at monopolkontrollen ikke er så effektiv, som den burde være, med det til følge, dels at der kan ske et vist misbrug af monoopolet, dels at andre flyveselskaber stilles uforholdsmæssigt dårligt. Jeg mener derfor, at man med opmærksomhed skal følge dette samarbejde. Vi er for så vidt tilhængere af, at man fortsætter konsortiaaftalen, men vi må sige nej og blankt nej til forlængelse med 10 år af SAS' koncession til indenrigsflyvning.

Der har jo været megen kritik af den måde, som SAS har betjent indenrigsnettet på, og vi mener, det kunne være forsvarligt og rimeligt at overveje hyppigere afgang og mindre maskiner, og vi mener, anvendelse af licitationsmetoden på indenrigsflyvning var særdeles rimelig, således at der virkelig kunne komme et element af konkurrence, som i dag overhovedet ikke findes, og således at der kunne ske en bedre betjening på indenrigsflyvningsområdet. Så vi kan

altså ikke medvirke til forlængelse af koncessionen på indenrigsflyvningen.

Skulle man endelig tale om forlængelse, mener vi, at 5 år må være tilstrækkelig tid, for ganske vist er det rigtigt, at det er nødvendigt med omfattende og langvarig planlægning, og at det er kostbare investeringer, der er tale om, men på den anden side rinder udviklingen jo også hurtigt, så normalt vil en 5 års koncessionsforlængelse — skal man have den — være tilstrækkelig.

Et andet spørgsmål, som vi mener bør drøftes i hele denne sammenhæng, er SAS' medlemskab af IATA. IATA er jo en typisk multinational, global monopolsammenslutning. Priserne tilrettelægges efter de dårligste selskabers muligheder for at overleve, og der sker overhovedet ikke nogen priskonkurrence. Der konkurreres alene om markedet gennem handelstilbud og mægtige reklameudgifter o. lign. — service af forskellig art — men priskonkurrence sker ikke. Dette er absolut fordømmeligt, og vi mener derfor, man bør overveje, hvad man kan gøre fra dansk og nordisk side for at prøve at eliminere IATA's indflydelse. Det er klart, at der her er tale om et globalt samarbejde, hvis man med effektivitet skal bekæmpe dette verdensomspændende kartel.

Dette, at man ikke konkurrerer på priserne inden for IATA, betyder, at man ofte flyver med meget dårligt belagte maskiner. Man anser en passagerbelægning på gennemsnitlig 60 pct. for at være tilfredsstillende, og det er jo regnet ud for Atlantrafikkens område, at det betyder det samme som 55 tomme jumbojet, der flyver over Atlanten hver eneste dag. Det er et enormt ressourcespild, og det er et enormt energifråds.

Dertil kommer, at der gennem forholdet til charterselskaberne sker en diskrimination, som man ikke må være blind for. Der er pålagt charterselskaberne kraftige restriktioner med hensyn til destinationer o. lign., som skader chartertrafikkens udvikling, og som skaber en meget dårlig konkurrencesituation for charterselskabernes vedkommende på mange områder.

Det glæder mig, at ministeren er villig til at drøfte tingene i udvalget. Han nævner selv spørgsmålet om indenrigsflyvning. Jeg kunne ønske, at også de andre ting, jeg her