

[Glensgård.]

tannien lå 10-15 procent over det europæiske gennemsnit, mens ruterne mellem de skandinaviske lande indbyrdes lå 5-10 procent over det europæiske gennemsnit. (Det europæiske gennemsnit lå i øvrigt i sig selv 55 procent over det amerikanske og det australske).

Det svenske forbrugerråd konstaterer: „Det er ingen overdrivelse at sige, at på økonomiklasse er de skandinaviske ruter til det europæiske kontinent gennemsnitlig blandt de højeste i verden“ — side 79 i bogen „Air Travel Within Europe“.

Det svenske forbrugerråd siger endvidere herom: „... at SAS og Finair har hovedansvaret for de høje billetpriser vedrørende Skandinavien ... kan ikke bevises, men det ser sådan ud“.

Baggrunden for denne udtalelse er, at selv om det formelt er IATA, der fastsætter billetpriserne, så tyder alt på — ifølge den svenske undersøgelse — at priserne i praksis fastsættes af ruteselskaberne selv i de lande, ruterne omfatter, hvorefter de bliver godkendt af IATA. Det betyder f. eks., at SAS har en overordentlig stor indflydelse på billetpriserne på alle ruter, der udgår fra Skandinavien. Ganske vist skal de respektive lande godkende de af IATA fastsatte billetpriser, inden de kan træde i kraft. Men praksis viser, at de fleste lande uden videre godkender de af IATA fastsatte priser.

Tallene er som nævnt fra 1969, men forholdene har næppe ændret sig. Ellers ville billetprisen København/Hamburg næppe være så høj, som den er i dag, nemlig 892 kr. retur på økonomiklasse mod 360 kr. for turen København/Thisted, der er 40 km længere.

Den høje pris mellem København og Hamburg må vel ses som SAS' garanti for, at det ikke kan betale sig for forbrugerne at flyve til Hamburg og derfra købe relativt billigere billetter til den videre rejse.

Da nyere tal fra den internationale civile luftfartsorganisation, ICAO, offentliggjort i „Survey of International Air Transport Fares and Rates“, september 1974, også tyder på, at billetpriser ved rejser ud af Skandinavien fortsat ligger meget højt over det europæiske gennemsnit, måske endda højere end i 1969, må det være ønskeligt for offentligheden at få oplyst, om de danske

trafikmyndigheder, uden indsigelse, har godkendt IATA-priserne og dermed, at billetpriserne ved rejser ud af Danmark/Skandinavien ligger så meget højere end det europæiske gennemsnit.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (6/4 76):

I anledning af det stillede spørgsmål skal jeg oplyse følgende:

For så vidt angår spørgsmålets første led har SAS i en udtalelse over for mig bekræftet, at normalpriserne fra Danmark til det europæiske kontinent ligger over det europæiske gennemsnit, selv om der kan angives eksempler på, at priserne ligger under dette gennemsnit.

Som forklaring på dette forhold har SAS anført, at to hovedudgiftsgrupper ligger betydelig højere for SAS end for de fleste andre vesteuropæiske luftfartsselskaber, nemlig personaleudgifterne og udgifter til landings-, passager- og navigationsafgifter.

For 1974, der er det år, hvorfra det senest tilgængelige sammenligningsgrundlag foreligger, lå SAS' personaleudgifter således 24 pct. over gennemsnittet for de øvrige vesteuropæiske luftfartsselskaber. Dette skyldes ikke, at SAS drives mindre effektivt end de øvrige europæiske selskaber — tværtimod — men derimod det højere lønniveau i de skandinaviske lande.

Landings-, passager- og navigationsafgifterne i intereuropæisk trafik svarer til 12,3 pct. af SAS' totaludgifter på de intereuropæiske ruter. Hvis SAS havde haft de samme gennemsnitsudgifter til statslige afgifter i Europa som de øvrige vesteuropæiske luftfartsselskaber, ville udgiften kun have udgjort 7,1 pct. af SAS' omkostninger.

Hertil har SAS føjet, at det er betydelig lettere at tilpasse kapaciteten til behovet, når det drejer sig om de store trafikcentrer på kontinentet, end på ruterne til og fra Skandinavien, hvor trafikken er mindre. Da service over for publikum sætter en grænse for, hvor få frekvenser der kan tilbydes, indebærer dette forhold, at SAS' lastfaktor på de europæiske ruter ligger under luftfartsindustriens gennemsnit, hvilket igen indebærer, at udgiften pr. passager/km bliver noget højere for SAS.

SAS har i øvrigt tilløjet, at det på IATA-konferencer har arbejdet energisk for indfø-