

[Mølgaard]

Begrundelse.

For nylig meddeltes det, at ministeriet for offentlige arbejder havde tvunget Aeroflot til at hæve billetpriserne til og fra Kastrup lufthavn, og forleden oplystes det, at Sterling Airways havde fået afslag på et ønske om at etablere flyforbindelse mellem København og London for en tredjedel af de af IATA fastsatte priser, som bl. a. SAS følger. Danske flyrejser pålægges dermed en betydelig ekstraudgift i forhold til den nødvendige ved fri konkurrence. Det må være muligt at skønne denne ekstra omkostning for danske forbrugere og danske erhverv, der samhandler med udlandet. Der er næppe tvivl om, at den af ministeriet for offentlige arbejder håndhævede monopolbeskyttelse reelt hindrer eksportinitiativer foruden at fordyre privatforbrugeres rejser. Monopolbeskyttelsen modvirker således de ellers så bredt ønskede bedre vilkår for eksporterhverv foruden at være i åbenlys modstrid med intentionerne med opretholdelsen af et stærkt personalekrævende monopoltilsyn og støtten til forbrugerrådet og en række andre institutioner, hvis formål er beskyttelse mod monopolers udnyttelse.

Besvarelse (19/10 77):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Jeg må indledningsvis fastslå, at jeg ikke kan acceptere hr. Mølgaards påstand om, at der i forbindelse med IATAs prisfastsættelse foreligger, hvad han kalder grov udnyttelse af forbrugerne i en monopolsituation. Der foreligger ingen dokumentation for denne påstand.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at det system, hvorefter priserne fastsættes i den internationale ruteluftfart, må ses i sammenhæng med den kendsgerning, at de respektive landes myndigheder skal kunne godkende de takster og vilkår, hvorpå der flyves. Dette er en standardbestemmelse i det helt overvejende flertal af de bilaterale luftfartsaftaler og lignende, som er forudsætningen for, at der kan eksistere ruteluftfart mellem landene. Det er således en misforståelse at forestille sig, at danske myndigheder i givet fald ensidigt ville kunne gennemtvinge priser og transportvilkår på en rute mellem Danmark og et fremmed land. Vilkårene skal være acceptable for

begge de to landes myndigheder. I praksis har luftfartsselskaberne gennem deres organisation IATA hidtil i meget vidt omfang været i stand til at opnå enighed på prisområdet om løsninger, som de forskellige nationale myndigheder i de allerfleste tilfælde har kunnet godkende. Det siger sig selv, at der her er tale om et overordentlig kompliceret mønster, dækkende næsten hele verden og et meget stort antal luftfartsselskaber, hvoraf formentlig de fleste er rent statsejede virksomheder.

Det har desværre i de seneste år i stigende grad vist sig vanskeligt for IATA at opnå enighed på prisområdet, og man må regne med den mulighed, at staterne herigennem mere direkte kan blive tvunget ind i selve prisfastsættelsesproceduren. Dette kan ikke forventes at gøre systemet nemmere at arbejde med.

Med hensyn til hr. Mølgaards spørgsmål om, hvad det »koster danske forbrugere årligt«, at luftfartspriser fastsættes som nævnt, skal jeg, ud over at henvise til, hvad jeg indledningsvis bemærkede, tilføje, at sådanne beregninger selvsagt ikke foreligger, og at de, såfremt man tænkte sig nogle sådanne stillet op, ville blive ganske vilkårlige. Hvad skulle sammenligningsgrundlaget være? Man kan selvfølgelig ikke her lægge et hvilket som helst billigt og tilsyneladende attraktivt tilbud til grund for en sammenligning, men jeg kan oplyse, at IATA-selskaberne som udgangspunkt for deres prisfastsættelse selvfølgelig tager deres omkostninger, og det er en kendsgerning, at selskaberne inden for IATA i de senere år ikke som helhed har kunnet påvise overskud, men tværtimod i vidt omfang kører med underskud, som i en række lande dækkes af subsidier. På denne baggrund er der ikke generelt nogen grund til at antage, at IATA-systemet fører til for høje priser, og jeg skal til slut minde om, at det er et velkendt forhold, at prisen på lufttransport målt i forhold til det almindelige prisniveau igennem en lang årrække har været faldende.

Til *arbejdsministeren* (12/10 77) af:

Tyroll (VS):

»Er ministeren enig i, at den faglige voldsgifts opmænd, der tilhører en helt anden samfundsklasse bestående af akademisk uddannede dommere, arkitekter, civilingeniører