

*Svar:*

Dansk indenrigsflyvning har i længere tid og trods betydelige prisforhøjelser i stigende grad vist underskud, som er båret af SAS og de to andre parthavere i Danair, Maersk Air og Cimber Air. SAS – og de to andre selskaber – skal drives forretningsmæssigt, og det er i forholdet til Norge og Sverige i øvrigt ikke holdbart, at dansk indenrigsflyvning påfører SAS et betydeligt underskud, medens indenrigsflyvningen i Norge og Sverige går enten med balance eller især for Sveriges vedkommende med overskud. En væsentlig årsag til det forringede driftsresultat for indenrigsflyvningen her i landet har været det kraftige passagerfrafald, som er indtrådt i løbet af de sidste år, og som overvejende har omfattet de private rejsende, dvs. personer, som selv betaler deres billet.

Det kan selvfølgelig ikke på nuværende tidspunkt siges, om den nye prisordning, der er indført med virkning fra den 27. september, vil være i stand til at give en sådan passagertilgang, at den økonomiske balance i dansk indenrigsflyvning herved kan opnås. Alternativet til det forsøg, der hermed er gjort, ville imidlertid have været yderligere prisforhøjelser med deraf følgende yderligere passagerfrafald. Dette ville i næste omgang formentlig have rejst spørgsmål om en væsentlig reduktion i antallet af afgang og ophør med beflyvningen af de mindst trafikerede ruter.

Ved tidligere lejligheder, hvor en nedtrapning af indenrigsflyvningen har været berørt, er der blevet reageret meget kraftigt i de pågældende områder med henvisning til, at indenrigsflyforbindelser til og fra København i et omfang svarende til det, vi hidtil har kendt, spiller en afgørende rolle for de erhvervmæssige muligheder i de pågældende områder og for disses forbindelse med hovedstaden i det hele taget.

Den foretagne ændring af prissystemet for indenrigsflyvningen kan ikke antages at have nævneværdige konsekvenser for bus- og rutebilforbindelser, og slet ingen for HT, mellem hvilket og indenrigsflyvningen der ikke består noget konkurrenceforhold. Derimod kan det ikke udelukkes, at ændringen vil få visse konsekvenser for andre transportmidlers forhold. Dette gælder nok i særlig grad for Bornholmstrafikken og måske også for DSBs intercitytrafik mellem København og Jylland.

På denne baggrund er der således noget, der rent umiddelbart kunne tale for en koordination af takstpolitikken for den kollektive fjernpassagertrafik i Danmark med fly, tog, bus samt færge/skib.

Der er imidlertid forbundet betydelige principielle og praktiske problemer med at foretage en formaliseret koordination af takstpolitikken på fjernpassagertrafikområdet.

Som følge af de meget forskellige reelle muligheder, staten har for at fastlægge takst- og serviceforhold for de enkelte kollektive fjerntrafikformer, kan det ikke anses for hensigtsmæssigt at etablere en formel koordinationsprocedure vedrørende takstændringer for de forskellige trafikformer. Der eksisterer derfor heller ikke nogen fælles planlægning på dette felt.

Derimod foretages der selvsagt fra sag til sag en vurdering af de samlede konsekvenser af ændringer i takstpolitikken inden for hvert af de nævnte trafikområder.