

GÖRAN NORSTRÖM

## Konkurrens i inrikesflyget. Replik till Skogh

I *Ekonomisk Debatt* Nr 7/1990 kommenterar Göran Skogh Konkurrenskommitténs delbetänkande *Konkurrens i inrikesflyget*. Ett kort genmäle är inte platsen för att diskutera alla de ugglor i mossen, begravda hundar och lik i garderoberna som Skogh tror sig ha hittat. Två punkter vill jag dock inte låta stå oemotsagda, eftersom de är centrala för förståelsen av kommitténs förslag, nämligen 1) kommentaren till bibehållen ensamrätt på linjer med mindre än 300 000 passagerare per år, och 2) resonemanget om *slots* (start- och landningstider under högttrafiktid).

På den första punkten gäller det ett viktigande: kommittén föreslår en total avreglering på sikt, men att den nya ordningen under ett övergångsskede bara skall gälla de trafikstarka linjerna. Naturligtvis har Skogh rätt i att detta hindrar en effektiv konkurrens på en del av marknaden. Kommittén motiverar sitt förslag med att en stegvis avreglering skulle bidra till att bevara en viss stabilitet i trafikutbudet. Det klart uttalade målet är att åstadkomma en helt fri flygmarknad så snart som möjligt utan att avregleringen medför negativa effekter för konsumenterna. Den fullständiga avregleringen bör genomföras efter en utvärdering av den partiella, avseende bl a effekter på flygsäkerhet, miljöeffekter, regionala effekter och effekter på konsumentintressen. Denna

utvärdering bör redovisas inom tre år efter påbörjandet av det nu föreslagna första steget mot avreglering. Att som Skogh helt förbigå förslaget till ett andra steg ger en felaktig uppfattning om kommittéförslagets innehåll.

När det gäller *slots* är kommittén väl medveten om problemet: "Så länge kapacitetsbristen på Arlanda inte är bortbyggd kommer en avreglering som innebär ett fritt marknadstillträde att få begränsade effekter." (SOU 1990:58, s 134.) Skogh tycks föreställa sig att kommittén är tillfredsställd med detta förhållande, eftersom det gynnar SAS och Linjeflyg och tydligen på något sätt också Luftfartsverket.

Det verkliga förhållandet är att slot-tilldelningen måste göras med en direkt koppling till flygbolagens tidtabellskoordination. En betydande del av Arlandas internationella trafik går till eller kommer från "koordinerade flygplatser" i andra länder, och Arlanda kan inte tilldela ett bolag en starttid som inte svarar mot en lämplig landningstid på flygplatsen i linjens andra ände. Det är alltså helt klart att den internationella koordineringen är både svår och viktig. Den utförs i regi av den internationella flygbolagsorganisationen IATA enligt dess regler, som bl a innehåller de kritiserade *grandfather rights*. Reglerna kan kritiserars från olika synpunkter, men koordineringen fungerar.

Även flygbolag som har svårt att få de slots de vill ha har uttalat, att de hellre har ett orättvist men fungerande system än ett system i händerna på individuella flygplatser eller nationella luftfartsmyndigheter, som aldrig skulle kunna åstadkomma den erforderliga världsomfattande samordningen. Detta har kommittémajoriteten insett, därav skrivningen "...att tillsvi-

*Ekonomisk Debatt* Nr 7/1990  
 av Göran Norström, chef för planeringssektionen vid Luftfartsverkets luftfartspolitiska avdelning och deltog som expert i Konkurrenskommitténs arbete med inrikesflyget.

dare nuvarande system måste accepteras, i varje fall för den internationella trafiken". (SOU 1990:58, s 134.)

IATA-reglernas svårförenlighet med en konkurrensfrämjande politik har naturligtvis observerats inte bara i Sverige. Bå har EG-kommissionen velat ersätta dem med något annat; och ursprungligen var man inne på den linje som Skogh tycks förespråka, stödd bå på det särskilda yttrandet av Sandström - "slå-näven-i-bordet-linjen". Efter mer ingående kontakter med berörda parter har man

emellertid beslutat sig för att verka för reformer inom det existerande systemets ram. För Sveriges del måste den enda praktiskt möjliga vägen vara att ansluta sig till det EG-ledda reformarbetet. Luftfartens starka internationella bindningar gör att ett hemsnickrat blågult system inte skulle fungera. Härmed är givetvis inte sagt att en fortsatt slot-tilldelning genom flygbolagens försorg inte skulle kunna låta sig förenas med en ekonomisk styrning, tex i form av *peak-pricing* (toppbelastningsprissättning).