

Subventionerade tåg till Arlanda.

Snart börjar SL:s nya pendeltåg trafikera Arlanda flygplats med en omfattande skattesubvention från Stockholms läns landsting. Det sker i strid med konkurrenslagstiftningen, skriver Flygbussarnas vd John Strand. Därför begär vi nu att Konkurrensverket ingriper för att säkerställa att SL:s Arlandatrafik inte hämmar konkurrensen.

Den kollektiva direkttrafiken till Arlanda har sedan lång tid tillbaka skett i fri konkurrens mellan olika trafikslag där aktörerna har konkurrerat på egna meriter. Tack vare det kan resenärerna i dag välja mellan flera olika alternativ efter vad kassan och tiden tillåter.

Inom kort kommer SL:s nya pendeltåg att börja trafikera Arlanda flygplats. Det skulle vara fullt möjligt att driva den trafiken på samma konkurrensneutrala villkor. Då skulle pendeltåget bli ett välkommet komplement i Arlandas kollektivtrafikförsörjning med tågbolag eller bussbolag som Flygbussarna.

Men så kommer det inte att bli. SL:s pendeltåg ska drivas med en omfattande skattesubvention från SL:s huvudman, Stockholms läns landsting. Det sker i strid med konkurrenslagstiftningen, kollektivtrafiklagen och den brett förankrade politiska principen att samhällsnyttig konkurrens ska främjas på alla områden där det är lämpligt och möjligt. Subventionen får samhällskadliga konsekvenser eftersom den slår undan benen på konkurrenterna som inte har tillgång till skattemedel för sin finansiering

Därför går Flygbussarna nu till Konkurrensverket med en begäran om ingripande för att säkerställa att SL:s Arlandatrafik bedrivs på ett sätt som inte hämmar konkurrensen. I denna begäran påtalar vi också att SL och landstinget på olika sätt försökt dölja eller vägrat lämna information om subventionens storlek. Trots att det inte handlar om bolagets utan om skattebetalarnas pengar.

När pendeltågstrafiken började diskuteras var ett starkt incitament att minska biltrafiken till Arlanda, som i dag står för cirka 50 procent av resandet dit. Men landstingets egna beslutsunderlag visar att bara en marginell andel bilresenärer kommer att lockas till pendeltågen. I stället är det de som redan i dag använder kollektiva färdmedel till Arlanda som ska fylla tågen. För att åstadkomma det har SL beslutat att priset för en tågresä klart ska understiga priset för en bussresa. För resenärer med SL-kort är priset endast 75 kr, jämfört med dagens pris med Flygbussarna på 99 kr. Utan skattesubvention vore inte SL:s låga pris möjligt.

I dag har 35 procent av Flygbussarnas resenärer SL-kort, och med en snedvriden priskonkurrens uttraderas de ekonomiska förutsättningarna för en bärkraftig busstrafik till Arlanda. Det gäller även sträckor till andra flygplatser som inte direkt konkurrerar med pendeln. Ironiskt nog tvingas då de som mister bussalternativet, och alla andra skattebetalare i länet, betala för den pendeltågstrafik som slagit ut bussarna. Alternativet blir bil, och eftersom flygbussarna använder koldioxidneutralt bränsle och är lika miljövänliga som spårtrafiken blir miljöeffekten dubbelt negativ. Tvärtemot vad trafiklandstingsrådet Christer G Wennerholm (M) angett som ett huvudskäl för pendeltågstrafiken.

Måndagen den 24 september ledde ett elfel till att nästan all spårtrafik till Arlanda låg nere hela dagen. Detta sker flera gånger per år och varje gång sätter vi snabbt in extra trafik och tar över tusentals strandsatta tågresenärer. Taxi och hyrbil har inte kapacitet att klara mer än en marginell del. Det måste ses som ett nationellt intresse att trafikförsörjningen även i framtiden bygger på en kombination av buss- och tågtrafik.

Det är svårt att se hur den allmänna politiska ambitionen att främja konkurrens på lika villkor och etableringen av privatdriven kollektivtrafik stämmer med den subvention landstingsledningen nu är på väg att införa.

Konkurrenslagstiftningen ska främja sund konkurrens och förhindra samhällsskadliga konsekvenser av felaktiga skattesubventioner.

Någon kanske tycker att det är naturligt att SL utökar sin pendeltågstrafik till Arlanda, men man måste komma ihåg att SL:s övriga pendeltågstrafik sker på en monopoliserad marknad med upphandlad trafik, medan trafiken till Arlanda sker på en konkurrensetsatt och – hittills – fri marknad. Flygbussarna räds inte mer konkurrens men kräver konkurrens på lika villkor!

John Strand, vd FAC Flygbussarna

Toni kommentar: till John Strand

Märkligt det här med hur man ser på konkurrens, när man själv är utsatt för konkurrens som exempelvis till Skavsta ägnade man sig åt ful spel, det fanns inga gränser hur långt man kunde gå och så naturligtvis prisdumping fram till dess att konkurrenten självdog. Man måste vara bra korkad för att ropa på fult spel och själv är orsaken till samma mot småföretag som inte har de finansiella musklerna, eller är det de livsfarliga avgaserna från Rapsolje drivna flygbussar som påverka omdömet?