

Melding av foretakssammenslutning

jf. konkurranseloven § 18 første ledd

mellom

Norwegian Air Shuttle ASA

og

Widerøe AS

Oslo, 11. august 2023

Fortrolig

Inneholder forretningshemmeligheter

Ref.: #11233596/45

Advokatfirmaet BAHR AS

Tjuvholmen allé 16, Postboks 1524 Vika, 0117 Oslo, Tel: +47 21 00 00 50 Fax: +47 21 00 00 51
www.bahr.no Org.nr: NO 919 513 063

Innhold

Kontaktinformasjon	5
1. Sammendrag	6
2. Prosess med Konkurransetilsynet	10
3. Ordliste	11
4. Foretakssammenslutningen	13
4.1 Beskrivelse av foretakssammenslutningen	13
4.2 Forretningsmessig rasjonale	13
5. Beskrivelse av involverte foretak	16
5.1 Norwegian	16
5.2 Widerøe	21
5.3 Omsetning 2022	25
5.4 Årsberetninger og årsregnskap	26
6. Generelt om luftfartsmarkedet	27
6.1 Det norske luftfartsmarkedet	27
6.2 Luftfartsmarkedet er i endring	29
6.3 Dagens konkurransesituasjon	31
6.3.1 Innenriks	31
6.3.2 Utenriks	36
6.4 Aktører i markedet	38
7. Markedsavgrensninger	42
7.1 Innledning	42
7.2 Lufttransport av passasjerer	42
7.2.1 Skille mellom FOT og kommersielle ruter	42
7.2.2 Bypar-tilnærming på kommersielle enkeltruter	43
7.2.3 Det nasjonale kommersielle flymarkedet	47
7.2.4 Salg av seter til turoperatører	47
7.2.5 Konklusjon	48
7.3 Transport av gods	48
7.3.1 Relevant produktmarked	48
7.3.2 Relevant geografisk marked	48
7.4 Bakketjenester	49
7.4.1 Widerøes virksomhet	49
7.4.2 Produktmarked	51
7.4.3 Geografisk marked	51
7.5 Linjevedlikehold	51
7.5.1 Widerøes virksomhet	51
7.5.2 Relevant produktmarked	52

7.5.3	Relevant geografisk marked	53
7.6	Lojalitetsprogrammer	53
7.6.1	Beskrivelse av lojalitetsprogrammer	53
7.6.2	Vurdering av lojalitetsprogrammer som vertikal relasjon... 54	
7.7	Interlining	54
8.	Alternativsituasjonen: <i>Status quo</i> kan ikke legges til grunn	57
9.	Ingen hindring av konkurransen i horisontalt berørte markeder	61
9.1	Innledning	61
9.2	Ingen hindring av konkurransen i det nasjonale kommersielle markedet for lufttransport	61
9.3	Innenriksmarkedet - enkeltstrekninger	62
9.3.1	Innledning	62
9.3.2	Oslo-Bergen	63
9.3.3	Oslo-Trondheim	63
9.3.4	Tromsø-Alta	64
9.3.5	Bergen-Stavanger	65
9.3.6	Bergen-Trondheim	67
9.3.7	Ruter der partene ikke er i en varig konkurransesituasjon . 68	
9.4	Etableringsmuligheter innenriks	69
9.5	Ingen hindring av konkurransen innen utenriksflyvninger	71
9.5.1	Utenriks - enkeltstrekninger	71
9.5.2	Bergen - Alicante	73
9.5.3	Bergen - Billund	75
9.5.4	Bergen - London	77
9.5.5	Bergen - Nice	80
9.5.6	Bergen - Palma de Mallorca	81
9.6	Etableringsmuligheter utenriks (totalt og enkeltstrekninger)	83
9.7	Transport av gods	84
10.	Ingen hindring av konkurransen i vertikalt berørte markeder og markeder med vertikalt relaterte tjenester	85
10.1	Innledning	85
10.2	Bakketjenester	85
10.3	Linjevedlikehold	87
10.4	Lojalitetsprogrammer	88
10.5	Interlining	89
11.	Effektivitetsgevinster	90
11.1	Estimater basert på analyser i forkant av avtaleinngåelse	90
11.2	Ytterligere effektivitetsgevinster identifisert [REDACTED]	91
11.3	Transaksjonen er nødvendig for å realisere effektivitetsgevinstene.. 93	

11.4	Effektivitetsgevinstene [REDACTED]	.. 93
12.	Konkurrenter, leverandører og kunder	93
13.	Offentlighet.....	94

Kontaktinformasjon

Melder:

Navn: Norwegian Air Shuttle ASA
Org.nr.: 965 920 358
Adresse: Oksenøyveien 3, 1366 Lysaker

Melders representant:

Navn: Advokatfirmaet BAHR AS
Kontaktperson: Helge Stemshaug / Harald K. Selte
Saksansvarlig advokat: Helge Stemshaug
Adresse: Postboks 1524 Vika, 0117 Oslo, Norge
Telefon: +47 92 88 13 96 / +47 40 20 38 96
E-post: hst@bahr.no / hks@bahr.no

Målselskap:

Navn: Widerøe AS
Org. Nr.: 917 281 629
Adresse: Langstranda 6, 8003 Bodø

Målselskapets representant:

Navn: Advokatfirmaet Wiersholm AS
Kontaktperson: Elisabeth Lian Haugsdal
Saksansvarlig advokat: Elisabeth Lian Haugsdal
Adresse: Postboks 1400 Vika, 0115 Oslo, Norge
Telefon: +47 93 00 71 01
E-post: elha@wiersholm.no

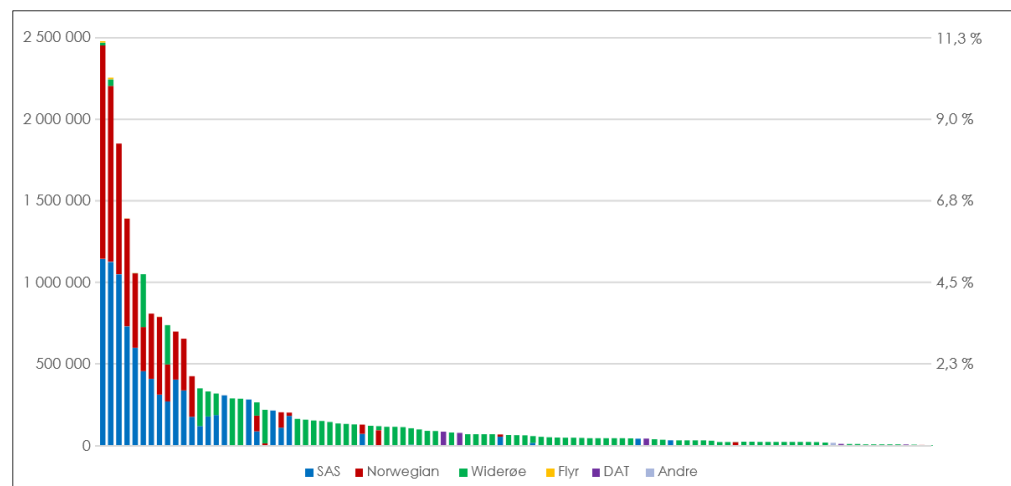
1. Sammendrag

- (1) Denne meldingen gjelder Norwegian Air Shuttle ASAs («**Norwegian**») erverv av enekontroll over Widerøe AS («**Widerøe**»). Avtale om ervervet ble inngått 6. juli 2023. Ervervende foretak vil enten være Norwegian eller et direkte eller indirekte heleid datterselskap av Norwegian.
- (2) Norwegian er et ledende lavprisyflyselskap med hovedkontor på Fornebu i Bærum. Selskapet opererer en flåte på til sammen 81 større selveide og leasede fly av typen Boeing 737-800 og 737 MAX 8 med en setekapasitet på 186 til 189 seter. Norwegian opererer flyruter på de største flyrutene innenriks i Norge og i øvrige nordiske land, mellom de nordiske landene og mellom Norden og destinasjoner i hele Europa samt til enkelte destinasjoner i Nord-Afrika og Midtøsten.
- (3) Widerøe er et norsk, regionalt flyselskap med hovedkontor i Bodø. Widerøe opererer i hovedsak på ruter i Norge med lavt og middels passasjergrunnlag. En stor del av virksomheten knytter seg til drift av regionale flyruter på oppdrag fra Samferdselsdepartementet («FOT-ruter»). I tillegg opererer Widerøe enkelte ruter til/fra Norge, i hovedsak fra Bergen. Selskapets flåte gjenspeiler innretningen mot regionale ruter og FOT-ruter, og består av 45 propellfly av typen Dash-8 med en setekapasitet på 39 til 78 seter. I tillegg opererer Widerøe tre jetfly av typen Embraer E190-E2 («E2») med setekapasitet på 110 seter. Widerøe leverer også bakketjenester ved de fleste flyplassene i Norge gjennom datterselskapet Widerøe Ground Handling AS.
- (4) Partenes aktiviteter er i all hovedsak komplementære:
 - Norwegian har sin norske hovedbase på Oslo Lufthavn og baser i andre nordiske land og i Spania. Selskapet opererer som et lavprisselskap med fokus på kostnadseffektiv drift gjennom tilbud av i hovedsak punkt-til-punkt-trafikk på ruter med høyt passasjergrunnlag og med en ensartet flåte utelukkende bestående av større fly.
 - Widerøe har baser i Tromsø, Bodø, Bergen og Sandefjord, samt en mindre base i Oslo som primært betjener FOT-rutene til Vestlandet, og opererer mindre fly. Widerøes flåte med mindre fly er tilpasset flyvninger på regionale/ sekundære innenriksruter, herunder FOT-ruter, der større fly er uegnet eller mindre kostnadseffektive på grunn av hhv. begrensninger på grunn av rullebanens lengde eller begrenset passasjergrunnlag. Widerøe driver i hovedsak ikke punkt-til-punkt-operasjoner. Selskapets flåte med mindre fly gir høyere kostnader per sete sammenliknet med større fly. Selskapet er derfor lite aktivt på strekninger med høyt passasjergrunnlag som gir grunnlag for å operere med større fly.
- (5) Komplementariteten medfører at konkurranseflaten mellom partene er svært begrenset. Partene konkurrerer derfor i svært liten grad om de samme passasjerene.

Per sommeren 2023 har partene overlappende tilbud på kun syv (fem)¹ innenriksruter og fem utenriksruter. På disse rutene er partene generelt lite nære konkurrenter.

- (6) Det kommersielle innenriksmarkedet er differensiert. På den ene siden har man enkelte ruter med høy etterspørsel. I 2023 er det 11 ruter med tilbudt kapasitet over 500 000 seter. Disse rutene utgjør over 60 % av totalt tilbudt kapasitet innenriks i 2023 (inkludert FOT-ruter). Norwegian og SAS konkurrerer tett på alle disse rutene med store fly og flere daglige avganger. Widerøe står for mindre enn 5 % av tilbudt kapasitet på disse rutene. Med unntak for tre, mindre jetfly, har selskapet kun fly med setekapasitet på 78 seter eller mindre.
- (7) På den andre siden er ruter med lav/middels etterspørsel, hvor man ikke oppnår samme stordriftsfordeler med å operere store jetfly, og det er nødvendig med mindre fly for å kunne operere lønnsomt. På disse rutene er det først og fremst Widerøe og SAS som opererer, som begge disponerer mindre fly enn Norwegian. På noen av disse rutene er det konkurranse, men på de fleste rutene er det kun ett selskap som opererer. Figur 1 viser tilbudt setekapasitet på samtlige innenriksruter i 2023.

Figur 1: Tilbudt setekapasitet 2023, alle ruter



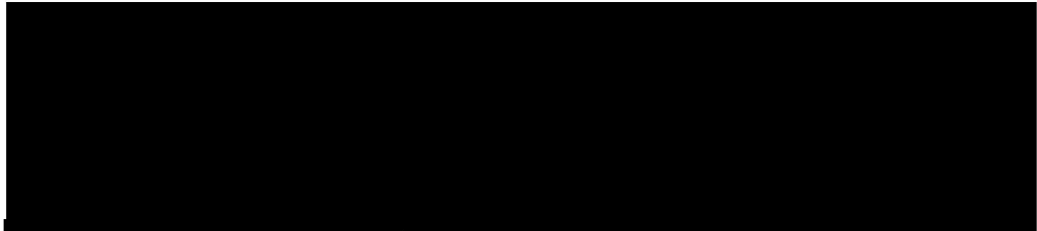
Kilde: OAG

- (8) For Norwegian er derfor Scandinavian Airlines («SAS») hovedkonkurrenten på innenriksflyvninger. Den sterke rivaliseringen mellom Norwegian og SAS i innenriksmarkedet er særegen for det norske markedet, og leder ifølge Konkurransetilsynet til lave priser og et godt tilbud til norske passasjerer.² Dette i motsetning til andre land i Europa hvor konkurransesituasjonen på innenriksruter ofte er preget av at én stor aktør står for det meste av trafikken eller at én aktør alene trafikkerer ruten.

¹ Av de syv innenriksrutene har Norwegian besluttet nedleggelse av Bergen-Tromsø fra 21. august 2023 og Tromsø-Kirkenes blir ny FOT-rute fra april 2024.

² Jf. Konkurransetilsynets høringsuttalelse av 1. september 2021 som innspill til Meld. St. 10 (2022-2023) Bærekraftig og sikker luftfart.

- (9) Tilsvarende viser Norwegians erfaringer fra ruter hvor både Norwegian, SAS og Widerøe opererer, [REDACTED]. Dette bekrefter Konkurransetilsynets tidligere uttalelser om at det er tilstrekkelig med to tilbydere for å få virksom konkurranse.
- (10) Widerøe er en betydelig aktør på drift av FOT-ruter, som er regionale ruter hvor det ikke er grunnlag for kommersiell drift. For å sikre et tilfredsstillende tilbud på slike ruter gjennomfører Samferdselsdepartementet anbudskonkurranser om drift av slike ruter mot vederlag og enerett til å fly rutene i anbudsperioden. Norwegian har aldri deltatt i anbudskonkurranse om FOT-rutene, blant annet fordi disse rutene betinger andre typer fly og kompetanse enn det Norwegian har. Oppkjøpet får derfor ingen betydning for fremtidig konkurranse om drift av FOT-ruter.
- (11) På utenriksflyvninger møter Norwegian sterk konkurranse fra både SAS, utenlandske nettverksselskaper og lavprisaktører. [REDACTED]
- (12) Widerøe er en stor tilbyder av bakkjetjenester i Norge og møter konkurranse på alle de mest trafikkerte lufthavnene. Med unntak for at Norwegian utfører enkelte bakkjetjenester for egne flyvninger på Oslo Lufthavn, er Norwegian ikke til stede i markedet for slike tjenester i Norge. [REDACTED] På de flyplassene hvor Widerøe er eneste tilbyder av bakkjetjenester, følger det av Widerøes avtale med Avinor at Widerøe plikter å tilby slike tjenester til alle flyselskap som etterspør dette. Som eier av Widerøe vil Norwegian derfor verken ha incentiver eller mulighet til å nekte andre flyselskap tilgang til Widerøes bakkjetjenester.
- (13) Som operatør av FOT-ruter har Widerøe plikt til å tilby interlining (dvs. overgang til annet flyselskap for videre flyvning(er)) på ikke-diskriminerende vilkår til alle aktører for passasjerer som kommer til/fra FOT-rutene. Samferdselsdepartementet stiller også krav til rutetider i anbudskriteriene for å sikre passasjerer videre forbindelser med andre flyselskap. I dag har Widerøe interliningavtaler med totalt [REDACTED] flyselskap, inklusive Norwegian. Som eier av Widerøe vil Norwegian derfor verken ha incentiver eller mulighet til å nekte andre flyselskap interliningavtale med Widerøe på FOT-ruter.
- (14) Partene vil etter Transaksjonen ha en diversifisert flåte med både større og mindre fly, og kan disponere sin flykapasitet mer effektivt. Gjennom transaksjonen kan partene utvide rutetilbudet, skape bedre overganger mellom flyruter, og gjøre rutenettet billigere i drift, noe som vil komme passasjerene til gode. Norwegian har estimert årlige synergigevinster som følge av Transaksjonen i størrelsesorden MNOK 200-300. [REDACTED]



Transaksjonen vil slik komme kundene til gode både gjennom styrket konkurranse i innenriksmarkedet, kostnadssynergier, bedre allokering av kapasitet og et mer optimalt rutetilbud.

- (15) Norsk luftfart er fortsatt i en endringsfase. Det har blant annet gitt seg utslag i redusert etterspørsel innenlands så langt i 2023. Som følge av dette har Widerøe allerede gjennomført reduksjon av tilbudet av kommersielle ruter våren 2023, og varslet ytterligere reduksjon med om lag 8 % fra september 2023. Dette gjenspeiler trenden i Europa, hvor mange regionale selskap med mindre fly ikke klarer seg alene som følge av

De fleste regionale selskap i Europa inngår derfor som en del av et større flyselskap, eller har gitt opp egne ruter og blitt underleverandør til større flyselskap. Et eksempel er konkursene til Europas største regionale flyselskap FlyBe i 2020 og 2023. Som redegjort for i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023, og som er utdypet i kapittel 8 nedenfor,

- (16) Transaksjonen vil av ovennevnte grunner ikke i betydelig grad hindre effektiv konkurranse, jf. konkurranseloven § 16 første ledd, verken i det overordnede norske luftfartsmarkedet, på enkeltruter eller i vertikalt relaterte markeder.

2. Prosess med Konkurransetilsynet

(17) I forkant av inngivelse av denne meldingen, har det vært omfattende dialog mellom partene og Konkurransetilsynet.

(18) Første møtet ble holdt i Konkurransetilsynets lokaler 5. juli 2023, der representanter fra begge parter var til stede.

Vedlegg 1 Presentasjon fra møte mellom Konkurransetilsynet, Norwegian og Widerøe, 5. juli 2023

(19) Det ble avholdt nytt møte i Konkurransetilsynets lokaler 12. juli 2023. I møtet holdt partene en felles presentasjon, i tillegg til at Norwegian og Widerøe holdt hver sine presentasjoner.

Vedlegg 2 Presentasjon fra møte mellom Konkurransetilsynet, Norwegian og Widerøe, 12. juli 2023 (Inneholder felles presentasjon samt Norwegians separate presentasjon)

Vedlegg 3 Presentasjon fra møte mellom Konkurransetilsynet og Widerøe, 12. juli 2023.

(20) Basert på dialogen med Konkurransetilsynet, har partene oversendt diverse etterspurt informasjon.

(21) Den 18. juli 2023 oversendte Norwegian diverse markedsinformasjon:

Vedlegg 4 2023-07-18-Frog-Infoimasjon til Konkurransetilsynet

Vedlegg 5 Markedsdata OAG Snapshot 100723

(22) Forsendelsen inneholdt også en presentasjon som ble benyttet i teamsmøte mellom Konkurransetilsynet og Norwegian 21. juli 2023:

Vedlegg 6 2023-07-18 - Frog - Utenlandsruter

(23) Den 20. juli 2023 oversende Widerøe diverse interne dokumenter, mens Norwegian oversendte enkelte interne dokumenter 4. august 2023. Norwegian oversendte 9. august 2023 også opplysninger om ruteregnskap og tilbud på enkelte ruter. Samme dag sendte også Widerøe tilsvarende opplysninger samt opplysninger om kunder og konkurrenter. Det vises til disse oversendelsene.

3. Ordliste

- **ACMI:** Se wet lease
- **Code share:** En ordning der to eller flere flyselskaper deler kapasitet på samme flyvning ved at ett selskap kjøper en kapasitet på et annet selskaps flyvninger og der selskapene benytter ulike flightnummer for flyvningen.
- **Dry Lease:** Avtale om leie av fly over lengre periode uten besetning, vedlikehold etc.
- **FOT-ruter:** Flyruter der norske myndigheter har tildelt konsesjon med enerett til drift av ruten til én aktør med forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT). Konsesjonen tildeles for å sikre et flytransporttilbud på ruter der det i fravær av enerett og offentlig kjøp ikke er kommersielt grunnlag for et flyrutetilbud.
- **Gjennomgående reise/billett:** Med gjennomgående reise eller billett menes i denne meldingen reise over flere delstrekninger med enten samme eller forskjellige flyselskap, men det utstedes kun én billett.
- **Interlining:** Avtale mellom flyselskap om å tilby passasjerer mulighet til å bestille og utstede billetter for reise med flere delstrekninger som flys av to (eller flere) ulike selskap. Full interlining eller IATA-interlining innebærer at bagasje sjekkes inn for hele reisen og ombordstigningskort utstedes på avreiseflyplassen.
- **Kabinfaktor (CF):** Antall passasjerer/antall tilbudte seter. Ved aggregerte tall på tvers av ruter benyttes RPK/ASK (RPK/revenue passenger kilometers er betalende passasjerer multiplisert med avstand, ASK/available seat kilometers er tilgjengelige seter multiplisert med avstand).
- **Kortbanenettet:** Flyvninger til/fra flyplasser i hovedsak i Nord-Norge, men også i tidligere Nord-Trøndelag og på Vestlandet, med rullebane med 800-1200 meter lengde og smalere bredde. Det fleste av disse er utbygd på 1960- og 70-tallet. Landing på kortbaneflyplass krever flytype tilpasset disse. Jetfly som benyttes på større ruter innenlands og i utenlandstrafikk (f.eks. Boeing 737 eller Airbus 320-serien) krever normalt en rullebane med lengde på minimum 1 600 meter. De fleste flyvninger til/fra kortbaneflyplasser er FOT-ruter.
- **LCC:** Low-cost carrier - lavprisselskap.
- **Multileg:** En multilegrute er en rute med én eller flere mellomlandinger underveis, der ruten flys med samme flightnummer. På en multilegrute kan det bestilles billetter for delstrekninger eller hele strekningen. Et eksempel på en multilegrute er Norwegians flyvninger mellom Oslo og Alta via Tromsø.
- **Nettverksselskap:** Flyselskap som satser på å frakte reisende til én eller flere huber for videre reise med selskapet til endelig destinasjon. Eksempler på nettverksselskaper er nasjonale flyselskap som SAS, Lufthansa og KLM.
- **Punkt-til-punktselskap:** Punkt-til-punktselskap er flyselskap som i hovedsak satser på å tilby flyruter primært innrettet for å betjene reisende som reiser fra avgangssted til destinasjon og ikke reiser videre med annet fly eller

kommer fra annen flyvning. Eksempler på selskap med slik strategi er lavprisselskap som Norwegian, Ryanair og Wizz Air.

- **Stamrutenettet:** Flyvninger mellom større flyplasser i Norge. Omfatter de største og flere mellomstore flyruter i Norge. Begrepet er ikke presist definert, men i forbindelse med statlig kjøp av flyruter under covid-19 ble følgende mellomstore flyruter definert som «stamruter»: Kristiansand-Oslo, Haugesund-Oslo, Molde-Oslo, Kristiansund-Oslo, Bardufoss-Oslo, Alta-Oslo, Kirkenes-Oslo, Tromsø-Longyearbyen, og Trondheim-Bodø-Tromsø.³ I tillegg til disse kommer større ruter som uansett ble drevet på kommersielt grunnlag under covid-19, herunder de største flyrutene som Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stavanger, og Oslo-Tromsø.
- **Wet Lease:** Avtale om leie av fly over lengre periode med besetning (piloter og kabinbesetning), vedlikehold etc., også betegnet ACMI (aircraft, crew, maintenance & insurance).

³ Se Samferdselsdepartementets pressemelding 17. februar 2021:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/sd/pressemeldinger/2021/konkurransen-om-flykjop-pa-stamrutene-er-avlyst/id2835211/>.

4. Foretakssammenslutningen

4.1 Beskrivelse av foretakssammenslutningen

- (24) I henhold til aksjekjøpsavtale inngått 6. juli 2023 («**Aksjekjøpsavtalen**») vil Norwegian eller et direkte eller indirekte heleid datterselskap av Norwegian erverve 100 % av aksjene i Widerøe AS («**Transaksjonen**»). Selger er WF Holding AS, som eies av Flyco AS (66 %) og Fjord1 AS (34 %). Aksjekjøpsavtalen med vedlegg (schedules) er vedlagt denne meldingen som Vedlegg 7. I det følgende vil «Norwegian» benyttes om Norwegian som konsern og ikke morselskapet spesifikt, med mindre annet fremgår av sammenhengen. Tilsvarende vil «Widerøe» benyttes om Widerøe AS og dets datterselskap.

Vedlegg 7 Share Purchase Agreement, datert 6. juli 2023

- (25) Transaksjonen medfører at Norwegian erverver enekontroll over Widerøe jf. konkurranse-loven § 17 første ledd bokstav b). Ettersom de involverte foretakenes omsetning enkeltvis og samlet overstiger de i loven fastsatte terskelverdier, er foretakssammenslutningen meldepliktig i Norge, jf. konkurranse-loven § 18 første ledd og andre ledd. Transaksjonen er ikke meldepliktig i andre jurisdiksjoner enn Norge.
- (26) Transaksjonen vil ikke gjennomføres før Konkurransetilsynet har avsluttet sin saksbehandling.
- (27) Etter foretakssammenslutningen vil Widerøe fortsatt driftes som en egen virksomhet, som et separat datterselskap av Norwegian. [REDACTED]

4.2 Forretningsmessig rasjonale

- (28) Luftfartsmarkedet har de senere årene stått overfor store omveltninger. Blant annet har endrede reisemønster hos forbrukere og arbeidsreisende, covid-19 («**covid**»), krav til bærekraftig drift og kostnadsøkninger for flyselskapene skapt store utfordringer for både lavprisselskaper og de tradisjonelle nettverksselskapene. Utfordringene krever at både nye og etablerte aktører søker omstilling, effektivisering og fornyelse.
- (29) Det norske luftfartsmarkedet har vært preget av sterk konkurranse siden Norwegian etablering i 2002, og i takt med at Norwegian har vokst og kapret markedsandeler har konkurransen blitt sterkere. Konkurransen mellom Norwegian og SAS har vært til fordel for både norske og utenlandske kunder, i form av lavere priser og bedre kvalitativt tilbud.⁴
- (30) Norwegian er et lavprisselskap med hovedvekt på punkt-til-punkt flyvninger på ruter med høyt passasjergrunnlag i Norden og mellom Norden og Europa. Dette gjenspeiles i Norwegians flåte, som kun består av Boeing 737-fly med 186 til 189 seter. SAS er et

⁴ Jf. Meld. St. 10 (2022-2023), *Bærekraftig og sikker luftfart*, s 68-69.

nettverksselskap som i større grad frakter passasjerer via knutepunkter, for videre reise til endelig destinasjon. SAS har en vesentlig mer diversifisert flåte enn Norwegian, og disponerer fly fra propellfly med 70 seter til interkontinentale fly med 300 seter, men med hovedvekt på fly i Airbus 320-serien med 150-200 seter.⁵ Dette gjør at SAS i større grad enn Norwegian kan tilpasse bruk av fly, utfra etterspørsel, distanse og betjeningskostnader, og dermed også har et mer diversifisert rutenett både innenriks i Norge og for øvrig. Widerøe på sin side er en regional aktør med små og mellomstore fly som i all hovedsak betjener FOT-ruter og regionale kommersielle ruter.

- (31) Partene er derfor i all hovedsak komplementære, ved at de har forskjellige flåter, og at Widerøe fortrinnsvis flyr på regionale ruter til små og mellomstore flyplasser. Gjennom ervervet av Widerøe vil Norwegian [REDACTED]
- (32) Widerøe har samarbeid om interlining med en rekke flyselskaper. [REDACTED] Etter Transaksjonen vil selskapene kunne gi kunder over hele Norge og reisende til Norge et bedre tilbud fra avreisested til endelig destinasjon, [REDACTED] Norwegians lave priser og omfattende rutetilbud blir dermed bedre tilgjengelig og mer attraktivt for kunder som reiser fra eller videre på Widerøes ruter. På den måten styrkes også konkurransen om passasjerer til/fra Widerøes ruter i distriktene og regionale ruter som skal reise videre fra/til endelig destinasjon.
- (33) Transaksjonen vil også styrke Norwegians tilbud til storkunder, ved at selskapet kan tilby et mer komplett tilbud til disse, f.eks. når slike kunder setter sitt reisebehov på anbud.
- (34) Videre vil Transaksjonen gjøre Norwegian til et mer diversifisert selskap. Widerøes virksomhet, med flyvninger på regionale ruter og oppdragsflyvninger for Samferdselsdepartementet, har vesentlig mindre sesongvariasjoner enn annen flytrafikk. Erfaringer fra perioden med covid viser at Widerøes virksomhet ble langt mindre påvirket i denne perioden som følge av statlig kjøp.
- (35) Widerøe har imidlertid hatt store utfordringer de seneste årene, blant annet knyttet til kostnadsøkninger, herunder som følge av økte drivstoffkostnader og svekkelsen i norske kroner, og lavere passasjertall enn forventet.⁶ Selskapet har flere ganger

⁵ Mer om SAS flåte finnes på SAS' nettsider: <https://www.sasgroup.net/about-sas/the-fleet/>.

⁶ NRK.no. *Widerøe taper penger på nesten alle ruter - flypassasjeravgiften må bort.* (3. mai 2023) https://www.nrk.no/nordland/wideroe-taper-penger-pa-nesten-alle-ruter_-_flypassasjeravgiften-ma-bort.-1.16395732 (hentet 19. juli 2023).

måttet kutte i antall avganger og økt prisene sine for å oppnå lønnsom drift.^{7,8}

(36)

(37) Widerøes øvrige flåte med Dash-8 propellfly er aldrende og vil kreve betydelige investeringer de kommende årene for nødvendige oppgraderinger og vedlikehold. Samtidig er [redacted] av kostnadsøkninger, særnorske skatter og avgifter, svak valutakurs og vesentlig lavere etterspørsel enn forventet i 2023.

[redacted]. Widerøe har derfor allerede vedtatt reduksjoner i ruteprogrammet

[redacted] Dersom Widerøe vinner betydelige deler av de nye FOT-avtalene vil dette også medføre et investeringsbehov. Salg til en industriell eier med god kjennskap til det norske flymarkedet og i en sterk finansiell situasjon vurderes derfor som en god løsning for Widerøe og muligheten til å opprettholde et godt flytilbud over hele Norge. Dette gjenspeiler utviklingen i Europa, som viser at regionale selskap som betjener ruter i større markeder i konkurranse med større selskap ikke klarer seg alene, [redacted]

[redacted] I Europa skjer det meste av produksjonen med 30-110 seters fly som en del av et større selskap. De store regionale selskapene som i 2010 fløy egne ruter er i stor grad borte med mindre de har en klar nisjestrategi og unngår direkte konkurranse mot større flyselskap.

(38) Selskapene vil gjennom foretakssammenslutningen oppnå betydelige kostnads-synergier gjennom stordriftsfordeler i innkjøp, kostnadseffektivisering, nettverks-

⁷ E24.no. *Widerøe kutter 4.000 avganger.* (17. februar 2020) <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/opQ7vm/wideroeekutter-4000-avganger> (hentet 19. juli 2023).

⁸ E24.no. *Widerøe varsler kutt - lavere reiselyst enn det vi hadde forventet.* (3. juli 2023) <https://e24.no/naeringsliv/i/nQrAyL/wideroe-varsler-kutt-lavere-reiselyst-enn-det-vi-hadde-forventet> (hentet 19. juli 2023).

optimalisering og flåteoptimalisering. Transaksjonen vil styrke partene i forhandlinger med sentrale leverandører og gi bedre innkjøpsavtaler, [REDACTED] De ventede synergiene er estimert til å være mellom MNOK 200 og 300 årlig.⁹ Effektivitetsgevinster og synergier er nærmere utdypet i kapittel 11 nedenfor.

5. Beskrivelse av involverte foretak

5.1 Norwegian

- (39) Norwegian Air Shuttle ASA er morselskap i Norwegian-konsernet. Norwegian har hovedkontor på Fornebu i Bærum og hadde 3 871 ansatte ved utgangen av 2022. Konsernomsetningen i 2022 var NOK 18,87 mrd.
- (40) Selskapet er notert på Oslo Børs og har ingen kontrollerende eiere.¹⁰ Norwegian ble etablert i januar 1993, og opererte i sine tidligere år flere flyvninger på oppdrag av Braathens. Etter at SAS overtok Braathens i 2001 ble samarbeidet avsluttet, hvorpå Norwegian etablerte sin nåværende forretningsmodell som en selvstendig lavpris-leverandør av lufttransporttjenester på utenriksruter og på det norske stamrutenettet. Norwegian er i dag et av Norges og Nordens ledende flyselskap, og er på de fleste av de mest trafikkerte innenlandsrutene SAS' viktigste og eneste reelle konkurrent.
- (41) I 2022 fraktet Norwegian-konsernet 17,8 millioner passasjerer. Norwegian opererer flyruter på de største flyrutene innenriks i Norden, mellom de nordiske landene og mellom Norden og destinasjoner i hele Europa samt til enkelte destinasjoner i Nord-Afrika og Midtøsten. Norwegian's flåte består av 81 Boeing 737-800 og 737 MAX 8, med en setekapasitet på 186 til 189 seter. Norwegian har kjøpsordre på 50 737 MAX 8 i bestilling med levering i perioden 2025 til 2028. I tillegg har selskapet avtalt levering av ytterligere 21 737 MAX 8 gjennom lease. Både de kjøpte og leasede flyene vil i stor grad erstatte eksisterende, innleide fly av typen 737-800. I tillegg har Norwegian opsjon på kjøp av ytterligere 30 737 MAX 8 med leveranse i perioden 2028 til 2030.
- (42) En oversikt over Norwegian's rutenettverk sommeren 2023 fremkommer av figuren under.

⁹ Børsmelding fra Norwegian, Norwegian announces agreement to acquire Widerøe. (6. juli 2023). <https://live.euronext.com/nb/product/equities/NO0010196140-XOSL#CompanyPressRelease-12138430> hentet 19. juli 2023.

¹⁰ Fem største aksjonærer pr. 30. juni 2023: Geveran Trading Co Ltd. (11,9 %), Sundt AS (9,8 %), Folketrygdfondet (4,8 %), Silver Point Capital, L.P. (4,1 %) og Ballyfin Aviation Limited (3,3 %). Nærmere opplysninger om aksjonærer finnes på selskapets nettsider: <https://www.norwegian.no/om-oss/selskapet/investor-relations/shares/>.

Figur 2: Norwegians rutenett 2023



- (43) Norwegian flyr primært store og mellomstore ruter, samt på ruter som i perioder opplever stor etterspørsel. I 2023 opererer Norwegian 21 innenriksruter i Norge, og 139 ruter til/fra Norge. Norwegian hadde omsetning i Norge på [REDACTED] i 2022.¹¹ I tillegg har Norwegian en betydelig virksomhet i de øvrige nordiske landene med både innenriks og utenrikstrafikk.¹² Norwegians omsetning i 2022 i Danmark, Finland og Sverige var hhv. [REDACTED]. [REDACTED] % av Norwegians passasjerer flyr punkt til punkt, dvs. uten transfer til annen avgang på annen flyplass. Norwegians destinasjonsnettverk er slik godt tilpasset Norwegians flåte bestående utelukkende av større fly og Norwegians lavprismodell der effektivitet og lav pris oppnås ved bruk av en effektiv og ensartet flåte på ruter med godt passasjergrunnlag.
- (44) Norwegian har sin hovedbase på Oslo Lufthavn (OSL). Norwegian opererer også åtte lokale baser i Norge, Sverige, Danmark, Finland og Spania.

¹¹ Omsetningstall er allokert basert på passasjerens avreisested.

¹² Kun ruter med oppsatt setekapasitet ≥ 1000 i 2023 seter er medregnet i tallene i dette avsnittet.

- (45) Norwegians kunder består av både forbrukere og storkunder. Storkundeavtaler inngås med større og mindre selskaper som forhandler på egen hånd, via offentlige kontrakter, innkjøpsamarbeid og/eller reisebyråer.
- (46) Norwegian har også noe omsetning knyttet til salg av seter til og trafikk for charter-selskaper. Omsetningen fra salg av seter og charterflyvninger i 2022 var [REDACTED] som utgjør [REDACTED] av Norwegians samlede omsetning, fordelt på [REDACTED] på salg av seter på ruteflyvninger (allotment) ([REDACTED]), hvorav [REDACTED] kommer er knyttet til norske flyvninger ([REDACTED]), og [REDACTED] fra utchartring av hele fly ([REDACTED]), hvorav [REDACTED] kommer fra kunder i Norge. I tillegg hadde Norwegian i 2022 en omsetning på [REDACTED] knyttet til transport av gods, som utgjør [REDACTED] av omsetningen. Norwegian har ikke dedikerte flyvninger for gods, [REDACTED] Norwegian tilbyr ikke tjenester innen godshåndtering.
- (47) Norwegian har inngått avtale med Widerøe om interlining for reisende med Widerøes og Norwegians ruter, først fra 2018 for passasjerer på Widerøes FOT-ruter, og fra 2022 for hele Widerøes rutenett.

Vedlegg 8 Non-reciprocal Interline Traffic Agreement

Vedlegg 9 Side letter to Non-reciprocal Interline Traffic Agreement

- (48) [REDACTED] gjennomgående billetter per i dag kun bestilles gjennom Widerøes nettsider. Norwegian har ingen andre avtaler om interlining eller code share. Norwegian har imidlertid billettsamarbeid med Norse Atlantic Airways og Air Transat, men passasjerene må da hente ut sin bagasje og sjekke inn på nytt på transferflyplassen.
- (49) Norwegian tilbyr også lojalitetsprogrammet Norwegian Reward. Norwegian Reward tilbyr reisende opptjening av bonuspoeng, CashPoints, på Norwegians flyvninger. Poeng kan også opptjenes ved kjøp hos ulike samarbeidspartnere, f.eks. ved leie av bil.¹³ Poeng kan benyttes til å kjøpe ulike tjenester hos Norwegian, eksempelvis flybilletter eller andre relaterte tjenester. Som en del av lojalitetsprogrammet kan reisende også opptjene ulike fordeler hos Norwegian, eksempelvis gratis tilgang til fast track, setereservasjon eller håndbagasje.
- (50) Norwegian utfører bakkjetjenester for Norwegians egne flyvninger på enkelte flyplasser. I Norge har Norwegian nylig overtatt utføring av bakkjetjenester «over vingen» på Oslo Lufthavn (OSL), dvs. alle tjenester som har med passasjerhåndtering som innsjekk og ombordstigning. I tillegg utfører Norwegian egne bakkjetjenester i Spania. På øvrige flyplasser i Norge og for tjenester «under vingen» på OSL¹⁴ benytter

¹³ Se Norwegian Rewards nettsider for oversikt over partnere: <https://no.norwegianreward.com/tjen-cashpoints>.

¹⁴ Med tjenester «under vingen» menes funksjoner knyttet til bagasjehåndtering, guiding, tauing og «push back» av fly, bakkestrøm, oppvarming/nedkjøling og trapper/håndtering av tube for av- og påstiging, se kapittel 10.2 nedenfor.

Norwegian ulike underleverandører. Norwegian tilbyr ikke bakkjetjenester til andre flyselskap.

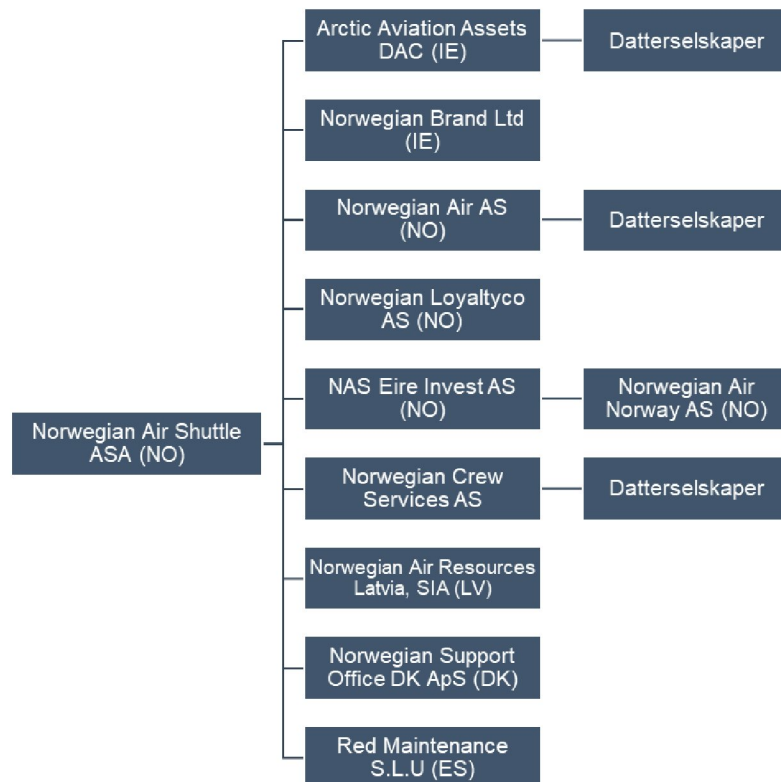
- (51) Norwegian utfører tekniske tjenester og lettere vedlikehold for egne fly. I Norge har Norwegian fast personell på Oslo lufthavn, Bergen lufthavn, Stavanger lufthavn og Trondheim lufthavn.

[Redacted]

Tyngre vedlikehold av Norwegians fly utføres av [Redacted]. Motorvedlikehold skjer hos [Redacted].

- (52) Norwegians overordnede konsernstruktur fremkommer av figuren under. Detaljert konsernstruktur er vist i Vedlegg 10.

Figur 3: Norwegian, overordnet konsernstruktur



Vedlegg 10 Organisasjonskart Norwegian Air Shuttle ASA

- (53) Norwegians viktigste datterselskaper med virksomhet i Norge beskrives under.

- (54) Mer informasjon om Norwegian er tilgjengelig på <https://www.norwegian.com/>. Norwegians årsrapporter og selskapspresentasjoner er tilgjengelig på <https://www.norwegian.no/om-oss/selskapet/investor-relations/>.

Norwegian Air AS

- (55) Norwegian Air AS utfører konsernets lufttransporttjenester gjennom datterselskapene, Norwegian Air Shuttle AOC AS og Norwegian Air Sweden AOC AB. Selskapene innehar de nødvendige driftstillatelser (Air Operator's Certificate («AOC»))¹⁵ og er ansvarlige for driften av Norwegians flyvninger i bred forstand.
- (56) Selskapene er ansvarlige for mesteparten av omsetningen til Norwegian. Norwegian Air Shuttle AOC AS omsatte for NOK 11,62 mrd. i 2022, hvorav hhv. [REDACTED] og [REDACTED] var knyttet til innen- og utenriksmarkedet.¹⁶ Norwegian Air Sweden AOC AB omsatte for SEK 7,30 mrd. i 2022, tilsvarende NOK 7,32 mrd.¹⁷
- (57) Norwegian Air AS, gjennom datterselskaper, sysselsetter også Norwegians ikke-flyvende personell, i tillegg til å yte administrative støttefunksjoner til Norwegian-konsernet.
- (58) Red Handling Norway AS er et datterselskap av Norwegian Air AS. Selskapet utfører bakketjenester «over vingen» på Oslo Lufthavn (OSL), som beskrevet ovenfor i avsnitt (50).

Arctic Aviation Assets DAC

- (59) Arctic Aviation Assets DAC med datterselskaper forvalter Norwegians finansiering, eierskap og leasing av fly. Selskapets aktivitet består i å inngå og forvalte leasingavtaler og kjøp av fly som benyttes i flytransportmarkedet av øvrige deler av konsernet for så å leie disse ut til øvrige selskap i konsernet [REDACTED]
- (60) Arctic Aviation Assets DAC med datterselskaper er basert i Irland.

Norwegian Crew Services AS

- (61) Norwegian Crew Services AS med datterselskaper sysselsetter Norwegians flyvende personell. Selskapene forsyner øvrige deler av Norwegian-konsernet med crew til deres flyvninger, både i Norge og i andre land. Per 31. desember 2022 sysselsatte Norwegian Crew Services AS, med datterselskaper, ca. 2 215 flyvende personell. Selskapene er ikke aktive innen utleie av flyvende personell til selskaper utenfor Norwegian-konsernet.
- (62) Norwegian Crew Services AS er basert på Fornebu, Oslo. Selskapets datterselskaper er basert i Norge, Spania, Danmark, Finland, Sverige og Latvia.

¹⁵ Norwegian innehar også en tredje AOC, som besittes av Norwegian Air Norway AS, som eies av NAS Eire Invest AS (holdingselskap uten aktiviteter). Norwegian Air Norway AS eier Norwegians slotrettigheter på LGW, og besitter en AOC som et vilkår for å eie slots, men opererer ikke flyvninger.

¹⁶ Omsetningstall er allokert basert på passasjerens avreisested.

¹⁷ Basert på Norges Banks gjennomsnittskurs for året 2021 (100 NOK = 100,19 SEK).

Norwegian Brand Ltd

- (63) Norwegian Brand LTD eier Norwegians immaterielle rettigheter på vegne av Norwegian-konsernet. Selskapet har ingen annen virksomhet enn å eie og forvalte Norwegians immaterielle rettigheter.
- (64) Norwegian Brand Ltd er basert i Irland.

Norwegian Loyaltyco AS

- (65) Norwegian Loyaltyco AS («Loyaltyco») forvalter bonuspoengsystemet CashPoints som er knyttet opp til Norwegians lojalitetsprogram Norwegian Reward. Lojalitetsprogrammet har mer enn 4 millioner medlemmer i Norden, hvorav 1,8 millioner i Norge, og mer enn 50 samarbeidspartnere. Selskapet hadde i 2022 en omsetning på ca. MNOK 88.
- (66) Loyaltyco skal på sikt utvikles til et bredere lojalitetsprogram, der en felles «valuta» for fordelsprogrammer skal benyttes og utstedes av Norwegian og samarbeidspartnere. Norwegian inngikk en intensjonsavtale med hotellkjeden Strawberry 26. juni 2023 med sikte på å slå sammen selskapenes lojalitetsprogrammer i et felles eid selskap. Selskapene vil få en lik eierandel.¹⁸ Norwegians intensjon er at ytterligere partnere vil bli invitert inn i samarbeidet, [REDACTED]. Kundelojalitetsprogrammet Norwegian Reward vil videreføres av Norwegian alene.

5.2 Widerøe

- (67) Widerøe ble stiftet i 1934 og er Norges eldste flyselskap. Widerøe har hovedkontor i Bodø og omtrent 3 400 ansatte.
- (68) Widerøe hadde i 2022 en konsernomsetning på NOK 5,70 mrd., hvorav [REDACTED] var i Norge. Widerøes passasjerinntekter utgjorde [REDACTED], hvorav FOT-rutene utgjorde [REDACTED]. Widerøe er en betydelig aktør på norske FOT-ruter, som samlet står for omtrent [REDACTED] av Widerøes omsetning knyttet til lufttransport. Utenlandstrafikken sto for [REDACTED] av passasjerinntektene.
- (69) Widerøe har siden oppstarten operert med fokus på regionale flyvninger til og fra mindre destinasjoner ved bruk av mindre fly. Nærmere 3,3 millioner passasjerer reiste med Widerøe i 2022, og selskapet har over 400 daglige avganger til mer enn 49 destinasjoner i inn- og utland. Flåten består av 48 fly, med hovedvekt på propellfly av typen Dash-8 med mellom 39-78 seter,¹⁹ egnet til å fly regionale flyvninger på

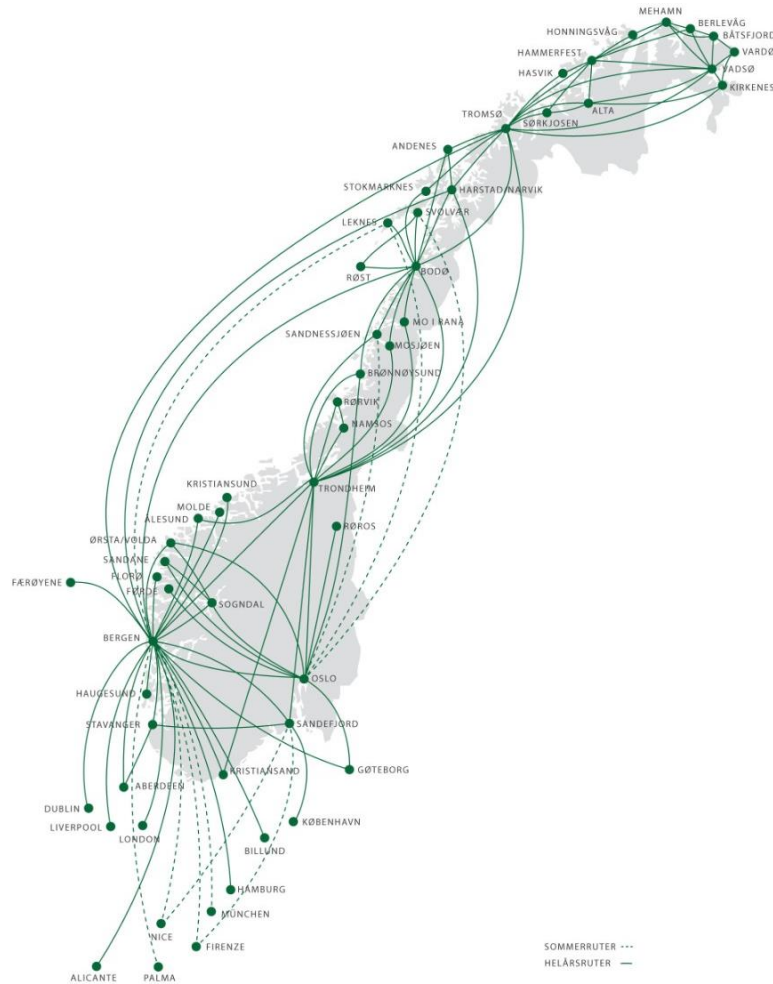
¹⁸ Norwegian.com (27. juni 2023). *Norwegian og Strawberry etablerer felles valuta for fordelsprogrammer*. <https://media.no.norwegian.com/pressreleases/norwegian-og-strawberry-etablerer-felles-valuta-for-fordelsprogrammer-3261821>

¹⁹ 26 fly av typen 100/Q200 med 39 seter, særlig egnet til bruk på kortbanenettet, 3 fly av typen 300 med 50 seter, som kan lande på rullebaner fra 1 200 meter, og 16 fly av typen Q400 med 78 seter (hvorav to i levering og ennå ikke registrert i norsk register).

mindre trafikkerte ruter og på kortbanenettet i Nord-Norge. I tillegg har Widerøe tre E2-jetfly med 110 seter.²⁰

(70) En oversikt over Widerøes rutenettverk i 2023 fremgår av figuren under.²¹

Figur 4: Widerøes rutenett 2023



(71) Widerøe er først og fremst en regional aktør som i 2023 opererer omtrent 85 innenriksruter, hvorav 45 er knyttet til statlig kjøp av drift av regionale flyruter (FOT-ruter). Rutene er primært ruter med begrenset passasjergrunnlag, som er tilpasset Widerøes forretningsmodell og flåte med små fly. Widerøe har et godt utviklet regionalt rutenett i Norge, og en særegen posisjon i Nord-Norge som et resultat av sin sterke stilling på FOT-rutene. Som et resultat av sin forretningsmodell og flåte med mindre fly har Widerøe beskjeden aktivitet på det norske stamrutenettet.

²⁰ Se Widerøes nettsider for en nærmere presentasjon av flåten: <https://www.wideroe.no/om-selskapet/flytyper>.

²¹ Se også Widerøes nettsider: <https://www.wideroe.no/destinasjoner/rutekart>.

Kommersielle flyvninger på stamrutenettet i 2022 sto for [REDACTED] av Widerøes passasjerinntekter i Norge, og hadde i 2022 [REDACTED]

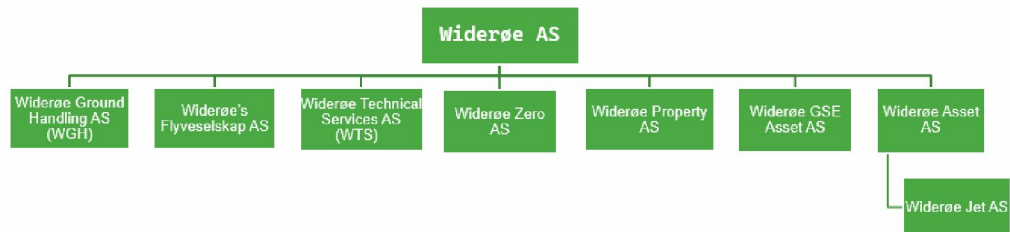
- (72) Widerøe flyr også noe utenrikstrafikk, med totalt 19 utenriksruter i 2023.²² I motsetning til Norwegian har Widerøe ingen ruter utelukkende utenfor Norge.
- (73) Widerøe har sine hovedknutepunkter i Bodø og Tromsø i Nord-Norge og Bergen i Sør-Norge. I motsetning til Norwegian og SAS har Widerøe relativt få flyvninger til og fra Oslo. Widerøe har de senere årene utviklet en base i Bergen, og etablert nye innenriks- og utenriksruter til/fra Bergen. Fra Bergen flyr Widerøe til enkelte destinasjoner i Nord-Europa, i tillegg til enkelte feriedestinasjoner sør i Europa. Widerøes E2-jetfly er innkjøpt primært for å betjene trafikk mellom Bergen og destinasjoner i Nord-Norge (Tromsø, Bodø og Harstad/Narvik). Flyene benyttes imidlertid også til destinasjoner i Sør-Europa, [REDACTED]
- (74) Widerøes kunder består av både forbrukere og arbeidsreisende, i tillegg til enkelte storkundeavtaler. Widerøe tilbyr også utleie av fly (charter) og wet lease, som sto for omtrent [REDACTED] av omsetningen i 2022 [REDACTED]. Widerøe har også inngått avtale om å trafikkere Finnairs avganger mellom Helsinki og hhv. Bergen og Tromsø gjennom en wet lease-avtale. Billetter til disse flightene markedsføres og selges av Finnair.
- (75) Widerøe tilbyr også tjenester innen frakt av gods (Widerøe Cargo). Omsetningen knyttet til frakt av gods var i 2022 [REDACTED] tilsvarende [REDACTED] av omsetningen. Widerøe frakter post, aviser, magasiner, reservedeler, hastedokumenter, levende dyr m.m. Eksempelvis frakter Widerøe brev og aviser fra Bodø til Lofoten, Vesterålen og Helgelandskysten, og fra Tromsø fraktes post og aviser til destinasjoner i Finnmark. Widerøe samarbeider med andre flyselskaper, agenter og biltransportører i sin fraktvirksomhet.
- (76) Widerøe har avtaler om interlining med [REDACTED] andre flyselskap, herunder med Norwegian, SAS, KLM Air France, Finnair og British Airways. Avtalene gir passasjerene mulighet til å bestille gjennomgående billetter med Widerøes ruter til destinasjoner i Europa og resten av verden. For perioden juni 2022-mai 2023 sto SAS for [REDACTED] av verdien av gjennomgangstrafikken fra Widerøe som gikk til andre aktører, mens Norwegian sto for [REDACTED] og KLM Air France sto for [REDACTED]. Widerøe og Norwegian har inngått avtale om interlining og gjennomgående billetter, som nevnt i avsnitt (47).
- (77) Widerøe var fra 1998 til 2013 en del av SAS-konsernet, og selskapene har også i tiden etter at SAS solgte Widerøe tradisjonelt hatt et omfattende samarbeid, eksempelvis om gjensidig mulighet for salg av gjennomgående billetter og lojalitetsprogram der Widerøes passasjerer kan tjene opp og bruke poeng tilknyttet SAS' lojalitetsprogram EuroBonus. Samarbeidet mellom SAS og Widerøe har i senere tid blitt begrenset av

²² Kun ruter med oppsatt setekapasitet \geq 1000 i 2023 seter er medregnet i tallene i dette og forrige avsnitt.

SAS, eksempelvis ved at SAS ikke tillater opptjening av EuroBonus-poeng på ruter der SAS og Widerøe konkurrerer.

- (78) Widerøe har også en betydelig aktivitet som tilbyder av bakketjenester ved de fleste flyplassene i Norge. Selskapet tilbyr også vedlikeholds- og reparasjonstjenester, i hovedsak til selskapets egne fly.
- (79) Widerøe har følgende selskapsstruktur:

Figur 5: Widerøe, konsernstruktur



- (80) Widerøes datterselskaper beskrives nærmere under. Mer informasjon om Widerøe er tilgjengelig på www.wideroe.no/om-selskapet. Widerøes årsrapport er tilgjengelig på <https://www.wideroe.no/om-selskapet/okonomi>.

Widerøe's Flyveselskap AS

- (81) Widerøe's Flyveselskap AS utgjør Widerøes luftfartsvirksomheten som er beskrevet ovenfor i avsnitt (67) flg. Selskapet hadde i 2022 en omsetning på omtrent NOK 5 mrd.
- (82) Widerøe's Flyveselskap AS opererer totalt 48 fly, beskrevet ovenfor i avsnitt (69). Selskapet trafikkerer mer enn fire ganger så mange ruter i Norge som Norwegian, men hovedsakelig mindre regionale ruter med begrenset passasjergrunnlag. De kommersielle rutene utgjør [redacted] av Widerøes tilbudte setekapasitet i 2023, mens FOT-rutene utgjør [redacted].

Widerøe Ground Handling AS

- (83) Widerøe Ground Handling AS («WGH») leverer bakketjenester på 42 lufthavner i Norge.²³ WGH har mer enn 1800 tilknyttede arbeidere, og er en fullservice leverandør av bakketjenester til egen virksomhet og [redacted]. Selskapet hadde i 2022 en omsetning på omtrent NOK 1,2 mrd.
- (84) WGH tilbyr alle produkter som er nødvendige for flyselskapene, fra innsjekking og håndtering av passasjerer og bagasje, assistanse til passasjerer, lasting og lossing av bagasje og frakt, rapportering til flyvende personell og diverse service som vannpåfylling og avisning (de-icing). WGH tilbyr også sikkerhetskontroll ved Haugesund lufthavn, samt assistanse til personer med redusert mobilitet på enkelte lufthavner.

²³ For oversikt over lufthavner WGH opererer, se: <https://www.wgh.no/locations>

Når WGH leverer slike tjenester, vil det være lufthavnen som er kunde, ikke flyselskapene.

- (85) Mer informasjon om selskapet finnes på www.wgh.no

Widerøe Technical Services AS

- (86) Widerøe Technical Services AS («WTS») leverer tekniske tjenester i Tromsø, Bodø, Bergen, Florø og på Torp. Selskapet hadde i 2022 en omsetning på omtrent MNOK 436, hvorav ██████████ var salgsinntekter internt i Widerøe. WTS har ca. 400 ansatte og utfører forskjellige type flyvedlikehold:
- (87) Line maintenance (linjevedlikehold) er tekniske tjenester knyttet til daglige vedlikehold av flymaskinene, eksempelvis bytte av hjul, oljepåfyll, sjekklister for teknisk utstyr og nødvendig testing slik at flyene er klare for flyvninger neste dag. WTS yter linjevedlikehold i Bergen, Bodø, Florø, Sandefjord og Tromsø.
- (88) Base maintenance består av mer omfattende vedlikehold som fører til at flyene blir tatt ut av produksjon i en periode. Ved base maintenance kan flyene bli skrudd fra hverandre, deler og flystruktur inspiseres, for deretter å sette alt sammen igjen. Hovedbasen ligger i Bodø og virksomheten er godkjent vedlikeholdsorganisasjon i henhold til JAR-145. Base maintenance utføres av WTS kun på flytypene Dash-8.
- (89) Mer informasjon om selskapet finnes på www.wideroetechnical.com

Widerøe Zero AS

- (90) Widerøe Zero AS («WZ») arbeider med utvikling av fremtidige mobilitetstjenester. Selskapet jobber med å finne langsiktig erstatning for nåværende flytyper (Dash-8), til anvendelse i og rundt kortbanenettet. Selskapet hadde i 2022 en omsetning på ca. MNOK 2,5.
- (91) WZ arbeider med Widerøes satsning på lav- eller nullutslippsfly, eksempelvis vertical take-off and landing fartøy og elektriske fly.

Widerøe Property AS, Widerøe Asset AS, Widerøe Jet AS og Widerøe GSE Asset AS

- (92) Selskapene eier eiendeler som er nødvendige for å gjennomføre konsernets aktiviteter, herunder fly/flymotorer, bakkeutstyr og eiendommer.

5.3 Omsetning 2022

Selskap	Salgsinntekter i Norge (MNOK)
Norwegian	7 330,9
Widerøe	5 591,9 (inkludert statens kjøp av tjenester) 4 611,8 (ekskludert statens kjøp av tjenester)

5.4 Årsberetninger og årsregnskap

(93) Siste årsberetning og årsregnskap for Norwegian og Widerøe er offentlig tilgjengelig på selskapenes hjemmesider, men er for ordens skyld også vedlagt.

Vedlegg 11 Årsberetning og årsregnskap for Norwegian Air Shuttle ASA, 2022

Vedlegg 12 Årsberetning og årsregnskap for Widerøe AS, 2022

6. Generelt om luftfartsmarkedet

6.1 Det norske luftfartsmarkedet

- (94) Luftfartsmarkedet i Norge skiller seg betydelig fra de fleste andre europeiske land, på grunn av Norges krevende topografi, spredte bosetting og store avstander. I mange distriktsområder er fly derfor nødvendig for effektiv transport over noe lengre avstand, og i mange tilfeller også eneste reelle alternativ. Luftfarten er avgjørende for at innbyggere skal kunne bo i hele landet og samtidig ha tilgang til sykehus, offentlige myndigheter og andre viktige institusjoner,²⁴ samt at den bidrar til økt geografisk tilgjengelighet for næringslivet og befolkningen for øvrig.²⁵
- (95) Flymarkedet i Norge består dels av ruter som drives på kommersielt grunnlag, dels av ruter som ikke har kommersielt grunnlag, men der tjenester kjøpes inn av staten etter konkurranse for å gi innbyggerne et tilbud som staten anser som nødvendig, såkalte FOT-ruter. FOT-rutene tildeles gjennom egne anbudskonkurranser hvor vinneren får enerett til å operere ruten basert på konkurranseparametere som pris, kapasitet, frekvens mv.²⁶ Det stilles omfattende tekniske og operative krav til operatørene for å kunne betjene de ulike flyplassene / rutene som inngår i anbudet. Det innebærer at ikke alle fly kan operere på FOT-rutene. Flere av FOT-rutene trafikkerer lufthavner med rullebaner på ned mot 800 meter, der et begrenset antall flytyper kan operere. Også for andre FOT-ruter er rullebanene gjennomgående korte og bare mindre fly vil derfor kunne lande på rullebanene. Noen av FOT-rutene krever også særskilt erfaring og kompetanse, herunder opptrening av mannskap.
- (96) Flyrutene omfattet av FOT-ordningen består hovedsakelig av ruter til/fra mindre flyplasser på Vestlandet og i Trøndelag og ruter i Nord-Norge. Våren 2023 ble drift av FOT-rutene utlyst av Samferdselsdepartementet med oppstart fra og med 1. april 2024. Utlysningen gjelder til 31. oktober 2028 for rutene i Nord-Norge og til 31. oktober 2027 for rutene i Sør-Norge. Tilbudsfristen var 27. juni 2023. Tildeling forventes å skje i september 2023. Sammenliknet med tidligere periode ble to nye ruter innlemmet i FOT-rutene som ble utlyst; Oslo-Stord og Tromsø-Kirkenes. Tromsø-Kirkenes ble innlemmet på bakgrunn av ønske om å knytte FOT-rutene i Øst-Finnmark tettere til knutepunktet i Tromsø, mens Oslo-Stord ble innlemmet på grunn av at det ikke var kommersielt grunnlag for drift av ruten.²⁷ Totalt er det 24 FOT-ruteområder, se Vedlegg 13.

Vedlegg 13 Oversikt over FOT-ruter

- (97) FOT-rutene er vist i kartet nedenfor.

²⁴ NOU 2019:22, *Fra statussymbol til allemannseie - norsk luftfart i forandring*, s. 7.

²⁵ Meld. St. 10 (2022-2023), *Bærekraftig og sikker luftfart - Nasjonal luftfartsstrategi*, s. 17.

²⁶ Tildeling av enerett til å drifte rute(r) skjer i samsvar med lufttransportforskriften § 11, jf. Lufttransportforordningen (1008/2008) artikkel 16 nr. 9 og 10 og artikkel 17.

²⁷ Se nærmere informasjon i Samferdselsdepartementets invitasjon til konkurranse:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/innbyding-til-konkurranse-drift-av-regionale-ruteflygingar-i-noreg-1.-april-2024-31.-oktober-20272028/id2974283/>.

Figur 6: FOT-ruter fra 1. april 2024

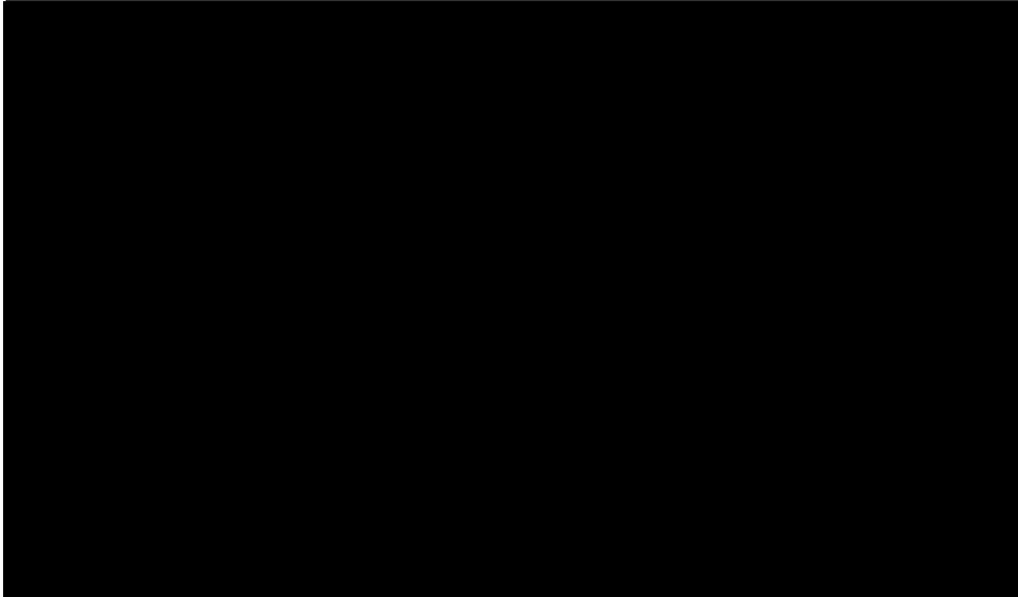


Kilde: Meld. St. 10 (2022-2023), Figur 4.7, nye FOT-ruter 2024 lagt til (blå linjer)

- (98) Widerøe, med sin differensierte flåte bestående av mindre fly, opererer majoriteten av flyvningene på FOT-rutene. I tillegg driftes strekningene Oslo-Florø og Tromsø-Lakselv av DAT, mens Lufttransport drifter helikopterstrekningen Bodø-Værøy.
- (99) Det norske kommersielle flymarkedet består av ruter med både korte og lengre rullebaner, samt ruter med stor og liten etterspørsel/passasjergrunnlag. Det norske kortbanenettet brukes ofte som betegnelse på flyplasser med rullebaner under 1200m. Betegnelsen kortbanenettet omfatter også FOT-rutene, men inkluderer i tillegg noen kommersielle ruter. Kortere rullebaner fordrer mindre fly for å kunne lande og vil derfor ikke være tilgjengelig for aktører som ikke har mindre fly. Stamrutenettet brukes ofte om flyvningene mellom de største flyplassene i Norge. Begrepet er ikke presist definert, men ekskluderer i alle tilfelle FOT-rutene.
- (100) For noen kommersielle ruter i stamrutenettet vil det også være så vidt liten etterspørsel at det er ulønnsomt å drifte med store flymaskiner. For andre ruter, vil etterspørselen kunne være så stor at det er en fordel med store fly med høy kapasitet.

- (101) Figuren nedenfor viser tilbudt setekapasitet på de 35 største innenriksrutene i 2023. 11 av disse rutene har en tilbudt setekapasitet på over 500 000 seter i 2023.

Figur 7: Tilbudt setekapasitet 2023, 35 største ruter



Kilde: OAG

- (102) Som figuren viser, er SAS og Norwegian til stede på samtlige av de 11 rutene som har tilbudt setekapasitet på over 500 000 seter, mens Widerøe kun er til stede på fire, hvorav bare to i noen grad av betydning. Norwegian's flåte består kun av Boeing 737-800/MAX 8 med 186-189 seter, og er derfor uegnet for rutene med mindre passasjergrunnlag eller kortere rullebaner.²⁸ SAS har på sin side en mer diversifisert flypark, og kan betjene også ruter med lavere passasjergrunnlag og kortere rullebaner, noe som også gir seg utslag i at SAS i større grad også er til stede på strekninger med lavere passasjergrunnlag.

6.2 Luftfartsmarkedet er i endring

- (103) Norsk lufttransport har gjennomgått stor utvikling de siste tiårene. Frem til liberaliseringen i 1994 hadde SAS og Braathens i hovedsak enerett (konsesjoner) på sine respektive ruter. Konsesjonene forutsatte at selskapene ville subsidiere mindre lønnsomme ruter med overskuddet fra lønnsomme ruter, mens Widerøe fikk statlig støtte for å drive kortbanenettet.
- (104) SAS overtok kontrollen over Widerøe i 1998 og Braathens i 2001. SAS hadde derfor mer eller mindre monopol på kommersielle innenriksflyvninger, frem til Norwegian startet ruteflyvninger i 2002. Norwegian opererte som et lavprisselskap og opplevde

²⁸ Flyene kan trafikkere rullebaner ned mot 1 600 meter, men kan da måtte fly med redusert passasjerkapasitet ved ugunstige forhold.

rask vekst både i Norge og utenlands. I 2013 solgte SAS Widerøe til Torghatten ASA og Fjord1 AS.

- (105) Frem til koronapandemien inntraff i 2020 hadde det norske luftfartsmarkedet en betydelig og vedvarende vekst. Årlig var gjennomsnittsveksten frem til 2019 på 4,7 %, hvorav 4 % var på innland og 6 % på utland.²⁹ Da koronapandemien inntraff forsvant store deler av passasjergrunnlaget nærmest umiddelbart. En rekke flyselskaper på verdensbasis gikk konkurs eller gjennomførte restruktureringer. Norwegian og SAS hadde underskudd (EBT) på hhv. NOK 7,6 mrd. og NOK 16,6 mrd. i årene 2020-2021.³⁰ Flere flyselskap, inkludert SAS, Norwegian og Widerøe, fikk statlig støtte for å komme gjennom pandemien.³¹ I tillegg ble det i en periode gjennomført statlig kjøp av rutetrafikk på enkelte stamrutestrekninger for å opprettholde et minimumstilbud.
- (106) Som følge av finansielle utfordringer akselerert av pandemien gjennomførte Norwegian en rekonstruksjonsprosess i Norge som ble avsluttet i 2021, mens SAS i juli 2022 innledet en prosess om finansiell restrukturering i USA (en såkalt Chapter 11-prosess som innebærer at selskapet får fleksibilitet og tid til å reorganisere dets kapitalstruktur, redusere kostnader og gjennomføre en finansiell restrukturering under tilsyn av det amerikanske rettsapparatet). Prosessen er fortsatt pågående.
- (107) Pandemien har påvirket lufttransportmarkedet. Det er forventet endrede reise-mønster- og vaner de kommende årene. Antallet arbeidsreisende har vært synkende over tid.³² Under pandemien ble arbeidslivet mer vant til økt bruk av digitale møter og konferanser, og i mindre grad villig til å reise for å delta i møter.³³ I en prognose for 2023 utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2022 er det lagt til grunn:³⁴
- En nedgang på 10 % for pendling og serviceoppdrag innenlands;
 - En nedgang på 20 % for øvrige arbeidsbetingede reiser innenlands;
 - En nedgang på 5 % for oljerelaterte reiser; og
 - En nedgang på 15 % for arbeidsbetingede reiser til/fra utlandet.
- (108) Prognosen for vekst i innenrikstrafikk frem til 2030 viser derfor en svak økning i innenrikstrafikk, og først i 2028 er det forventet at antallet innenlandspassasjerer er likt som i 2019 (0,6 % årlig gjennomsnittlig vekst frem mot 2050). Det er imidlertid forventet fortsatt vekst i utenrikstrafikken (5,4 % årlig).
- (109) Flyselskapene møter også utfordringer for inntekter og lønnsomhet gjennom økte kostnader, både knyttet til økte priser og drivstoffkostnader og til en vesentlig

²⁹ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 40-41 og Figur 4.1.

³⁰ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 46.

³¹ SAS mottok støtte fra den svenske og danske stat, i tillegg til at SAS, Norwegian og Widerøe benyttet en statlig lånegarantiordning til flyselskap med norsk driftstillatelse, etablert av den norske stat under pandemien, jf. Meld. St. 10 (2022-2023), s. 47.

³² Meld. St. 10 (2022-2023), s. 31.

³³ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 14.

³⁴ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 42.

svakere kronekurs. I tillegg opplever norske forbrukere høyere kostnadsnivå som følge av økte priser og renter, og den svekkede kronekursen har ført til at utenlandsreiser er mer kostbart enn før. På den andre siden fører en lav kronekurs til økt turisme til Norge, og derav utenlandsflyvninger.

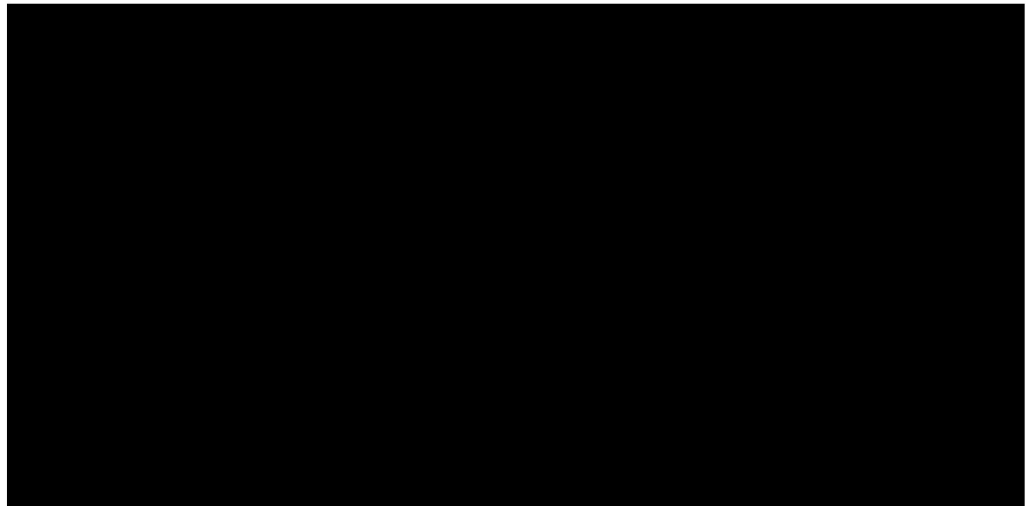
- (110) Utviklingen i 2023 har imidlertid vært markant dårligere enn forutsett i TØIs prognose som nevnt ovenfor. I andre kvartal 2023 var innenrikstrafikken 7 % lavere enn i 2019, mens utenrikstrafikken var 13 % lavere. Andre kvartal 2023 viser dessuten en nedgang på 4 % i innenrikstrafikken sammenliknet med 2022, mens utenrikstrafikken derimot har økt med 12 % fra et lavt nivå i 2022.^{35,36}
- (111) Alle disse momentene spiller inn og vil tvinge frem omstilling, både i form av at etablerte aktører må omstrukturere sin drift, nye aktører etablerer seg og noen vil trekke seg fra markedet, som også vist til i Meld. St. 10 (2022-2023), s. 50.

6.3 Dagens konkurransesituasjon

6.3.1 Innenriks

- (112) Det norske luftfartsmarkedet er preget av store forskjeller i konkurransebildet avhengig av etterspørselsgrunnlaget på rutene og om ruten tilhører stamrutenettet, de mindre kommersielle regionale rutene eller FOT-rutene. I figuren nedenfor vises flyselskapenes andeler av tilbudt setekapasitet i 2023 på ruter med henholdsvis over og under 500 000 tilbudte seter:

Figur 8: Aktørenes tilbudte setekapasitet for ruter med hhv. over og under 500 000 tilbudte seter



Kilde: OAG

³⁵ Kilde: Avinor Trafikkstatistikk, <https://avinor.no/konsern/om-oss/trafikkstatistikk/trafikkstatistikk>.

³⁶ I Widerøes presentasjon holdt i møtet til Konkurransetilsynet 12. juli 2023, s. 19-20

inntatt som Vedlegg 3.

- (113) Som figuren viser, og som også vist til i kapittel 6.1, foregår konkurransen på rutene med tilbudt setekapasitet på over 500 000 seter i all hovedsak mellom SAS og Norwegian. SAS og Norwegian opererer begge fly med høy setekapasitet og har derfor mulighet til å drifte strekninger med høyt passasjergrunnlag på en effektiv måte. Samlet står derfor de to selskapene for [REDACTED] av den totale tilbudte setekapasiteten på rutene med over 500 000 tilbudte seter. Dette utgjør mer enn [REDACTED] av den setekapasiteten i innenriksmarkedet.
- (114) Widerøe opererer kun på fire av rutene med tilbudt setekapasitet over 500 000 seter, og er bare til stede i noe omfang på to av dem, begge til/fra Widerøes base i Bergen. Widerøes tilbud utgjør [REDACTED] av totalt tilbudt setekapasitet på rutene med over 500 000 seter. Ettersom Widerøe har en flypark som i all hovedsak består av mindre fly [REDACTED] 37 [REDACTED] 38 [REDACTED]. Widerøes tilstedeværelse på rutene med høy tilbudt setekapasitet er derfor marginal.
- (115) Som det fremgår av Meld. St. 10 (2022-2023) «Bærekraftig og sikker luftfart» («Luftfartsmeldingen») er konkurransesituasjonen på de større rutene god. Tilstedeværelsen av to store aktører, SAS og Norwegian, på de store rutene er særegent for Norge:
- «I det norske innenriksmarkedet har man hatt minst to store selskaper som har konkurrert om stamrutenettet siden Norwegian ble etablert i 2002. Dette bildet ser man ikke på innenriksrutene i andre land i Europa, hvor det normalt er ett stort og dominerende selskap. Det er samtidig svært få eksempler på innenlandsruter med tre konkurrerende selskaper.»³⁹*
- (116) I Luftfartsmeldingen legger Samferdselsdepartementet til grunn at det er fungerende konkurranse på stamruter med tilstrekkelig passasjergrunnlag.⁴⁰ Under henvisning til blant annet at billettprisene på norsk innenriks luftfart ikke har økt mer enn konsumprisindeksen siden 2006, konkluderte Konkurransetilsynet også i en høringsuttalelse som innspill til Luftfartsmeldingen i 2021 med at Norwegian og SAS konkurrerte på de største rutene «på en måte som var gunstig for flypassasjerene frem til pandemien inntraff»⁴¹ og at «erfaringene fra tiden før pandemien [viser] at to selskaper som konkurrer på de samme rutene disiplinere hverandres adferd, hvilket blant annet hindrer prisøkninger».⁴² Konkurransetilsynets analyser har også vist at

³⁷ Widerøes presentasjon til Konkurransetilsynet 12. juli, s. 8.

³⁸ Widerøes presentasjon til Konkurransetilsynet 12. juli, s. 8.

³⁹ Meld. St. 10 (2022-2023), s 43.

⁴⁰ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 49.

⁴¹ Konkurransetilsynet (2021), Høringsuttalelse - Kartlegging av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet - innspill til luftfartsstrategi, 1. september 2021, s. 2.

⁴² Konkurransetilsynet (2021), s. 3.

prisøkninger i korte perioder har forekommet, som følge av at ett av flyselskapene ikke har utøvd konkurransepress på det andre, f.eks. på grunn av streik. Dette er ifølge tilsynet en «indikasjon på at endringer i kapasitet ikke fremstår som koordinert mellom selskapene».⁴³

- (117) Konkurransetilsynet har overvåket luftfartsmarkedet siden 2013, ved at Norwegian og SAS har vært ilagt et særlig pålegg om å gi informasjon til tilsynet, herunder om selskapenes inntekter og utgifter per rute, for 12 av de største innenriksrutene i Norge. Tilsynet har derfor et meget godt datagrunnlag for uttalelsene.
- (118) Under pandemien i 2020 var det også to nyetableringer i det norske innenriksmarkedet på rutene med høyt passasjergrunnlag. Det ungarske flyselskapet Wizz Air opprettet i 2020 base i Norge og startet innenriksflyvninger november 2020. Wizz Airs virksomhet i Norge ble imidlertid avviklet allerede 14. juni 2021. Det nyoppstartede norske lavprisselskapet Flyn hadde sin første flyvning juni 2021. Selskapet ble slått konkurs i januar 2023, og virksomheten avviklet.
- (119) Begge selskapene etablerte tilbud på de største innenriksrutene på stamrutenettet.⁴⁴ Konkurransetilsynet uttalte i sitt hørings svar til Luftfartshøringen at disse etableringene viser at det er «potensial for nyetablering og konkurranse i norsk luftfart på de store rutene. Dette gjelder på både kort og lang sikt, og uavhengig av krisen i luftfartsmarkedet som oppstod som følge av pandemien.»⁴⁵ Konkurransetilsynet vurderte videre at Wizz Airs uttreden av markedet er et tegn «på dynamikken i markedet i disse tider i form av både etablering og avgang, og ikke et tegn på etableringshindringer på de største norske innenriksrutene.»⁴⁶
- (120) På rutene med tilbudt setekapasitet under 500 000 seter er Widerøe den klart største tilbydereren, jf. figur 8 ovenfor. Dette inkluderer både Widerøes FOT-ruter, men også regionale ruter som tilbys på kommersiell basis. SAS disponerer også mindre fly (gjennom innleie/ACMI) for å betjene ruter med mindre etterspørsel, og er også derfor i noen grad til stede på de mindre regionale rutene, mens Norwegian kun opererer seks⁴⁷ (fire⁴⁸) av rutene med tilbudt setekapasitet mindre enn 500 000. I tillegg flyr Danish Air Transport (DAT) enkelte mindre regionale ruter, herunder enkelte FOT-ruter. Norwegian har ikke materiell for å kunne fly til flyplasser med korte rullebaner, og på de fleste mindre rutene for øvrig vil Norwegians fly, som har 186 til 189 seter være overdimensjonert og lite effektive. Også på de FOT-rutene

⁴³ Konkurransetilsynet (2021), s. 2.

⁴⁴ Flyn etablerte seg på rutene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Tromsø, Oslo-Bodø, Oslo-Evenes, i tillegg til å ha noen flyvninger Oslo-Kristiansund og Trondheim-Tromsø. Wizz Air hadde flyvninger til følgende byer fra Oslo: Alta, Bergen, Bodø, Evenes, Haugesund, Kirkenes, Stavanger, Tromsø, Trondheim og Ålesund. I tillegg hadde Wizz Air flyvninger på rutene Bodø-Tromsø, Bodø-Trondheim, Stavanger-Tromsø, Stavanger-Trondheim og Tromsø-Trondheim.

⁴⁵ Konkurransetilsynet (2021), s.3.

⁴⁶ Konkurransetilsynet (2021), s. 3.

⁴⁷ Rutene Alta-Tromsø, Bergen-Tromsø, Alta-Oslo, Kirkenes-Oslo, Longyearbyen-Oslo og Tromsø-Kirkenes.

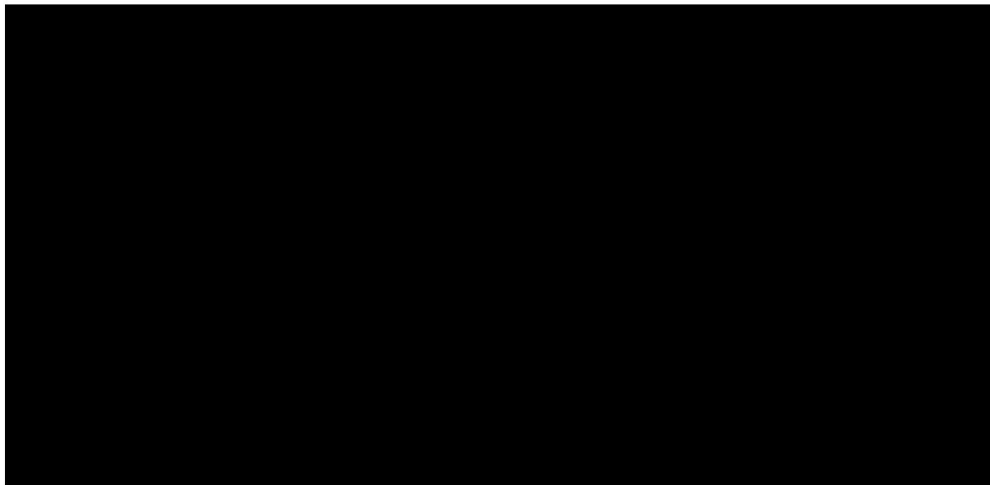
⁴⁸ Norwegian vil ikke operere Bergen-Tromsø f.o.m 21. august 2023 og Tromsø-Kirkenes f.o.m 1. april 2024, jf. kapittel 9.3.7.

som teknisk sett kan flys av Norwegians fly (f.eks. Tromsø-Lakselv),⁴⁹ [REDACTED]

- (121) På flere regionale kommersielle ruter med lite passasjergrunnlag er det gjennomgående mindre direkte konkurranse og Widerøe er eneste operatør. Mange av disse rutene har ikke passasjergrunnlag tilstrekkelig til å opprettholde en varig konkurranse situasjon og/eller et tilbud med store fly. For et selskap med kun store fly, som Norwegian, vil det derfor ikke være rasjonelt å etablere seg på slike ruter.
- (122) Konkurransen på FOT-rutene er en konkurranse *om* markedet og ikke *i* markedet. For FOT-rutene er det lagt opp til en anbudsprosess hvor vinneren tildeles en enerett. Widerøe har gjennom flere tiår opparbeidet særlig kompetanse og tilpasset flåten til å operere på kortbanenettet og FOT-rutene. Widerøe har derfor en betydelig aktivitet knyttet til statlig kjøp av regionale ruteflyvninger og deltar også i den nye utlysningen med oppstart 1. april 2024. I inneværende anbudsperiode møtte Widerøe konkurranse fra danske DAT om enkelte FOT-ruter. DAT vant også to av disse rutene. DAT har fly som er egnet for å trafikkere mindre ruter, med unntak av ruter til de minste og mest krevende kortbaneflyplassene. Norwegian har aldri deltatt i konkurranse om FOT-rutene, [REDACTED]
- (123) Konkurransesituasjonen er derfor veldig ulik i de ulike segmentene. På de største stamrutene, særlig de 11 største innenriksrutene med tilbudt setekapasitet over 500 000 seter, er det i hovedsak en konkurranse mellom Norwegian og SAS, hvor Widerøe er en marginal aktør. På de mindre regionale rutene er det i hovedsak enten en konkurranse mellom SAS og Widerøe eller kun én aktør som opererer ruten. På de minste regionale rutene og FOT-rutene er det konkurranse *om* markedet, og ikke konkurranse *i* markedet.
- (124) Figur 9 nedenfor viser tydelig at aktørbildet er annerledes på strekninger med og uten konkurranse. Det er i hovedsak Widerøe, og til en viss grad SAS og DAT, som opererer rutene uten konkurranse ([REDACTED] av totalt tilbudt setekapasitet), mens SAS og Norwegian er de ledende aktørene på rutene med konkurranse ([REDACTED]).

⁴⁹ Rullebanen i Lakselv er ca. 2 800 meter og kan teknisk sett trafikkeres med store fly.

Figur 9: Aktørbildet innenriks, ruter med og uten konkurranse, 2023⁵⁰



Kilde: OAG

- (125) Tabell 1 nedenfor viser hvor mange ruter det er med hhv. én, to eller tre tilbydere. Her ser man at det er kun én tilbyder på [redacted] ruter, hvorav Widerøe er operatør på [redacted] av disse. Videre er det to tilbydere på [redacted] ruter, mens det er tre tilbydere på [redacted] ruter. Ruter med én operatør utgjør [redacted] av totalt tilbudt setekapasitet i 2023, mens ruter med to operatører utgjør [redacted], og ruter med tre aktører utgjør [redacted].

Tabell 1: Antall innenriksruter med hhv. én, to og tre tilbydere, 2023⁵¹

	Antall tilbydere per rute:		
	1	2	3
Norwegian	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Widerøe	[redacted] ⁵²	[redacted]	[redacted]
SAS	[redacted]	[redacted]	[redacted]
DAT	[redacted] ⁵³	[redacted]	[redacted]
Luftransport	[redacted] ⁵⁴	[redacted]	[redacted]
Totalt	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Kilde: OAG

- (126) Figur 10 nedenfor viser hvem aktørene møter på ruter hvor det er to tilbydere. SAS og Norwegian er eneste konkurrenter på [redacted] ruter, SAS og Widerøe er eneste konkurrenter på [redacted] ruter, mens Norwegian og Widerøe er eneste aktører på to ruter. På de to rutene hvor partene er eneste aktører er det imidlertid ikke en varig konkurranse situasjon idet Norwegian før transaksjonen har besluttet å legge ned den ene

⁵⁰ Rute med konkurranse definert som rute der minst to aktører tilbyr 5000 seter eller mer i 2023. Merk at rutene Bergen-Tromsø og Tromsø-Kirkenes, jf. fotnote til avsnitt (120) over, her regnes som ruter med konkurranse.

⁵¹ Kun tilbydere med tilbud setekapasitet på 5000 seter eller mer i 2023 er medregnet.

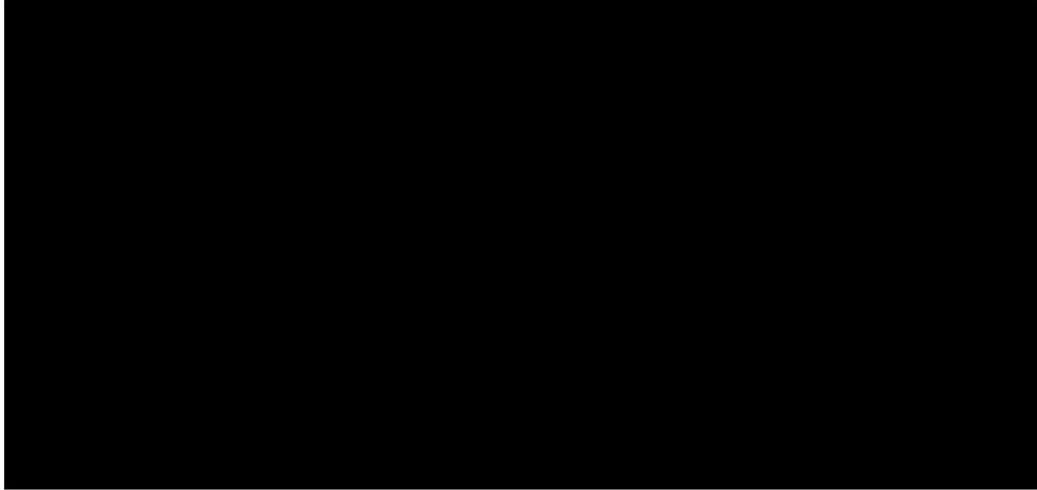
⁵² Av disse er [redacted] FOT-ruter.

⁵³ Av disse er to FOT-ruter.

⁵⁴ FOT-rute.

ruten (Bergen-Tromsø), mens den andre ruten (Tromsø-Kirkenes) blir ny FOT-rute fra 1. april 2024 med tilhørende enerett for den som tildeles oppdraget.

Figur 10: Overlapp enkeltruter innenriks, 2023⁵⁵



Kilde: OAG

- (127) I tillegg til at SAS og Norwegian konkurrerer på enkeltruter, hvor tilgjengelig materiell og kundegrunnlag er viktigste parametere, pågår også en nasjonal konkurranse [redacted]. Den positive effekten på konkurransen som Konkurransetilsynet tidligere har dokumentert,⁵⁶ skyldes den nasjonale rivaliseringen mellom SAS og Norwegian, som er unik for Norge hvor selskapene konkurrerer på de [redacted] største innenriksrutene samt enkelte andre ruter [redacted].

[redacted]

[redacted], som redegjort for i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023.

6.3.2 Utenriks

- (128) Konkurransen i utenriksmarkedet speiler i noen grad konkurransen i innenriksmarkedet, ved at tilbudet er preget av sterk rivalisering mellom Norwegian og SAS,

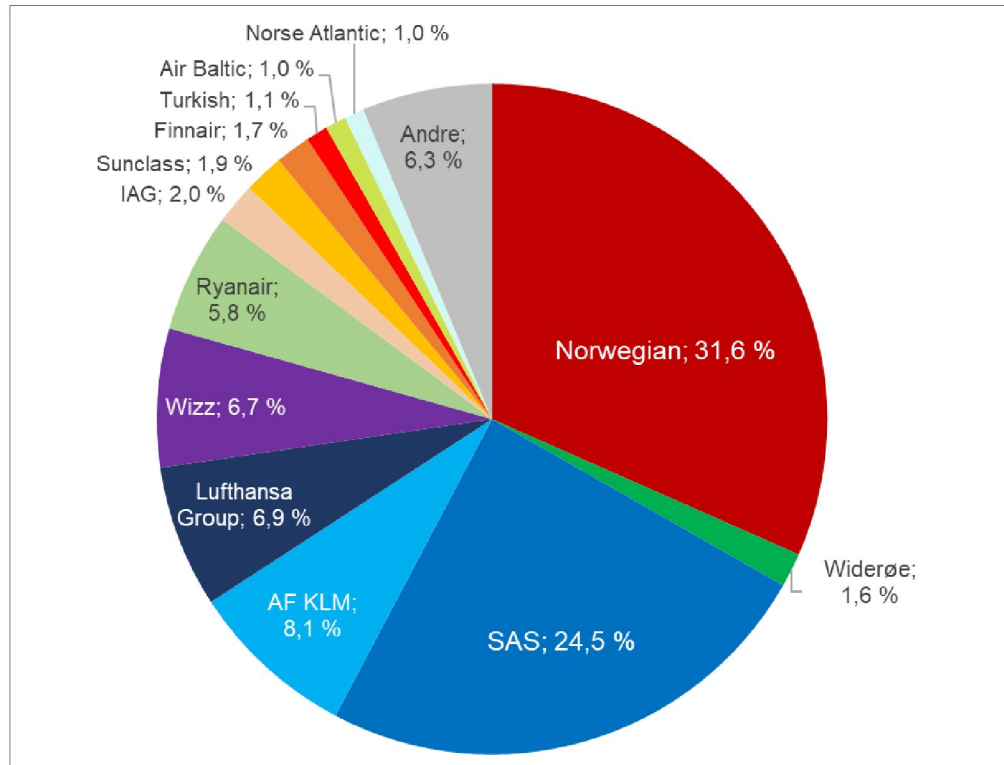
⁵⁵ Kun tilbydere med tilbud setekapasitet på 5000 seter eller mer i 2023 er medregnet. Merk at det er en liten endring sammenliknet med tilsvarende figur presentert i møte 12. juli 2023 [redacted]

⁵⁶ Konkurransetilsynets hørings svar 1. september 2021 til Samferdselsdepartementets høringsbrev 12. mai 2021, vedrørende kartleggingen av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet.

men her møter SAS og Norwegian også konkurranse fra andre aktører med tilsvarende flyparker.

(129) Figur 11 under viser tilbudt setekapasitet til/fra Norge i 2023.

Figur 11: Tilbudt setekapasitet (%) per aktør i 2023, ruter til/fra Norge⁵⁷



Kilde: OAG

(130) Norwegian satser i hovedsak på punkt-til-punkt-flyvninger og tilbyr en rekke destinasjoner tilpasset de ulike sesongene. SAS tilbyr også mange direkteruter, i tillegg til trafikk via knutepunkt i København og Stockholm.

[Redacted text block]

ikke noen betydelig tilstedeværelse på utenriksruter fra Norge.

(131) Norwegian og SAS møter konkurranse fra en lang rekke internasjonale flyselskap. De største konkurrentene utenriks er nettverksselskapene Air France KLM, Lufthansa Group, IAG samt lavprisflyselskapene Ryanair og Wizz Air. Mens nettverksselskapene i stor grad konkurrerer om å frakte passasjerer via sine respektive knutepunkter i

⁵⁷ Merk at figuren avviker noe fra den som ble presentert i møte 5. juli 2023. Dette skyldes primært at Air Baltics nye tilbud ikke var omfattet i tidligere uttrekk av data.

⁵⁸ Widerøes presentasjon til Konkurransetilsynet 12. juli, s. 10. Inn tatt som vedlegg 3.

f.eks. Amsterdam, Frankfurt og London, satser lavprisselskapene i hovedsak på å tilby direktetraffic punkt-til-punkt.

- (132) Konkurransen i utenriksmarkedet har styrket seg ytterligere som et resultat av omstillingene i luftfartsmarkedet etter pandemien. Antall utenlandsruter med konkurranse har økt fra 53 til 62 fra 2019 til september 2022.⁵⁹ SAS har ekspandert sitt rutetilbud fra Bergen, og etablert flere nye utenlandsruter og økt antall avganger, jf. avsnitt (137). I tillegg etablerte nylig Air Baltic ruter til Las Palmas fra Bergen, Oslo Lufthavn og Sandefjord og vinterruter mellom Tromsø og flere europeiske byer ble åpnet vinteren 2022/23 eller åpnes vinteren 2023/24. Det norske markedet er attraktivt for utenlandske aktører, blant annet fordi Norge er et av de landene i Europa som har flest flypassasjerer, sett opp mot befolkningsstørrelse. Norske forbrukere har tradisjonelt også høy reiseaktivitet og betalingsvne.⁶⁰ Det eksisterer derfor en lang rekke aktører som enten tilbyr flyvninger eller har mulighet til å tilby flyvninger til og fra Norge.

6.4 Aktører i markedet

- (133) De viktigste aktørene som tilbyr flyvninger i, fra eller til Norge presenteres nedenfor. For partene vises det til redegjørelsen i kapittel 5.

Scandinavian Airlines (SAS)

- (134) SAS er et skandinavisk flyselskap med hovedkontor i Stockholm. Selskapet har hovedfokus på det skandinaviske markedet, og på trafikk til, fra og i Skandinavia. Med en omsetning på SEK 31,8 mrd. er SAS det største flyselskapet i Skandinavia. Selskapets hovedknutepunkt er Kastrup lufthavn i København.
- (135) SAS disponerer en flåte på 135 fly.⁶¹ Flåten som opereres av SAS er av variert størrelse, og har en setekapasitet på mellom 70 og 300 passasjerer, der den vanligste flytypen er Airbus 320 NEO (56 fly) med en setekapasitet på 180 passasjerer. Den diversifiserte flåten muliggjør et bredere tilbud både på større og mindre ruter, og SAS kan derfor konkurrere om stamnetrutene, mellomstore regionale ruter og utenrikstrafikk.
- (136) I Norge har SAS sin hovedbase på Oslo Lufthavn (OSL), og åpnet nylig en base i Bergen gjennom datterselskapet SAS Link. Med en andel av tilbudt setekapasitet på innenlandsruter på ████████ er SAS den største aktøren i det norske innenriksmarkedet. I utenriksmarkedet har SAS i 2023 en andel på 24,5 % av tilbudt setekapasitet i 2023 fra norske lufthavner.
- (137) SAS etablerte i 2022 base i Bergen gjennom datterselskapet SAS Link. SAS Link i Bergen flyr Embraer 195LR (114 seter). SAS har siden åpnet flere nye ruter fra

⁵⁹ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 49.

⁶⁰ Meld. St. 10 (2022-2023), s. 13.

⁶¹ Kilde for opplysninger om SAS' flåte: SAS' nettsider, <https://www.sasgroup.net/about-sas/the-fleet/> (hentet 1. august 2023).

Bergen, og økt antallet avganger, herunder til Mallorca, Manchester, Milano, Nice, Alicante Pula og Split. SAS er fortsatt under en pågående restruktureringsprosess i USA.

Air France KLM

- (138) Air France KLM er en gruppering bestående av flyselskapene Air France, KLM og lavprisselskapet Transavia med hovedbaser i Paris (Charles de Gaulle) og Amsterdam (Schipol). Air France KLM er tredje største aktør i det norske utenriksmarkedet, med en andel av tilbudt setekapasitet på 8,1 % i 2023 til og fra norske lufthavner.
- (139) KLM er flyselskapet i gruppen med størst aktivitet til/fra Norge og fraktet totalt 82 millioner passasjerer til 248 destinasjoner i 2022, hovedsakelig gjennom selskapets omfattende rutenettverk til/fra Amsterdam. KLM har en andel på 6,7 % av tilbudt setekapasitet til/fra Norge i 2023. KLM tilbyr i 2023 flyvninger fra Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Ålesund og Sandefjord, alle til Amsterdam som knyttes opp for mulig videre reise med KLMs omfattende nettverk. KLM har en betydelig tilstedeværelse både i Bergen og Stavanger, [REDACTED]
- (140) Air France tilbyr flyvninger mellom Paris (Charles de Gaulle) og Oslo og Bergen, og opprettet i 2022 en ny vinterrute mellom Paris og Tromsø.⁶²
- (141) Transavia etablerte i 2023 et tilbud mellom Oslo og Paris (Orly), og vinteren 2023/24 opprettes et nytt tilbud mellom Tromsø og Amsterdam.⁶³

Lufthansa Group

- (142) Lufthansa Group består av nettverksselskapene Lufthansa, Swiss, Brussel Airlines og Austrian, og lavprisselskapene Eurowings og Edelweiss. Lufthansa Group har en andel på 6,9 % av tilbudt setekapasitet i det norske utenriksmarkedet i 2023.
- (143) Lufthansa er det største flyselskapet i gruppen og er et tysk nettverksselskap med hovedbase i Frankfurt og sekundærbase i München. Selskapet fraktet 102 millioner passasjerer i 2022, til og fra over 200 destinasjoner. I 2023 tilbyr Lufthansa flyvninger fra Oslo, Bergen og Tromsø til både Frankfurt og München, i tillegg til strekningen Stavanger-Frankfurt. Andre selskap i gruppen tilbyr reiser til destinasjoner i Belgia, Sveits, Østerrike og Tsjekkia:
- Swiss flyr mellom Oslo og Zürich hele året og mellom Oslo og Genève om vinteren, og tilbyr reiser videre med Swiss' nettverk i Zürich;
 - Brussel Airlines flyr mellom Brussel og Oslo og tilbyr reiser videre med sitt nettverk fra basen i Brussel;

⁶² Som vist i presentasjon i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023, s. 13.

⁶³ Aviation24.be, 26. april 2023, *Transavia adds Tromsø, Norway, to its winter 2023/24 network*, <https://www.aviation24.be/airlines/air-france-klm-group/transavia/transavia-adds-tromso-norway-to-its-winter-2023-24-network/> (hentet 1. August 2023).

- Austrian flyr mellom Oslo og Wien og opprettet desember 2022 en ny rute mellom Tromsø og Wien;
- Eurowings tilbyr flyvninger mellom Bergen og Düsseldorf (ny 2023) mellom Tromsø og hhv. Düsseldorf, Hamburg og Berlin (de to siste nye vinteren 2023/24), og mellom Oslo og hhv. Düsseldorf (ny 2023), Hamburg og Praha (ny 2022), og
- Edelweiss tilbyr flyvninger mellom Tromsø og Zürich, og åpnet i 2022 en ny rute mellom Bergen og Zürich.

IAG

- (144) IAG består av nettverksselskapene British Airways, Iberia og Aer Lingus (sistnevnte er ikke aktiv i Norge), og lavprisselskapet Vueling. IAG har en andel av tilbudt setekapasitet til/fra Norge på 2,0 % i 2023.
- (145) British Airways er det største av disse i Norge og tilbyr reiser mellom Oslo og London Heathrow. Iberia tilbyr reiser mellom hhv. Oslo og Bergen og Madrid, mens Vueling tilbyr reiser mellom Oslo og Barcelona. Vueling hadde frem til 2022 også flyvninger mellom Bergen og Barcelona.

Wizz Air

- (146) Wizz Air er et ungarsk lavprisflyselskap med hovedbase i Budapest. Selskapet fraktet 51,1 millioner passasjerer mellom 31. mars 2022 og 31. mars 2023 til 228 destinasjoner. Wizz Air tilbyr i hovedsak punkt-til-punkt-trafikk fra en rekke steder i Norge til destinasjoner i Øst-Europa.
- (147) Wizz Air er en stor aktør i det norske utenriksmarkedet, med en andel på 6,7 % av tilbudt setekapasitet til/fra Norge. Wizz Air tilbyr flyvninger til og fra Bergen, Haugesund, Oslo, Sandefjord, Stavanger, Tromsø, Trondheim og Ålesund til destinasjoner i Polen, Litauen, Makedonia, Albania og Romania. I tillegg tilbyr Wizz Air flyvninger mellom Tromsø og London Luton. Wizz Air etablerte også et innenriks-tilbud i Norge i 2020, men la ned satsningen i 2021.

Ryanair

- (148) Ryanair er et irsk lavprisflyselskap med hovedbaser i Dublin og på London Stansted. Selskapet fraktet 168,6 millioner passasjerer mellom 31. mars 2022 og 31. mars 2023, til og fra 225 destinasjoner. Ryanair tilbyr i hovedsak punkt-til-punkt-flyvninger.
- (149) I Norge er Ryanair en betydelig aktør i det norske utenriksmarkedet, med en markedsandel på 5,8 % målt i tilbudt setekapasitet til/fra Norge. Ryanair tilbyr flyvninger til og fra Oslo Lufthavn og Sandefjord til destinasjoner i Øst-Europa, Storbritannia, Spania og Italia.

Danish Air Transport (DAT)

- (150) DAT er et dansk flyselskap med hovedkontor i Vamdrup, Danmark. Selskapet opererer flyvninger i eller til/fra Danmark, Norge, Italia og Tyskland. DAT frakter årlig ca. én million passasjerer.

- (151) DAT har tilbudt innenriksreiser i Norge siden 2003, og tilbyr i dag reiser på ruten Oslo-Ørland-Harstad/Narvik på kommersielt grunnlag, samt FOT-rutene Tromsø-Lakselv og Oslo-Florø. DAT opererte ruten Oslo-Stord til mai 2023 og ruten Stavanger-Esbjerg til april 2023. Oslo-Stord er nå en del av utlysningen av FOT-ruter i Sør-Norge, og blir en FOT-rute fra 1. april 2024, mens AIS Airlines i mai 2023 åpnet et tilbud mellom Stavanger og Esbjerg.

7. Markedsavgrensninger

7.1 Innledning

- (152) Partene har horisontalt overlappende virksomhet innen lufttransport av passasjerer på kommersielle ruter, om enn med ulikt fokus på hhv. ruter med lite og stort passasjergrunnlag. I tillegg tilbyr begge parter frakt av gods.
- (153) Widerøe tilbyr også tjenester til flyselskaper i forutgående eller etterfølgende ledd til et marked der Norwegian opererer, slik at det er vertikale relasjoner mellom partenes virksomhet.
- (154) Slike vertikale relasjoner omfatter Widerøes virksomhet innen bakkjetjenester, tekniske tjenester og håndtering av gods, og på den andre siden Norwegians virksomhet innen kommersiell flytransport av passasjerer. Norwegian på sin side opererer lojalitetsprogrammet Norwegian Reward, som er en vertikalt relatert tjeneste til Widerøes virksomhet innen lufttransport av passasjerer. Norwegian tilbyr imidlertid ikke opptjening av tilgang til lojalitetsprogrammet for andre flyselskap. I tillegg tilbyr Widerøe interlining til andre flyselskap, herunder Norwegian. Norwegian har ingen andre avtaler om interlining. For FOT-rutene er Widerøe pliktig til å tilby interlining til alle flyselskap på ikke-diskriminerende vilkår.

7.2 Lufttransport av passasjerer

7.2.1 Skille mellom FOT og kommersielle ruter

- (155) Både Norwegian og Widerøe tilbyr lufttransport av passasjerer, men bare Widerøe deltar i anbudskonkurransen om FOT-ruter, jf. ovenfor kapittel 4.1.
- (156) EU-kommisjonen har tidligere definert et eget separat relevant marked for ruter offentlige tjenesteforpliktelser, eng. «Public Service Obligation», der en tjenesteoperatør har blitt tildelt en enerett til å drive ruten fra staten gjennom en anbudskonkurranse, slik som ved FOT-ruter.⁶⁴
- (157) Melder er enig i at lufttransport på FOT-ruter utgjør et separat marked fra øvrige kommersielle flyvninger. Konkurransen for FOT-ruter skjer på anbudsstadiet. Bakgrunnen for at slike ruter utlyses særskilt er fordi det ikke er et kommersielt grunnlag for å opprettholde et (fra statens vurdering) nødvendig tilbud. Utlysning av konkurranse om FOT-ruter og tildeling av enerett gjøres i samsvar med forordning 1008/2008, jf. luftfartsforskriften.
- (158) Norwegian har aldri inngitt tilbud på utlysningen av FOT-ruter. Norwegian har videre en flåte bestående av kun større fly, som ikke er egnet på FOT-ruter, og har heller ikke den nødvendige kompetansen som kreves for å lande på kortbanenettet. Norwegian er derfor verken en aktuell eller potensiell konkurrent innenfor markedet

⁶⁴ Sak M.6796 *Aegan/Olympic II*, avsnitt (34) til (37).

for FOT-ruter. Markedet for FOT-ruter er derfor ikke et relevant marked for denne meldingens formål, og vil ikke drøftes videre.

7.2.2 *Bypar-tilnærming på kommersielle enkeltruter*

- (159) EU-kommisjonen har lagt til grunn at markedet for lufttransport skal avgrenses til separate markeder for flyreiser mellom hver avreise- og destinasjonsby (bypar). Kommisjonen har vurdert både tilbuds- og etterspørselssubstitusjon, men kommet til at slike forhold ikke røkker ved avgrensning til bypar.⁶⁵ Melder legger derfor i utgangspunktet til grunn i det følgende at reiser mellom de enkelte bypar som tilbys utgjør separate markeder.
- (160) EU-kommisjonen har videre i tidligere vedtakspraksis tatt utgangspunkt i at det relevante geografiske markedet for hvert bypar er den enkelte flyplass på avreisestedet og destinasjonen, med mindre flere flyplasser på avreisestedet eller destinasjonen ligger tilstrekkelig nære hverandre til å utgjøre substitutter for de reisende.⁶⁶
- (161) For de fleste ruter der partene har overlappende virksomhet er det for denne meldingens formål ikke nødvendig å ta stilling til om flere flyplasser er en del av det samme relevante byparmarkedet, enten fordi en by kun betjenes av én flyplass eller fordi det ikke er konkurrerende flyvninger til nærliggende flyplasser som betjener det aktuelle byparet.

London

- (162) Norwegian og Widerøe tilbyr flyvninger fra ulike flyplasser i London til Bergen Lufthavn. Det er derfor grunn til å vurdere nærmere om partenes flyvninger fra Bergen til London tilhører det samme relevante geografiske markedet. Melder er ikke kjent med at Konkurransetilsynet i sin tidligere vedtakspraksis har vurdert om Londons ulike flyplasser tilhører samme marked.
- (163) EU-kommisjonen har i tidligere avgjørelser vurdert spørsmålet om substitusjon mellom Londons ulike flyplasser, også for tidssensitive passasjerer.⁶⁷ EU-kommisjonen har tidvis vurdert virkningene i et marked på flyvninger til/fra:
- (i) Heathrow (LHR),⁶⁸
 - (ii) Heathrow (LHR), Gatwick (LGW) og London City Airport (LCY),⁶⁹ og
 - (iii) Heathrow (LHR), Gatwick (LGW), City (LCY) Stansted (STN), Luton (LTN) og tidvis Southend (SEN).⁷⁰

⁶⁵ EU-kommisjonens sak M.6663 *Ryanair/Aer Lingus III*, side 20-22.

⁶⁶ Sak M.8869 *Ryanair/Laudamotion*, avsnitt (155).

⁶⁷ Sak M.5889 *United Air Lines/Continental Airlines* og sak M.6447 *IAG/bmi*.

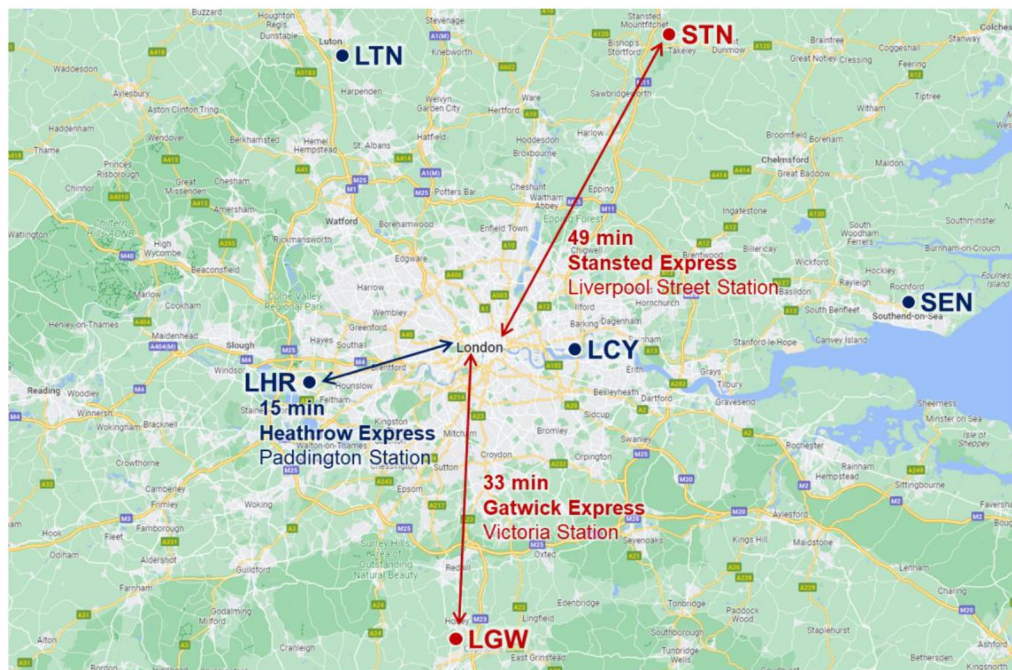
⁶⁸ M.7541 *IAG/Aer Lingus*, avsnitt (50) og (52).

⁶⁹ M.7541 *IAG/Aer Lingus*, avsnitt (50) og (52).

⁷⁰ M.7541 *IAG/Aer Lingus*, avsnitt (50), (51) og (74).

- (164) Vurderingen har blitt gjort konkret med hensyn til de reisende mellom de ulike flyplassene i de ulike byene. Dette tilsier at EU-kommisjonens konklusjoner om grad av substitusjon mellom reiser til/fra Londons ulike flyplasser fra en bestemt flyplass ikke nødvendigvis vil være gjeldende også for reiser til/fra Londons ulike flyplasser fra en annen flyplass. EU-kommisjonen har funnet at den spesifikke endeflyplassen som benyttes av en aktør på ruten er en relevant differensierende faktor, og at konkurransen mellom aktører som flyr til/fra samme flyplass er sterkere enn konkurransen mellom aktører som flyr til/fra ulike flyplasser i London.⁷¹
- (165) Norwegian tilbyr i dag flyvninger mellom Bergen og London Gatwick, mens Widerøe tilbyr flyvninger mellom Bergen og Stansted. Widerøe tilbød tidligere flyvninger til London Heathrow, på midlertidige slots tildelt under covid, men disse utløp i april 2023. [REDACTED]. EU-kommisjonens praksis tilsier at det er usikkert i hvilken grad flyvninger til/fra Gatwick og Stansted tilhører samme marked på strekningen Bergen-London.
- (166) Melder er av den oppfatning at substitusjonen mellom Gatwick og Stansted er noe begrenset, særlig for arbeidsreisende. Stansted og Gatwick befinner seg langt fra hverandre, henholdsvis nord og sør for London sentrum.

Figur 12: Lokalisering av flyplasser i London samt reisetid med tog



⁷¹ M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt (250).

- (167) London er en metropol, der kjøreavstander og reisetid fra en del av byen til en annen er betydelig.
- (168) Dersom den reisende skal til London sentrum vil den reisende være tjent med å benytte Gatwick som destinasjon på grunn av kortere reisetid til London sentrum. Forskjellen er imidlertid begrenset. Reisetid fra Gatwick til London sentrum (Victoria Station) er ca. 30 minutter med tog, med avgang hver halvtime eller oftere.⁷² Reisetid fra Stansted til London City (Liverpool Street Station) er ca. 50 minutter, med avgang til/fra flyplassen hver halvtime.⁷³ Heathrow på sin side, ligger en 15-20 minutters togtur fra London sentrum (Paddington Station).⁷⁴
- (169) Ved flytting av flyplass fra Heathrow til Stansted [REDACTED]
- (170) Melder lar det på denne bakgrunn stå åpent om flyvninger til Stansted og Gatwick tilhører det samme relevante markedet. Det uansett ikke er nødvendig å ta endelig stilling til markedsavgrensingen da foretakssammenslutningen uansett ikke vil gi grunnlag for konkurransebegrensende virkninger. Det legges derfor til grunn at de relevante geografiske markedene for denne meldingens formål er hver enkelt byparkombinasjon.

Indirekte flyvninger

- (171) Ved reiser mellom et bypar kan passasjerer enten fly direkte mellom byene (der dette er mulig) eller via en mellomlanding på en annen destinasjon. Det følger av EU-kommisjonens praksis at substituerbarheten indirekte flyvninger har for direkte flyvninger, i stor grad avhenger av flyvningens varighet. Jo lenger flyvningen er, desto mer konkurransepress utøver indirekte flyvninger på direkte flyvninger.⁷⁵
- (172) EU-kommisjonen har lagt til grunn at indirekte flyvninger ikke er substituerbare med kortvarige flyvninger («short-haul») (generelt mindre enn 6 timers flyvninger). EU-kommisjonen har imidlertid også lagt til grunn at indirekte flyvninger kan være substituerbare med direkte flyvninger i noen tilfeller, eksempelvis der direkte flyvninger ikke muliggjør retur samme dag, eller der andelen indirekte flyvninger i det overordnede markedet er betydelig.⁷⁶ EU-kommisjonen har lagt til grunn at indirekte flyvninger under visse omstendigheter kan være et konkurransedyktig alternativ til direkte flyvninger. Slike omstendigheter kan være at flyvningen er

⁷² <https://www.gatwickairport.com/to-and-from/rail/>.

⁷³ <https://www.stanstedexpress.com/travel-information/popular-journeys/stansted-airport-to-london-liverpool-street/#:~:text=With%20the%20Stansted%20Express%20service,to%20worry%20about%20luggage%20space.>

⁷⁴ <https://www.heathrowexpress.com/#/>.

⁷⁵ EU-kommisjonens saker M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt 31, M.6663 RyanAir/Aer Lingus III, avsnitt 374, og M.6447 IAG/bmi, avsnitt 68.

⁷⁶ EU-kommisjonens sak M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt 32, med videre henvisninger.

markedsført som sammenhengende flyvninger på bypar-ruten i reservasjons-systemet.⁷⁷

- (173) Store internasjonale flyselskap som KLM og Lufthansa tilbyr en rekke flyvninger til og fra norske flyplasser der det antas at hovedmotivasjonen for disse tilbudene er å frakte passasjerer videre med selskapenes nettverk fra hhv. Amsterdam og Frankfurt/München. Dette medfører at det for enkelte bypar eksisterer et betydelig innslag av indirekte flyvninger utenlands, selv om det også tilbys direkte flyvninger.
- (174) Melder bemerker også at [REDACTED]. De fleste europeere bor tettere, er vant til mindre reisetid og flyr strekninger som er korte og direkte, sammenliknet med flyvninger til og fra norske destinasjoner. Dette gjør at tidsdifferansen mellom en indirekte og en direkte flytur på en strekning til/fra Norge vil være mindre enn på de fleste flyturer på strekninger i eller mellom andre europeiske land.
- (175) Etter melders vurdering er indirekte flyvninger derfor ofte et substituerbart alternativ for reisende til/fra Norge, også på flyreiser med reisetid godt under 6 timer. Det er imidlertid ikke nødvendig å ta endelig stilling til markedsavgrænsingen da foretakssammenslutningen uansett ikke vil gi grunnlag for konkurransebegrensende virkninger.

Tidssensitive vs. ikke-tidssensitive passasjerer

- (176) I tidligere praksis fra Konkurransetilsynet og EU-kommisjonen har det i visse tilfeller blitt lagt til grunn at det kan være relevant å skille mellom tidssensitive og ikke-tidssensitive passasjerer. Både EU-kommisjonen og Konkurransetilsynet har i de fleste saker imidlertid konkludert med at tidssensitive passasjerer og ikke-tidssensitive passasjerer tilhører det samme produktmarkedet, men at de kan være relevant å hensynta de to kundegruppene ved konkurranseanalysen.⁷⁸
- (177) Tidssensitive passasjerer er typisk arbeidsreisende med behov for kort reisetid, hyppige avganger og fleksible billetter, og betaler som regel en høyere pris for denne fleksibiliteten. Ikke-tidssensitive passasjerer er i større grad ferie- og fritidsreisende. Disse reisende bestiller ofte lang tid før avreise, har større fleksibilitet med hensyn til avgangstidspunkt, har mindre behov for fleksible billetter og er generelt mer prissensitive. Ikke-tidssensitive passasjerer kan derfor også være mer villige til å bestille indirekte reiser som alternativ til direkte reiser der dette tilbys.

⁷⁷ EU-kommisjonens sak M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt 33, med videre henvisninger.

⁷⁸ Konkurransetilsynets sak V2005-9 SAS (Oslo-Haugesund), jf. Konkurransetilsynets sak V2003-71 SAS (bedriftskundeavtaler).

- (178) Tilnærmingen har vært diskutert, blant annet fordi grensegangen mellom tids-sensitive og ikke-tidssensitive passasjerer har vært uklar. Denne uklarheten har blitt større de seneste årene med økt kostnadsbevissthet hos arbeidsgivere. Produkt-differensieringen er også begrenset for innenriksflyvninger og flyvninger i Europa, ved at det er små forskjeller i komfort og begrensede tilleggstjenester som inngår i dyrere billetter. Tilleggstjenester kan uansett ofte kjøpes som tilvalg (eksempelvis måltider, bagasje, fast track etc.). Lavprisselskaper har derfor også i større grad blitt attraktive for arbeidsreisende. Tidssensitive passasjerer kan også kjøpe ikke-flek-sible billetter, og heller kjøpe ny billett, eller betale gebyr for å ombestille, dersom de ikke rekker sin opprinnelige avgang eller ønsker å flytte sin avreise.⁷⁹
- (179) Etter melders syn er det derfor ikke grunnlag for å avgrense separate markeder for tidssensitive - og ikke-tidssensitive passasjerer. I det norske flymarkedet generelt, og på noen av de overlappende rutene i denne saken spesielt, er det imidlertid grunn til å ta i betraktning at [REDACTED] i vurderingen av Transaksjonens betydning på konkurransen.

7.2.3 *Det nasjonale kommersielle flymarkedet*

- (180) I tillegg til en bypartilnærming, har Konkurransetilsynet også uttalt at det ikke kan utelukkes at flyselskapets ruteområder/-nett også må vurderes samlet.⁸⁰
- (181) Konkurransen på det nasjonale kommersielle flymarkedet er en konkurranse om kapasitet og en konkurranse om blant annet å ha et nettverk og enkeltruter som er mest mulig kostnadseffektivt og attraktivt for de reisende. Dette er særlig relevant for Norges spredte befolkning og krevende topografi hvor flyreiser, gjerne også med mellomlanding, ofte er eneste reelle fremkomstmiddel. Andre konkurransepara-metere er også sentrale for konkurransen på nasjonalt nivå, som lojalitetsprogram-mer, flåte, gode pakketilbud (fly+hotell/leiebil), kundeservice mv.
- (182) Behovet for et omfattende rutenett, hyppige avganger og kapasitet er også relevant i konkurransen om storkundeavtaler, der nettverket og den nasjonale kapasiteten er sentrale konkurranseparametere.
- (183) Etter melders syn eksisterer det et nasjonalt kommersielt flymarked.

7.2.4 *Salg av seter til turoperatører*

- (184) EU-kommisjonen har tidligere definert et relevant marked for salg av seter (eller hele fly) til turoperatører, som så integrerer setene eller flyene i egne pakkereiser solgt til sluttkunden.⁸¹ EU-kommisjonen har videre uttalt at salg av seter til turoperatører kun utgjør en meningsfull markedsavgrensning på ruter der partene er aktive i en signifikant utstrekning.⁸²

⁷⁹ EU-kommisjonens sak M.7541 *IAG/Aer Lingus*, side 7.

⁸⁰ V2003-40 *SAS/Widerøe* (oppheving/fornyelse av vilkår), side 2.

⁸¹ Sak M.8964 *Delta/Air France-KLM/Virgin Group/Virgin Atlantic*, avsnitt (42).

⁸² Sak M.8964 *Delta/Air France-KLM/Virgin Group/Virgin Atlantic*, avsnitt (44) til (46).

- (185) Melder er av den oppfatning at det ikke er nødvendig å ta stilling til om det eksisterer et eget marked for salg av seter til turoperatører. Widerøes omsetning knyttet til salg til turoperatører var i 2022 [REDACTED] hvilket utgjør [REDACTED] av den totale omsetningen Widerøe har fra kommersielle flyvninger. For Norwegian utgjorde salg av seter til turoperatører (allotment) i 2022 totalt [REDACTED] hvilket utgjør [REDACTED] av total omsetning. Salg av seter til turoperatører knyttet til flyvninger til/fra Norge utgjorde [REDACTED].^{83,84} Partene kan derfor [REDACTED]. Et eventuelt eget marked for salg av seter til turoperatører vil derfor ikke drøftes videre.

7.2.5 Konklusjon

- (186) Etter melderens syn er de relevante markedene av denne grunn (i) markedet for bypar for hver kombinasjon av avreise- og destinasjonsby og (ii) det nasjonale kommersielle flymarkedet.

7.3 Transport av gods

7.3.1 Relevant produktmarked

- (187) Både Norwegian og Widerøe tilbyr flyfrakt av gods på sine respektive flyruter. Norwegian og Widerøe tilbyr tjenesten ved bruk av lasterom i passasjerfly på deres respektive passasjerruter. Ingen av partene flyr dedikerte flyvninger for gods, [REDACTED]. Som det fremgår av avsnitt (46) og (75) utgjør omsetningen knyttet til godstransport [REDACTED] av den totale omsetningen for Norwegian, og [REDACTED] for Widerøe.

- (188) EU-kommisjonen har i sin tidligere praksis skilt mellom (i) flyfrakt fra Europa til Europa, og (ii) flyfrakt fra Europa til andre land utenfor Europa. For flyfrakt fra Europa til Europa har EU-kommisjonen ansett at det relevante markedet inkluderer alternative transportmetoder, eksempelvis med vei og tog.⁸⁵

- (189) Melder mener at EU-kommisjonens praksis er en hensiktsmessig tilnærming for flyfraktmarkedet. Vurderingen av Transaksjonen bør derfor ta utgangspunkt i et bredt marked for flyfrakttjenester som inkluderer alle typer tilbydere av varetransport via fly, vei og bane. Melder er derfor av den oppfatning at det relevante produktmarkedet er transport av gods via fly, vei eller bane.

7.3.2 Relevant geografisk marked

- (190) EU-kommisjonen har i tidligere praksis vurdert at en tilnærming basert på avreise- og destinasjon ikke er egnet for flyfrakttjenester. Gods er normalt mindre

⁸³ Norwegian har [REDACTED]

⁸⁴ Norwegian har også [REDACTED] i inntekt fra chartring av hele fly, blant annet til turoperatører, hvorav [REDACTED] er knyttet til det norske markedet. De største kundene i det norske markedet er [REDACTED]. Innen chartring av fly møter Norwegian konkurranse fra en lang rekke aktører internasjonalt. Med svært ulike flytyper [REDACTED]

⁸⁵ M.5440 Lufthansa/Austrian Airlines, avsnitt (29).

tidssensitivt enn passasjerer og fraktes normalt videre fra destinasjonen for flyreisen ved hjelp av andre transportmidler. Gods kan derfor ha høyere antall mellomstopp i forhold til passasjerer.⁸⁶ EU-kommisjonen har derfor vurdert at det relevante markedet for transport av gods via fly, vei eller bane har en europeisk utstrekning.

- (191) Melder er av den oppfatning at EU-kommisjonens markedsavgrensning i utgangspunktet er fornuftig, men at det uansett ikke er nødvendig å ta endelig stilling til avgrensningen av det relevante geografiske markedet, da Transaksjonen ikke vil medføre noen betydelig konkurransebegrensning uavhengig av hvilken markedsavgrensning som legges til grunn.

7.4 Bakketjenester

7.4.1 Widerøes virksomhet

- (192) Widerøe tilbyr gjennom datterselskapet Widerøe Ground Handling (WGH) bakketjenester til andre flyselskape. Bakketjenester inkluderer de tjenester som er nødvendige for å håndtere landing, opphold og avgang på flyplasser, med følgende hovedkategorier:

- (i) Passasjertjenester (ofte omtalt som tjenester «over vingen»), i form av innsjekking, ombordstigning (boarding), billettsalg, ombooking og håndtering av passasjerer ved kanselleringer/ forsinkelse og servicesenter,
- (ii) Ramptjenester (ofte omtalt som tjenester «under vingen»), i form av bagasje-håndtering, lossing og lasting av fly og forflytning av flyet (dirigering, tauing og push-back),
- (iii) Ekstern rengjøring av flyet,
- (iv) Kabinrengjøring, herunder av toalett, og
- (v) Avising.

- (193) Mens det normalt er samme leverandør som leverer passasjertjenester (i) og ramp-tjenester (ii), og til dels avising (v),⁸⁷ leveres tjenester som rengjøring (iii) og (iv) og catering ofte fra andre leverandører. For de enkelte tjenestene benyttes imidlertid normalt samme leverandør for alle flyvninger på en flyplass, da det for et flyselskap er lite hensiktsmessig å ha flere leverandører av samme type bakketjenester på samme flyplass. Avising (v) kjøpes også ofte som en separat tjeneste.

- (194) Flyselskaper som opererer fast på flyplasser [REDACTED] med leverandør av bakketjenester. Lengre avtaler, [REDACTED] kan benyttes dersom en ønsker å legge til rette for nye aktører, slik at disse har mulighet til å avskrive utstyr over avtaleperioden. Enkelte aktører, f.eks. lavprisaktører, inngår etter melderens erfaring [REDACTED]

⁸⁶ EU-kommisjonens sak M.8964 *Delta/Air France-KLM/Virgin Group/Virgin Atlantic*, s. 31, med videre henvisninger.

⁸⁷ På Oslo lufthavn kjøper Norwegian ramptjenester (ii) [REDACTED] men utfører passasjertjenester (i) selv gjennom datterselskapet Red Handling.

[REDACTED] For flyselskaper som ikke opererer fast på flyplassene oppgir Avinor en liste over leverandører ved forespørsel.

- (195) Kundekontrakter for alle flyselskap baserer seg i all hovedsak på standard IATA-avtaler (IATA Standard ground handling agreement),⁸⁸ med nødvendige individuelle justeringer og modifikasjoner. [REDACTED]

- (196) Avtaler med flyselskapene som opererer fast inngås normalt [REDACTED] Erfaringsmessig baserer kundene seg mest på [REDACTED]

[REDACTED] Flyselskapene har ofte rett til å merke personalet som leverer bakketjenester til flyselskapet (eksempelvis personale som håndterer ombordstigning) med egen merkevare, slik at sluttkunden vet hvor han/hun skal henvende seg. Det er derfor begrensede muligheter for leverandøren av bakketjenester til å differensiere seg som leverandør.

- (197) Bakketjenester utføres i varierende grad også av flyselskapene selv. WGH utfører bakketjenester for Widerøes egne fly og som en tjeneste for andre på de fleste flyplassene i Norge. SAS utfører bakketjenester for egne fly og som en tjeneste for andre på Oslo Lufthavn (OSL) og ved sine hovedknutepunkter i Danmark og Sverige. Norwegian utfører bakketjenester «over vingen» for egne fly på Oslo Lufthavn (OSL) og på enkelte destinasjoner i Spania.

- (198) For å kunne tilby bakketjenester kan det kreves lisens og godkjenning fra offentlig myndighet på den enkelte flyplass.⁸⁹ I Norge er det Avinor som gir lisens. I kontrakten mellom Avinor og WGH om utøvelse av handlingstjenester på Avinors lufthavner, er det inntatt en kontraktsmessig forpliktelse til å tilby handlingstjenester til de flyselskaper som etterspør slike tjenester der WGH opererer:

«Kontraktsparten har plikt til å tilby handlingstjenester til de flyselskaper som etterspør handlingstjenester ved Lufthavnene. Denne plikten gjelder uavhengig av flytype, men kun for de flytyper Kontraktsparten normalt håndterer på den enkelte lufthavn.»⁹⁰

Vedlegg 14 Kontrakt mellom Avinor og WGH, K-190427 Handlingstjenester/Handling services

- (199) Forskrift om lufthavnrelaterte tjenester pålegger også lufthavneiere å sørge for at aktører skal kunne tilby bakketjenester på flyplasser av en viss størrelse (målt i antall

⁸⁸ Se nærmere opplysninger på IATAs nettsider, <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/what-is-the-iata-standard-ground-handling-agreement-sgha-and-what-has-changed-in-the-latest-edition/>.

⁸⁹ Forskrift 3. november 2000 nr. 1096 om lufthavnrelaterte tjenester, som er en implementering av EU-forordning 96/67/EF om adgang til ground handling-markedet.

⁹⁰ Kontrakt mellom Avinor og WGH, K-190427 Handlingstjenester/Handling services, pkt. 2.

passasjerer), jf. § 3-6. Eventuelle begrensninger på antall aktører må begrunnes med plass- eller kapasitetsmangel, jf. §§ 4-1 og 4-2.

7.4.2 Produktmarked

- (200) Det følger av EU-kommisjonens praksis at bakketjenester utgjør et eget produktmarked.⁹¹ Melder er videre kjent med at EU-kommisjonen i enkelte saker har åpnet opp for ytterligere segmentering, herunder at frakthåndteringstjenester kan anses som et separat produktmarked.^{92,93}
- (201) Melder er av den oppfatning at det relevante produktmarkedet er markedet for bakketjenester som sådan, inklusive frakthåndteringstjenester. Frakthåndtering for rutefly utgjør en integrert del av tjenesten ved av- og pålasting og kjøpes av partene som en del av avtaler om bakketjenester. Widerøe leverer videre både bakketjenester og frakthåndteringstjenester på alle flyplasser de er til stede, og selger normalt tjenestene samlet.
- (202) Melder er derfor av den oppfatning at det relevante produktmarkedet er bakketjenester og at frakthåndteringstjenester inngår i dette markedet.

7.4.3 Geografisk marked

- (203) Det følger av EU-kommisjonens praksis at markedet for bakketjenester er lokalt, og ikke omfatter mer enn den enkelte flyplass eller alternativt to eller flere flyplasser som ligger nær hverandre.
- (204) I forbindelse med invitasjon til å gi tilbud om bakketjenester for Norwegian ved norske flyplasser [REDACTED]
- (205) Melder tar [REDACTED] utgangspunkt i at det relevante markedet er markedet for bakketjenester på den enkelte flyplass, men konkurranse fra aktører som ikke er etablert må likevel tas med i konkurransevurderingen.

7.5 Linjevedlikehold

7.5.1 Widerøes virksomhet

- (206) Widerøe utfører gjennom datterselskapet Widerøe Technical Services (WTS) tjenester innen (i) linjevedlikehold (mindre undersøkelser utført på forskjellige flyplasser), (ii) base/tyngre vedlikehold (omfattende inspeksjoner og overhaling av fartøyet, som krever at flyet tas ut av tjeneste), og (iii) komponentvedlikehold

⁹¹ EU-kommisjonens sak M.7021 *Swissport/Servisair*, avsnitt (18) og EU-kommisjonens sak M.6671 *LBO France/Aviapartner*, avsnitt (20).

⁹² EU-kommisjonens avgjørelse i sak M. 7021 *Swissport/Servisair*, der frakthåndteringstjenester i den konkrete sak ble ansett som et separat produktmarked.

⁹³ Dette ble heller ikke tatt endelig stilling til i konkurransemelding inngitt til Konkurransetilsynet i forbindelse med WGHs erverv av SAS Ground Handling i 2015 (sak 2015/274).

(inspeksjoner, reparasjoner og overhaling av spesifikke komponenter). WTS utfører ikke motorvedlikehold.

- (207) Widerøe har reparasjonsrettigheter og utfører base/tyngre vedlikehold kun på flytypen Bombardier Dash-8.⁹⁴ Slike tjenester tilbys ikke til tredjeparter. WTS' komponentvedlikehold er også knyttet til andre komponenter enn de Norwegian benytter på sine fly.
- (208) WTS utfører linjevedlikehold ved fem flyplasser i Norge: Bergen, Bodø, Florø, Sandefjord og Tromsø. WTS har reparasjonsrettigheter og utfører linjevedlikehold på flere forskjellige flytyper, herunder Dash-8, Embraer E2, Boeing 737 og Airbus A321.
- (209) Norwegian har også egen vedlikeholdsorganisasjon som utfører linjevedlikehold på i all hovedsak egne fly.

Norwegians inntekter fra salg av slike tjenester ved norske lufthavner utgjorde [redacted] siste 12 måneder (tilsvarer [redacted] ved en gjennomsnittlig kurs på 10,8 NOK/EUR), der de største kundene var [redacted]. Norwegian tilbyr ikke linjevedlikehold til Widerøes flytyper. Etter melderens syn [redacted]

Norwegian kjøper tyngre vedlikehold fra eksterne leverandører, jf. kapittel 5.1 over.

- (210) Det foreligger derfor kun en vertikal relasjon mellom Widerøes virksomhet knyttet til linjevedlikehold og Norwegian's kommersielle luftfartsvirksomhet.

7.5.2 Relevant produktmarked

- (211) EU-kommisjonen har i tidligere praksis kommet til at linjevedlikehold utgjør et eget produktmarked, atskilt fra andre typer vedlikehold.⁹⁵ EU-kommisjonen har også vurdert om det foreligger en distinksjon mellom kommersiell og forretningsmessig luftfartsvirksomhet, og om linjevedlikehold kan segmenteres i henhold til type og frekvens for undersøkelser (A, B, C og D-undersøkelser), men har ikke endelig tatt stilling til hvordan markedet skal defineres.
- (212) Det er etter melderens syn ikke grunnlag for å skille mellom ulike typer undersøkelser eller på annen måte skille mellom ulike produktmarkeder innenfor markedet for linjevedlikehold. De ulike typene vedlikehold tilbys av de samme leverandørene i Norge.
- (213) Det relevante produktmarkedet er derfor linjevedlikehold av fly. Melder er uansett av den oppfatning at det ikke er nødvendig å ta endelig stilling til markedsavgrens-

⁹⁴ Kilde: <https://wideroetechnical.com/base-maintenance/>

⁹⁵ EU-kommisjonens sak M.8964 Delta/Air France-KLM/Virgin Group/Virgin Atlantic, avsnitt (165), med videre henvisninger.

ningen for denne meldingens formål da foretakssammenslutningen uansett ikke vil gi grunnlag for konkurransebegrensende virkninger.

7.5.3 *Relevant geografisk marked*

- (214) EU-kommisjonen har kommet til at markedet for linjevedlikehold er lokalt, og i enkelte tilfeller begrenset til den flyplassen der tjenestene ytes. Linjevedlikehold utføres oftest på avreise- eller destinasjonsflyplassen, eventuelt på flyets operasjonelle base.⁹⁶
- (215) Widerøe og andre tilbydere av linjevedlikehold utfører linjevedlikehold på angitte flyplasser, men vil også sende ut teknikere dersom det skulle oppstå behov på en flyplass der det ikke er utstasjonert teknikere. Dette tilsier at markedet for linjevedlikehold i Norge er videre, og antakelig regionalt/nasjonalt.
- (216) Melder mener at det ikke er nødvendig å ta endelig stilling til avgrensningen av det relevante geografiske markedet, da Transaksjonen ikke vil medføre noen vesentlig konkurransebegrensning i markedet for linjevedlikehold, uavhengig av hvilken markedsavgrensning som legges til grunn.

7.6 **Lojalitetsprogrammer**

7.6.1 *Beskrivelse av lojalitetsprogrammer*

- (217) Norwegian tilbyr i dag lojalitetsprogrammet Norwegian Reward, som forvaltes av datterselskapet Norwegian Loyaltyco. Medlemmer av programmet tjener CashPoints når de flyr med Norwegian og gjennom kjøp av varer og tjenester fra en av Norwegian Reward partnere (f.eks. hotell, leiebil, mobiltelefonabonnement mm.). CashPoints kan benyttes som betalingsmiddel ved bestilling av flyvninger. I tillegg vil medlemmer kunne velge en fast fordel (12 mnd. periode) ved faste intervaller (pr. 8. flyvning), eksempelvis gratis bagasje, gratis fast track mv.
- (218) Loyaltyco skal på sikt utvikles slik at det blir mulig med opptjening og bruk av en felles «valuta» for fordelsprogrammer også hos andre aktører enn Norwegian. Som omtalt i avsnitt (66) har Norwegian har inngått intensjonsavtale med hotellkjeden Strawberry om å slå sammen selskapenes lojalitetsprogrammer og å utvikle en slik felles «valuta» der flere selskaper kan inviteres til å delta [REDACTED]. Fordelsprogrammet som inkluderer faste fordeler hos Norwegian, skal videreføres.
- (219) Widerøe har ikke eget lojalitetsprogram i dag, men tilbyr opptjening og bruk av EuroBonus på enkelte av sine flyvninger. EuroBonus er lojalitetsprogrammet til SAS. Fra mai 2022 kuttet SAS muligheten for Widerøes kunder å tjene poeng på alle ruter i direkte konkurranse med SAS.⁹⁷

⁹⁶ EU-kommisjonens sak M.8964 - Delta/Air France-KLM/Virgin Group/Virgin Atlantic, avsnitt (168), med videre henvisninger.

⁹⁷ Bergen-Alicante, Bergen-Stavanger, Bergen-Trondheim, Bergen-Ålesund, Stavanger-Aberdeen, Tromsø-Alta, Tromsø-Bodø, Trondheim-Bodø, Trondheim-Oslo, Trondheim-Tromsø og Trondheim-Ålesund.

- (220) Widerøe tilbyr ikke opptjening eller bruk av EuroBonus-poeng på flyvninger på FOT-rutene. Det følger av kontrakten med Samferdselsdepartementet at «*Bonus-poeng frå lojalitets- eller bonusprogram kan verken tenast opp eller takast ut på flygingane som er omfatta av avtalen*».⁹⁸

7.6.2 Vurdering av lojalitetsprogrammer som vertikal relasjon

- (221) Etter melderens syn foreligger det ikke en vertikal relasjon mellom Norwegian og Widerøe med hensyn til lojalitetsprogrammer.
- (222) Norwegian tilbyr på nåværende tidspunkt ikke mulighet for opptjening og bruk av CashPoints, eller flyvninger som medregnes i fordelsprogrammet, til andre flyselskaper. Lojalitetsprogrammer er heller ikke en innsatsfaktor i markedet for lufttransport. Lojalitetsprogrammer er hovedsakelig en tjeneste som tilbys flyselskapenes kunder. Deltakelse er imidlertid valgfritt, og kunden må selv melde seg inn for å ta del i programmet.
- (223) Til støtte for denne vurderingen vises det til at så vidt melder er kjent med har ikke EU-kommisjonen definert lojalitetsprogrammer som et vertikalt berørt marked i dens omfangsrrike praksis knyttet til foretakssammenslutninger i luftfartsmarkedet. Dette til tross for at flere flyselskaper tilbyr slike programmer.

7.7 Interlining

- (224) I luftfartsmarkedet finnes det en rekke type avtaler som muliggjør at passasjerer kan fly indirekte mellom et bypar (f.eks. Trondheim-Amsterdam via Oslo), uten å fly alle ledd av reisen med det samme flyselskapet. Slike avtaler omtales som interlining-avtaler, og muliggjør at et flyselskap kan selge billetter for indirekte reiser der leddene i ruten opereres av to ulike flyselskaper som har inngått en avtale.
- (225) Interliningavtaler kan avtales mellom to flyselskaper (bilateralt), mange flyselskaper (multilateralt),⁹⁹ eller inngås som følge av fellesforetak og/eller en del av alliansegrupperinger. Interliningavtaler innebærer som regel at passasjerer behandles som om den reiste med kun ett flyselskap, såkalt gjennomgående trafikk, f.eks. ved at bagasje blir sendt videre uten at passasjerer må hente den på flyplassen for mellomlanding. I tillegg vil passasjerene som regel få hjelp av selskapet det kjøpte billett av ved forsinkelser, kanselleringer eller lignende.
- (226) De seneste årene har også såkalt virtuell interlining blitt mer vanlig. Dette innebærer en kombinasjon av flyvninger foretatt av flyselskaper som ikke har en interlining-avtale, men der reisetilbydere (som regel internettaktører) setter sammen billetter

⁹⁸ Fra Samferdselsdepartementets utlysning 27. april 2023, som gjelder regionale ruteflyvninger i Norge for perioden 1. april 2024 - 31. oktober 2027/28, «Vedlegg 2. Kontrakt om ruteflyging», tilgjengelig på: www.regjeringen.no/contentassets/441cfe43dcf24fdc94dbee769f2b282b/innbyding-til-konkurranse_noreg-2023.pdf. Ordlyden har imidlertid vært inntatt i tidligere konkurranser, og er gjeldende for Widerøes gjeldende anbudsruiter.

⁹⁹ Forbundet, International Air Transport Association (IATA) har utarbeidet et rammeverk, Multilateral Interline Traffic Agreement (MITA), som danner grunnlaget for flyselskapers mulighet til å selge billetter til andre selskapers flyvninger. Selv ved tilslutning til MITA, må flyselskapene inngå bilaterale avtaler.

fra forskjellige flyselskaper. Ved virtuell interlining må passasjerer hente ut bagasjen på mellomlandingsflyplassen, og foreta en ny innsjekking og sikkerhetskontroll. Flyselskap kan også inngå avtale om samlet salg av billetter som ikke innebærer interlining med gjennomgående innsjekking. Et eksempel på slik avtale er distribusjonssamarbeidet mellom Norwegian og Norse om å tilby salg av billetter med Norges interkontinentale flyvninger.

- (227) Widerøe har i dag interliningavtaler med ulike flyselskap. Dersom Widerøe tilbyr interlining for FOT-rutene til enten egne flyvninger eller til andre flyselskap, er Widerøe forpliktet til å tilby liknende vilkår til andre selskap på objektive og ikke-diskriminerende vilkår.¹⁰⁰ Norwegian har kun interliningavtale med Widerøe i tillegg til virtuell interlining med Norse og kanadiske Air Transat. Foreløpig er det kun Widerøe som kan tilby gjennomgående billetter til Norwegian's flyvninger, [REDACTED]
- (228) En interliningavtale innebærer at et flyselskap gir tilgang til sine flyvninger til passasjerer som skal fly videre med et annet flyselskap, og billetten kun er utstedt av et av flyselskapene. Flyselskapet som ikke har utstedt billetten gir derfor det andre selskapet en innsatsfaktor, som den senere honoreres for. Denne innsatsfaktoren anvendes til å betjene nedstrømsmarkedet (salg av flybilletter til en indirekte reise mellom et bypar).¹⁰¹
- (229) Det foreligger derfor en vertikal relasjon mellom flyselskapene, siden det ene selger billetter for en indirekte reise som inkluderer et ledd som flys av det andre. I enkelte tilfeller kan begge flyselskapene selge billetter for indirekte ruter der ett ledd flys av det andre flyselskapet. Den vertikale relasjonen er da symmetrisk, ved at begge flyselskapene er aktive på både oppstrøms- og nedstrømsmarkedet. Det er også tilfeller der indirekte reiser selges av en tredjepart (f.eks. et reisebyrå). Slike tilfeller krever også en avtale mellom flyselskapene, og de vil da være aktive på nært relaterte markeder, ved at de tilbyr innsatsfaktorer som tilsvarer hvert ledd av den indirekte reisen, som videre anvendes i nedstrømsmarkedet (den indirekte reisen).¹⁰²
- (230) Flyselskapet som opererer på nedstrømsmarkedet selger billetter for en indirekte reise mellom et bypar til en passasjer. Nedstrømsmarkedet er derfor markedet for tilbud om lufttransport mellom byparet. Som redegjort for i kapittel 7.2.2, må markedet avgrenses basert på en bypartilnærming.¹⁰³

¹⁰⁰ Se invitasjon konkurranse om regionale flyvninger, side 74, punkt 6.3 og 6.4, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/innybyding-til-konkurranse-drift-av-regionale-ruteflygingar-i-noreg-1.-april-2024-31.-oktober-20272028/id2974283/>.

¹⁰¹ EU-kommisjonens sak M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt 107.

¹⁰² EU-kommisjonens sak M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt 110.

¹⁰³ EU-kommisjonens sak M.7541 IAG/Aer Lingus, avsnitt 113.

- (231) Flyselskapet som opererer på oppstrømsmarkedet tilbyr tilgang til sin flyvning på strekningen mellom en av byene i byparet, og mellomlandingsflyplassen. Oppstrømsmarkedet må også avgrenses basert på en bypartilnærming, jf. kapittel 7.2.2.¹⁰⁴

¹⁰⁴ EU-kommisjonens sak M.7541 *IAG/Aer Lingus*, avsnitt 114.

8. Alternativsituasjonen: *Status quo* kan ikke legges til grunn

(232) I Konkurransetilsynets vurdering av om en foretakssammenslutning «*i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse*», jf. konkurranseloven § 16 første ledd, ligger det et krav om årsakssammenheng mellom foretakssammenslutningen og en eventuell konkurransebegrensning.¹⁰⁵ Foretakssammenslutningen må være årsaken til at effektiv konkurranse i betydelig grad hindres. I motsatt fall er ikke vilkårene for å gripe inn være oppfylt.

(233) Utgangspunktet for analysen er hva som ville skjedd i fravær av foretakssammenslutningen, jf. Høyesterett i HR-2023-299-A (Finn/Nettbil) premiss 109:

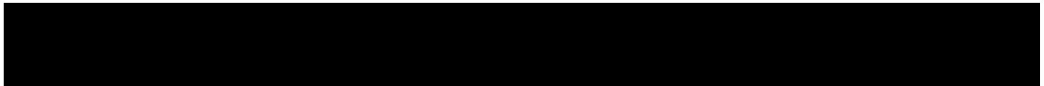
«I en konkurranseanalyse sammenlignes konkurransesituasjonen med og uten foretakssammenslutningen. Det er et vilkår for inngrep at fusjonen vil hindre konkurransen i betydelig grad, sammenlignet med konkurransesituasjonen uten transaksjonen.»

(234) Høyesterett uttalte videre at det er den mest sannsynlige alternativsituasjonen som skal legges til grunn (premiss 102):

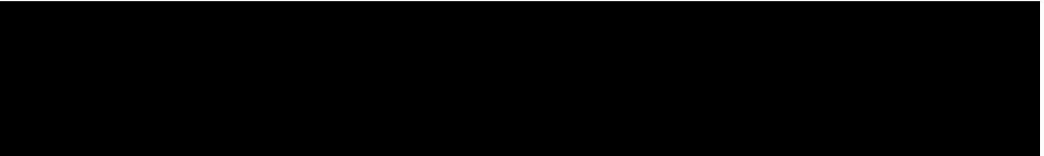
«Vurderingen av om konkurransen vil hindres i betydelig grad skal [...] foretas ut fra hva som på transaksjonstidspunktet vil være den alternative situasjonen, altså hva situasjonen ville ha vært uten foretakssammenslutningen. Denne skal så sammenlignes med den konkurransesituasjonen som mest sannsynlig vil bli resultatet av transaksjonen.» (Uth. her.)

(235) Høyesterett uttaler videre at «*ved sammenligningen skal det normalt tas utgangspunkt i konkurranseforholdene på fusjonstidspunktet*».

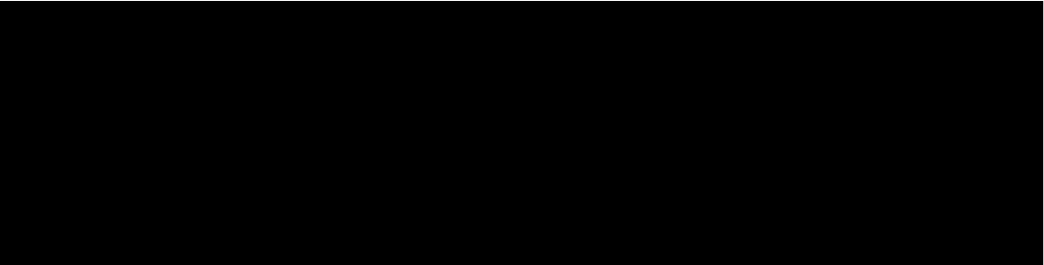
(236)



(237)



(238)



¹⁰⁵ Se f.eks. Ot.prp. nr. 6 (2003-2004), side 75-81.

- (239) Den svake lønnsomhetsutviklingen, [REDACTED] førte til at Widerøe nedskalerte produksjonen våren 2023. Selskapet har iverksatt ytterligere kutt i ruteproduksjonen fra september 2023 og november 2023.

[REDACTED]

(240)

[REDACTED]

- (241) Widerøe har i samme periode hatt økte driftskostnader som følge av en kraftig svekkelse i kronekurs mot både euro og dollar, gjeninnføring av flypassasjeravgiften (G2), høye kvotekostnader og høy drivstoffpris, [REDACTED]

[REDACTED]

(242)

[REDACTED]

(243)

[REDACTED]

(244) [redacted] nærmere beskrevet i Vedlegg 15.

Vedlegg 15 Redegjørelse for alternativsituasjonen [redacted] notat

(245) [redacted] Som presentert for Konkurransetilsynet i møte 12. juli 2023 er det [redacted]

(246) [redacted]

(247) [redacted]

(248) En sannsynlig alternativsituasjon [redacted]

(249) Selv om [redacted]

(250) [redacted] I konkurranseanalysen må Konkurransetilsynet [redacted] legge til grunn som alternativsituasjon den mest sannsynlige fremtidige utviklingen i fravær av Transaksjonen, [redacted]

- (251) Hovedregelen i norsk forvaltningsrett er at det er faktum på vedtakstidspunktet som skal legges til grunn.¹⁰⁶ Det følger av dette at utviklingen i markedssituasjonen, [REDACTED] [REDACTED] frem til tidspunktet for Konkurransetilsynets avgjørelse, må legges til grunn.¹⁰⁷ Som redegjort for i møtet 12. juli 2023 [REDACTED] [REDACTED]
- (252) Selv om *status quo* legges til grunn som alternativsituasjon, medfører ikke foretaks-sammenslutningen at effektiv konkurranse hindres i betydelig grad i noe marked. Det er derfor ikke nødvendig at Konkurransetilsynet tar endelig stilling til hva som konkret er den mest sannsynlige alternativsituasjonen.

¹⁰⁶ Se f.eks. Rt. 2013 s. 1187, avsnitt 34.

¹⁰⁷ Tilsvarende legges til grunn for EU-kommisjonens avgjørelser jf. sak T-464/04 *Impala*, premiss 250 (opphevet på annet grunnlag i sak C-413/06 P).

9. Ingen hindring av konkurransen i horisontalt berørte markeder

9.1 Innledning

- (253) For å kunne gripe inn mot en foretakssammenslutning, krever konkurranseloven § 16 at foretakssammenslutningen «*i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse*», og at inngrep kan være særlig aktuelt der sammenslutningen resulterer i at «*en dominerende stilling skapes eller styrkes*», jf. HR-2023-299-A (Finn/Nettbil) premiss 99.
- (254) Høyesterett fastslår videre i premiss 107, under henvisning til lovforarbeidene, at det stilles krav om en kvalifisert virkning. Høyesterett fortsetter i premiss 108: «*Det er i de samme forarbeidene pekt på at inngrepsterskelen er høy, og at det dreier seg om "ekspropriasjonslignende inngrep"*».
- (255) Kravet om at virkningen må være «betydelig» innebærer at virkningen må være kvalifisert og derfor ligger over en viss terskel, jf. premiss 109.

9.2 Ingen hindring av konkurransen i det nasjonale kommersielle markedet for lufttransport

- (256) Både Norwegian og Widerøe er aktører i det nasjonale kommersielle markedet for lufttransport. Partenes tilbud er imidlertid i all hovedsak komplementære, og partene er lite nære konkurrenter i det nasjonale kommersielle luftfartsmarkedet.
- (257) Med en ensartet flåte med store fly med 186-189 seter, har Norwegian ikke materiell som er egnet til å konkurrere om flyvninger på strekninger med mindre passasjergrunnlag, men har sitt tyngdepunkt på ruter med over 500 000 tilbudte seter årlig. Widerøes propellfly med en kapasitet på mellom 39 og 78 passasjerer samt tre E2-jetfly, med en kapasitet på 110 passasjerer, er imidlertid primært egnet til å konkurrere på korte ruter og ruter med mer begrenset passasjergrunnlag, herunder FOT-ruter.
- (258) For rutene med større passasjergrunnlag, er Widerøes fly [REDACTED] De største flyene til Widerøe, E2-jetflyene, yter derfor et begrenset konkurransepress på Norwegian og SAS på rutene med høyt passasjergrunnlag ettersom [REDACTED]
- (259) Partene har derfor liten disiplinerende effekt på hverandre i det nasjonale markedet for innenriksflyvninger. Konkurransen på rutene med høyt passasjergrunnlag foregår hovedsakelig mellom Norwegian og SAS, mens på rutene med lavt/mindre passasjergrunnlag foregår konkurransen, i den grad det er konkurranse, mellom SAS og Widerøe ettersom SAS har en mer diversifisert flåte. For rutene med lavt/mindre passasjergrunnlag, har Norwegian enten ikke teknisk mulighet til å konkurrere eller så er Norwegian's fly for store og kostbare til å drifte rutene på en effektiv måte.

- (260) Rivaliseringen mellom SAS og Norwegian på de store, kommersielle rutene med stort passasjergrunnlag har disiplinierende effekt på ruter i hele landet, [REDACTED].
[REDACTED]. Tilstedeværelsen av to sterke aktører har også av Konkurransetilsynet blitt ansett å være tilstrekkelig for virksom konkurranse nettopp fordi det disiplinere aktørene.¹⁰⁸ Konkurransen om tildeling av storkundeavtalen med Forsvaret, jf. kunngjøring 9. august 2023 viser også at Norwegian i hovedsak konkurrerer med SAS om på stamrutene innenriks, mens Widerøe er en supplerende leverandør på de mindre rutene. Som følge av tildelingen vil Norwegian opprette nye ruter mellom Oslo og hhv. Bardufoss og Lakselv og et helårlig tilbud mellom Oslo og Kirkenes. Dette er ruter som ikke trafikkeres av Widerøe i dag.
- (261) Widerøes tilstedeværelse på noen av rutene med høyere passasjergrunnlag har [REDACTED].
[REDACTED] I den grad Widerøes tilstedeværelse (i noe omfang) [REDACTED].
[REDACTED] Med en mer diversifisert portefølje har SAS mulighet til å tilpasse kapasiteten på enkeltruter [REDACTED].
- (262) Partenes komplementaritet gjelder i enda større grad for utenriksflyvninger, der Norwegian tilbyr et omfattende tilbud, mens Widerøe tilbyr et fåtall ruter, i hovedsak fra Bergen. Widerøes tilbud [REDACTED].
[REDACTED] I tillegg tilbyr Widerøe enkelte kortere strekninger der det er ingen eller begrenset konkurranse, f.eks. fra Bergen og Stavanger til Aberdeen, Bergen-Billund og Oslo-Göteborg.
- (263) Foretakssammenslutningen vil derfor ikke i betydelig grad hindre konkurransen i det nasjonale kommersielle markedet for lufttransport.

9.3 Innenriksmarkedet - enkeltstrekninger

9.3.1 Innledning

- (264) Partene har overlappende virksomhet på fem enkeltstrekninger i den forstand at begge parter tilbyr direkteiser på strekningene. Disse strekningene er Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Bergen-Stavanger, Bergen-Trondheim og Tromsø-Alta. I tillegg tilbyr begge parter på meldetidspunktet direkteiser på strekningene Bergen-Tromsø og Tromsø-Kirkenes, men disse vil gå ut av Norwegian rutetilbud innen kort

¹⁰⁸ Konkurransetilsynet (2021), *Høringsuttalelse - Kartlegging av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet - innspill til luftfartsstrategi*, s. 3.

tid. På førstnevnte er Norwegians siste oppsatte flyvning 20. august 2023 og sistnevnte blir omgjort til FOT-rute (med tilhørende enerett til å betjene ruten) fra april 2024. Konkurransesituasjonen på de enkelte strekningene behandles i det følgende.

9.3.2 Oslo-Bergen

- (265) Flyruten mellom Oslo og Bergen er den største flyruten innenriks i Norge med en tilbudt setekapasitet på om lag [redacted] seter i 2023. Både Norwegian og SAS flyr ruten hyppig gjennom hele dagen og uken. Norwegian tilbyr [redacted] setekapasitet enn SAS på ruten, og selskapene har henholdsvis omtrent [redacted] hver av den totale tilbudte setekapasiteten i 2023. Widerøe har et [redacted] begrenset tilbud på ruten, med en tilbudt setekapasitet på [redacted].¹⁰⁹
- (266) Widerøes rutetilbud avviker vesentlig fra tilbudet til Norwegian og SAS, som begge har avganger gjennom hele dagen med hovedvekt på morgen og ettermiddag. Widerøes avganger er tidlig på morgenen og sent på kvelden. Widerøe flyr i 2023 strekningen primært med de minste flyene i flåten med 39 (100/Q200) eller 50 seter (300), men unntaksvis også med større fly med 78 (Q400) eller 110 seter (E2). Widerøe flyr ikke strekningen daglig og [redacted] [redacted] av oppsatt setekapasitet i 2023 er på lørdager. Øvrig kapasitet fordeler seg i hovedsak på dagene mandag, torsdag, fredag og søndag, men er ikke regulær gjennom året.¹¹⁰ Fra 29. oktober 2023 flyr Widerøe kun ruten på lørdager. Norwegian har i motsetning [redacted] av sin oppsatte kapasitet på strekningen på lørdager i 2023. Øvrig kapasitet fordeler seg relativt jevnt på de øvrige ukedagene ([redacted] per dag).
- (267) Widerøe [redacted] på ruten Oslo-Bergen. Widerøes tilbud er primært rettet mot reisende som har [redacted] [redacted] og der hovedaktørene på ruten, Norwegian og SAS, har begrenset tilbud eller ikke tilbyr flyvninger. [redacted] Widerøe og Norwegian er derfor [redacted] konkurrenter på ruten. Norwegians hovedkonkurrent på ruten er SAS, som har et regulært tilbud sammenliknbart med Norwegians.
- (268) Transaksjonen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse på strekningen, og i hvert fall ikke hindre konkurransen i «betydelig grad».

9.3.3 Oslo-Trondheim

- (269) Flyruten mellom Oslo og Trondheim er den nest største ruten i Norge med tilbudt setekapasitet på om lag [redacted] seter i 2023. Konkurransen på ruten har mange likhetstrekk med Oslo-Bergen. Norwegian og SAS flyr ruten hyppig gjennom hele uken, og [redacted] Selskapene har

¹⁰⁹ Kilde for alle data for setekapasitet, antall avganger, flytyper mv.: OAG. Uttrekk er gjort 10. juli 2023 og inkluderer oppsatt vinterprogram for vinteren 2023/24 per dato som oversende 18. juli 2023.

¹¹⁰ Widerøe tilbyr også enkelte indirekte flyvninger med mellomlanding uten avstigning i Sogndal eller Ørsta/Volda. Disse flyvningene flys også typisk med 39 seters fly. Disse fremkommer ikke av kapasitetstallene fra OAG.

hhv. [REDACTED] av den samlede tilbudte setekapasiteten i 2023. Widerøes tilbudte setekapasitet utgjør [REDACTED]

- (270) Widerøes rutetilbud avviker vesentlig fra tilbudet til Norwegian og SAS. Widerøe flyr strekningen i hovedsak med de minste flyene med 39 seter (100/Q200), unntaksvis med 50 seter (300), de fleste dager med én eller to avganger i hver retning. Fra høsten 2023 tilbys i hovedsak kun én daglig flyvning på sen kveld tilpasset forbindelser til Widerøes FOT-ruter til Nord-Trøndelag og Helgeland. I motsetning til Widerøes tilbud på ruten Oslo-Bergen er flyvningene mer jevnt fordelt gjennom uken.
- (271) Widerøe [REDACTED] på ruten Oslo-Trondheim som følge av begrenset kapasitet og [REDACTED]. [REDACTED] Widerøe og Norwegian er derfor [REDACTED] konkurrenter på ruten. Norwegians hovedkonkurrent på ruten er SAS, som har et regulært tilbud sammenliknbart med Norwegians.
- (272) Transaksjonen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse på strekningen, og i hvert fall ikke hindre konkurransen i «betydelig grad».

9.3.4 Tromsø-Alta

- (273) Ruten Tromsø-Alta tilbys i dag av både Widerøe, Norwegian og SAS. Norwegian og SAS tilbyr én til to daglige avganger hver vei i ukedagene, mens Widerøe flyr ruten flere ganger daglig, med unntak av lørdager.
- (274) Både Norwegians og SAS' flyvninger er del av multilegruter Oslo-Tromsø-Alta, der det [REDACTED]. Både Norwegian og SAS har normalt avgang fra Tromsø til Alta på sen kveldstid, mens flyvningene fra Alta til Tromsø er tidlig morgen kl. 07.00 eller 07.30. Både Norwegian og SAS flyr ruten med store jetfly, [REDACTED].
- (275) Widerøe har et bredere rutetilbud enn Norwegian og SAS på strekningen, med flere daglige avganger de fleste dager og forbindelse til Widerøes FOT-ruter i Øst-Finnmark. Ruten flys med Dash-8 100/Q200 med 39 seter.
- (276) [REDACTED] Tabellen nedenfor viser hvordan Norwegians passasjerer på multilegruten første halvår 2023 fordeler seg på passasjerer som kun reiser de enkelte leg og passasjerer som reiser hele veien fra Oslo til Alta eller motsatt:

Tabell 2: Norwegians passasjerer på Oslo-Tromsø-Alta

	Pass. totalt	herav kun ett leg	herav del av multileg	Andel kun ett leg	Andel del av multileg	CF	herav multileg	herav kun ett leg
TOS-ALF								
ALF-TOS								
OSL-TOS								
TOS-OSL								

Kilde: Norwegian. Tallene inkluderer ikke passasjerer med Norwegians direkteflyvninger Oslo-Tromsø og Oslo-Alta.

- (277) Som det fremgår av tabellen er kabinfaktoren [redacted]. Videre fremgår at de reisende på delstrekningen mellom Tromsø og Alta [redacted], slik at antall passasjerer som [redacted] av tilbudt kapasitet). Tall for tilbudt setekapasitet er [redacted], både fordi deler av kapasiteten på Norwegians ruter er opptatt av passasjerer som skal reise videre til Oslo og dels fordi [redacted].
- (278) Etter melder vurdering er SAS den nærmeste konkurrenten til Norwegian på ruten. Begge selskap flyr på om lag de samme tidene, med likeartet materiell og begge selskap som del av multilegrute. Widerøe flyr i hovedsak på andre tidspunkter og dekker med sine flyvninger andre passasjerbehov enn Norwegians og SAS' flyvninger.
- (279) Etter melder syn er Norwegian og SAS hverandres nærmeste konkurrenter på ruten. Konkurransen mellom aktørene vil fortsatt eksistere etter Transaksjonen, og Transaksjonen vil ikke hindre effektiv konkurranse på strekningen Tromsø-Alta.
- (280) Transaksjonen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse på strekningen, og i hvert fall ikke hindre konkurransen i «betydelig grad».

9.3.5 Bergen-Stavanger

- (281) Flyruten mellom Bergen og Stavanger er den [redacted] største innenriksruten i Norge målt i tilbudt setekapasitet med [redacted] seter 2023. Ruten trafikkeres av både SAS, Widerøe og Norwegian med henholdsvis [redacted] av den samlede tilbudte setekapasiteten i 2023.
- (282) Mens SAS og Widerøe tilbyr relativt hyppige avganger gjennom dagen (med hhv. 6-10 og 4-6 avganger daglig) er Norwegians avganger konsentrert om morgen og ettermiddag (2-4 daglige avganger) [redacted] med én til to morgenavganger (07:00 og 08:05) og én til to ettermiddagsavganger (15:50 og 16:45) i ukedagene, ingen avganger på lørdager og 1-2 avganger på søndager. SAS og Widerøe har avganger gjennom hele dagen, også utover ettermiddag og kveld og i helgene.

Widerøe har redusert kapasiteten noe gjennom 2023, fra [redacted] ukentlige rundturer i begynnelsen av året til [redacted]

(283) Både Widerøe og SAS flyr ruten med mindre fly; Widerøe i hovedsak fly med 70-78 seter [redacted] av oppsatt kapasitet i 2023),¹¹¹ men enkelte avganger med mindre 50-seters fly og enkelte avganger med E2-jetfly med 110 seter. SAS flyr også i hovedsak med mindre fly med 90-122 seter [redacted] av oppsatt kapasitet i 2023) og unntaksvis med større fly. Norwegian flyr utelukkende med 186- og 189-seters fly.

(284) Flyene SAS og Widerøe benytter er [redacted]
[redacted]
[redacted] Norwegian flyr heller ikke ruten på lørdager. Norwegian har også en [redacted]
[redacted]

(285) Norwegian [redacted]¹¹²
[redacted]

(286) Ruten har blant [redacted] med [redacted] andel arbeidsreisende.¹¹³ På grunn av [redacted]
[redacted]

(287) Frem til og med 2018 hadde Widerøe et svært begrenset tilbud på ruten. Tilbudet økte i 2019 og gjennom covid til det tilbudet Widerøe har i dag med [redacted] av tilbudt setekapasitet i 2023. I samme periode har SAS redusert sin kapasitet betydelig, og Norwegian har også redusert kapasiteten noe. [redacted]
[redacted]

(288) SAS og Widerøe [redacted] på ruten med et mer likeartet tilbud, både i frekvens og med mer egnet materiell for ruten. [redacted]
[redacted]

¹¹¹ Til dels med innleide ATR-72.

¹¹² Jf. Norwegians presentasjon i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023, side 32.

¹¹³ Dvs. registrert med kundekode. I tillegg kommer arbeidsreiser som bestilles uten å være registrert som det i Norwegians systemer.

██████████¹¹⁴ Det viser etter melderens vurdering også at Norwegian og Widerøe ██████████ konkurrenter, og at en ██████████ på ruten ██████████

(289)

(290)

Etter melderens syn er SAS og Widerøe ██████████

Norwegian

██████████ Transaksjonen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse på strekningen, og i hvert fall ikke hindre konkurransen i «betydelig grad».

9.3.6 Bergen-Trondheim

(291)

Ruten mellom Bergen og Trondheim er strekningen med ██████████ størst setekapasitet i Norge (2023). Ruten trafikkeres i dag av Norwegian, Widerøe og SAS med hhv. ██████████ av tilbudt setekapasitet i 2023. Norwegian har 1-3 daglige avganger (ingen på lørdager) med større fly (186-189 seter), med noe variasjon gjennom året. SAS har 3-6 daglige avganger i ukedagene, med 5 avganger store deler av året. SAS benytter kun mindre jetfly (90-122 seter) på ruten. Widerøe har høsten 2023 4-5 daglige avganger og flyr primært de største propellflyene (76-78 seter, ██████████ av oppsatt kapasitet) og i noen utstrekning E2-jetfly (110 seter, ██████████ av oppsatt kapasitet).

(292)

Norwegian har i hovedsak avganger på morgen og ettermiddag, mens SAS og Widerøe har høyere frekvens og avganger gjennom hele dagen. Norwegian flyr ikke på lørdager. SAS har også redusert tilbud på lørdager, mens Widerøe har et relativt stabilt tilbud gjennom hele uken.

(293)

Widerøe er en relativt ny aktør på ruten, og etablerte sitt tilbud i 2020, med en betydelig økning i tilbudet i 2021 og 2022. SAS har redusert tilbudet siden Widerøes etablering, mens Norwegians tilbud i 2022 og 2023 ██████████

(294)

¹¹⁴ Jf. Norwegians presentasjon i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023, side 31.

¹¹⁵ Jf. Norwegians presentasjon i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023, side 31.

(295)

- (296) SAS og Widerøe er [REDACTED]. Begge tilbyr reiser [REDACTED].
 [REDACTED] Norwegians tilbud er i hovedsak begrenset til avganger tidlig morgen og ettermiddag. Parallelt med Widerøes etablering på ruten har SAS redusert sin tilbudte setekapasitet. Norwegian har et mer begrenset tilbud målt i tilbudte avganger [REDACTED].
 [REDACTED] Norwegian [REDACTED] Transaksjonen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse på strekningen, og i hvert fall ikke hindre konkurransen i «betydelig grad».

9.3.7 Ruter der partene ikke er i en varig konkurransesituasjon

- (297) Norwegian og Widerøe tilbyr på meldetidspunktet reiser på enkelte ruter der det ikke vil være en varig konkurransesituasjon.
- (298) Ruten Bergen-Tromsø opereres i dag kun av Norwegian og Widerøe. Ruten er besluttet nedlagt av Norwegian med siste avgang 20. august 2023. [REDACTED] [REDACTED] Foretakssammenslutningen vil derfor ikke ha noen virkning på konkurransen på ruten.
- (299) Ruten Tromsø-Kirkenes opereres i dag kun av Norwegian og Widerøe. Norwegian opererer ruten som en del av en multilegrute fra Oslo via Tromsø, på samme måte som Norwegians rute Tromsø-Alta. Som følge om ønske om å trekke FOT-rutene i Øst-Finnmark tettere til knutepunktet i Tromsø er imidlertid ruten en del av utlysningen av nye FOT-ruter med oppstart 1. april 2024, jf. kapittel 6.1 over. Aktøren som tildeles oppdraget får enerett til å fly strekningen med den følge at Norwegian ikke kan opprettholde tilbudet. Transaksjonen vil derfor ikke ha noen varig virkning på konkurransen på ruten.

¹¹⁶ Jf. Norwegians presentasjon i møtet 12. juli 2023, side 32.

9.4 Etableringsmuligheter innenriks

- (300) Melder vurderer etableringshindrene i innenriksmarkedet som forholdsvis lave. Etablering på enkeltruter innenriks for en etablert aktør krever tilgang til egnet materiell for ruten. Både etterspørselsgrunnlag og distanse har betydning for hva som er egnet materiell. For korte ruter [REDACTED] er mindre fly og propellfly bedre egnet enn store fly. På lengre ruter [REDACTED] er jetfly bedre egnet, der størrelse på jetflyet avhenger av etterspørselsgrunnlaget. Videre kan etableringsmulighetene avhenge av type etterspørsel. På ruter med et betydelig innslag av arbeidsreisende kan det være viktig å ha et tilbud på morgen og ettermiddag for tur-returreise i løpet av dagens, mens et tilbud rettet mot fritidsreiser stiller andre krav til tilbudet.
- (301) Betydningen av egnet materiell for de enkelte rutene illustreres av forskjellene i Norwegian og Widerøes flåter på den ene siden og rutetilbud på den andre siden. Norwegian har en ensartet flåte med store fly som er egnet til de mest trafikkerte rutene, mens Widerøes flåte med mindre fly er bedre egnet til ruter med mindre etterspørselsgrunnlag. Partene har derfor overlappende tilbud av et noe omfang kun på et fåtall ruter, jf. kapittel 9.3 over. Også på disse rutene skiller partenes tilbud seg fra hverandre. SAS har med sin diversifiserte flåte flere overlappspunkter med begge parter.
- (302) Melder vurderer på denne bakgrunn muligheten til å etablere tilbud på enkeltstrekninger som lav for en aktør med tilgang til egnet materiell. Det er ingen begrensninger på tilgang til nødvendig infrastruktur eller tjenester tilbudt av Avinor eller tredjepart (f.eks. bakketjenester). En ser også at flyselskapene stadig endrer sine tilbud med etablering av nye ruter og nedleggelse av andre for å kunne gi et best egnet tilbud til passasjerene.
- (303) Etablering i bredere skala krever noe mer investering, enten det er oppstart av nytt selskap eller utvidelse av virksomheten til nye områder. For en etablert aktør i et annet marked kan bredere etablering kreve opprettelse av ny base og omdisponering av materiell og personell til ny satsing, alternativt anskaffelser og ansettelse. Etableringshindrene for en aktør som er i markedet er likevel begrenset, siden en ikke trenger eget personal på den enkelte flyplassen men kan bruke tjenester som allerede er der og flygende personale kan komme inn fra andre markeder. Et eksempel er at Norwegian i dag har base i Stockholm, men ikke egne ansatte piloter der, da de flys inn fra København eller Oslo. Oppstart av nytt selskap krever tilsvarende investeringer i materiell, markedsføring mv. og ansettelse av personale.
- (304) Erfaringer de senere årene viser at etableringer skjer i det norske innenriksmarkedet. Flyr ble etablert som nytt selskap i 2021, mens Wizz Air etablerte tilbud i innenriksmarkedet i 2020. Ingen av disse satsingene ble varige, da Wizz Air trakk seg ut i 2021 og Flyr gikk konkurs i 2023, noe som kan ha sammenheng med at tidspunktet for etableringen var midt under covid. Likevel viser etableringene tydelig at det er fullt mulig å etablere et bredere tilbud på det norske innenriksmarkedet. I en hørings-

uttalelse fra 2021 kommenterte Konkurransetilsynet selskapenes etablering med følgende:

«Utviklingen det siste året illustrerer at det er potensial for nyetablering og konkurranse i norsk luftfart på de store rutene. Dette gjelder både på kort og lang sikt, og uavhengig av krisen i luftfartsmarkedet som oppstod som følge av pandemien. At Wizz Air i slutten av mai 2021 annonserte at de ville forlate det norske innenriksmarkedet, er etter tilsynets vurdering mer et tegn på dynamikken i markedet i disse tider i form av både etablering og avgang, og ikke et tegn på etableringshindringer på de største norske innenriksrutene.»¹¹⁷

- (305) Etableringshindrene for å etablere et fullverdig nettverk på de største, norske stamrutene, slik Norwegian og SAS opererer, vurderes på denne bakgrunn å være moderate, men ikke av en størrelse som hindrer slik etablering. I tråd med Konkurransetilsynets uttalelse må det anses å være lave etableringshindre for en ny aktør å etablere seg på de store rutene.
- (306) Hindrene for å etablere et regionalt rutenettverk eller enkeltruter på de regionale rutene vurderes imidlertid til å være lave. F.eks. drifter det danske flyselskapet DAT ruten Oslo-Ørland-Harstad/Narvik på kommersiell basis, en rute som ble opprettet i 2022.¹¹⁸ DAT driftet også frem til og med mai 2023 ruten Oslo-Stord på kommersielt grunnlag. Denne ruten blir FOT-rute fra april 2024. Etablering av regionale flyruter krever dessuten typisk mindre kostbart materiell enn de store jetflyene, f.eks. fly som ATR-72 som DAT benytter.
- (307) Etter melders vurdering er ikke tilgang til slots et etableringshinder for flyruter i eller til/fra Norge. IATAs retningslinjer for allokering av slots beskriver tre ulike allokeringmetoder avhengig av flyplassens trengsel.¹¹⁹
- (308) En flyplass kategorisert som «level 1» er en flyplass der kapasiteten til all infrastruktur på flyplassen generelt er tilstrekkelig til å møte etterspørselen til enhver tid. En flyplass kategorisert som «level 2» er en flyplass der det er potensial for trengsel i noen perioder av dagen, uken eller sesongen som kan løses ved gjensidige avtaler mellom flyselskapene og flyplassen om bruk av kapasitet. En flyplass kategorisert som «level 3» er definert som en flyplass der etterspørselen i en relevant periode overstiger flyplassens kapasitet, og det som resultat er nødvendig med allokering av slots.
- (309) Bergen Lufthavn (BGO) er kategorisert som en «level 3»-flyplass. Frem til utvidelsen av terminalen i 2017 opplevde også lufthavnen betydelig trengsel,¹²⁰ primært pga. kapasitetsutfordringer på terminalen og ikke mangel på slots. Flyplassen har ifølge

¹¹⁷ Konkurransetilsynets høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet vedrørende kartlegging av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet og innspill til luftfartsstrategi 1. september 2021, side 3.

¹¹⁸ DAT driftet frem til 2018 ruten Oslo-Ørland.

¹¹⁹ <https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/slots/slot-guidelines/>

¹²⁰ <https://e24.no/privatoekonomi/i/Jorg6j/se-bildene-slik-bli-nye-flesland>

Avinor en kapasitet på 7,5 millioner reisende.¹²¹ Slik terminalen før kunne betjene et høyere antall passasjerer enn antatt kapasitet, antas også ny terminal kunne betjene et høyere passasjertall enn 7,5 millioner reisende. Kapasiteten på 7,5 millioner ble ved byggingen beskrevet som et minimum, og ved ferdigstillelse ble den nye terminalen benevnt som å være «*beregnet på 10 millioner årlige reisende*».¹²² Bergen Lufthavn hadde i 2022 like i underkant av 6 millioner passasjerer.¹²³

(310) Det er dermed ledig kapasitet på Bergen lufthavn til tross for kategorisering som «level 3». [REDACTED]
[REDACTED] Tilgang på slots på Bergen lufthavn utgjør derfor ikke et etableringshinder.

(311) Oslo lufthavn (OSL) er kategorisert som en «level 3» flyplass. Flyplassen har ifølge Avinor en kapasitet på ca. 34 millioner reisende per år, og fraktet i 2019 og i 2022 henholdsvis 28,5 og 22,5 millioner reisende.¹²⁴ [REDACTED]
[REDACTED]

9.5 Ingen hindring av konkurransen innen utenriksflyvninger

9.5.1 Utenriks - enkeltstrekninger

(312) Norwegian har et omfattende tilbud av direkte reiser til destinasjoner i hele Europa og enkelte øvrige destinasjoner fra flere flyplasser i Norge. Norwegian tilbyr flyvninger på totalt 137 strekninger til og fra Norge¹²⁵ og står for totalt [REDACTED] av den tilbudte setekapasiteten i 2023.

(313) Widerøe tilbyr et begrenset utvalg av utenriksreiser, i hovedsak fra Bergen, med enkelte reisemål fra Oslo (til Göteborg), Stavanger (til Aberdeen) og Sandefjord (til København). Widerøe tilbyr flyvninger på til sammen 17 strekninger og har en andel på [REDACTED] av den samlede tilbudte setekapasiteten i 2023 for utenlandsflyvninger fra norske lufthavner. Utenriksflyvninger [REDACTED]

[REDACTED] Flyvningene til Aberdeen fra Stavanger og Bergen er [REDACTED] utenlandsruter. Rutene henvender seg i stor grad til [REDACTED] Norwegian tilbyr ikke flyvninger på disse rutene, [REDACTED]

¹²¹ <https://avinor.no/en/avinors-flyplasser/bergen/>

¹²² Se Nasjonal Transportplan 2018-2027, Perspektivanalyse mot 2050 og <https://e24.no/privatoekonomi/i/Jorg6j/se-bildene-slik-blir-nye-flesland>

¹²³ Avinor trafikkstatistikk, desember 2022, <https://avinor.no/konsern/om-oss/trafikkstatistikk/trafikkstatistikk>.

¹²⁴ Det kan komme enkelte, midlertidige restriksjoner på Oslo Lufthavn i 2024 grunnet kapasitetsbegrensninger i forbindelse med bytte av system for bagasjehåndtering, som gir redusert kapasitet i en periode. Dette vil kun gjelde perioder med høyest belastning. Fra sommeren 2025 forventes kapasiteten å være tilbake på normalt nivå og uten begrensninger.

¹²⁵ Opplysninger om tilbud og kapasitet i det følgende er basert på data fra OAG. Kun ruter med oppsatt kapasitet $\geq 5\ 000$ seter er regnet med.

- (314) Norwegian møter sterk konkurranse i utenriksmarkedet fra både SAS og en rekke utenlandske flyselskap. Tabellen nedenfor viser de største aktørene i det norske utenriksmarkedet, tilbudt setekapasitet og antall tilbudte bypar til/fra Norge i 2023.

Tabell 3: Aktører i det norske utenriksmarkedet, 2023

	Setekapasitet	Andel	Bypar ¹²⁶
Norwegian			
SAS			
Air France KLM			
Lufthansa Group			
Wizz Air			
Ryanair			
IAG			
Sunclass			
Finnair			
Widerøe			
Turkish			
Air Baltic			
Norse Atlantic			
Andre			
Sum			¹²⁷

Kilde: OAG, uttrekk per 10. juli 2023

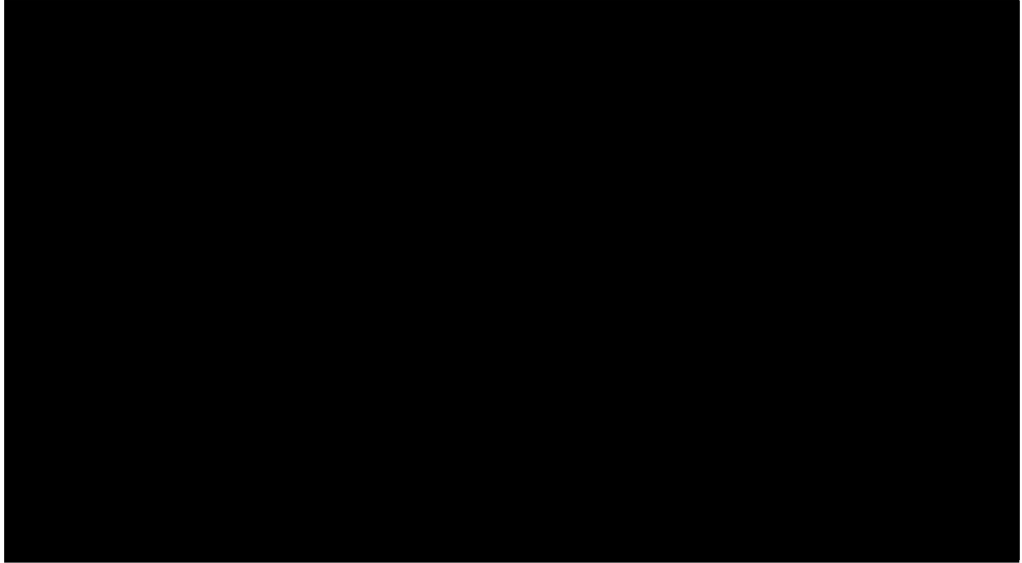
- (315) SAS er den klart sterkeste konkurrenten til Norwegian i utenriksmarkedet. Norwegian og SAS trafikkerer ■ bypar der begge selskap tilbyr 5 000 seter eller mer i 2023. Til sammenlikning er det tilsvarende for Norwegian og Widerøe ■ bypar. Til sammen møter Norwegian konkurranse fra andre flyselskap som tilbyr 5 000 seter eller mer på ■ av byparene i 2023.¹²⁸
- (316) Norwegian og Widerøe tilbyr begge flyvninger på til sammen fem bypar, alle til/fra Bergen. Figuren nedenfor viser aktørene og tilbudt setekapasitet på disse rutene.

¹²⁶ Bypar med samlet tilbudt setekapasitet $\geq 5\,000$ i 2023.

¹²⁷ Antall bypar der den samlede tilbudte kapasiteten til alle aktører $\geq 5\,000$.

¹²⁸ Tallene i dette avsnittet inkluderer ikke tilfeller der selskapene flyr til ulike flyplasser i samme by, f.eks. flyr SAS til London Heathrow, mens Norwegian flyr til London Gatwick.

Figur 13: Utenriksruter med overlapp mellom Norwegian og Widerøe og tilbudt setekapasitet, 2023



Kilde: OAG

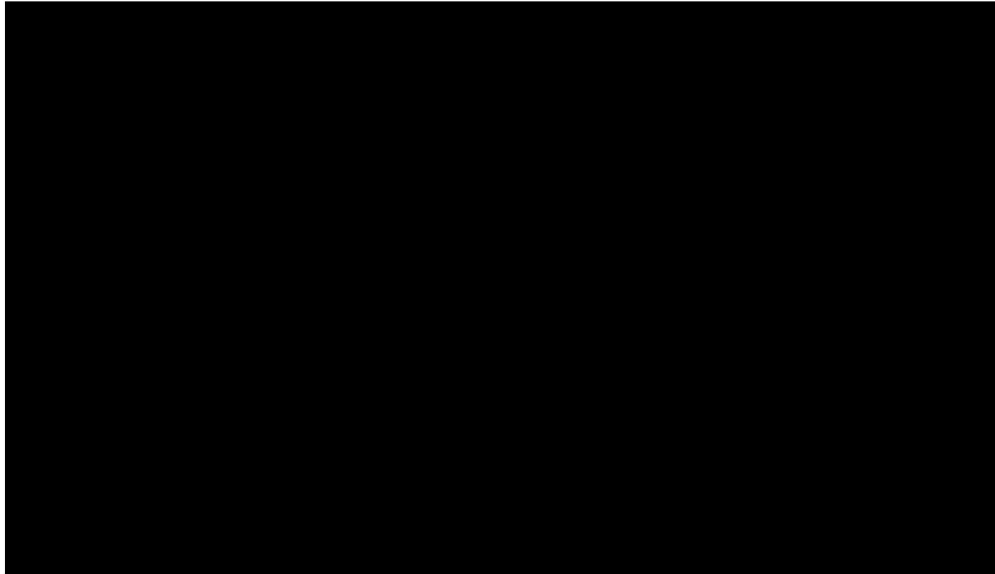
(317) De fem rutene presenteres nærmere i det følgende.

9.5.2 *Bergen - Alicante*

(318) Norwegian, SAS og Widerøe opererer flyvninger direkte til og fra Bergen til Alicante med en reisetid på 220-230 minutter. Ruten betjenes også ved indirekte flyvninger av KLM (fra 335 minutter), SAS (fra ca. 285 minutter) og Norwegian (fra ca. 375 minutter), alene eller med nettverkspartnere. Andre flyselskaper tilbyr også indirekte flyvninger på ruten, men med noe lenger reisetid.

(319) Aktørenes tilbudte setekapasitet for direkteflygninger på ruten fremkommer under for perioden 2019-2023.

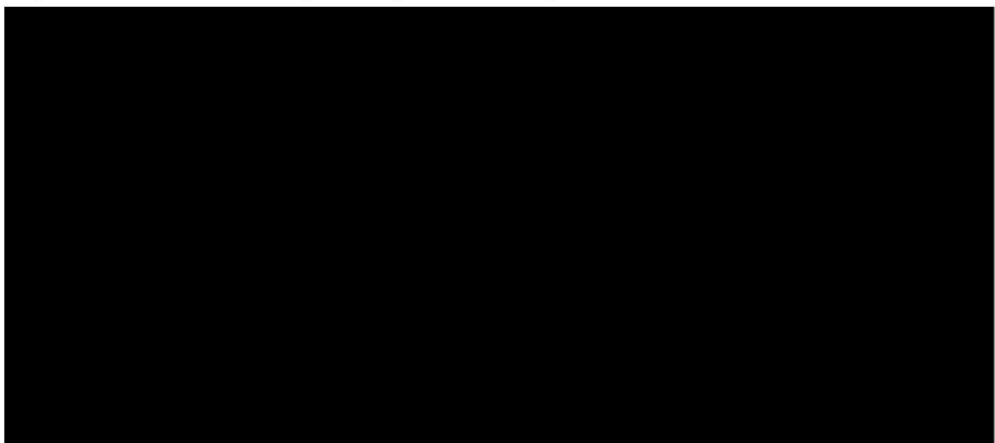
Figur 14: Tilbudt setekapasitet, Bergen-Alicante, 2019-2023



Kilde: OAG. FS = Flyr

- (320) Alicante er en populær feriedestinasjon for nordmenn. Samlet tilbudt setekapasitet i 2023 er om lag [redacted]. De reisende på strekningen er primært fritids- og ferie-reisende [redacted]. Ruten er preget av sesongvariasjoner, med økt etterspørsel om sommeren med en topp i juli og august. Den sesongpregede etterspørselen gjenspeiles også i setekapasiteten som tilbys fra aktørene som opererer på ruten, jf. figuren under.

Figur 15: Tilbudt setekapasitet per uke, Bergen-Alicante, 2023



Kilde: OAG

- (321) Norwegian og SAS flyr ruten med større fly med en gjennomsnittlig setekapasitet på ca. 180-190 seter. Widerøe opererer ruten med E2-jetfly med en gjennomsnittlig setekapasitet på 110 seter per fly.
- (322) SAS [redacted] konkurrent på ruten. [redacted]

Konkurransespresset fra Widerøe

Dette

Widerø etablerte tilbudet på ruten i 2022, samtidig med Flyr. styrket konkurranse på ruten fra 2019 til 2022,

¹²⁹

- (323) Potensielle konkurrenter på ruten er blant annet [redacted]. I tillegg disiplineres partene av aktører som tilbyr indirekte flyvninger på strekningen med relativt liten differanse i reisetid sammenlignet med direkte flyvninger. Indirekte reiser sto for [redacted] av trafikken mellom Bergen og Alicante i 2022.¹³⁰ Indirekte flyvninger er et substitutt på strekningen, [redacted].
- (324) Transaksjonen vil dermed ikke hindre effektiv konkurranse på ruten mellom Bergen og Alicante.

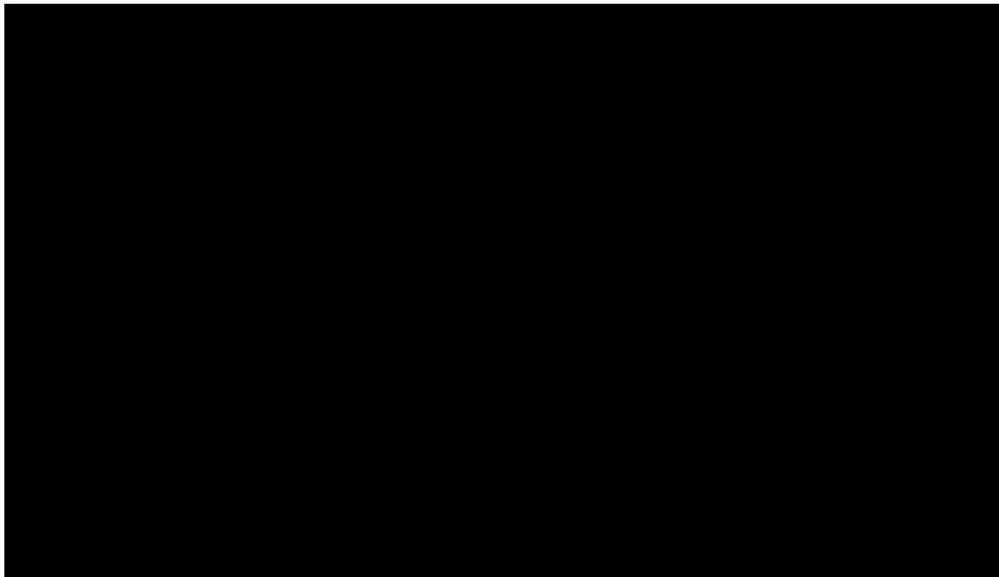
9.5.3 Bergen - Billund

- (325) Norwegian og Widerøe opererer flyvninger direkte mellom Bergen og Billund. Ruten betjenes også ved indirekte flyvinger av SAS, Norwegian, KLM og Lufthansa.
- (326) Norwegian etablerte tilbudet på ruten i 2022. Norwegianers tilbud er begrenset til et ferietilbud med to ukentlige rundturer i sommerferien, mens Widerøe tilbyr ruten som et helårstilbud med to ukentlige rundturer det meste av året, men med en økning til fire ukentlige rundturer i sommerferien. Samlet sett har ruten [redacted] med et samlet tilbud på [redacted] seter i 2023. Aktørenes tilbud på ruten i perioden 2019 til 2023 vises i figuren under.

¹²⁹ Basert på Norwegianers interne data, oversendt Konkurransetilsynet per e-post mandag 18. juli 2023.

¹³⁰ Kilde for alle opplysninger om andel indirekte reisende: Amadeus MIDT.

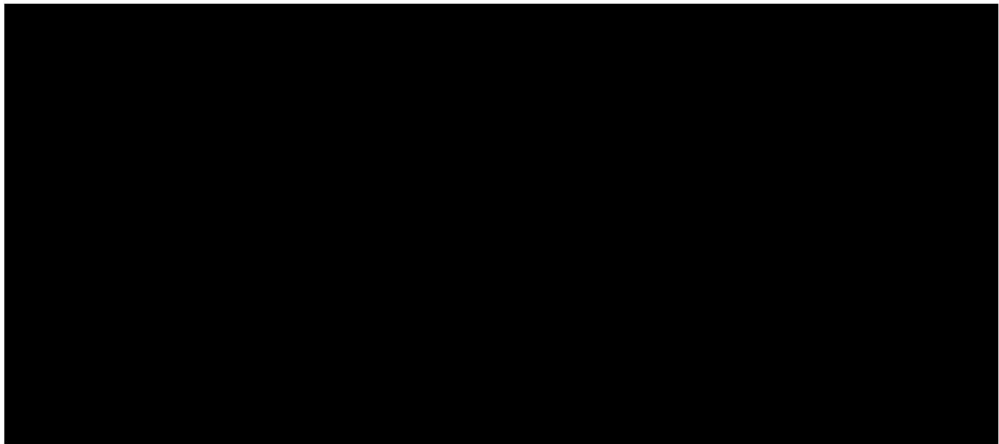
Figur 16: Tilbudt setekapasitet, Bergen-Billund, 2019-2023



Kilde: OAG. RC=Atlantic

- (327) Figuren under viser hvordan setekapasiteten fordeler seg gjennom året i 2023.

Figur 17: Tilbudt setekapasitet per uke, Bergen-Billund, 2023



Kilde: OAG

- (328) Både Norwegian og Widerøe har et begrenset tilbud av direkteflyvninger mellom Bergen og Billund. Fordi Norwegian kun tilbyr flyvninger i skoleferien, er partene kun direkte konkurrenter på strekningen i denne perioden. Til tross for et helårlig tilbud fra Widerøe og et utvidet tilbud om sommeren har ruten [redacted] mellom Bergen og Billund i 2022 og [redacted] i 2023. [redacted] skjer i hovedsak via [redacted] av de [redacted], men også i betydelig grad via [redacted].
- (329) Melder bemerker videre at det er sannsynlig at andre aktører, særlig [redacted] som [redacted]

██████████ Som et resultat av den høye konkurranseintensiteten i lufttransportsektoren generelt, ██████████

- (330) Transaksjonen vil dermed ikke hindre effektiv konkurranse på ruten mellom Bergen og Billund.

9.5.4 Bergen - London

- (331) Norwegian og Widerøe tilbyr direkteflyvninger til henholdsvis Gatwick og Stansted.
- (332) London betjenes av seks flyplasser jf. figur 7.2.2 over: Heathrow (LHR), Gatwick (LGW), City (LCY), Stansted (STN), Luton (LTN) og Southend (SEN).
- (333) Norwegian tilbyr direkteflyvninger mellom Bergen og Gatwick (LGW). Norwegian flyr to daglige avganger hver retning mandag til søndag, foruten lørdager der Norwegian kun flyr én daglig avgang. Flyvningens varighet er normalt ca. 120-140 minutter.¹³¹ Avgangstidene varierer innenfor visse intervaller gjennom året og avhengig av ukedag. Avgangstidene kan illustreres med følgende rutetabell:

Tabell 4: Rutetabell Norwegian Bergen-Gatwick

Fra - til	Dag	Avreise	Ankomst
Bergen - Gatwick	Mandag - søndag	07:10 - 09:25	08:10 - 10:25
		07:50 - 09:25	08:50 - 10:25
Bergen - Gatwick	Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag og søndag	18:55-19:10	19:55-20:20
Bergen - Gatwick	Lørdag	07:10	08:10
Gatwick - Bergen	Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag og søndag	09:35 - 11:05	12:30 - 14:00
Gatwick - Bergen	Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag og søndag	20:45 - 21:00	23:40 - 23:55
Gatwick - Bergen	Lørdag	08:40 - 08:50	11: 35 - 11:45

- (334) Widerøe tilbyr direkteflyvninger mellom Bergen og Stansted (STN).¹³² Ruten flys i hovedsak med Widerøes E2-jetfly med 110 seter. Noen flyvninger flys også med Dash-8 Q400 med 78 seter. Widerøe startet flyvninger til London i 2021, da selskapet ble tildelt midlertidige slots på London Heathrow (LHR) som var ledige under covid.

¹³¹ Enkelte flyvninger har en varighet på 2 timer og 20 minutter.

¹³² Widerøe tilbød tidligere direkteflyvninger til/fra Bergen - Heathrow (LHR), men endret fra og med 26. mars 2023 endestinasjon til Stansted (STN).

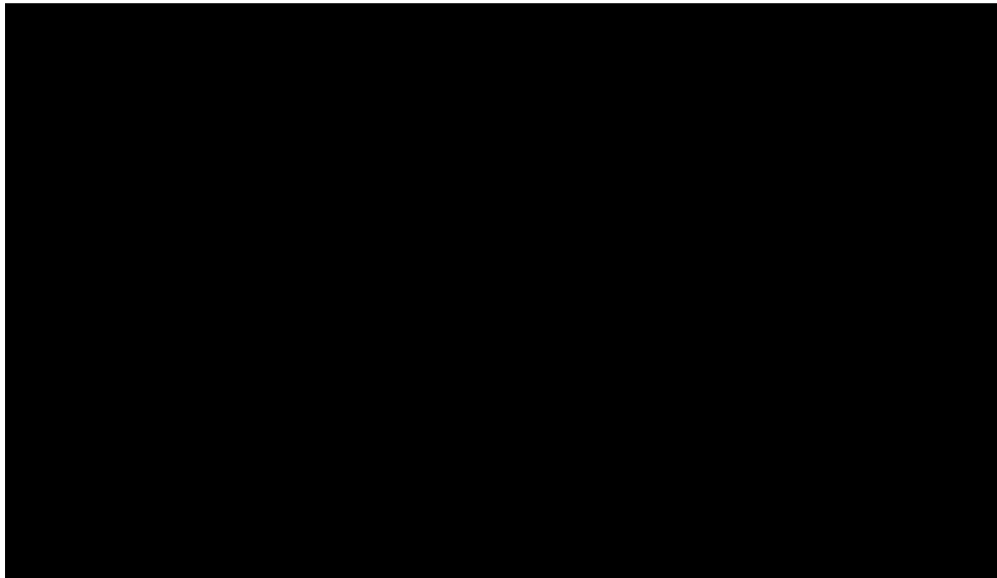
Da de midlertidige slotsene utløp i mars 2023 startet Widerøe flyvninger til Stansted med et redusert tilbud begrenset til et weekend-tilbud. Ruten opereres i dag i hovedsak med følgende tidtabell:

Tabell 5: Rutetabell Widerøe Bergen-Stansted

Fra - til	Dag	Avreise	Ankomst
Bergen - Stansted	Fredag	17:10	18:00
Bergen - Stansted	Søndag	11:35	12:25
Stansted - Bergen	Fredag	18:40	21:30
Stansted - Bergen	Søndag	13:10	16:00

- (335) Wizz Air tilbød i 2019 og 2020 flyvninger mellom Bergen og Luton Airport, men har ikke gjenopptatt flyvningene etter covid. Tilbudet på ruten i perioden 2019-2020 er illustrert i figuren under.

Figur 18: Tilbudt setekapasitet, Bergen-London, 2019-2023

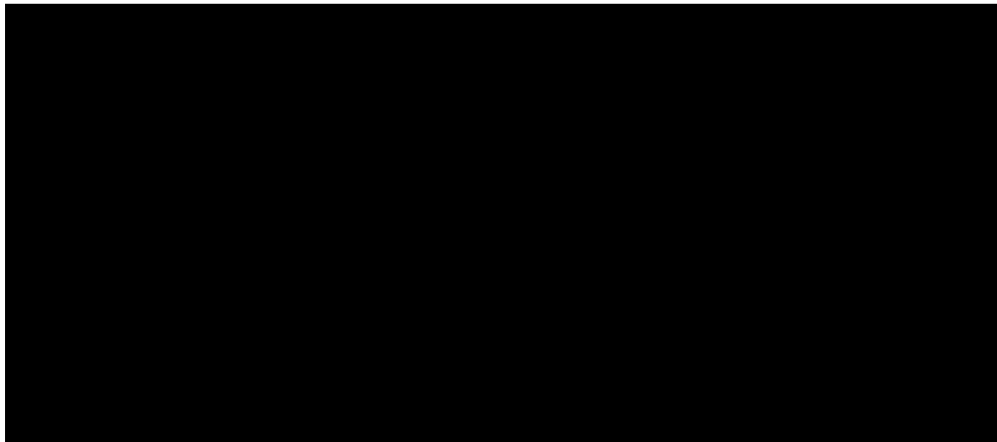


Kilde: OAG. W6=Wizz Air

- (336) [redacted] Widerøes etablering med flyvninger med høy frekvens til Heathrow, som oppfattes som en attraktiv flyplass i London, [redacted] [redacted]¹³³
- (337) Samlet tilbudt kapasitet i 2023 er [redacted] seter. Tilbudt kapasitet per uke i 2023 er illustrert i figuren under.

¹³³ Basert på Norwegians interne data, oversendt Konkurransetilsynet per e-post 18. juli 2023, samt presentasjon fra møte 21. juli 2023, inntatt som vedlegg 6.

Figur 19: Tilbudt setekapasitet per uke, Bergen-London, 2023



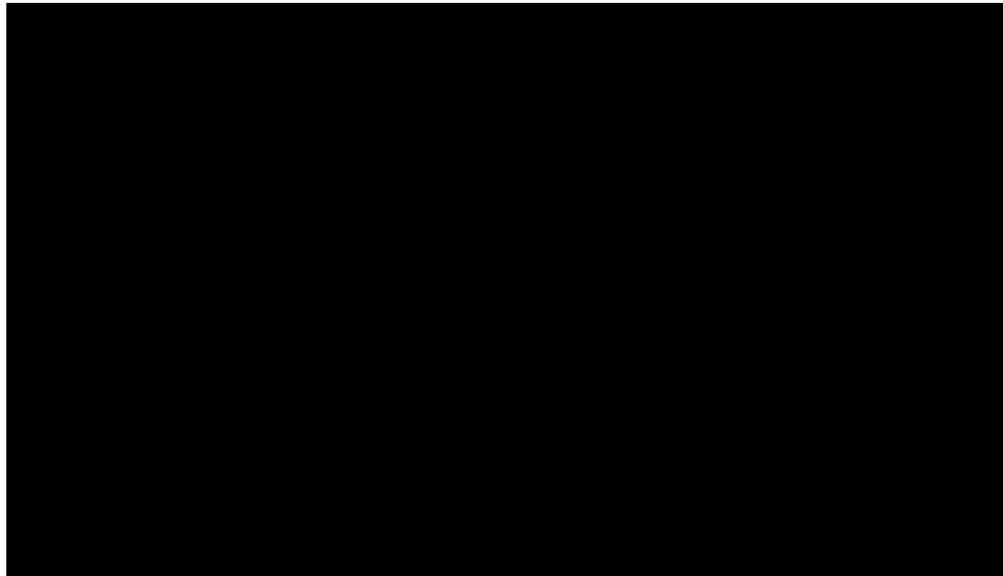
Kilde: OAG

- (338) Andre aktører tilbyr også indirekte flyvninger til/fra Bergen til ulike flyplasser i London. De aktører med kortest indirekte reisetid oppgis under.
- SAS via Stavanger, Oslo eller København (fra 240 minutter)
 - KLM via Amsterdam (fra 215 minutter)
 - Lufthansa via Frankfurt (fra ca. 265 minutter)
- (339) Som følge av Norwegians brede tilbud er [redacted] i 2022.
- (340) Melder har som nevnt i kapittel 7.2.2 over ikke tatt stilling til om Gatwick og Stansted tilhører det samme relevante markedet. Norwegian og Widerøe henvender seg med sine flyvninger videre til [redacted]. Norwegian tilbyr et regelmessig rutetilbud som er tilpasset både arbeidsreiser og fritidsreiser, ved to daglige avganger utenom lørdager med en rutetabell som gir mulighet for ankomst om formiddagen og retur om kvelden. Norwegian benytter videre Gatwick som har en kortere reisetid til London både med bil og tog. Widerøe tilbyr et rutetilbud kun tilpasset helgereisende. [redacted]
- (341) Det vil uansett være flere aktører som [redacted] kan etablere egne rutetilbud fra Bergen til London. Disse inkluderer [redacted]
- (342) Transaksjonen vil dermed uansett ikke hindre effektiv konkurranse innen reiser mellom Bergen og London.

9.5.5 Bergen - Nice

- (343) Norwegian tilbyr direkte flyvninger mellom Bergen og Nice i sommerhalvåret, med én rundtur i uken i april og to ukentlige rundturer i perioden mai til oktober. I skoleferien opererer Norwegian tre ukentlige rundturer.
- (344) Widerøe tilbyr et begrenset tilbud med fire direkte flyvninger per uke til/fra Bergen til Nice i skoleferien. Widerøe betjener ruten utelukkende med E2-jetfly med 110 seter.
- (345) SAS åpnet sitt rutetilbud på ruten mellom Bergen og Nice i 2023.¹³⁴ SAS flyr i 2023 tur/retur én gang ukentlig i skoleferien, med fly som har en kapasitet på 114-120 seter.
- (346) Partenes direktetilbud innebærer en flytid ca. tre timer. Ruten betjenes også av aktører som tilbyr indirekte flyvninger, slik som KLM (fra ca. 270 minutter), Lufthansa (fra ca. 305 minutter) og SAS (fra ca. 320 minutter). Andelen indirekte reisende er [redacted] i 2022 og [redacted] i 2023. Indirekte reiser går via ulike flyplasser [redacted]
- (347) Ruten har [redacted] setterspørsmål, med totalt [redacted] seter tilbudt i 2023. Tilbudt kapasitet på ruten 2019-2023 fremgår av figuren under.

Figur 20: Tilbudt setekapasitet, Bergen-Nice, 2019-2023

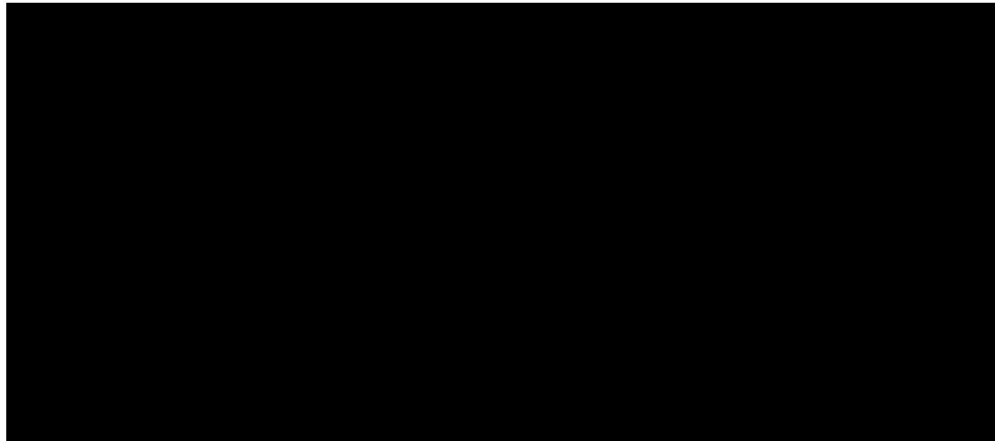


Kilde: OAG

¹³⁴ SAS hadde også et begrenset tilbud i 2019.

- (348) Flyr hadde tilbud på ruten i 2022. [REDACTED] Flyrs og Widerøes etablering i 2022 og en betydelig økt kapasitet sammenliknet med 2019, [REDACTED] [REDACTED]¹³⁵
- (349) Aktørenes tilbudte setekapasitet for direkteflyvninger per uke i 2023 vises i figuren under.

Figur 21: Tilbudt setekapasitet per uke, Bergen-Nice, 2023



Kilde: OAG

- (350) Ruten mellom Bergen og Nice [REDACTED] og trafikkeres utenom skoleferien kun av Norwegian. Etableringen til Widerøe og Flyr i 2022 og SAS i 2023 viser at det er enkelt å etablere tilbud på ruten. SAS etablerte i 2022 base i Bergen med datterselskapet SAS Link, [REDACTED] [REDACTED] I tillegg er det [REDACTED] indirekte reisende på ruten.
- (351) Foretakssammenslutningen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse på ruten mellom Bergen og Nice.

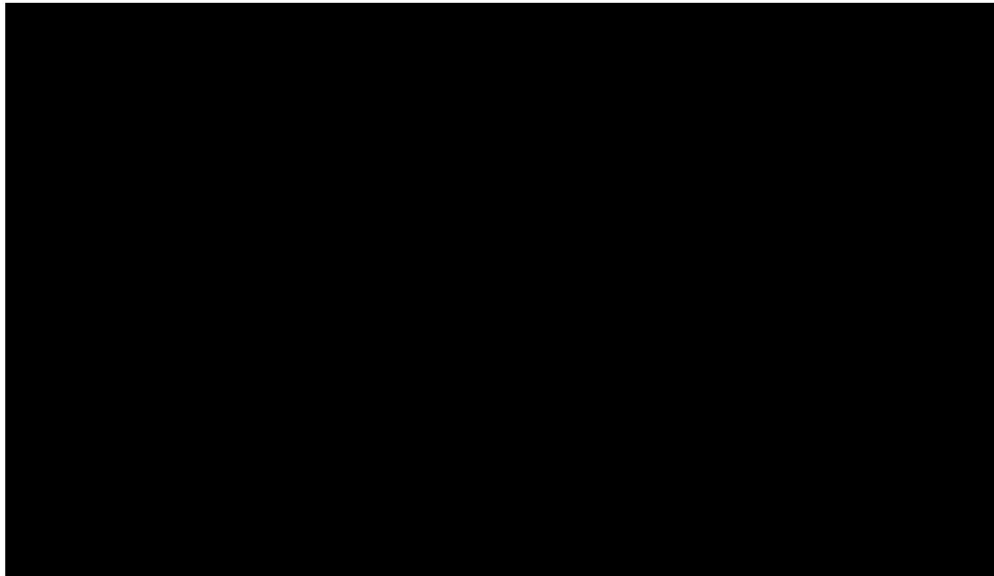
9.5.6 Bergen - Palma de Mallorca

- (352) Norwegian, SAS, Widerøe og Sunclass tilbyr direkteflyvninger på ruten Bergen-Palma de Mallorca. Reisetid direkte er ca. tre timer.
- (353) Ruten trafikkeres også ved indirekte flyvninger av KLM (fra ca. 320 minutter), SAS (fra ca. 330 minutter), Lufthansa (fra ca. 320 minutter) og Norwegian (fra ca. 320 minutter).

¹³⁵ Basert på Norwegians interne data, oversendt Konkurransetilsynet per e-post 18. juli 2023, samt presentasjon fra møte 21. juli 2023, inntatt som vedlegg 6.

- (354) Aktørenes flyvninger og tilbudte setekapasitet på direkteflyvninger i årene 2019 til 2023 er vist i figuren under:

Figur 22: Tilbudt setekapasitet, Bergen-Palma, 2019-2023



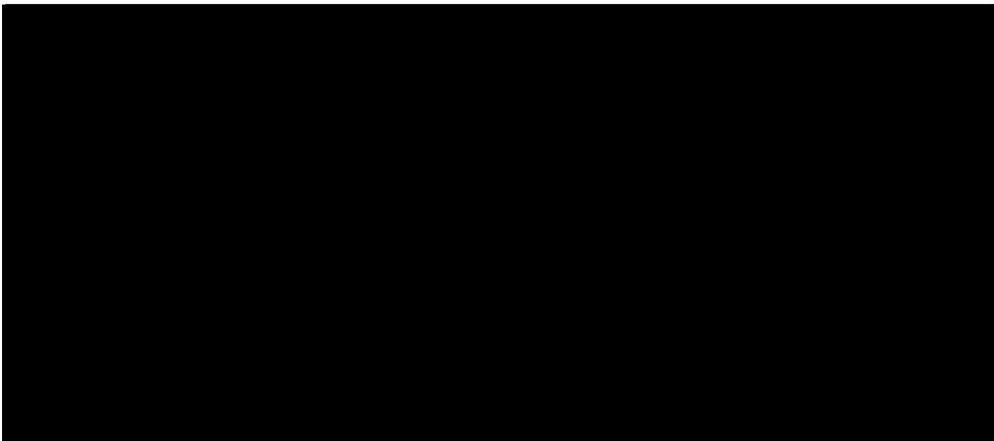
Kilde: OAG. DK=Sunclass

- (355) Til tross for at det er relativt høy kapasitet og en sammenliknet med 2019,

¹³⁶

- (356) Tilbud kapasitet per uke i 2023 er vist i følgende figur:

Figur 23: Tilbudt setekapasitet per uke, Bergen-Palma, 2023



Kilde: OAG

¹³⁶ Basert på Norwegians interne data, oversendt Konkurransetilsynet per e-post 18. juli 2023, samt presentasjon fra møte 21. juli 2023, inntatt som Vedlegg 6.

- (357) Samlet tilbud kapasitet i 2023 er [REDACTED] Sunclass den største tilbyderen på ruten. Sunclass er en charteroperatør tilknyttet Ving. Ving tilbyr både pakkereiser og rene flyreiser på strekningen. Tilbudet er primært kombinerte pakkereiser der den reisende kjøper både flyreise og opphold på hotell. Sunclass yter [REDACTED] både ved at pakkereiser er et alternativ til å kjøp reise og hotell separat, men også ved at kun flyreisen tilbys separat.
- (358) Norwegian tilbyr et begrenset tilbud i perioden mai til oktober, mens SAS og Widerøe tilbyr reiser i skoleferien. Widerøe benytter mindre fly (E2) med en kapasitet på 110 seter.
- (359) Det er også [REDACTED] indirekte reisende på ruten. Andelen indirekte reisende var i 2022 [REDACTED] og er i 2023 [REDACTED] Indirekte reiser går via [REDACTED]
- (360) Widerøe er, med et tilbud begrenset til sommerferien og med [REDACTED] SAS etablerte sitt tilbud i 2023, og vil med satsingen på basen i Bergen gjennom datterselskapet SAS Link [REDACTED] konkurrent. Sunclass [REDACTED] konkurrent etter foretakssammenslutningen. I tillegg møter [REDACTED] konkurranse fra indirekte reise-muligheter og potensiell konkurranse, [REDACTED]
- (361) Foretakssammenslutningen vil dermed ikke hindre effektiv konkurranse på ruten Bergen-Palma de Mallorca.

9.6 Etableringsmuligheter utenriks (totalt og enkeltstrekninger)

- (362) Det er lave etableringsbarrierer eller ekspansjonshindre på utenriksruter til og fra Bergen. Etablering kan gjøres både av selskap etablert i Norge eller på destinasjonen. Et eksempel er Air Baltics nylige etablering av ruter til Las Palmas fra Bergen, Oslo og Sandefjord, SAS' etablering av nye ruter fra Bergen i 2022 og 2023, Air France KLM og Lufthansa Groups etableringer av ruter til Tromsø og flere andre nyetableringer etter covid.
- (363) Etablering av nye ruter krever ikke signifikante investeringer for etablerte flyselskap. På utenlandsstrekninger vil det også være tilsvarende enkelt for utenlandske flyselskaper som har base i, eller opererer flyvninger fra, utenlandsdestinasjonen å åpne ruter til/fra Bergen lufthavn. At mange flyselskaper har åpnet utenriksruter til/fra Bergen, også i senere år, viser også at det har vært og er mulig for disse å etablere seg på utenriksruter i konkurranse med norske flyselskaper.
- (364) Tilgangen på slots utgjør heller ikke en betydelig etableringsbarriere med unntak for destinasjoner som har betydelige kapasitetsbegrensninger som London Heathrow. Som redegjort for i kapittel 9.4 over [REDACTED] Tilsvarende viser flere etableringer på de aktuelle rutene som drøftet i kapittel 9.5

over at tilgang til slots på de aktuelle destinasjonene ikke utgjør et vesentlig problem, med unntak for enkelte lufthavner i London. Etter melderers vurderinger er det derfor gode muligheter for etablering av nye ruter eller utvidelse av eksisterende kapasitet, både på de aktuelle rutene drøftet over og på utenriksmarkedet generelt.

9.7 Transport av gods

- (365) Frakt av gods [redacted] av partenes virksomhet. For Widerøe utgjør frakttjenester [redacted] av Widerøes samlede omsetning. For Norwegian utgjør frakttjenester [redacted] av Norwegians samlede omsetning. [redacted]

Vedlegg 16

- (366) Partenes fraktnettverk er videre komplementære ved at partene i begrenset utstrekning konkurrerer på de enkelte strekningene, jf. kapittel 9.3 og 9.5 over. [redacted] Partene møter i tillegg konkurranse fra andre fraktoalternativer med fly i tillegg til veitransport og jernbanetransport. Transaksjonen vil dermed ikke føre til en begrensning av konkurransen i markedet for frakttjenester. Tvert imot kan foretakssammenlutningen medføre at konkurranse med SAS styrkes. [redacted]

10. Ingen hindring av konkurransen i vertikalt berørte markeder og markeder med vertikalt relaterte tjenester

10.1 Innledning

(367) Partene tilbyr enkelte tjenester som er vertikalt relatert til flytransporttjenester. Dette gjelder særlig Widerøes tilbud av bakketjenester gjennom datterselskapet WGH, men også i en viss grad tekniske tjenester og interlining. Ingen av partene tilbyr lojalitetsprogram til andre flyselskap. Et eventuelt marked for tilgang til lojalitetsprogrammer er dermed ikke vertikalt berørt, selv om Widerøe tilbyr lojalitetsprogrammet EuroBonus til reisende på enkelte strekninger gjennom samarbeid med SAS.

10.2 Bakketjenester

(368) WGH tilbyr bakketjenester på totalt 42 flyplasser.¹³⁷

(369) På Oslo Lufthavn (OSL) tilbys bakketjenester foruten Widerøe også av Menzies, SAS Ground Handling og Norwegians datterselskap Red Handling. Red Handling utfører kun bakketjenester «over vingen» til Norwegians egne flyvninger, og er derfor ikke en aktør i noen markeder for bakketjenester i Norge.

(370) Aviator tilbyr bakketjenester i Ålesund, Bardufoss, Bergen, Bodø, Haugesund, Kristiansand, Molde, Stavanger, Tromsø og Trondheim. Aviator er en konkurrent til WGH på alle flyplasser der Aviator opererer, foruten i Bardufoss, der Aviator er eneste tilbyder av bakketjenester.

(371) Transaksjonen vil ikke føre til noen konkurransebegrensende virkninger i det vertikalt relaterte markedet for bakketjenester. Foretakssammenslutningen gir verken mulighet eller incentiv til å utestenge konkurrerende flyselskaper fra WGHs bakketjenester.

(372) WGH er en betydelig del av virksomheten i Widerøe. WGH møter konkurranse på alle de mest trafikkerte lufthavnene, herunder de fleste lufthavnene som trafikkeres av Norwegian i dag.

Vedlegg 17 Oversikt over lufthavner WGH opererer, med konkurrenter

(373) Handlingavtaler utlyses gjerne på konkurranse om avtaler med varighet på

¹³⁷ Ålesund (AES), Alta (ALF), Andenes (ANX), Bergen (BGO), Båtsfjord (BJF), Brønnøysund (BNN), Bodø (BOO), Berlevåg (BVG), Evenes (EVE), Førde (FDE), Florø (FRO), Hasvik (HAA), Haugesund (HAU), Hammerfest (HFT), Ørsta/Volda (HOV), Honningsvåg (HVG), Kirkenes (KKN), Kristiansand (KRS), Kristiansund (KSU), Lakselv (LKL), Leknes (LKN), Longyearbyen (LYR), Mehamn (MEH), Mosjøen (MJF), Molde (MOL), Mo i Rana (MQN), Oslo (OSL), Namsos (OSY), Røst (RET), Rørvik (RVK), Sandane (SDN), Sandefjord (TRF), Stokmarknes (SKN), Sogndal (SOG), Sørkjosen (SOJ), Sandnessjøen (SSJ), Stavanger (SVG), Svolvær (SVJ), Tromsø (TOS), Trondheim (TRD), Vardø (VAW) og Vadsø (VDS).

- (374) Norwegians erfaringer fra en pågående anbudsrunde viser også at etableringshindrene [REDACTED] Norwegian innledet i januar 2023 en anbudsprosess for å fornye sine kontrakter for forsyning av bakketjenester, og mottok tilbud fra [REDACTED] på de fleste flyplasser. I utlysningen etterspurte Norwegian blant annet bakketjenester (ramp- og passasjertjenester) [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Utlysningen samt presentasjon som ble holdt for aktører som vurderte å gi tilbud i januar 2023 er vedlagt.

Vedlegg 18 Scandinavia Ground Handling RFP

Vedlegg 19 Ground Handling Forum, 24. januar 2023

- (375) En oversikt av de aktører som har inngitt tilbud til Norwegian på ulike flyplasser der Norwegian opererer fremkommer av Vedlegg 20.

Vedlegg 20 Oversikt over aktører som har gitt tilbud for forsyning av bakketjenester til Norwegian.

- (376) Som det fremgår av vedlegget mottok Norwegian tilbud fra [REDACTED]

[REDACTED]

(377)

[REDACTED]

- (378) WGH er eneste tilbyder på vel 30 lufthavner i Norge. Norwegian trafikkerer kun seks av disse, og Widerøe er eneste flyselskap på de fleste. Lufthavnene Norwegian trafikkerer regulært i dag hvor WGH er eneste etablerte tilbyder er Sandefjord, Harstad/Narvik, Alta og Kirkenes¹³⁸ som til sammen utgjør en liten del av både

¹³⁸ [REDACTED]

Norwegians tilbud og det samlede tilbudet i og til/fra Norge. [REDACTED]

(379) Som omtalt i avsnitt (198) plikter WGH på Avinors lufthavner å tilby handlingstjenester til de flyselskaper som etterspør slike tjenester. Denne forpliktelsen begrenser melderens evne til å utestenge konkurrenter etter gjennomføringen av Transaksjonen. Som nevnt i avsnitt (199) er tilgang til å tilby bakketjenester på større flyplasser regulert gjennom forskrift om lufthavnrelaterte tjenester.

(380) En eventuell flytting av Norwegians volumer til WGH etter foretakssammenslutningen vil heller ikke begrense konkurransen om å tilby bakketjenester. [REDACTED]

(381) Foretakssammenslutningen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse gjennom utestengende virkninger i det vertikalt relaterte markedet for bakketjenester.

10.3 Linjevedlikehold

(382) Widerøe tilbyr gjennom datterselskapet WTS tjenester innen linjevedlikehold. Som omtalt i kapittel 7.5, tilbyr WTS linjevedlikehold på flyplassene i Bergen, Bodø, Florø, Sandefjord og Tromsø.

(383) WTS har reparasjonsrettigheter og utfører linjevedlikehold på sine egne fly, Dash-8, i tillegg til Embraer som flys også av SAS. I tillegg har WTS kompetanse til å utføre linjevedlikehold på Boeing 737-600/700/800, som flys av Norwegian og SAS og flere andre flyselskaper, samt Airbus A321 som blant annet flys av SAS.

(384) Transaksjonen vil ikke føre til noen konkurransebegrensende virkninger i det vertikalt relaterte markedet for linjevedlikehold. Foretakssammenslutningen gir verken mulighet eller incentiv til å utestenge konkurrerende flyselskaper fra å kjøpe linjevedlikeholdstjenester fra WTS.

(385) De fleste større flyselskaper har egne organisasjoner som står for hoveddelen av linjevedlikehold på egne fly. Tidvis kan det imidlertid oppstå behov for å kjøpe slike tjenester fra andre aktører som har riktig kompetanse og ledig kapasitet. Hovedoppdragsgiveren til WTS [REDACTED]

[REDACTED] Omsetningen knyttet til eksterne aktører var i 2022 [REDACTED] som utgjør [REDACTED] av den totale omsetningen til WTS på MNOK 436. Tilsvarende utfører Norwegian [REDACTED] teknisk vedlikehold

for egne fly. For siste 12 måneder var Norwegians eksterne omsetning knyttet til teknisk vedlikehold totalt [REDACTED] hvorav [REDACTED] var knyttet til tjenester utført ved flyplasser i Norge.

- (386) Den største luftfartsaktøren i Norge, SAS, har egen organisasjon for tekniske tjenester, SAS Technical Operations. I tillegg er det flere andre tilbydere av tekniske tjenester ved lufthavner i Norge, bl.a. FL Technics (Oslo, Bergen, Trondheim), SAM Aero og Norse Atlantic (Oslo) samt Finnair Technical Services og Sunclass (Bergen).¹³⁹ Norwegian vil derfor etter Transaksjonen [REDACTED] da SAS uansett har denne kompetansen selv, [REDACTED]. Det er også vanlig at tilbydere av linjevedlikehold kan komme til den flyplassen der flyet som trenger vedlikehold står, slik at det er mulig å kjøpe slike tjenester fra hele Norden, og store deler av Europa. Norwegian har derfor [REDACTED] WTS utfører uansett linjevedlikehold kun på enkelte flytyper og til eksterne kunder [REDACTED] og vil ikke være en aktuell tilbyder [REDACTED] for mange av aktørene på norske flyplasser.

- (387) Norwegian vil uansett [REDACTED]. Det er vanlig i lufttransportmarkedet å yte slike tjenester til hverandre på *ad hoc*-basis, dersom behov skulle oppstå på en flyplass der flyselskapet ikke har egen organisasjon for tekniske tjenester. Dette avhenger av at tilbyderen har riktig kompetanse og ledig kapasitet. Dette er et [REDACTED]. I tillegg vil det [REDACTED]. WTS utfører uansett linjevedlikehold [REDACTED] til eksterne aktører.

- (388) Foretakssammenslutningen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse gjennom utestengende virkninger i det vertikalt relaterte markedet for linjevedlikehold.

10.4 Lojalitetsprogrammer

- (389) Den potensielle vertikale forbindelsen mellom Widerøe som en leverandør av lufttransporttjenester uten eget lojalitetsprogram, og Norwegian som en leverandør av lufttransporttjenester med eget lojalitetsprogram, vil ikke medføre utestengende virkninger. Norwegian tilbyr ikke lojalitetsprogram til andre flyselskap, [REDACTED].

- (390) SAS vil ikke kunne bli utestengt som en tilbyder av lojalitetsprogram, ved at tilbud av lojalitetsprogram til andre flyselskap ikke utgjør en selvstendig markedsaktivitet for selskapet. SAS har videre selv innskrenket samarbeidet om EuroBonus med Widerøe, men har et omfattende samarbeid om tilbud av bonusprogram i alliansen Star Alliance, og det fremstår i lys av dette lite sannsynlig at et bortfall av samarbeidet med Widerøe skulle medføre større konsekvenser for SAS. Det er heller

¹³⁹ Norwegian har kun informasjon om flyplasser der selskapet selv har teknisk base.

ikke andre aktører som vil kunne bli utestengt fra luftfartsmarkedet som et resultat av Transaksjonen, ved at lojalitetsprogram [REDACTED]

10.5 Interlining

(391) Norwegian har i dag kun interliningavtale med Widerøe. Avtalen muliggjør at Widerøe kan selge billetter for flyvninger der Norwegian flyr ett av leddene i reisen.

(392) Widerøe har interliningavtaler med [REDACTED] flyselskaper, blant annet SAS (Star Alliance), Air France-KLM (Skyteam), British Airways (Oneworld) og Finnair (Oneworld). Interliningavtalene muliggjør at disse flyselskapene kan selge billetter til Widerøes flyvninger. Widerøe selger ikke billetter til disse flyselskapenes reiser på sine nettsider, med unntak av SAS, KLM, Air France, DAT og Loganair.

(393) [REDACTED]

(394) Det følger av kontrakten mellom Samferdselsdepartementet og flyoperatøren som betjener FOT-rutene er forpliktet til å tilby interliningtjenester, rabatter mv. til alle aktører for passasjerer som kommer fra FOT-rutene:

«6.3 Dersom operatøren deltek i eit lovleg samarbeid med andre selskap om rabattar, gjennomgåande takstar, overgangstider for passasjerar eller gjennomgåande innsjekking av billetter og bagasje, pliktar operatøren å gjere det som er praktisk og rettsleg mogleg for å tilby liknande vilkår til passasjerar på ruter omfatta av kontrakten som har overgang til eller frå andre ruter som i utgangspunktet ikkje er omfatta av slike ordningar. Det same gjeld dersom operatøren einsidig tilbyr slike vilkår, utan at dei er ein del av eit samarbeid med andre selskap.»¹⁴⁰

(395) I tillegg er det et krav i kontrakten at vilkårene for overgang av passasjerer på FOT-rutene skal være objektive og ikke-diskriminerende:

«6.4 Alle vilkåra operatøren har for overgang av passasjerar til og frå andre selskap sine flygingar, mellom anna overgangstider og gjennomgåande reiser (billetter og bagasje), skal vere objektive og ikkje-diskriminerande.»

(396) Norwegian vil derfor heller ikke ha mulighet til å stenge ute konkurrenter fra interlining med Widerøe på FOT-ruter etter Transaksjonen.

(397) Foretakssammenslutningen vil ikke hindre effektiv konkurranse gjennom ute-stengende virkninger i det vertikalt berørte markedet for interlining.

¹⁴⁰ Fra Samferdselsdepartementets utlysning 27. april 2023, som gjelder regionale rutflyvninger i Norge for perioden 1. april 2024 - 31. oktober 2027/28, «Vedlegg 2. Kontrakt om rutflyging», tilgjengelig på: www.regjeringen.no/contentassets/441cfe43dcf24fdc94dbec769f2b282b/innbyding-til-konkurranse-noreg-2023.pdf. Ordlyden har imidlertid vært inntatt i tidligere konkurranser, og er gjeldende for Widerøes gjeldende anbudsruiter.

11. Effektivitetsgevinster

(398) Foretakssammenslutningen vil føre til betydelige effektivitetsgevinster som kommer kundene til gode. Som fremhevet i Norwegians pressemelding i forbindelse med annonseringen av Transaksjonen forventer Norwegian synergier i størrelsesorden MNOK 200-300.¹⁴¹ Foretakssammenslutningen er nødvendig for å realisere disse gevinstene.

11.1 Estimer basert på analyser i forkant av avtaleinngåelse

(399) [redacted] og ble gjennomgått i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023.¹⁴² Presentasjonen er inntatt som Vedlegg 21.¹⁴³

Vedlegg 21 Presentasjon til [redacted]

(400) Analysene er basert på [redacted] og estimerer synergier i størrelsesorden [redacted] per år.¹⁴⁴ På tidspunktet hvor Norwegian foretok estimatene av synergier, [redacted]¹⁴⁵

(401) Synergiene knytter seg til besparelser i forbindelse med [redacted]. For nærmere redegjørelse av synergiberegningene vises det til [redacted] (Vedlegg 21), samt presentasjonen og redegjørelsen av denne som ble gjennomgått i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023.

(402) Synergier knyttet til [redacted]

¹⁴¹ Børsmelding fra Norwegian, *Norwegian announces agreement to acquire Widerøe*. (6. juli 2023) <https://live.euronext.com/nb/product/equities/NO0010196140-XOSL#CompanyPressRelease-12138430>) hentet 19. juli 2023.

¹⁴² Presentasjon for Konkurransetilsynet «Project Frog: Norwegian/Widerøe» 12. juli 2023

¹⁴³ Utdrag fra presentasjonen er også inntatt i presentasjon fra møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023.

¹⁴⁴ [redacted] inntatt som Vedlegg 21.

¹⁴⁵ [redacted] inntatt som Vedlegg 21.



11.2 Ytterligere effektivitetsgevinster identifisert

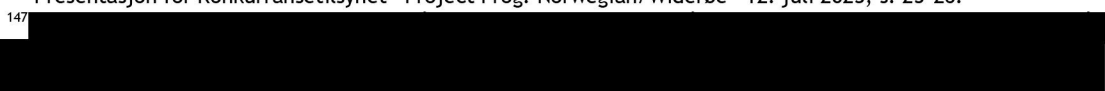
(403) Partene har Dette ble sammenfattet og gjennomgått av Norwegian i møte med Konkurransetilsynet 12. juli 2023.¹⁴⁶ Ytterligere effektivitetsgevinster identifisert knytter seg til både

(404) Gjennom foretakssammenslutningen estimerer Norwegian at . Videre forventer Norwegian at ¹⁴⁷ Transaksjonen vil dermed også styrke Widerøe i konkurransen med SAS. Disse synergiene forsterkes

(405) Partene vil som en følge av foretakssammenslutningen Melder vil også oppnå synergier gjennom

(406) Foretakssammenslutningen vil innebære at Dette vil gi mer effektive løsninger,

¹⁴⁶ Presentasjon for Konkurransetilsynet «Project Frog: Norwegian/Widerøe» 12. juli 2023, s. 25-26.



- [REDACTED]
- (407) Partene vil videre oppnå besparelser [REDACTED]
[REDACTED]
- (408) Innen kundeservice [REDACTED]
[REDACTED]
- (409) Transaksjonen vil også medføre en rekke [REDACTED]
[REDACTED] 148
149 [REDACTED] 150
- (410) Norwegian har [REDACTED]
[REDACTED]
- (411) Norwegian har også flere samarbeidspartnere globalt innen eksempelvis finansiering og leasing av fly, bank/investment banking, finansiell rådgivning og betalingsløsninger. Widerøe vil etter Transaksjonen kunne oppnå bedre tilgang til og bedre betingelser på denne typer tjenester enn hva selskapet ville hatt i fravær av Transaksjonen.

148 [REDACTED]
149 [REDACTED]
150 [REDACTED]

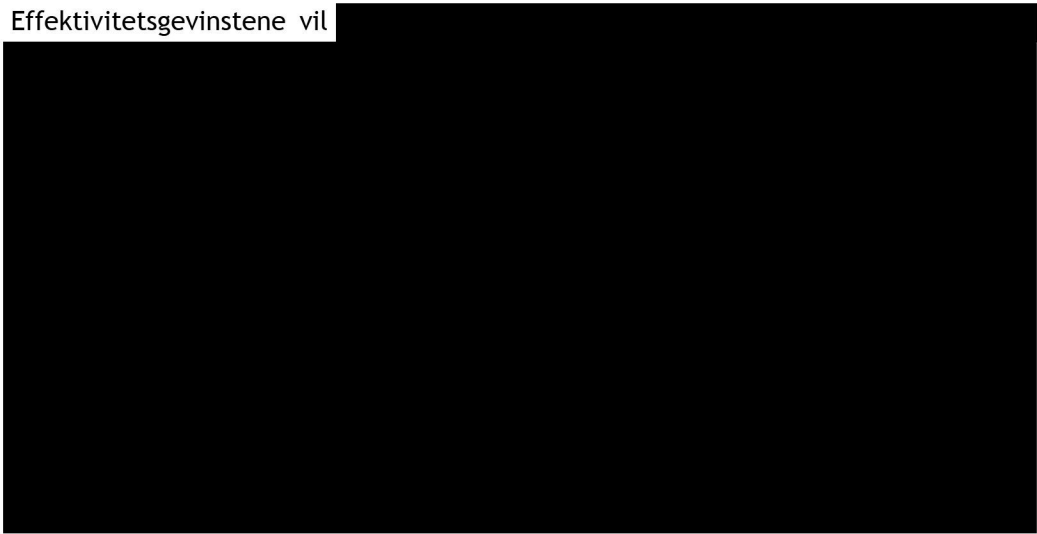
11.3 Transaksjonen er nødvendig for å realisere effektivitetsgevinstene

(412) Effektivitetsgevinstene som er presentert kan kun oppstå som resultat av Transaksjonen.

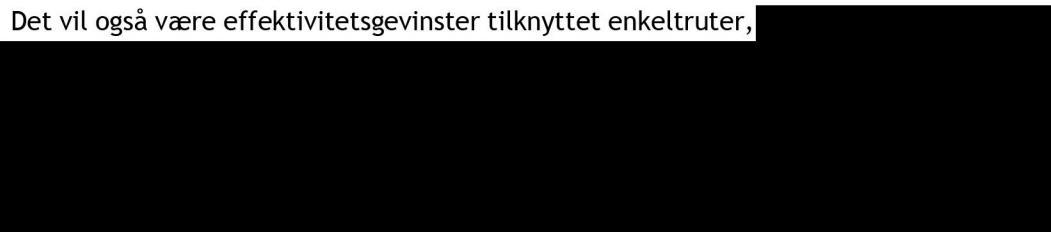


11.4 Effektivitetsgevinstene

(413) Effektivitetsgevinstene vil



(414) Det vil også være effektivitetsgevinster tilknyttet enkeltruter,



12. Konkurrenter, leverandører og kunder

En oversikt over partenes viktigste leverandører, konkurrenter og kunder finnes i Vedlegg 22 til Vedlegg 27

Vedlegg 22 Norwegians viktigste konkurrenter

Vedlegg 23 Widerøes viktigste konkurrenter

Vedlegg 24 Norwegians viktigste kunder

Vedlegg 25 Widerøes viktigste kunder

Vedlegg 26 Norwegians viktigste leverandører

Vedlegg 27 Widerøes viktigste leverandører


13. Offentlighet


- (415) Meldingen og flere av meldingens vedlegg inneholder svært sensitive forretningshemmeligheter som skal unntas offentlighet etter offentleglova § 13 jf. forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2. Forretningshemmeligheter for Norwegian er merket med rød skrift, forretningshemmeligheter for Widerøe er merket med grønn skrift, mens forretningshemmeligheter for partene er merket med lilla skrift. Figurer som skal unntas offentlighet er merket med tilsvarende fargekode i figuroverskriften. Merk at innholdsfortegnelse og vedleggsliste inneholder opplysninger som skal unntas offentlighet og som er merket i overskrifter og vedleggsbeskrivelse i dokumentet, men ikke i disse oversiktene. Følgende vedlegg inneholder gjennomgående forretningshemmeligheter og skal unntas offentlighet i sin helhet: 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 og 27. Forretningshemmeligheter er avmerket følgende vedlegg: 1, 2 og 3. Følgende vedlegg inneholder ikke forretningshemmeligheter: 10, 11, 12, 13 og 17. Vedlegg 28 inneholder forretningshemmeligheter i den utstrekning opplysningene i dette vedlegget avslører selve opplysningen som skal unntas offentlighet.
- (416) Begrunnelse for unntak av forretningshemmeligheter er angitt i Vedlegg 28. Begrunnelse for forretningshemmeligheter i vedlegg 3 er inntatt i dokumentet.

Vedlegg 28 Begrunnelse for opplysninger som skal unntas offentlighet


* * *

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet BAHR AS


Helge Stemshaug
advokat


Harald K. Selte
specialist partner

Vedlegg

- Vedlegg 1 Presentasjon fra møte mellom Konkurransetilsynet, Norwegian og Widerøe, 5. juli 2023
- Vedlegg 2 Presentasjon fra møte mellom Konkurransetilsynet, Norwegian og Widerøe, 12. juli 2023 (Inneholder felles presentasjon samt Norwegians separate presentasjon)
- Vedlegg 3 Presentasjon fra møte mellom Konkurransetilsynet og Widerøe, 12. juli 2023.
- Vedlegg 4 2023-07-18-Frog-Infoimasjon til Konkurransetilsynet
- Vedlegg 5 Markedsdata OAG Snapshot 100723
- Vedlegg 6 2023-07-18 - Frog - Utenlandsruter
- Vedlegg 7 Share Purchase Agreement, datert 6. juli 2023
- Vedlegg 8 Non-reciprocal Interline Traffic Agreement
- Vedlegg 9 Side letter to Non-reciprocal Interline Traffic Agreement
- Vedlegg 10 Organisasjonskart Norwegian Air Shuttle ASA
- Vedlegg 11 Årsberetning og årsregnskap for Norwegian Air Shuttle ASA, 2022
- Vedlegg 12 Årsberetning og årsregnskap for Widerøe AS, 2022
- Vedlegg 13 Oversikt over FOT-ruter
- Vedlegg 14 Kontrakt mellom Avinor og WGH, *K-190427 Handlingtjenester/Handling services*
- Vedlegg 15 Redegjørelse for alternativsituasjonen til Widerøe, notat
- Vedlegg 16 
- Vedlegg 17 Oversikt over lufthavner WGH opererer, med konkurrenter
- Vedlegg 18 Scandinavia Ground Handling RFP
- Vedlegg 19 Ground Handling Forum, 24. januar 2023
- Vedlegg 20 Oversikt over aktører som har gitt tilbud for forsyning av bakketjenester til Norwegian.
- Vedlegg 21 Presentasjon til 
- Vedlegg 22 Norwegians viktigste konkurrenter
- Vedlegg 23 Widerøes viktigste konkurrenter
- Vedlegg 24 Norwegians viktigste kunder
- Vedlegg 25 Widerøes viktigste kunder
- Vedlegg 26 Norwegians viktigste leverandører
- Vedlegg 27 Widerøes viktigste leverandører
- Vedlegg 28 Begrunnelse for opplysninger som skal unntas offentlighet