



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Deres ref.:

Vår ref.: 2023/0350-100

Saksbehandler: Fredrik Bjørnstad Sortland
Saksansvarlig: Vegard Aandal-Nilsen

Dato: 09.01.2024

Avgjørelse A2024-1 - Norwegian Air Shuttle ASA - Widerøe AS - konkurranseloven § 20 jf. § 16 - underretning om at saken henlegges

Innledning

- (1) Konkurransetilsynet viser til melding om foretakssammenslutning ("meldingen") mellom Norwegian Air Shuttle AS ("Norwegian") og Widerøe AS ("Widerøe") mottatt 11. august 2023, tilsynets varsel om inngrep 17. november 2023 ("varselet"), melder merknader til varselet 8. desember 2023 ("tilsvaret"), og øvrig korrespondanse og kontakt i anledning saken.
- (2) Meldingen omfatter Norwegian sitt erverv av enekontroll over Widerøe. I henhold til aksjekjøpsavtale signert 6. juli 2023 vil Norwegian, eller et direkte eller indirekte heleid datterselskap av Norwegian, erverve 100 prosent av aksjene i Widerøe. Selger er WF Holding AS, som eies av Flyco AS og Fjord1 AS med henholdsvis 66 og 34 prosent.
- (3) Foretakssammenslutningen innebærer at Norwegian erverver kontroll over hele virksomheten til Widerøe. Det foreligger dermed en foretakssammenslutning i konkurranselovens forstand, jf. konkurranseloven¹ § 16 første ledd, jf. konkurranseloven § 17 første ledd bokstav b.
- (4) Norwegian Air Shuttle ASA er morselskapet i Norwegian-konsernet. Norwegian tilbyr blant annet lufttransport av passasjerer på innenriksruter i Norge og Norden, mellom de nordiske landene, mellom Norden og destinasjoner i hele Europa, samt til enkelte destinasjoner i Nord-Afrika og Midtøsten. Norwegian tilbyr lufttransport av passasjerer på 21 innenriksruter og 139 ruter til og fra Norge. Norwegian tilbyr utelukkende lufttransport av passasjerer på kommersielle ruter.
- (5) Widerøe tilbyr blant annet lufttransport av passasjerer på innenriksruter i Norge, og på ruter til og fra Norge. Widerøe tilbyr lufttransport av passasjerer på kommersielle ruter, og på FOT-ruter ("forpliktelse til offentlig tjenesteyting").² Widerøe tilbyr lufttransport av passasjerer på 85 innenriksruter i Norge, og på 19 ruter til og fra Norge. Av de 85 innenriksrutene er 45 ruter innen FOT-rutenettet. Widerøe eier datterselskapet Widerøe Ground Handling AS ("WGH")

¹ Lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger.

² FOT-ruter er ruter hvor det ikke er vurdert å være kommersielt lønnsomt å tilby lufttransport av passasjerer. På disse rutene kjøper staten inn tjenestene etter anbudskonkurranser, og flyselskapet får i kontraktsperioden enerett på rutetrafikk på den aktuelle ruten.

som på 42 lufthavner i Norge leverer bakketjenester internt til eget selskap og eksternt til andre flyselskaper, herunder Norwegian og SAS.

- (6) Konkurransetilsynet har i anledning saken innhentet informasjon fra partene, andre flyselskaper som tilbyr lufttransport av passasjerer fra norske lufthavner, kunder som kjøper lufttransport av passasjerer på norske innenriksruter, samt Avinor og Booking.com. Tilsynet har også avholdt en rekke møter med partene, i tillegg til møter med SAS, Avinor samt Norsk Flygerforbund og Widerøes Flygerforening.
- (7) Konkurransetilsynet har besluttet å henlegge saken, og underrettet melder om beslutningen 21. desember 2023. Nedenfor gis det en kort redegjørelse for hvorfor det ikke foreligger grunnlag for inngrep, jf. konkurranseloven § 20 syvende ledd.

Rettslig utgangspunkt

- (8) Etter konkurranseloven § 16 første ledd skal Konkurransetilsynet forby en foretakssammenslutning som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, særlig som et resultat av at en dominerende stilling skapes eller styrkes.³
- (9) Dersom effektiv konkurranse i betydelig grad hindres, vil de involverte foretak kunne utøve markedsrett. Med markedsrett menes vanligvis en bedrifts evne til, alt annet likt, å kunne gjennomføre en varig og ikke ubetydelig prisøkning, uten at omsatt kvantum synker så mye at det blir ulønnsomt. Markedsrett kan utøves ensidig eller kollektivt.
- (10) Det er ikke grunnlag for å forby en transaksjon der det er sannsynlig at konkurranseforholdene vil svekkes i like stor, eller i større grad, uten foretakssammenslutningen. I dette ligger et krav om årsakssammenheng.⁴ Kravet til årsakssammenheng innebærer at Konkurransetilsynet må sammenligne den konkurransesituasjonen som vil oppstå dersom foretakssammenslutningen gjennomføres, med et hypotetisk scenario for hvordan markedet hadde utviklet seg uten foretakssammenslutningen (alternativsituasjonen).⁵ I fastleggelsen av alternativsituasjonen må den mest sannsynlige markedsutviklingen uten foretakssammenslutningen legges til grunn.⁶
- (11) Det er flere forhold som er relevante i vurderingen av graden av konkurranseintensiteten i et marked, og dermed for aktørenes muligheter til å utøve markedsrett. Sentrale momenter er blant annet konsentrasjonsgrad, konkurransenærhet, etableringsmuligheter, potensiell konkurranse og kjøperrett. Disse faktorene virker sammen og påvirker graden av konkurranse.
- (12) Dersom en foretakssammenslutning medfører en negativ effekt på konkurransen, kan det likevel foreligge omstendigheter som kan motvirke de negative effektene. For eksempel vil kjøperrett og/eller potensiell konkurranse kunne begrense de fusjonerende virksomhetenes mulighet og insentiv til å utøve økt markedsrett som følge av foretakssammenslutningen. Enkelte foretakssammenslutninger vil også kunne medføre effektivitetsgevinster som vil oppveie et eventuelt tap kundene påføres ved redusert konkurranse. Der slike effektivitetsgevinster kommer kundene til gode i tilstrekkelig grad, er ervervsspesifikke og dokumenterte, vil ervervet ikke kunne anses å hindre effektiv konkurranse i betydelig grad.⁷

³ Prop. 37 L (2015-2016) kapittel 7.2 jf. NOU 2012:7 kapittel 8. Jf. også rådsforordning (EF) nr. 139/2004 (fusjonsforordningen) artikkel 2 nr. 3.

⁴ Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9 jf. avsnitt 2, og sak COMP/M.6360 – Nynas/Shell/ Harburg Refinery avsnitt 307-311.

⁵ Kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 9.

⁶ Se også EU-domstolens dom i sak C-12/03 P Kommisjonen mot Tetra Laval, avsnitt 42 og 43

⁷ Prop. 37 L (2015-2016) kapittel 7.2 jf. NOU 2012:7 kapittel 8, jf. rådsforordning (EF) nr. 139/2004 (fusjonsforordningen) artikkel 2 nr. 1 b) jf. nr. 2, jf. fortalen avsnitt 29 og Kommisjonens retningslinjer for horisontale foretakssammenslutninger (2004/C 31/03), avsnitt 76 ff.

Konkurransetilsynets vurdering

- (13) Etter at varsel om inngrep mot foretakssammenslutningen ble oversendt partene 17. november har Konkurransetilsynet gjennomgått tilsvaret, avholdt møte med partene og innhentet ytterligere informasjon fra Avinor.
- (14) Konkurransetilsynet la i sin foreløpige vurdering til grunn at kommersiell lufttransport av passasjerer mellom hvert enkelt bypar utgjør et relevant marked. Avgrensingen omfattet etter tilsynets vurdering både bypar med og uten direkteflyvninger. Tilsynet har i tillegg vurdert at en slik avgrensing åpner for at indirekte flyvninger kan utgjøre et alternativ til direkteflyvninger mellom enkelte bypar. Videre la tilsynet til grunn et relevant marked for bakkjetjenester, avgrenset til hver enkelt lufthavn.
- (15) I varselet var Konkurransetilsynets foreløpige vurdering at foretakssammenslutningen kunne føre til horisontale ikke-koordinerte virkninger i markedet for kommersiell lufttransport på strekningene Bergen-Trondheim, Bergen-Stavanger, Bergen-Harstad/Narvik, samt på indirekte flyvninger mellom 17 bypar. Det var videre tilsynets foreløpige vurdering at foretakssammenslutningen kunne føre til horisontale koordinerte virkninger for kommersiell lufttransport på norske innenriksruter og ikke-horisontale virkninger i markedet for kommersiell lufttransport gjennom innsatsfaktorutestengelse av bakkjetjenester ved lufthavnene i Alta, Harstad/Narvik og Kirkenes.
- (16) I varselet ble faren for at foretakssammenslutningen ville føre til horisontale ikke-koordinerte virkninger på direkte og indirekte ruter med overlapp blant annet begrunnet med at markedene er konsentrerte og at partene ville få en høy markedsandel. I tillegg la Konkurransetilsynet foreløpig til grunn at partene er nære konkurrenter på disse rutene. Tilsynet fant at partene utøver et konkurransepress på hverandre før foretakssammenslutningen, og at dette konkurransepresset vil falle bort etter foretakssammenslutningen.
- (17) Etter varselet har Konkurransetilsynet gjort ytterligere analyser og vurderinger, og har etter en samlet vurdering kommet frem til at det ikke er tilstrekkelig grunnlag til å forby foretakssammenslutningen basert på horisontale ikke-koordinerte virkninger. Tilsynet har blant annet vektlagt en fornyet vurdering av markedskonsentrasjonen i de relevante markedene og graden av konkurransenærhet mellom partene på rutene med indirekte flyvninger. Tilsynet har i tillegg foretatt en fornyet vurdering av om de ulike delene av skadehypotesen er tilstrekkelig underbygget. Basert på en helhetsvurdering har tilsynet konkludert med at foretakssammenslutningen ikke i betydelig grad hindrer effektiv konkurranse i markedet for kommersiell lufttransport av passasjerer på direkte og indirekte ruter med overlapp mellom partene.
- (18) I varselet var det videre Konkurransetilsynets foreløpige vurdering at foretakssammenslutningen kunne føre til konkurransebegrensende virkninger som i betydelig grad ville hindre effektiv konkurranse for lufttransport på norske innenriksruter, enten gjennom å skape eller forsterke en koordinert likevekt. Dette var blant annet basert på at markedsforholdene legger til rette for at aktørene kan enes om koordineringsbetingelsene, markedet er tilstrekkelig gjennomsluktig til at aktørene kan avdekke avvik, at avvik kan straffes og at andre aktører ikke truer den parallelle markedsatferden. I tillegg var tilsynets vurdering at bortfallet av konkurransepresset fra Widerøe som følge av foretakssammenslutningen ville bidra til å øke de gjenværende aktørenes muligheter og insentiver til å koordinere sin adferd.
- (19) Konkurransetilsynet har foretatt en fornyet vurdering, blant annet basert på informasjonen tilsynet har mottatt i etterkant av varselet. Blant annet har tilsynet vurdert hvorvidt de ulike delene av skadehypotesen er tilstrekkelig underbygget. Basert på denne fornyede vurderingen har tilsynet ikke funnet at foretakssammenslutningen i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse innen lufttransport på norske innenriksruter, enten gjennom å skape eller forsterke en koordinert likevekt.
- (20) I varselet la Konkurransetilsynet foreløpig til grunn at partene etter foretakssammenslutningen ville ha mulighet og insentiv til å øke prisene og dermed hindre tilgang til bakkjetjenester for konkurrerende flyselskaper ved lufthavnene i Alta, Harstad/Narvik og Kirkenes. Det var

tilsynets vurdering at dette i betydelig grad ville hindre effektiv konkurranse i markedet for kommersiell lufttransport av passasjerer på ruter mellom Oslo og de ovennevnte lufthavnene.

- (21) Konkurransetilsynet har i etterkant av varselet foretatt en fornyet vurdering av partenes mulighet og insentiv til å øke prisene på bakketjenester etter foretakssammenslutningen. Etter en helhetsvurdering har tilsynet kommet til at partene ikke vil ha tilstrekkelig insentiver til å øke prisene etter foretakssammenslutningen, og at foretakssammenslutningen derfor ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedet for kommersiell lufttransport av passasjerer på ruter mellom Oslo og flyplassene i Alta, Harstad/Narvik og Kirkenes.
- (22) Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn kommet til at det ikke foreligger tilstrekkelige holdepunkter for at foretakssammenslutningen i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse, jf. konkurranseloven § 16 første ledd.

Konklusjon

- (23) Konkurransetilsynet har etter en helhetsvurdering besluttet å avslutte behandlingen av saken.
- (24) Eventuelle spørsmål om Konkurransetilsynets behandling av saken kan rettes til Katrine Amdam (kaam@kt.no, 55 59 76 22).

Med hilsen

Vegard Aandal-Nilsen
fungerende avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.