

Til

KONKURRANSETILSYNET
POSTBOKS 439 SENTRUM
5805 BERGEN

Kopi

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
LUFTFARTSTILSYNET

Vår ref: YC/AH

Deres ref:

Dato: 12/11/20

MULIG UTNYTTELSE AV DOMINERENDE STILLING, BEHOV FOR TILSYN

BAKGRUNN

Norsk Flygerforbund ønsker å melde om to forhold der vi er av den oppfatning at Wizz Air, i lys av de regulatoriske rammene for europeisk luftfart, utnytter sin dominerende stilling i luftfartsmarkedet.

Det norske luftfartsmarkedet sett i isolasjon er dominert av tre store aktører; SAS, Norwegian og Widerøe. Norges tilknytning til Europa og EUs indre marked gjennom EØS-avtalen betyr at det i et konkurransehensyn ikke er relevant å vurdere det nasjonale markedet i isolert sett – da konkurransekraftene i aller høyeste grad påvirkes av et europeisk nivå. Dette har vi allerede sett med det store internasjonale nærværet på norske lufthavner i forkant av COVID-19. Det er allikevel på det norske innenriksmarkedet at konsekvensene av den europeiske konkurransen får betydning for – og faller innunder jurisdiksjonen til – Konkurransetilsynet.

Wizz Air Hungary Ltd. annonserte 6. oktober 2020 om inntreden på det norske innenriksmarkedet fra 5. november 2020. Dette fikk bred pressedekning, og en del av pressedekningen handlet blant annet om adm.dir. József Váradis uttalelser om lave billettpriser og at selskapet ikke forholder seg til fagforeninger og herunder den norske arbeidslivsmodellen. Den stipulerte billettprisen i Váradis uttalelser var fra kr 199 på strekningene fra Oslo til Bergen, Trondheim og Tromsø. Senere har det kommet billetter til salg på Wizz Airs nettsider til kr 99 og sågar kr 49, én vei.

Wizz Air er en stor europeisk operatør med betydelige finansielle ressurser, som i disse dager bruker sin økonomiske posisjon til å trappe opp virksomheten både i Norge og andre vesteuropeiske land

som Østerrike, Italia, Tyskland og Storbritannia. Dette er i tråd med deres rettigheter som flyselskap hjemhørende i et EU-land, men slik forbundet ser det kun dersom de ikke utnytter en situasjon hvor resten av det europeiske luftfartsmarkedet ligger med brukket rygg. Svært få eller ingen andre luftfartsselskaper driver en slik aggressiv ekspansjon av eget rutenett som det Wizz Air gjør på nåværende tid. De fleste selskaper har nok med å overleve konsekvensene av COVID-19 .

EUROPEISK LOVGIVNING

Skatter og avgifter på en flygning mellom Oslo og Bergen den 5. november 2020 utgjør kr. 150. Dette er uavhengig av utsalgsprisen på billetten. Med andre ord selges enkelte av Wizz Airs billetter til under salgskostnad. Dette i en tid der de rådende aktørene på disse rutene, SAS og Norwegian, begge har mottatt statlig krisehjelp, har særdeles stram likviditet og flyr et minimum av helt nødvendige ruter for å opprettholde norsk infrastruktur.

Samtidig viser en oversikt fra Bank of England at Wizz Air har mottatt statsstøtte i form av kriselån på GBP 300 millioner. Forbundet mener det er spesielt kritikkverdig at selskapet da driver en så aggressiv markedsføring under rådende forhold.

I NOU 2003:12 om ny konkurranselov, med henvisning til EØS-avtalens artikkel 54 om forbud mot utilbørlig utnyttelse av dominerende stilling, gis det en definisjon av dette (våre uthevelser):

*En vanlig definisjon av **dominerende** stilling er at et foretak på grunn av sin **økonomiske posisjon** er i stand til å opptre **uavhengig** av **konkurrenter**, **kunder** og **forbrukere**, og derigjennom **hindre at det opprettholdes en effektiv konkurranse** på det relevante marked. Et foretak vil aldri kunne opptre helt uavhengig av sine konkurrenter. EF-domstolen har derfor i sine avgjørelser uttalt at et foretak vil kunne ha en dominerende stilling **dersom foretaket i «merkbar grad» kan opptre uavhengig av sine konkurrenter**.*

NORSK FLYGERFORBUND BER OM AT FØLGENDE FORHOLD VURDERES

1. Billetter med utsalgspris under kostnad

Luftfarten er i sin største krise noensinne, i et marked der de rådende aktørene har hatt stort behov for statlig og privat kapitalinnsprøytning og der i alle fall ett av selskapene er blitt vurdert av andre lands myndigheter som økonomisk lite levedyktig før krisen traff Norwegian, ref. Riksgäldens avgjørelse. Alle disse er faktorer som bør tas med i betraktningen om det rent faktisk er tillatt å tilby billetter der salget fører til et økonomisk tap. Norsk Flygerforbund anslår at Wizz Air har likviditet til å tilby billetter til under salgskostnad i mange måneder, mens det er betydelig verre stilt med de konkurrerende aktørene på de samme rutene. Da Wizz Air i merkbar grad kan opptre uavhengig av sine konkurrenter på grunn av sin dominerende posisjon – og bruker denne posisjonen til å undergrave ikke bare egen, men også hele bransjens lønnsomhet midt i en krise, der de norske konkurrentene risikerer konkurs – medfører dette en utilbørlig utnyttelse av Wizz Airs dominerende stilling.

2. Undergraving av norske arbeidsforhold som konkurransefordel

Det er i seg selv ikke et område som nødvendigvis angår Konkurransetilsynet, men følgeeffektene kan være det. Wizz Air har selv i det offentlige ordskiftet fremhevet at de har ansattkostnader på under 10%, der snittet for øvrige europeiske flyselskaper er 25-30%. Norsk Flygerforbund kan dokumentere at gjeldende lønn i Wizz Air er langt under norske

lønninger. F.eks. har en nyansatt styrmann/co-pilot fra €17.000 i året i grunnlønn, og en nyansatt kaptein fra €33.000 i grunnlønn. Forbundet har vært i kontakt med flere nåværende og forhenværende piloter i Wizz Air. Disse er typisk engasjert som selvstendig næringsdrivende etter nederlandsk kontraktsrett, sivilkodens artikkel 7:400 og omfattes

derfor ikke av det lovverk som regulerer arbeidslivet på samme måte som ansatte i de hjemlige selskapene. I tillegg har adm. direktør József Váradi uttalt at, selv med base i Oslo, vil det kun stasjoneres fly i Norge og ikke ansatte. Til den norske innenriksoperasjonen har Wizz Air uttalt at de har som intensjon å bruke eksisterende ressurser i selskapet. Forbundet er kjent med at Wizz Air nå gjennomfører sin bemanning etter «the freedom of services model» og i henhold til utestasjoningsdirektivet, der anslagsvis 150 crew stasjoneres/roteres til Norge i inntil 3 mnd. av gangen. Det betyr at de ansatte piloter og kabinbesetninger som opererer fra Oslo og Trondheimsbasen ikke bare kan være grovt underbetalt, men også ha ansattforhold som er grovt underregulert ift. norske forhold. Dette medfører at selskapet som konsekvens også her utnytter sin dominerende stilling til å styrke sin økonomiske posisjon, gjennom å kunne skjerme selskapets likviditet som følge av langt lavere lønnskostnader. Litt forenklet blir det som om noen skulle tillates å etablere to fabrikker i Norge og basere dette på polske lønns og arbeidsvilkår. Følgeeffekten av Wizz Airs praksis undergraver lokale konkurrenters konkurransevne, da disse må operere med et kostnadsnivå som følger av norske lønns og arbeidsforhold.

Vi ber derfor om at Konkurransetilsynet følger opp begge forhold, vurderer omfanget av Wizz Airs eventuelle overtredelse av konkurranselovgivningen nasjonalt og/eller europeisk, og iverksetter nødvendige tiltak for å sikre rettferdig konkurranse i norsk luftfart.

Med vennlig hilsen

Yngve Carlsen (sign.)
Forbundsleder

Arthur Haakonsen (sign.)
Industriell avdeling