



# Innst. S. nr. 154

(2005-2006)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:18 (2005-2006)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Trond Helleland, Petter Løvik, Øyvind Halleraker og Jan Tore Sanner om å pålegge flyselskapene å offentliggjøre kanselleringsinformasjon og andre tiltak som kan bedre konkurranseforholdene og passasjerrettighetene i norsk luftfart**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

#### I

Stortinget ber Regjeringen i lov eller forskrifts form om å pålegge flyselskaper på norske ruter jevnlig å offentliggjøre sin kanselleringsstatistikk med kanselleringsårsak pr. avgang for en viss tidsperiode.

#### II

Stortinget ber Regjeringen vurdere konkurransesituasjonen innen luftfarten, og fremme forslag for Stortinget som kan fjerne eventuelle hindringer for økt konkurranse.

#### III

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag som kan bedre passasjerrettighetene i luftfarten gjennom økt satsing på offentlig tilsyn av passasjerrettigheter, økt erstatningsansvar for reisendes tap ved kansellering og etablering av klageorgan for flypassasjerer."

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjølseth,

Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borg-hild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 24. mars 2006 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har med bekymring merket seg problemene rundt norsk luftfart i løpet av det siste året. Problemene skyldes både forhold utenfor og innenfor flyselskapenes ansvarsområde.

Flertallet er glad for at Samferdselsdepartementet ønsker å styrke håndhevelsen av flypassasjerenes rettigheter. Flertallet er tilfreds med at dette konkret har resultert i et utkast til endringer i luftfartsloven som den 17. mars 2006 ble sendt ut på bred høring. Flertallet vil minne om at parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 om etablering av felles regler om kompensasjon og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flygning, trådte i kraft allerede 17. februar 2005.

Flertallet mener utkastet møter to av hovedutfordringene. For det første foreslås det en vesentlig styrking av det offentlige tilsynet med passasjerrettighetene. For det andre foreslås det å etablere en ny klagenemnd som flypassasjerer skal kunne klage til dersom de ikke har mottatt de ytelsene de har krav på fra et flyselskap. Flertallet er fornøyd med at alle selskaper som flyr i Norge skal være underlagt ordningen.

Flertallet vil understreke flyselskapenes informasjonsplikt overfor passasjerene om deres rettigheter ved kansellering, overbooking eller forsinkelse. Flertallet har merket seg undersøkelser gjort av Forbrukerrådet som viser at selskapene ikke informerer sine passasjerer i tilstrekkelig grad ved uregelmessigheter. Flertallet viser til at den styrking av det offentlige tilsynet med passasjerrettighetene som ligger i høringsutkastet til endringer i luftfartsloven, vil gi myndighetene sanksjonsmuligheter også overfor selskaper som ikke overholder informasjonsplikten.

Flertallet viser til at Konkurransetilsynet under høring i saken på Stortinget pekte på flere tiltak de senere årene som har bidratt til økt konkurranse i luftfarten i Norge. Fornying- og administrasjonsminister Heidi Grande Røys har i sitt tildelingsbrev for 2006 til Konkurransetilsynet bedt dem være særlig oppmerksomme på det som er knyttet til konkurranse innen luftfarten. Flertallet viser til at det norske flymarkedet er avregulert og at både norske flyselskaper og flyselskaper fra andre EØS-land har full rett til å etablere nye ruter så lenge de tilfredsstiller generelle krav til sikkerhet og økonomisk soliditet, og de tekniske forhold ved lufthavnene ligger til rette for det.

Flertallet foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at EU-kommisjonen har annonsert at den i løpet av annet kvartal 2006 vil legge fram forslag til en ny forordning som vil pålegge flyselskapene å offentliggjøre informasjon som gjør det mulig å sammenligne kvaliteten på tjenestene. Flertallet mener det derfor ikke er hensiktsmessig å fremme ensidige norske forslag som har samme formål som EU-kommisjonens forslag. Flertallet er glad for at departementet vil følge nøye med på det forslaget som er ventet fra Kommisjonen og på den måten ivareta de hensynene som er nevnt i dette forslaget på en best mulig måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre deler forslagsstillerens synspunkt om at regulariteten i norsk flytrafikk har vært svak høsten 2005 og tidlig på året 2006.

Disse medlemmer understreker at både flytilbudet og regulariteten i tilbudet har stor betydning for den enkelte reisende, for bedrifter og for næringslivet i hele landet. Lange perioder med store forsinkelser og omfattende kanselleringer i rutetilbudet er derfor uakseptabelt.

Disse medlemmer understreker også at velfungerende konkurranse i luftfarten er avgjørende viktig for å sikre et best mulig tilbud til alle reisende i hele landet.

Disse medlemmer mener det er viktig at lov- og regelverk legger til rette for en velfungerende konkurranse. Derfor er aktivt tilsyn med at lov- og regelverk følges av aktørene innen luftfarten også viktig. Disse medlemmer mener derfor at det med bakgrunn i

situasjonen høsten 2005 og tidlig på året 2006 er nyttig å se nærmere på de tre forholdene som forslagsstillerne peker på; offentliggjøring av kanselleringsstatistikk, bedring av passasjerrettigheter samt forslag som kan fjerne eventuelle hindringer for økt konkurranse.

Disse medlemmer har merket seg statsrådens kommentarer til forslaget i brev av 24. mars 2006. Brevet følger vedlagt saken. Disse medlemmer vil for øvrig bemerke at henvendelse fra komiteen er datert 9. februar 2006.

### **Offentliggjøring av kanselleringsstatistikk**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til problemene som har vært i luftfarten det siste året. Disse medlemmer imøteser nytt regelverk fra EU, men merker seg at det kan ta tid før dette er gjennomført i norsk rett. Disse medlemmer peker på at det trengs bedre informasjon til de reisende om hvilke flyavganger som regelmessig er forsinket eller kansellert. Denne informasjonen bør være tilgjengelig på selskapenes bookingsider og i rutetabeller på nett.

Disse medlemmer understreker at et informasjonsbehov er til stede på tre ulike tidspunkt og at det varierer ved disse: Ved bestilling av reise, før avreise og hvis uregelmessigheter inntreffer. Statistikk på Avinors nettsider er ikke alene tilstrekkelig.

Disse medlemmer understreker at Norge ikke trenger vente på EU for å innføre egne tiltak for å gi de reisende bedre informasjon om deres rettigheter ved forsinkelser og kanselleringer. Informasjonsmateriell og informasjon om rettigheter på lufthavnene må bedres. Disse medlemmer mener Avinor og Samferdselsdepartementet bør ta initiativ for å sikre gode minstekrav til informasjon om rettigheter til de reisende, uavhengig av om reisemålet er innenlands eller utenlands og uavhengig av flyselskap.

Disse medlemmer oppfattet også at det på høringen ble pekt på at man til mange destinasjoner nå bruker charter- og ruteflyselskaper om hverandre. Det er her store ulikheter i flypassasjerenes rettigheter som følge av at ulike regelsett gjelder. Disse medlemmer mener det kan være behov for å se på en harmonisering av regelsettene, men som et første straktiltak må de reisende informeres bedre om de ulike regler på tidspunktet forut for bestilling. Dette kan skje via reisebyrå, callsenter og på nett. Det er avgjørende med denne informasjonen for å kunne bli oppmerksom på behov for reiseforsikringer og liknende.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i lov eller forskrifts form om å pålegge flyselskaper på norske ruter jevnlig å offentliggjøre sin kanselleringsstatistikk med kanselleringsårsak pr. avgang for en viss tidsperiode."

### **Bedring av passasjerrettighetene**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre har merket seg opp-

lysningene i statsrådens svarbrev, og avventer egen sak om endring i luftfartsloven etter at pågående høringsrunde om bl.a. tilsyn og klageordning for passasjerrettigheter er gjennomført og sluttbehandlet. Disse medlemmer understreker at det klart synes å være behov for at flyselskapene mer åpent og aktivt informerer flypassasjerene om rettigheter som gjelder ved kansellering og forsinkelse. Disse medlemmer oppfordrer både aktørene selv og sektorens tilsynsmyndigheter til aktivt å sørge for at denne informasjonen bedres.

### **Forslag som kan fjerne eventuelle hindringer for økt konkurranse**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre har merket seg synspunktene om konkurransesituasjonen og konkurransefremmende tiltak i statsrådens svarbrev.

Disse medlemmer mener også at det er et viktig virkemiddel for å opprettholde velfungerende konkurranse, at operatør med dominerende markedsstilling forhindres fra å misbruke sin markedsrett. Disse medlemmer er kjent med Konkurransetilsynets reaksjoner overfor SAS Braathens når det gjelder konkurranseskadelig underprising på to strekninger i Norge. Disse medlemmer er kjent med at dette skyldes særskilt overvåking av konkurransen i luftfartsmarkedet utført av Konkurransetilsynet i tråd med tilsynets tildelingsbrev for 2005. Disse medlemmer forutsetter at slik særskilt overvåking av konkurranseforholdene innenfor norsk luftfart videreføres også i inneværende år og i 2007.

Disse medlemmer peker på at innenlands flytrafikk i Norge fortsatt domineres av ett selskap og at svært mange reisende som velger fly som fremkomstmiddel, derfor er avhengig av denne ene leverandøren. Disse medlemmer ser derfor behovet for at mulige tiltak som kan bidra til å skape økt konkurranse i innenlands luftfart, vurderes nærmere av Regjeringen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere mulige tiltak som kan fjerne eventuelle hindringer for virksom konkurranse innenfor innenlands luftfart og på egnet måte fremme forslag for Stortinget."

Disse medlemmer foreslår videre at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser det på bakgrunn av SAS Braathens dominerende stilling på innenriks luftfartsmarked i Norge som nødvendig med en grundig vurdering av hvordan økt konkurranse kan stimuleres både på kort og på lang sikt.

Disse medlemmer mener også at luftfartssektoren i likhet med veisektoren bør ha sin egen kortsiktige plan som dekker de første fire årene av gjeldende Nasjonal transportplan 2006-2015. Disse medlem-

mer peker på at en slik kortsiktig plan i tillegg til rammeverk, konkurransefremmende tiltak samt omfang og innretning på statlige kjøp av flytjenester, også bør omfatte organisering og prissetting for statlige tjenester knyttet til flyplassdrift og styring av flytrafikk/luftrom over Norge.

Disse medlemmer peker på at behov for - og kjøp av flytjenester - fra alle statlige bedrifter, etater og sektorer bør ses i sammenheng for å legge forholdene bedre til rette for at nye flyoperatører kan etablere seg innenfor innenlands flytrafikk. I en slik sammenheng bør offentlige anbud baseres på rutenivå fremfor regions- eller landsdekkende tilbud. I tillegg bør bruk av fly, som kan kombinere passasjertransport med transport av egnet gods i flycontainer eller kombinere regulær rutetrafikk med passasjerer innenlands med andre transportoppdrag/beredskapsoppdrag for offentlig myndighet, også vurderes. Disse medlemmer understreker at på denne måten kan samlet offentlig innkjøp brukes for å stimulere nye operatører til å etablere seg på eksisterende ruter der det i dag kun er én operatør. Disse medlemmer understreker at tiltak for å gi en bedre balansert og mer velfungerende konkurranse er nødvendig også for å sikre utvikling og fornyelse av tilbud av flytjenester til et bredt spekter av kunder.

Disse medlemmer peker på at når et stort selskap har dominerende markedsposisjon, vil en slik posisjon ikke bare kunne gi konkurransehindrende effekt på bekostning av fleksibelt og prisgunstig tilbud til kundene, men virke dempende nettopp på utviklingen og fornyelsen av tjenestetilbudet innenfor luftfarten.

Disse medlemmer peker på at som et ledd i arbeidet med å skape økt konkurranse, bør også prinsippet med kryssubsidiering mellom flyplassene vurderes.

Disse medlemmer viser til at tidligere luftfartsplaner (St.meld. nr. 47 (1991-1992) Norsk luftfartsplan 1993-1997 og St.meld. nr. 38 (1996-1997) Norsk luftfartsplan 1998 – 2007) gjennom Nasjonal transportplan for 2002-2011 ble avløst av det første felles forslag til samlet transportplan for de fire transportetatene. Disse medlemmer viser til store og hurtige konkurransemessige, teknologiske og sikkerhetsmessige endringer samt økende etterspørsel innen internasjonal luftfart.

Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det er ønskelig å få en hyppigere og bredere vurdering av utviklingen innenfor luftfarten også i Norge enn den gjennomgangen som kommer med basis i rullering av Nasjonal transportplan og melding hvert annet år om Avinors virksomhet.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av høsten 2006 legge frem forslag til luftfartsplan for årene 2007-2010."

**FORSLAG FRA MINDRETALL****Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:***Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen i lov eller forskrifts form om å pålegge flyselskaper på norske ruter jevnlig å offentliggjøre sin kanselleringsstatistikk med kanselleringsårsak pr. avgang for en viss tidsperiode.

**Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:***Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen vurdere mulige tiltak som kan fjerne eventuelle hindringer for virksom konkurranse innenfor innenlands luftfart og på egnet måte fremme forslag for Stortinget.

**Forslag fra Fremskrittspartiet:***Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen i løpet av høsten 2006 legge frem forslag til luftfartsplan for årene 2007-2010.

**KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteens tilråding fremmes av hele komiteen.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:18 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Trond Helleland, Petter Løvik, Øyvind Halleraker og Jan Tore Sanner om å pålegge flyselskapene å offentliggjøre kanselleringsinformasjon og andre tiltak som kan bedre konkurranseforholdene og passasjerrettighetene i norsk luftfart, vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. mai 2006

**Per Sandberg**  
leder

**Arne Sortevik**  
ordfører

## **Vedlegg**

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. mars 2006**

**Dokument nr. 8:18 (2005-2006) Forslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Trond Hellesland, Petter Løvik, Øyvind Halleraker og Jan Tore Sanner om å pålegge flyselskapene å offentliggjøre kanselleringsinformasjon og andre tiltak som kan bedre konkurranseforholdene og passasjerrettighetene i norsk luftfart**

Ved brev av 9. februar 2006 har transport- og kommunikasjonskomiteen bedt om en uttalelse til Dokument nr. 8:18 (2005-2006). Både begrunnelsen for forslaget, og deler av selve forslaget, berører problemstillinger som fornyingsministeren er ansvarlig for. Dette svaret er derfor utarbeidet i samråd med henne.

Jeg velger å kommentere det siste av de tre forslagene først.

#### **Forslag III**

*"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag som kan bedre passasjerrettighetene i luftfarten gjennom økt satsing på offentlig tilsyn av passasjerrettigheter, økt erstatningsansvar for reisendes tap ved kanselleringer og etablering av klageorgan for flypassasjerene"*

#### **Kommentarer til forslag III**

Ved ikrafttredelsen av parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 om etablering av felles regler om kompensasjon og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flygning m.v. den 17. februar 2005, signaliserte samferdselsmyndighetene samtidig at det er ønskelig å styrke håndhevelsen av flypassasjerenes rettigheter. Dette har resultert i et utkast til endringer i luftfartsløven som 17. mars 2006 ble sendt ut på bred høring.

I utkastet foreslås det for det *første* en vesentlig styrking av det offentlige tilsynet med passasjerrettighetene. Hovedansvaret for tilsynet foreslås lagt til Luftfartstilsynet. Tilsynet skal kunne kreve alle nødvendige opplysninger fra flyselskaper og andre som har rettslige forpliktelser overfor passasjerene. På grunnlag av slike undersøkelser, skal Luftfartstilsynet kunne pålegge selskaper å rette opp praksis som er i strid med passasjerenes rettigheter. Selskaper som ikke etterkommer pålegg, vil kunne pålegges å betale tvangsgebyr.

For det *andre* inneholder utkastet forslaget til lovbestemmelser som legger grunnlaget for å etablere en ny klagenemnd som flypassasjerer skal kunne klage til dersom de ikke har mottatt de ytelsene de har krav på fra et flyselskap. Alle selskaper som flyr i Norge skal være underlagt ordningen, som i tillegg skal være enkel og rask å benytte seg av.

Det nye regelverket som er beskrevet ovenfor vil blant annet styrke passasjerenes mulighet til å få erstatning ved kansellering. Bevisreglene i forordning nr.

261/2004 gjør nemlig at passasjerene vil få medhold i sitt krav om erstatning dersom flyselskapene ikke dokumenter overfor klagenemnda at det har gjort alt som med rimelighet bør kunne forventes av det med tanke på å unngå kansellering. Når flypassasjerene gjennom dette systemet blir sikret de rettighetene de faktisk har, antar jeg at det ikke er behov for å endre selve rettighetsregelverket.

#### **Forslag I**

*"Stortinget ber Regjeringen i lov eller forskrifts form om å pålegge flyselskaper på norske ruter jevnlig å offentliggjøre sin kanselleringsstatistikk med kanselleringsårsak pr. avgang for en viss tidsperiode."*

#### **Kommentar til forslag I**

Fremveksten av nye lavprisselskaper har gjort at konkurransen i luftfarten de senere årene har vært sterkt fokusert på pris. Skjerpet priskonkurranse gjør samtidig at kvaliteten på tjenestene blir et viktig konkurranseparameter. Forsinkelser, nektet ombordstigning på grunn av overbooking eller bytte av fly, kanselleringer og dårlig bagasjebehandling, er alle eksempler på kvalitetsmessige mangler ved den transportavtalen passasjerer har inngått.

Ved å styrke håndhevelsen av passasjerenes rettigheter ved hjelp av de nye reglene som er omtalt i kommentarene til forslag III, vil flyselskapene få en sterkere økonomisk oppfordring til å sikre passasjerene den kvaliteten de har krav på.

I februar 2005 la EU-kommisjonen frem et strategidokument om hvordan passasjerenes rettigheter skal styrkes (COM(2005) 46 final), og under overskriften "Rett til sammenlignende informasjon" sier Kommisjonen at den allerede har utviklet et system av indikatorer som vil gi passasjerene nøkkelinformasjon om tjenestenes kvalitet. Kun noen få flyselskaper har tatt systemet i bruk. I sitt arbeidsprogram for 2006 har derfor Kommisjonen annonsert at det i annet kvartal 2006 vil legge frem forslag til en ny forordning som vil pålegge flyselskapene å offentliggjøre informasjon som gjør det mulig å sammenligne kvaliteten på tjenestene.

I påvente av at dette forslaget blir lagt frem, er det ikke hensiktsmessig å fremme ensidige norske forslag som har samme formål. Jeg vil i stedet følge nøye med på det forslaget som er ventet fra Kommisjonen, og forsøke å påvirke dette i en retning som ivaretar de hensynene som er nevnt i dokument 8-forslaget på en best mulig måte. For så vidt gjelder kanselleringer, er det ønskelig at opplysningene kategoriseres på en måte som gjør det mulig for passasjerene å få oversikt over hvor mange kanselleringer som skyldes forhold som det er rimelig å forvente at flyselskapet har ansvar for. Dessuten må en sikre en viss kvalitetskontroll av opp-

lysningene, så en unngår at regelverket fungerer som en statlig legitimering av villedende informasjon.

## Forslag II

*"Stortinget ber Regjeringen vurdere konkurransesituasjonen innen luftfarten, og fremme forslag for Stortinget som kan fjerne eventuelle hindringer for økt konkurranse."*

## Kommentarer til forslag II

Konkurransesituasjonen i norsk luftfart har vært til kontinuerlig vurdering av konkurransemyndighetene over en lang periode. Markedet for innenlands luftfart er kjennetegnet ved at SAS Braathens har en dominerende stilling. SAS Braathens har i følge Konkurransetilsynet en markedsandel på omkring 80 prosent i innenlands luftfart. Enkelte har prøvd å etablere seg i konkurranse med SAS Braathens, men det er i dag bare Norwegian Air Shuttle AS (Norwegian) som konkurrerer med SAS Braathens på de største innenriksrutene.

Tiltak som myndighetene har gjennomført de senere år har bidratt til økt konkurranse og lavere priser på flyreiser innenlands. Det gjelder bl.a. fjerning av seteavgiften og Konkurransetilsynets inngrep mot opptjening av bonuspoeng på SAS Braathens innenlandsruter i 2002. I tillegg holder konkurransemyndighetene et kontinuerlig oppsyn med SAS Braathens som følge av selskapets dominerende markedsstilling. I tildelingsbrevet for 2005 ble Konkurransetilsynet bedt særskilt om å overvåke konkurransen i luftfartsmarkedet. I juni 2005 ila Konkurransetilsynet SAS Braathens et overtredelsesgebyr på 20 millioner kroner for å ha misbrukt sin dominerende stilling ved å ha drevet konkurranseskadelig underprising på strekningen Oslo-Haugesund. I juli 2005 varslet tilsynet at det ville ilegge SAS Braa-

thens et overtredelsesgebyr på inntil 30 millioner kroner for å ha drevet konkurranseskadelig underprising på strekningen Oslo-Ålesund. Denne saken er fortsatt til behandling i Konkurransetilsynet.

Det er i liten grad regulatoriske forhold som hindrer konkurranse i luftfarten innenlands. Både norske flyselskaper, og flyselskaper fra andre EØS-land, har full rett til å etablere ny ruter så lenge de tilfredsstiller generelle krav til sikkerhet og økonomisk soliditet, og de tekniske forhold ved lufthavnene ligger til rette for det. Det er ikke kapasitetsskranke knyttet til tildeling av tidsluker ("slots").

Heller ikke for flygninger til og fra andre EØS-land er det grunn til å anta at regulatoriske forhold hindrer konkurransen merkbart. Derimot kan det være andre forhold som hindrer en fungerende konkurranse på flyruter fra Norge til øvrige nordiske land og enkelte steder i Europa forøvrig. SAS konsernet har en dominerende stilling på mange av disse strekningene, og de ulike flyselskapenes bonusprogrammer bidrar også til å begrense konkurransen. Bonusprogrammer og andre konkurranse relaterte problemer knyttet til internasjonal luftfart er imidlertid forhold norske konkurransemyndigheter vanskelig kan gjøre noe med ensidig. Dette krever internasjonalt samarbeid.

Konkurransemyndighetene mener at det viktigste virkemiddelet for å opprettholde konkurransen i norsk luftfart er å hindre at SAS Braathens misbruker sin dominerende stilling. Dette er viktig både for å opprettholde etableringsmuligheter, og for å bidra til at konkurransen blant de etablerte aktørene fungerer. Med det mer eller mindre kontinuerlige fokus som konkurransemyndighetene har hatt på luftfartsmarkedet over flere år, anses det ikke å være behov for å igangsette en særskilt vurdering av det norske luftfartsmarkedet nå.



