

Referat af diskussion ved workshop:
”Krav om konkurrence i luften”
5. linie – Lokale 3.117.
Tirsdag d. 27 august.

Workshoppen byggede på diskussion af oplægget af Konkurrencestyrelsens ”Konkurrencerede-gørelse 2002”, med fokus på emnet luftfart i Danmark.

Der henvises til vedlagte indlæg fra Konkurrencestyrelsen og SAS for en detaljeret beskrivelse af det fremlagte materiale på workshoppen.

Det udsprang af debatten, at nationale særinteresser i de europæiske lande overskygger muligheden for den frie konkurrence på luftfartsområdet i Europa. Politik i luftfart forhindrer den fri konkurrence. Regeringerne i de enkelte europæiske lande beskytter deres eget luftfartsselskab med tilhørende egen lufthavn som internationalt transferknudepunkt. Det giver korte transporttider og global markedsadgang, som igen giver økonomisk udvikling og vækst i landet. Det er derved en "konkurrence" mellem regeringerne i Europa med anvendelse af national beskyttelse og støtteordninger af eget nationale selskab herunder især, hvis et nationalt selskab står foran konkurs. Dette kan SAS ikke konkurrere imod, fordi regeringerne i Danmark og de øvrige nordiske lande traditionelt set er imod statsstøtte. Det er en holdning som SAS støtter. Men SAS ønsker samtidig lige konkurrencevilkår. SAS udtrykte bekymring for, at samfundsudviklingen i Danmark ville blive svækket, hvis selskabet blev opkøbt af et andet luftfartsselskab. Fordi SAS er garanten for Københavns Lufthavn som internationalt trafikknudepunkt. Uden et selvstændigt SAS vil selskabet i højere grad blive fødelinie til en fremmed lufthavn, og trafikknudepunktet i Københavns Lufthavn vil blive svækket og få karakter af en provinslufthavn. Det at de oversøiske ruter i EU ejes af de enkelte stater og ikke udbydes under konkurrencevilkår, men derimod under interessevilkår, ser SAS som et politisk konkurrencehæmmende aspekt. SAS vil derfor gerne have indført ”Single European Sky”, så Kommissionen på området blev styrket.

Det blev bemærket på workshoppen, at Konkurrencestyrelsens analyser og regulering af området foretages rute for rute, hvilket ikke tilstrækkeligt afspejler markedssituationen på luftfartsområdet, som er en global netværksindustri. Det fremgår således ikke af styrelsens analyser om fx høje priser på føderuter ind i trafikknudepunktet kompenserer for lavere priser på de internationale ruter ud af trafikknudepunktet. Konkurrencestyrelsen analyser tager derfor kun udgangspunkt i forbrugernes samlede rejseomkostninger, såfremt den rejsende ikke transferer undervejs.

SAS' kommentarer til Konkurrencestyrelsens konkurrenceredegørelse 2002

SAS byder Konkurrencestyrelsens konkurrenceredegørelse 2002 velkommen og er helt på linie med styrelsens ønske om øget konkurrence i europæisk luftfart. SAS noterer med tilfredshed, at Konkurrencestyrelsen anerkender luftfartsbranchens internationale karakter og støtter styrelsens synspunkt om, at reguleringer og ændringer i branchens rammebetingelser bedst sker internationalt eller indenfor rammerne af EU.

Konkurrencestyrelsen påpeger i redegørelsen, at alliancer er med til at gøre det vanskeligt for nye operatører at trænge ind på markedet.

Konkurrencestyrelsen påpeger, at en væsentlig barriere for fri konkurrence i europæisk luftfart er branchens strukturelle forhold, hvor de nationale selskaber beskyttes af statslige interesser, som umuliggør den nødvendige restrukturering af og konsolidering i europæisk luftfart, således som det sker i USA. For at overvinde de politiske og strukturelle barrierer er alliancedannelser den eneste mulighed for at klare sig i den internationale konkurrence.

SAS forstår Konkurrencestyrelsens betragtninger, men ikke bekymring i forhold til de begrænsede barrierer, som opstår som følge af alliancedannelser. Alliancer består primært i at kombinere komplementære rutenet. Herved skabes nye og enklere forbindelser fra Danmark til markeder, som SAS ikke kan betjene. Hensigten med alliancer er således ikke at begrænse konkurrencen, men at tilbyde et bedre produkt og dermed sikre sig en berettigelse i den globale luftfartsindustri. SAS' deltagelse i Star Alliance er da også en forudsætning for bibeholdelsen af SAS' trafiksystem med Københavns Lufthavn som internationalt trafikknudepunkt.

Konkurrencestyrelsen påpeger i redegørelsen, at SAS' prisniveau ligger 5 % højere end gennemsnittet i EU, og at SAS har et højt løn- og omkostningsniveau i forhold til andre luftfartsselskaber i EU.

SAS skal ikke anfægte Konkurrencestyrelsens beregninger, men blot bemærke, at de 5 % i højere prisniveau i redegørelsen er baseret på SAS' gennemsnitsindtægter pr. sæde på hele rutenettet, som ikke siger noget om, hvorvidt SAS' priser er højere eller lavere end konkurrenternes – generelt eller på de enkelte ruter. I praksis er SAS' priser både højere og lavere end EU-gennemsnittet på de enkelte ruter.

SAS har lanceret et nyt produkt "Scandinavian Direct" med lavere priser og en enklere prisstruktur på vores største enkeltmarked – nemlig ruter inden for Skandinavien. Det er et yderligere skridt i SAS' bestræbelser på at reducere prisniveauet.

SAS er fuldt opmærksom på, at selskabets omkostninger generelt ligger højere end i andre europæiske luftfartsselskaber. Det skyldes blandt andet et generelt højere omkostningsniveau i Skandinavien. Det skyldes selvsagt også interne forhold i SAS, og som bekendt er det noget, vi gør noget ved. SAS har således identificeret en lang række besparelser og effektiviseringer i selskabet, og vi arbejder intensivt med yderligere forbedringer på omkostningssiden. En succesfuld gennemførelse er en forudsætning for SAS' overlevelse på sigt.

Konkurrencestyrelsen forholder sig kritisk i redegørelsen til flyselskabernes bonusprogrammer og foreslår blandt andet øget skattekontrol med henblik på at reducere programmernes påståede loyalitets effekt.

SAS er som udgangspunkt ikke tilhænger af bonusprogrammer. Men de er en realitet i international luftfart, og SAS er derfor også tvunget til at tilbyde sådanne programmer. Har vi ikke den mulighed, vil det indebære en væsentlig fordel for vores konkurrenter. Dette gælder uanset, om disse udbydes på indenrigs- eller udenrigsruter.

SAS tvivler på, at bonusprogrammer giver nye aktører indtrængningsvanskeligheder på et marked. De seneste års udvikling har netop anskueliggjort, at en række nye lavprisaktører med anderledes produkt- og priskoncept ganske udmærket er i stand til at etablere sig på markeder – også hvor der er en markedsledende aktør som eksempelvis SAS i Skandinavien.

SAS har forståelse for styrelsens synspunkter vedrørende skattekontrol. SAS skal henlede opmærksomheden på, at en øget kontrol/indberetningspligt selvsagt også skal gælde anvendelsen af de programmer, som udenlandske selskaber udbyder i Danmark. I USA har man i øvrigt som en håndsrekning til amerikanske luftfartsselskaber netop indført skattefrihed for privat brug af bonuspoint optjent ved virksomhedens køb af billetter.

Konkurrencestyrelsen påpeger i redegørelsen, at det er påkrævet med en ændring af reglerne for fordeling af slots (afgangs- og ankomsttider) i de europæiske lufthavne og foreslår en ordning, hvor slots med jævne mellemrum sættes på auktion og gives til højestbydende selskab.

SAS er af den opfattelse, at den bedste løsning til at imødegå mangel på slots er at sikre, at den nødvendige infrastrukturelle kapacitet stilles til rådighed.

SAS er åben over for en drøftelse heraf, men er umiddelbart skeptisk over for indførelse af auktionssystemer på slots. Hvis formålet er at skabe bedre adgang for nye operatører, synes et auktionssystem at virke imod hensigten, idet slots vil blive en værdifuld handelsvare, som primært kapitalstærke selskaber vil profitere af. Ud over at det kan skævvride konkurrencen over for mindre selskaber, vil omkostningerne til køb af slots i sidste ende skulle betales af kunderne gennem højere billetpriser. Det viser tilsvarende erfaringer fra bl.a. telesektoren.

EU-Kommissionen og de europæiske luftfartsselskaber er enige om, at det nuværende slotssystem skal gennemanalyseres og sammenholdes med alternative løsningsmuligheder, inden man lægger sig fast på endelige løsningsmodeller. Det af styrelsen fremsatte forslag savner en sådan analyse, men bør bestemt indgå i det videre arbejde i EU-regi.

Scandinavian Airlines System
Den 27. august 2002