

Fornyings- og administrasjonsdepartementet  
Postboks 8004 Dep  
0030 Oslo

|                                               |                |
|-----------------------------------------------|----------------|
| FORNYINGS- OG<br>ADMINISTRASJONSDEPARTEMENTET |                |
| 23 MAI 2007                                   |                |
| ARKIVKODE                                     |                |
| SAKSNR.                                       | 200602795 - 39 |

Oslo, 21. mai 2007

Ansvarlig advokat: Katinka Mahieu  
Vår ref.: 551046 - 3

## **HØRING - FORSLAG TIL FORSKRIFT OM FORBUD MOT BONUSPROGRAM I NORSK INNENRIKS LUFTFART**

Det vises til høringsbrev av 26. februar 2007 der Fornyings- og administrasjonsdepartementet ber om høringsinstansenes kommentarer på forslag til forskrift om forbud mot bonusprogram i norsk innenriks luftfart.

I utkastet til forskrift foreslår departementet å videreføre forbudet mot bonusprogram i norsk innenriks luftfart. Forslaget er begrunnet med at fraværet av innenriks bonusprogram har bidratt til økt konkurranse og lavere priser for innenlandsflyvninger. Forbudet er begrenset til opptjening av bonuspoeng innenlands. Det åpnes dermed for at bonuspoeng opptjent i utlandet skal kunne brukes innenlands.

I forskriften er det gjort unntak fra forbudet mot innenriks inntjening av bonuspoeng for selskaper med mindre markedsandeler. Et selskap med markesandel på under 15 prosent på den aktuelle ruta og under 15 prosent samlet på alle innenriksruter skal kunne tilby opptjening av bonuspoeng innenlands.

Vi er generelt sett positive til en forlengelse av forbudet mot bonusprogram på flyreiser. I likhet med departementet er vi av den oppfatning at forbudet mot bonusprogrammer ved innenriks luftfart har hatt en samfunnsøkonomisk positiv effekt gjennom økt konkurranse og lavere priser. Flyselskapenes bonusprogrammer har dokumenterte konkurranseskadelige effekter.<sup>1</sup> Bonusprogrammer har en innelåsende effekt ved at kunder som nærmer seg visse varierende terskelverdier har utsikter til betydelige fordeler (oppgradering av kundestatus, gratis flybilletter med mer). Når kunden nærmer seg terskelverdiene har hun sterke incentiver til å velge flyselskapet vedkommende har opparbeidet seg bonusen hos selv om andre aktører priser seg lavere. For forretningsreisende vil utsiktene til fordeler under bonusprogrammet kunne være primærmotivasjonen ved kjøp av flyreiser fordi fordelene gjerne tilfaller vedkommende personlig mens arbeidsgiver betaler billetten. For denne gruppen har prisdifferansen mellom alternative flyselskaper liten eller ingen betydning, og incentivet til å

<sup>1</sup> Se eksempelvis SNF rapport nr. 12/00: "Bonusprogram og konkurranse i det norske luftfartsmarkedet" av Bente Risvold og artikkelen det henvises til i departementets høringsnotat

velge den rimeligste billetten (ut fra kvalitet/pris) reduseres vesentlig. Bonusprogrammer hos flyselskaper med et betydelig nettverk, der poeng kan tjenes opp og fordeler tas ut i et omfattende rutenett, kan skape sterke lojalitetsinsentiver for kundene.<sup>2</sup> Mindre konkurrenter, uten tilsvarende nettverk, har ikke mulighet til å tilby like gode bonusordninger. Lojalitetsprogrammer kan derfor bidra til at mindre konkurrenter utestenges selv om deres produkter er like gode eller bedre på pris og kvalitet.

I departementets høringsbrev bes det spesifikt om høringsinstansenes kommentarer til forslaget om å tillate bonusprogram for flyselskap som har markedsandeler på under 15 prosent. Som begrunnelse for unntaket anfører departementet at opptjening av bonuspoeng vil ha liten effekt på konkurransen dersom det benyttes av en mindre aktør.

Utgangspunktet i konkurranseretten er at det bare kan nedlegges forbud mot ensidige handlinger for bedrifter med en dominerende stilling. Bakgrunnen for dette er at ikke-dominerende aktører har svært begrensede muligheter til å ta monopolpriser, drive konkurrenter ut av markedet eller være mindre innovative. Et forbud mot handlinger foretatt av flyselskaper med en markedsandel på helt ned mot 15 prosent går betydelig lenger i å regulere ensidig adferd enn hva som er vanlig praksis i norsk og europeisk konkurranserett (jfr. konkuranseloven § 11, art. 54 i EØS-avtalen og art. 82 i Roma-traktaten).

Spørsmålet er om bonusprogrammer står i en særstilling som gjør at denne typen ensidige handlinger bør vurderes annerledes. Prinsipielt sett bør en særbehandling av bonusprogrammer i forhold til alle andre ensidige handlinger ikke innføres uten en solid forankring i økonomisk teori og empiri.

Dersom forbud mot bonusprogrammer for ikke-dominerende aktører kan begrunnes konkurranseøkonomisk, er annen problemstilling hvorvidt det bør gjøres unntak små aktører og hvor terskelen i så fall bør settes.

Å opprettholde et bonusprogram antas å være av en viss betydning også for flyselskapene. Dette gjelder særlig flyselskapene med omfattende nettverk. Går disse aktørene over terskelverdien mister de denne fordelene og må konkurrere mer aggressivt. Når de nærmer seg terskelen har de et visst insentiv til å sette opp prisene for å unngå den skjerpede konkurransen en høyere markedsandel innebærer. Det kan derfor tenkes at unntaket demper konkurransen i markedene for innenriks luftfart.

Markedsandelene beregnes ved å se på Avinors månedsvise statistikker. Alle aktørene i markedet har full oversikt over disse tallene og vil dermed vite om mindre konkurrenter nærmer seg terskelverdien. Kommer de små aktørene over terskelen vil dette innebære økt konkurranse, også for de større konkurrentene. Markedsaktørene, både store og små, vil derfor alle søke å opprettholde en fredelig sameksistens gjennom å holde mindre aktører på stabile markedsandeler under terskelverdiene.

Å tillate bonusprogram for flyselskap med en markedsandel på under 15 prosent begrunnes også med at det bidrar til økt konkurranse ved å gjøre det enklere for nye aktører å etablere

---

<sup>2</sup> Passasjerer har betydelige problemer med å ta ut bonuspoengene sine. *The Economist* har estimert at verdien av de totale utestående bonuspoengene beløper seg til mer enn den samlede sirkulasjonen av dollarsedler, se artikkel av 20. desember 2005.

seg i det norske markedet. Vi antar at det først og fremst vil være utenlandske flyselskaper som allerede har omfattende nettverk utenfor Norge som vil kunne dra nytte av unntaket. For disse vil et bonusprogram kunne være attraktivt for kundene selv om de har under 15 prosent markedsandel fordi bonuspoengene opparbeides og tas ut i hele nettverket. Det antas derimot at bonusprogrammer vil være til liten nytte for nyetablerte norske flyselskaper der kundene vil måtte tjene opp og ta ut bonuspoeng på et lite antall ruter.

Avslutningsvis vil vi også påpeke at administrasjonen av unntaket vil kunne avstedkomme problemer på grunn av svingninger i markedsandeler. Departementet har søkt å avhjelpe dette ved å legge opp til en viss grad av fleksibilitet. Etter vår oppfatning vil man imidlertid fortsatt risikere at ett og samme flyselskap kan ha bonusopptjening på visse ruter/tidsperioder, men ikke andre ruter/tidsperioder. Dette vil føre til økte kostnader for det enkelte flyselskap som kan ha vanskeligheter med å planlegge markedsføringen og opprettholde tilstrekkelig fleksible bonuspoengsystemer. I tillegg vil det skape usikkerhet blant kundene rundt hvilke reiser som gir bonuspoeng.

Med vennlig hilsen  
ADVOKATFIRMAET SELMER DA



Lars Grøndal  
advokatfullmektig