

Our Ref: ABS/ØF

Date: 10.05.2012

DDI: +47 22945912

Fax:

e-mail: Oystein.Fredriksen@akersolutions.com

Det kongelige fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementPostboks 8004 Dep
0030 Oslo

Att: Anders Myklebust

Høring, - Evaluering av grunnlaget for forskrift om forbud mot bonusprogram i innenriks luftfart

Aker ASA er invitert til å uttale seg om Konkurransetilsynets anbefaling om fortsatt forbud mot bonusprogram på innenriksruter. Aker ASA utgjør ikke den store aktøren i dette og har få innenriks flyreiser. Aker ASA har derfor overlatt høringsbrevet til sitt underliggende organ, Aker Solutions AS for å uttale seg om dette.

Konkurransesituasjonen i norsk luftfart endret seg betydelig ved Norwegians inntreden i markedet i 2002 og opptjening av bonuspoeng ble forbudt. Som Konkurransetilsynet påpeker har denne konkurransesituasjonen bidratt til en nedgang i gjennomsnittsprisene på konkurranseruter i norsk innenriks luftfart, og denne nedgang i gjennomsnittsprisene gjelder også for Aker-konsernet.

Etter vår vurdering har bonusprogrammer i luftfarten en konkurransebegrensende og konkurransevidende virkning og vi ser intet behov for å gjeninnføre bonusprogram generelt i norsk innenriks luftfart. Vi innser at dette er en konkurranseulempa for SAS, og vi aksepterer Konkurransetilsynets konklusjon at trafikkgrunnlaget på de tre største innenriksrutene (OSL – BGO/SVG/TRD) er tilstrekkelig til å opprettholde konkurransesituasjonen selv om man tillater opptjening av personlige bonuspoeng. Vi tror at markedet over tid er best tjent med en solid konkurranse mellom to sterke aktører. Reimplementering av bonusprogram i innenriks luftfart vil neppe medføre nye investeringer for SAS da disse investeringene allerede er foretatt og dermed medfører dette heller ikke høyere priser. Norwegian vil antagelig fortsette å konkurrere på de områder de er best, nemlig effektiv drift, lave kostnader og dermed lave priser. Det kan endog tenkes at Norwegian må redusere sine priser for å opprettholde konkurransekraften mot SAS. Vi bemerker også at en gjeninnføring av bonusprogram på disse strekningene vil medføre større utfordring for bedriftene å styre de reisendes valg til det flyselskap som for arbeidsgiver er det mest optimale.

Departementet ber om synspunkter på spørsmålet om Konkurransetilsynets anbefaling om å gjøre unntak fra bonusforskriften for flyreiser fra/til OSL og ikke andre flyplasser i østlandsområdet vil påvirke konkurransen mellom flyplasser generelt og på østlandsområdet spesielt. Generelt tror vi at en gjeninnføring av bonusprogram for flyreiser fra/til OSL og ikke andre flyplasser i østlandsområdet ikke vil påvirke konkurransen mellom flyplassene i merkbar grad. Vi er allikevel ikke fremmed for at reisende fra Vestfold vil ta toget til Gardermoen for å få bonuspoeng på en tur til Bergen i stedet for å reise med Widerøe fra Torp. Videre ser vi som en mulig konsekvens at Aker-konsernets betydelig trafikk fra/til OSL – Stord kan medføre at reisende tilpasser reiseruten for å oppnå bonuspoeng (og billigere reiser, jfr. kommentar nedenfor vedr. DAT's prispolitikk) via Bergen (og muligens Stavanger) på bekostning av lufthavnene på Stord og i Haugesund.

Etter at Norwegian flyttet fra Rygge er det bare DAT som er aktuell mht vår forretningstrafikk. Med den prispolitikken DAT fører, styrer vi våre reisende til Gardermoen og benytter våre avtaleselskap derfra. Det er

prispolitikken som DAT fører og ikke en eventuell gjeninnføring av bonusprogram for flyreiser fra/til OSL som vil påvirke konkurransen mellom OSL og Rygge.

Med hilsen
Aker Solutions AS



Sissel A. Lindland
Chief HR Officer
Corporate HR