

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Postboks 8004 Dep
0030 Oslo

Vår dato 02.05.2012
Deres dato
Vår referanse TL
Deres referanse

HØRING – EVALUERING AV GRUNNLAGET FOR FORSKRIFT OM FORBUD MOT BONUSPROGRAM I INNENRIKS LUFTFART

Det vises til departementets høringsbrev av 7. mars 2012 vedlagt en offentlig versjon av Konkurransetilsynets (KT) evaluering av det såkalte bonusforbudet.

Både SAS og Norwegian er medlemsbedrifter i NHO Luftfart, og disse har ulike oppfatninger om eksisterende forbud mot bonusprogram i norsk luftfart. NHO Luftfart ønsker derfor ikke å uttale seg om fordeler og ulemper ved bonussystemet som sådan, og viser til disse medlemsbedriftenes høringsinnspill i saken. NHO Luftfart vil imidlertid kommentere et aspekt ved saken som ikke i særlig grad er vurdert av KT, og som i prinsippet heller ikke argumenterer for eller mot et fortsatt forbud mot bonusprogram. Dette gjelder hvordan en avgrensning av bonusprogram til kun å gjelde tre spesifikke ruter til Oslo lufthavn, Gardermoen vil kunne påvirke konkurranseforholdene til nærliggende flyplasser for øvrig i Osloområdet – konkret for Moss lufthavn, Rygge og Sandefjord lufthavn, Torp. Begge lufthavnene er til orientering medlem i NHO Luftfart.

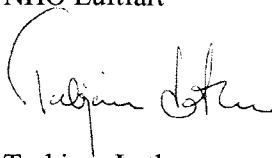
Begge disse flyplassene er ikke-statlig eid, og ligger innenfor et naturlig reiseområde for store deler av Osloregionen. Rygge ligger 60 km sør for Oslo i Østfold, og Torp ligger 110 km sør-vest for Oslo i Vestfold. Begge flyplassene har et stort geografisk overlappende influensområde med Gardermoen, og erfaringer de senere år viser at det foreligger en viss konkurranse mellom disse tre flyplassene i Osloområdet. Reisevaneundersøkelser, og andre kundedata vil kunne dokumentere nærmere omfanget av slike konkurranseflater.

KT legger til grunn at bonusprogrammer i luftfarten har konkurransebegrensede virkninger. Opptjeningsstrukturen i bonusprogrammet påfører etter KT's vurdering kunden en ekstra kostnad ved å velge et konkurrerende selskap slik at kunden blir "låst inne" hos sitt opprinnelige selskap. Det er ulike oppfatninger om hvor sterke slike innelåsende effekter faktisk er, og hvor begrensende dette er for konkurransen. KT har med grunnlag i en rekke studier foretatt grundige vurderinger av dette for selve flyrutevirksomheten. NHO Luftfart finner det underlig at det ikke er foretatt tilsvarende vurderinger for de lufthavnene som blir berørt av KT's forslag. Det foreligger derfor ikke en vurdering av effekten av forslaget for lufthavnene på Rygge og Torp, og hvordan det konkrete forslaget eventuelt vil påvirke konkurransekraften mellom flyplassene og fremtidig utvikling av flyrutetilbudet på de aktuelle flyplassene. Slike endringer i det grunnleggende flyrutetilbudet vil åpenbart ha stor samfunnsøkonomisk betydning. Begge de to lufthavnene har sammenlignet med Gardermoen relativt lite trafikk, og er slik sett ekstra sårbar for endringer i konkurransevilkårene. Selv relativt små endringer i konkurransevilkårene kan derfor gi vesentlig utslag i tilbudet fra de to berørte flyplassene, og dermed påvirke tilbudet til befolkningen i Osloregionen.

NHO Luftfart ber departementet vurdere nødvendige tiltak for å unngå at de tre konkurrerende lufthavnene i Osloregionen behandles ulikt. Det kan tilføyes at staten har stilt vilkår i de to lufthavnenes konsesjoner som kan begrense utviklings- og konkurranseevnen mot den statlig eide hovedflyplassen på Gardermoen. Dette er knyttet til trafikkbegrensninger, åpningstider og mulighet for statlig prisregulering. Motivasjonen for dette er å ivareta statens egne økonomiske interesser knyttet til Oslo Lufthavn Gardermoen. Ulike vilkår innenfor bruk av bonusprogram vil ytterligere kunne forsterke de konkurransevidende rammebetingelsene.

NHO Luftfart ber Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet foreta en vurdering av de hensyn som her er frembrakt, og tillegge dette nødvendig vekt i de konkrete løsninger som velges.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Konkurransetilsynet