



Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Postboks 8004, Dep
N-0030 Oslo
postmottak@fad.dep.no

Deres ref.:

12/372

Vår ref.:

/LJ/SOL

Lysaker, 16. mai 2012

BONUSPROGRAM I INNENRIKS LUFTFART – HØRINGSBREV

Vi viser til departementets høringsnotat datert 7. mars 2012, vedrørende evaluering av forskrift om forbud mot bonusprogram i innenriks luftfart.

Norsk Flygerforbund ønsker opphevelse av bonusrestriksjoner

Norsk Flygerforbund (NF) er svært tilfreds med at Konkurransetilsynet nå foreslår å oppheve forbudet mot bonusprogram på de tre største rutene mellom Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger.

Vi er derimot ikke tilfreds med at forbudet fortsatt foreslås gjort gjeldende på ruter med lavere passasjertilbud.

NF er ikke i samme grad som Konkurransetilsynet bekymret for konsekvensene om forbudet også på disse rutene oppheves.

Bonusprogrammer er ett av flere konkurransevirkemidler

NF mener at de ulike partene som betjener rutenettene, i forskjellig grad vurderer sine konkurransefortrinn ut i fra den konkurranse som hersker i det aktuelle rutesegmentet. Noen konkurrerer utelukkende på pris, benytter seg av gebyrer for tjenester som valg av seter, innsjekk av bagasje, ikke gjennomgående billettbookinger, bestilling over telefon, eller kombinasjoner av disse faktorene og har sin organisasjon basert nesten utelukkende på bookinger over internett og ofte benevnt som lavprisselskaper eller, riktigere, lavserviceselskaper.

Andre aktører legger seg på en annen linje, f.eks et fullservicekonsept, hvor rutenettverk vektlegges - også i samarbeid med andre aktører internasjonalt, gjennomgående billettbookinger, ingen gebyrer som tillegg til billettprisen, billettpriser som nødvendigvis ikke tilsvarer lavserviceselskapenes prissetting, forskjelligartet prisstruktur i større grad basert på klasser ombord. For å tilknytte til seg lojale kunder og belønne dem for deres lojalitet, gjennomføres lojalitetsprogram i form av bonusprogrammer. Dette er også i samsvar med et verdensomspennende og

alminnelig benyttet system i luftfarten hos en rekke flyselskaper hvor også marginale ruter inkluderes i bonusprogrammet, som en del av de frie valg av konkurransefaktorer man har å spille på.

Konkurranse innbefatter også risiko for å tape, som å vinne, fordeler i konkurransen. Det er vel derfor konkurrenter i de forskjellige bransjer i næringsvirksomhet generelt bruker forskjellige virkemidler for å tiltrekke seg kunder og holde på dem. Lojalitetsprogrammer er vanlig i et utall forskjellige bransjer, det være seg opptjente bonuser, såkalte medlemskapsrabatter, fremforhandlete fordeler ved å være medlem i en spesiell organisasjon, rabatter gjennom bruk av ymse kredittkort osv. Lojalitetsprogrammer er således allment benyttet – over hele verden. Det viser seg at selv om man oppnår rabatt gjennom ett kort til f.eks drivstoff- eller kredittselskap, benytter kunden seg av flere kort. Derved skapes konkurranse aktørene i mellom og ikke at kunden ”låses inne”, slik Konkurransetilsynet synes å mene om luftfarten spesielt.

Bonusprogrammer innebærer også en form for kvantumsrabatt. Den som kjøper mange varer fra samme leverandør, innvilges en form for rabatt gjennom fordelsprogrammer, frie reiser osv.

Man vet at konkurransen til tider er meget hard, og at fortjenestemarginer er høyst varierende og til tider begrensede, ja, endog negative. At myndighetene i tillegg forbyr fri konkurranse i form av lojalitetsprogram i visse segmenter på innenrikstrafikken, betyr således at myndighetene medvirker til å vri den frie konkurransen inn i en ”villet” gate. Dette er i seg selv konkurransevidende, noe myndighetene – på tross av alle gode hensikter – ikke burde innlate seg på, men snarere overlate til aktørene. Det er ingen grunn til å hevde, nå som situasjonen en gang er som den er i markedet med to jevnstore aktører på innenriksrutene innen tung luftfart, at aktørene ikke vil fortsette å betjene rutenettene sine videre. Om aktørene skulle merke konkurransemessige endringer i markedet, bør det være opp til dem selv å tilpasse seg. En aktør som vil vektlegge et lojalitetsprogram som en del av sitt konkurransefortrinn, bør tillates dette. Norsk Flygerforbund ser det som unaturlig at man skal begrense den konkurransefordel bonusprogrammer kan gi, i en situasjon der andre faktorer i konkurransen ikke er regulert.

Utenlandske aktører kan fritt benytte bonusprogrammer

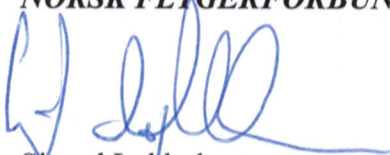
Det skal også nevnes at aktører basert i utlandet etter det NF har grunn til å anta, på fritt grunnlag kan etablere ruter inn i Norge og gjennomføre innenrikstrafikk på ruter som de selv velger – også de med lavere passasjergrunnlag – og belønne sine kunder med deres allerede etablerte bonusprogram. NF føler seg ikke trygg på at myndighetene vil kunne begrense denne belønningsformen. Således vil man se en konkurransevidende effekt skapt av myndighetene påført innenlandsbaserte selskaper i motsetning til utenlandsbaserte.

Luftfartens internasjonale karakter gjør det konkurransemessig problematisk å forby bonusprogrammer alene for innenlandske aktører.

Norsk Flygerforbund ber derfor om at operatørene/aktørene i luftfarten selv gis anledning til på fritt grunnlag å vurdere om de er tjent med å benytte bonusprogrammer fullt ut på sine rutene.

Med vennlig hilsen

NORSK FLYGERFORBUND



Sigurd Løkholm
Generalsekretær