

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
(sendt inn digitalt på regjeringen.no)

Avdeling:  
Internasjonal og  
regulatoriske forhold

Kontaktperson:  
Øystein Høel  
+47 415 58 458

Dato og referanse:  
17. oktober 2016

**Posten Norge AS**

Divisjon Post  
Postboks 1500  
NO-0001 Oslo

Besøksadresse:  
Biskop Gunnerus gate 14A  
Kundeservice: 04004  
www.posten.no

### ***Høring av rapport om overføring av ansvar for kjøp av innenlandske flyruter til nye folkevalgte regioner – innspill fra Posten Norge AS***

Det vises til høringsbrev av 19. september 2016 (sak 16/969) vedrørende ovennevnte. Posten Norge AS (Posten) gir med dette sine merknader.

#### **Kort om rapporten**

Rapporten som er utarbeidet av Oslo Economics på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, tar utgangspunkt i en fremtidig regional struktur med om lag 10 folkevalgte regioner. Bakgrunnen er at regjeringen i Meld. St. 22 (2015-2016) *Nye folkevalgte regioner* foreslår å utrede om ordningen med kjøp av innenlandske flyruter<sup>1</sup> kan overføres fra statlig nivå til regionalt folkevalgt nivå.

Formålet med statens støtte til regional luftfart er å redusere avstandsurempene og bidra til velfungerende distrikter og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet. Rapporten analyserer hvordan oppgaven med flyrutekjøp best kan organiseres ved en overføring til et nytt regionalt nivå, og anbefaler blant annet at tilskudd til kjøp av regionale flyruter bør gis som frie midler til regionene over statsbudsjettet, dersom ansvaret skal overføres. På denne måten vil regionene stå fritt til å prioritere omfanget av flyruter opp mot kjøp av annen kollektivtransport og andre tiltak. Tilskuddene foreslås basert på historiske statlige bevilgninger og gitt gjennom særskilt fordeling. Rapporten påpeker at en regional modell vil gjøre det enklere å prioritere etter lokale/regionale behov, men at det samtidig kan bli vanskeligere å prioritere tiltak av nasjonal betydning. Når det gjelder kostnadene for det offentlige ved å anskaffe et gitt flytilbud, konkluderes det med at disse vil øke noe med en regional organisering.<sup>2</sup>

#### **Postens behov for flytransport**

Samferdselsdepartementet har tildelt Posten en plikt til å opprettholde et landsdekkende formidlingstilbud av postsendinger. I dag omfatter dette et krav fra myndighetene om at prioriterte sendinger (A-post) skal være fremme i hele landet dagen etter innlevering (såkalt overnatt-levering). For å kunne oppfylle denne forpliktelsen er Posten avhengig av innleide postfly, samt et velfungerende regionalt flyrutetilbud, særlig i Nord-Norge.

A-post mellom landsdelene (hovedpostgang) sendes i hovedsak med eget innleid flyselskap. I lokalpostgangen (fra og til terminalens innhentings- og spredningsområde) brukes det fly mellom:

- Bodø og Mosjøen, Mo i Rana, Brønnøysund, Sandnessjøen, Svolvær, Leknes, Værøy, Røst (begge veier)
- Tromsø og Lakselv, Alta, Hasvik, Hammerfest, Berlevåg, Båtsfjord, Vadsø, Vardø, Mehavn, Kirkenes, Honningsvåg (begge veier)

---

<sup>1</sup> Ordningen med kjøp av forpliktelse til offentlig tjenesteyting (FOT) fra flyselskaper omfatter regionale flyruter som hovedsakelig er lokalisert i de tre nordligste fylkene og i Sogn og Fjordane.  
<sup>2</sup> Kostnaden for det offentlige er i analysen sammensatt av administrative kostnader, flyselskapenes produksjonskostnader og konkurransesituasjonen i fremtidige anbudsrunder.

- Rørvik-Trondheim

Dette nettverket er avgjørende for Postens mulighet til å tilby A-post (overnatt-levering) i alle deler av landet. Daglig transporteres omlag 7.000 kg brevpost og pakker i nettverket.

Vi oppfatter at en ny regionstruktur tidligst vil kunne være på plass fra 2020. Det nåværende anbudet for regionale flyruter i Sør-Norge løper ut 31. mars 2020, mens anbudet for Nord-Norge løper frem til 31. mars 2022. Vi legger derfor til grunn at en mulig overføring av ansvaret fra statlig til regionalt nivå ikke vil få eventuelle praktiske konsekvenser for flyrutetilbudet før tidligst fra 2022. Innenfor en så lang tidshorison vil Postens organisering, terminalstruktur og opplegg for postgangen være vesentlig endret. Det vedvarende fallet i brevvolum som følge av digitaliseringen i samfunnet gjør at Posten må gjennomføre omfattende endringer i produkttilbudet fremover. I Meld. St. 31 (2015-2016) *Postsektoren i endring*, som ble lagt frem 11. mai 2016 og for tiden er til behandling i Stortinget, foreslås det å slå sammen dagens A- og B-post til én felles brevstrøm med to dagers fremsendingstid. Posten planlegger med at endringen kan innføres senest fra 1. januar 2018.

Innføring av én felles brevstrøm legger til rette for en omfattende reduksjon i Postens behov for flytransport i hovedpostgangen (dvs. interregionalt/mellom landsdeler). Mangel på, eller ikke tilfredsstillende, regionale flyruter vil imidlertid kraftig utfordre tiden som er tilgjengelig med to dagers fremsendingstid som standardtjeneste, og dermed også gevinstpotensialet ved omleggingen for Posten så vel som for staten i form av betydelige reduksjoner i behovet for statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester.

Postens behov for flytransport for å oppfylle myndighetspålagte krav til fremsendingstid, er ikke direkte analysert eller omtalt i rapporten fra Oslo Economics. Selv om det i hovedsak er passasjertrafikken som styrer behovet for regionale rute-fly, er det viktig å være oppmerksom på synergiene ved at tidlige og sene avganger ofte benyttes av Posten til frakt, mens returen i hovedsak fylles opp med passasjerer. I utgangspunktet må det kunne antas at regionene også i fremtiden vil se seg tjent med et rutetilbud som legger til rette for god fremføring av postsendinger og annen frakt, men desentralisering av ansvar uten nærmere føringer fra statlig nivå vil likevel kunne føre til at interregionale og nasjonale hensyn blir nedprioritert innenfor knappe budsjettmidler på regionalt nivå. Selv om Posten ikke har prinsipielle oppfatninger om fordelingen av politisk ansvar mellom nasjonalt og regionalt nivå, understreker vi likevel, på bakgrunn av ovennevnte, at hvis statlige myndigheter setter krav til postfremføring som forutsetter flytransport der det ikke er kommersielt grunnlag, må staten også ta ansvar for å sikre at slike transporttilbud finnes.

I dagens modell med statlig ansvar for flyrutekjøp, sender departementet ut et høringsbrev der det i god tid bes om innspill til utforming av nye anbud, henholdsvis for Sør-Norge og Nord-Norge. Dette sendes til berørte fylkeskommuner som innhenter synspunkter fra relevante aktører (kommuner, regionale helseforetak, Posten etc.). I denne prosessen bidrar Posten aktivt med innspill med utgangspunkt i behovet for flytransport av post for å tilfredsstille myndighetspålagte krav til fremsendingstid. Dette gjelder typisk at avgangs-/ankomsttider i det regionale flyrutetilbudet blir tilpasset korresponderende forbindelser i hovedpostgangen, at det tas hensyn til stedlig servicenivå (lokale innleverings- og utleveringsfrister) og at transportkapasiteten på de enkelte flyavgangene er tilstrekkelig. Vi anser det som svært viktig at berørte interessenter høres også i en eventuell fremtidig regional beslutningsmodell, og at det sikres at de nye regionene også ivaretar interregionale og nasjonale hensyn i sine prioriteringer.

\*\*\*

Vi bidrar gjerne med ytterligere informasjon dersom det er ønskelig.

*Med vennlig hilsen*

Kristin Bergum  
Direktør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevet signatur*