



Remissvar **2016-08-29**

Näringsdepartementet
Avdelningen för it-politik
103 33 Stockholm

Via E-post:
n.registrator@regeringskansliet.se
n.remiss@regeringskansliet.se

**Svar angående remiss av betänkandet Som ett brev på posten –
Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:27), N
2016/02666/ ITP.**

Amapola Flyg AB har inbjudits att yttra sig över delbetänkandet Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:27). Här följer vårt yttrande.

Sammanfattning

I detta remissvar påpekar Amapola Flyg AB bland annat följande:

- att besparingarna av avskaffad övernattbefordran starkt har överskattats och att nya tillkommande kostnader har underskattats eller utelämnats.
- att de tänkta miljöeffekterna är överskattade och beräkningarna för dessa inkompleta.
- att de avsevärda negativa effekterna för e-handeln inte har analyserats i tillräcklig utsträckning.
- att utredningens beräkningar fokuserar på antal försändelser istället för volym vilket gör beräkningarna för kostnader och miljöpåverkan missvisande.
- att det saknas analys av hur de föreslagna åtgärderna riskerar att försämra kvaliteten och regulariteten hos Postnords hela logistiksystem när man avvecklar flyget som konsekvent haft den högsta kvaliteten i detta system. Detta i en situation då kvaliteten på Postnords service redan är ifrågasatt.

Med tanke på dessa brister i utredningen menar Amapola Flyg AB att betänkandet inte kan ligga till grund för en ändrad reglering.



Om Amapola Flyg AB och postbefordran

I Sverige startades postflyget på 1920-talet för att kunna erbjuda god service för inrikes och utrikes postbefordran. En viktig anledning till postflygets betydelse är de stora avstånden, om man skulle vrida Sverige från Ystad söderut så hamnar vår nuvarande nordspets på den italienska klacken. Sveriges geografi och vinterklimat skiljer sig markant från många andra länder då de stora avstånden och svårigheter att säkerställa tidskritiska väg och tåg transporter över hela året kräver den säkerhet och regularitet som flygfrakt levererar.

Amapola Flyg AB tog över dåvarande Postens (numera Postnord Group AB) postflyg från Postens eget flygbolag Falcon Air 2003/2004. Amapola har sedan dess hjälpt Postnord Group (Postnord) med att förbättra kvaliteten och sänka kostnader för befordran av försändelser med krav på övernattbefordran med hög kvalitet.

Amapola har således en lång erfarenhet av att genomföra postflygningar med hög kvalitet. Förmågan att följa avtalad tidtabell (regularitet) har varit och är mycket hög och har under lång tid varit en bärande del av Postnord Groups system för att uppfylla kvalitetskraven när det gäller befordran över natt för brev upp till 2kg. Amapola har konsekvent haft högst kvalitet i det svenska postnätet vad avser befordran över långa distanser.

| År | Regularitet |
|----------|-------------|
| 2010 | 99,86% |
| 2011 | 99,75% |
| 2012 | 99,75% |
| 2013 | 99,78% |
| 2014 | 99,75% |
| 2015 | 99,42% |
| 2016-AUG | 99,65% |

Tabell 1: Amapola regularitet 2010-2016

Det har tagit många år för Sverige att bygga upp och optimera nätverket för befordran av brev i hela landet. Nätverket är mångförgrenat och en bärande del i att upprätthålla kvaliteten i hela systemet är just flygbefordran. Detta nätverk och dess regularitet är en av Postnords största konkurrensfördelar visavi andra aktörer på marknaden. Man kan därför förmoda att det är förknippat med betydande risker att montera ned det.



Uppskattade besparingar starkt överskattade

Betänkandet SOU 2016:27 anger att kostnadsbesparingarna genom att avskaffa kravet på befordran över natt skulle bli 250 till 300 miljoner kronor per år. Det saknas dock en redovisning av denna kalkyl.

PTS rapport med nummer PTS-ER-2016:21 daterad 2016-06-30 framhåller på sidan 16 under stycke 3.1.2 att det saknas underlag om vilka transporter som krävs för att ersätta dagens flygtransporter. "För att exakt bestämma hur många flyg som kan komma att behövas och exakt vilket transportsätt (tåg eller lastbil) som skulle ersätta borttagna flyg skulle en omfattande logistisk utredning behöva göras. Detta ligger inte inom den möjliga ramen för detta uppdrag."

Det finns ett flertal svagheter i den antagna besparingen och som således ej belyses i betänkandet.

En stor del ligger i att delbetänkandet inte tar hänsyn till att kostnaden per flygtimme kommer att öka kraftigt när mängden flygtimmar minskar, på grund av negativa skaleffekter. En annan stor brist är att utredningen inte belyser någon alternativkostnad för hur posten skall transporteras på annat sätt.

Ingen alternativkostnad finns beskriven

Det är inte rimligt att tro att befintlig kapacitet med bilar och tåg kan absorbera den volym som idag flygs. Det kommer exempelvis tillkomma kostnader i form av extra tågvagnar, hantering och ytterligare biltransporter.

De volymer som flygs i flygplanen idag kommer med nödvändighet behöva transporteras på annat sätt om flygtrafiken till stora delar läggs ner. Årligen så transporteras i Postnords flygnät ca 25 500 ton gods vilket motsvarar ca 3,6 ton i genomsnitt per genomförd flygben.

Det motsvarar i volym som behöver transporteras 355 000 kbm. Postens logistiksystem bygger på standardiserade lastbärare på flyg eller lastbil, så volymfyllnadsgraden, d.v.s. hur stor del av lastutrymmet som fylls räknat i volym, med samma volym i lastbil blir med stor säkerhet lägre än i flygplanen. Detta eftersom lastbilar har en högre höjd i lastutrymmet än flygplanen vilket betyder att en större andel av volymen inte fylls i lastbilen.

Räknar man om den volym som idag flygs till motsvarande lastbilstransporter blir detta ca 8 300 lastbilstransporter. Då är denna siffra enbart beräknad på volymer transporterade mellan nuvarande flygterminaler. Eventuellt ökat transportbehov med bil eller lastbil i insamling och distribution är inte inkluderat.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized letter 'C' or similar shape.



Enhetskostnaden ökar när mängden flyg minskar

Betänkandet slår fast att postflyg fortsatt kommer att behövas i norra Norrland och Gotland. Mot den bakgrunden är det viktigt att beakta att kostnaden för enstaka linjer utbrutna från ett större sammanhängande nätverk kommer att omintetgöra de skalfördelar som ett sammanhängande flygnätverk ger. Därmed kommer timkostnaden och kostnaden per försändelse som flygs att öka betydligt. Det leder till att de estimerade besparingarna reduceras betydligt.

Amapola Flyg AB har gjort en övergripande kalkyl av kostnaderna för att hantera de återstående flyglinjer som enligt delbetänkandet fortfarande kommer att behövas. De årliga kostnaderna för dessa linjer kommer att uppgå till 110 miljoner kronor per år. Som effekt av förlorade skalfördelar kommer kostnaden för varje flygtimme således att öka med knappt 50 procent.

Sammantagen ekonomisk effekt

Delbetänkandets estimerade besparing av kostnader för reduktion av flygning framstår inte som realistiska. Därtill kommer de kvalitativa risker som en så stor förändring i hela nätverket kommer att medföra.

Som beskrivet ovan tillkommer med stor säkerhet ytterligare kostnader för att transportera gods som idag flygs istället transporteras på lastbil och tåg. Amapola Flyg AB kan inte beräkna detta i detalj då det som konstaterats är en mycket stor logistikuppgift, men med ett antagande om att ytterligare 150 tusen kbm kommer att behöva transporteras på lastbil och eventuellt tåg med en antagen snittkostnad om 800 kr per kubikmeter så tillkommer kostnader om 120 miljoner kronor per år.

Amapola Flyg AB beräknar vidare ett det kan finnas volymer av paket med krav på övernattbefordran. Om dessa volymer antas vara 3 000 ton per år till en snitttransportkostnad om 1 500 kr per ton så reduceras ytterligare 45 miljoner kronor från delbetänkandets uppskattade besparing.

Delbetänkandet belyser inte heller risken för att gjorda investeringar i terminaler och utrustning specifikt för att hantera postbefordran med flyg ej längre kommer att behövas. Detta kan resultera i ett behov av nedskrivning av värdet av dessa investeringar samt omställningskostnader vid de stora uppsägningar som oundvikligen kommer att bli resultatet när terminaler läggs ner.

Fler statligt ägda bolag än Postnord kommer förlora intäkter om stora delar av Postnords flygnät läggs ned. I huvudsak rör detta Swedavia och Transportstyrelsen till vilka Amapola idag betalar avgifter.



| Element | Belopp |
|--|----------------|
| Amapola Postnord Flygnät 2016 | 302 msek |
| Kvarvarande flygtransporter bedömd kostnad | -110 msek |
| Högre kostnader för transport bil/tåg. 373 tusen kbm minus vad som transporteras på återstående flyglinjer | -120 msek |
| Utökade distributionskostnader? | ? |
| Kostnader för paket som numera flygs pga tidskrav som kommer att flyttas till kommersiell flygfrakt? | -45 msek |
| Nedskrivning av anläggningstillgångar i Flygterminaler och utrustning? (engångseffekter) | ? |
| Reducerade intäkter andra statliga bolag (Swedavia och Transportstyrelsen) | -5 msek |
| Netto besparing? | 22 msek |

Tabell 2: Mer sannolik besparingskalkyl

Utöver ovan torde det som nämnts även tillkomma avvecklingskostnader av engångskaraktär gällande utrusning, avtal, personal och annat vilket även det bör ingå i en fullkostnadskalkyl.

Med ovan utvidgade kalkyl kan det då konstateras starka tvivel kring riktigheten i utredningens påstående att Postnord skulle spara 250-300 miljoner kronor per år om kravet på befordran ändras som delbetänkandet hävdar. Dessutom, samt i skenet av de risker som föreligger med en nedmontering av nuvarande välfungerande flygnätverk, kan i stället nedmonteringen av flygnätet resultera i ökade kostnader.

Komplett underlag om miljöpåverkan saknas

Historiska CO2 besparingar

Amapola har tillsammans med Postnord anpassat nätverk, flygplanstyper och flygmönster i syfte att minska utsläppen av koldioxid. Under perioden sedan 2005 till prognos för 2016 så har bränsleförbrukning samt CO2 effekt reducerats med 38%.

| År | 2005 | 2010 | BU2016 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Liter Bränsle | 9 067 884 | 6 700 000 | 5 613 703 |
| Reduktion Bränsle/CO2 | N/A | -26% | -38% |

Tabell 3: CO2 besparing sedan Amapola tog över Postflyget

Påverkan av ökade vägtransporter

I utredningens betänkande hävdas att nuvarande tåg och lastbilsnät kan absorbera den volym som flygs utan tillskott av extra kapacitet och därmed kan det undvikas ökade kostnader och CO2 utsläpp. Som framgår ovan framstår det som osannolikt att Postnords existerande tåg- och lastbilskapacitet kan absorbera ytterligare 150 000 kubikmeter vilket är estimerat som den volym som ej längre kommer att flygas enligt delbetänkandet och därmed behöver transporteras på annat sätt. Det motsvarar 155 miljoner försändelser (2014 års volym). Överkapacitet kostar



normalt sett mer och torde generera mer CO2 utsläpp då en stor del av den last som idag går med flyg i framtiden i så fall behöver gå med lastbil.

Postflyget går på natten med liten konkurrens i luftrummet. Nedläggning av flyget till förmån för biltransporter kommer att öka biltransporter vilket även ökar vägslitage, trafik samt olycksrisker.

Enligt Postnords miljörapport från 2013 anges att flygtransporter står för 4 procent av företagens koldioxidutsläpp och vägtransporter står för 87 procent. En nedmontering av nuvarande flygnätverk för post kommer med stor sannolikhet öka utsläppen från vägtransporterna då viss volym kommer att behöva transporteras med lastbil i stället för flyg.

Påstående om höghöjdseffekt utan grund

Delbetänkandet nämner att postflygets negativa miljöeffekt skulle vara större då utsläppen sker på hög höjd. Forskning och analys påvisar att det gäller kväveoxid och vattenånga på hög höjd. Hög höjd definieras då som troposfärens övre delar och i övergången mot stratosfären. Detta är dock en avsevärt högre flyghöjd än vad Amapolas flygplan flyger på. Normalt flyger Amapola mellan 19-25 000 fot, vilket är långt under troposfärens övergång till stratosfären.

Kurirtjänster ökar klimatutsläppen

Utredningens förslag om att postkundernas användning av brev med av övernattbefordrad till viss del kan ersättas av kurirtjänster försämrar klimatkalkylen ytterligare. Det finns stor risk att miljöbelastningen ökar om samlade transporter ersätts med enskilda budleveranser och om en, eller till och med flera, expressverksamheter ska bygga upp budbilsnätverk i landet som komplement till de bilar som redan körs av Postnord.

Möjligt att även låta paket gå i Postnords eget flygnät

Utredaren har fokuserat på besparingar genom att reducera möjligheten till att snabba leveranser i hela landet. Det kan vara effektivare att istället se över vad som kan göras för att maximera fyllnadsgraden i flygplanen med leveranser med krav på snabb befordran. Det finns andra kategorier av försändelser i Postnords regi, exempelvis express- och företagspaket, som redan nu flygs i det kommersiella flygnätet och kan samlas i det för post dedikerade flygnätverket. Detta skulle ge en lägre kostnad per transporterad viktenhet utan reduktion i snabbhet och kvalitet. Dessutom skulle en minskad miljöbelastning uppnås per transporterad försändelse.

I flygplanen flygs brev med vikt upp till 2kg. Genom att fylla flygplanen med ytterligare volym (genom att tillämpa en högre viktgräns för enskilda försändelser) kan fyllnadsgraden öka och därmed minska koldioxidutsläppen per tonkilometer. En sådan förändring skulle också ge en större möjlighet till övernattbefordran av paket till en större del av landet.

Sammantaget krävs en mer djupgående utredning av de möjliga effekterna på utsläppen innan det görs en så stor omläggning av postverksamheten i Sverige som utredaren föreslår.



Negativa effekter för e-handel och glesbygd

Utredaren konstaterar att förslaget om avskaffat krav på brevbefordran över natt kan få negativa konsekvenser för de e-handelsföretag som använder sig av brevtjänster för leverans av varor och i dag ger ett kundlöfte om övernattbefordran.

Amapola Flyg AB vill understryka att förslaget försämrar e-handels möjligheter i glesbygd för företag som har behov att konkurrera med leverans över natt. Utifrån ett näringspolitiskt och regionalpolitiskt perspektiv är det viktigt att företag kan etablera sig i glesbygd. För att dessa företag ska kunna ges rimliga möjligheter att skapa tillväxt och sysselsättning vore det fel, att som utredningens betänkande föreslår, att ta bort möjligheten för dessa företag att konkurrera med övernattbefordran.

2014 skickades 155 miljoner försändelser med flyg. Volymmässigt i flygplanen utgör den del av försändelserna som ej kan digitaliseras majoriteten. Dessutom växer den andelen starkt drivet av ökande volymer e-handel. Den del som utgörs av brev med tryckt information motsvarar i en intern studie 34,8 procent av volymen i hela flygnätverket. Det är alltså den del som kan digitaliseras och därmed ej behöver transporteras fysiskt. Den ökande e-handeln med krav på leveranser med hög kvalitet utgör f.n. av 45 procent av vad som fyller flygplanen.

Avsaknaden av klara definitioner av vad som är paket och brev ger därtill en oklar bild av vad som egentligen har krav på snabb befordran. Betänkandet fokuserar mycket på information (som kan digitaliseras) och mindre på fysiska föremål.

Behovet att skicka fysiska objekt ut i landet är ofta mer tidskritiska då det kan handla om reservdelar till maskiner, processindustrier eller transportfordon där förseningar innebär stora stilleståndskostnader för företagen. Förslaget kommer att medföra betydligt sämre förutsättningar för reservdelsförsörjning av anläggningar och maskiner i glesbygden. Detta innebär ytterligare en försämrad möjlighet att bedriva verksamhet i glesbygden.

Den växande volymen inom e-handel medför ett ökat behov av att transportera försändelser med höga krav på leveranssäkerhet. Enligt den analys som Amapola Flyg AB gjort så ligger den andelen på cirka 45 procent i flygplanen. (Internstudie Maj-2016). Med tanke på den ökande e-handeln så kommer behovet av snabba och säkra leveranser med stor geografisk täckning att öka och därmed mer än väl kompensera för sjunkande volymer med brev som löpande kan digitaliseras.

Vid belysning av volymutvecklingen (Diagram 1) kan det tydligt ses att transporterad Tara (vikten av lastbärare) är tämligen konstant. Mixen i volymen har ändrats över tiden genom att antalet brev (kuvert) minskar medan antalet paket (internet paket) ökar starkt.

Generellt sett väger en bur med "internetpaket" mindre än motsvarande bur med kuvertbev. Då antalet lastbärare är tämligen konstant så är behovet av att transportera försändelser konstant och minskar ej. Det är endast mixen i flygplanen som förändras och ökningen i "internetpaket" väger mer än väl upp minskningen i kuvertbrev.



Om vi vidare studerar transporterad vikt per flygavgång så ses ingen reell minskning i behovet av att säkert och snabbt transportera volymer. Det ska noteras att flygnätet i form av storlek av flygplan, nätverks och tidtabeller löpande har anpassats efter förändringar i transportbehov.

Därmed vill Amapola Flyg AB belysa felaktigheten i antagandet i delbetänkandet om att minskningen av behovet av kuvertbrevs försändelser är ett argument att reducera postflyget. Detta då minskat kuvertbrevsvolym mer än väl, och i ökande takt, kompenseras av e-handels behov av snabba leveranser både vad avser B2B och B2C.

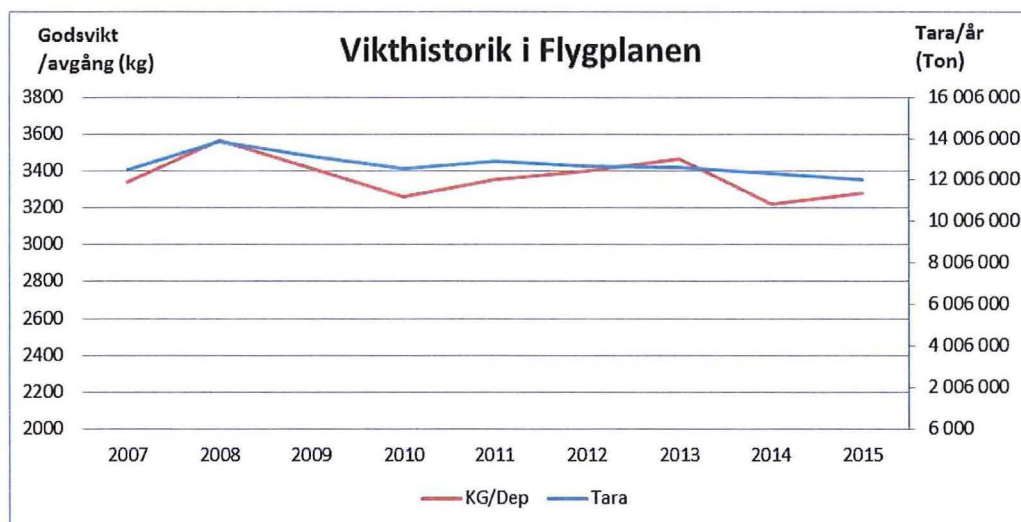


Diagram 1: Utveckling av flygtransporterad postvikt och tara

Kvalitetsrisker med utredarens förslag

Som konstaterats ovan har Amapola den överlägset högsta leverans kvaliteten i Postnords logistiksystem. Skall de nu flygna volymerna till stor del ersättas av andra transportformer med sämre regularitet kommer detta att återspegla sig i leveransen mot kund.

Att ställa om ett logistiksystem på ett så omfattande sätt som föreslås kommer också att leda till omställningsutmaningar som vare sig Amapola, Postnord eller utredaren idag kan överblicka. Detta kan omfatta alltifrån hur arbetet bedrivs på Postnords sorteringsterminaler till hur leveranskedjan skall ställas om från nuvarande konfiguration.

I en tid då Postnord redan har utmaningar när det gäller kvaliteten förefaller det som ett avsevärt risktagande ur ett till stor del avveckla den mest leveranssäkra delen av systemet. Inget av detta analyseras på något utförligt sätt i utredningen.



Ingen bortre gräns i kvalitetskravet

Utredningens förslag stipulerar ett kvalitetskrav på 95 procent på D+2 dagar. Det finns i förslaget inget absolut krav när de resterande 5 procenten ska ha levererats. I realiteten saknas då krav på att försändelser ska levereras alls inom rimlig tid samtidigt som antalet försenade och försvunna brev och paket ökar starkt (21 567 [klagomål](#) gällde inrikes brev och 29 752 st inrikes postpaket). I EU:s postdirektiv finns en övre gräns och det finns krav på att nationella regelverk ska ha kvalitetsnormer som är förenliga med EU:s.

Malmö, dag som ovan

Frank Christensen
VD, Amapola Flyg AB