

Umeå 2016-08-15

Bilagt översändes vårt yttrande över Näringsdepartementets remiss ”Som ett brev på posten” (SOU 2016:27)

Bästa hälsningar



Bertil Hammarstedt



INAB
INFRASTRUKTUR I UMEÅ AB

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande över SOU 2016:27 Som ett brev på posten (N2016/02666/ITP)

Umeå kommuns bolag för utveckling av infrastrukturen, INAB, vill avge följande yttrande. I bilaga finns de analyser och annat underlagsmaterial som INAB grundar sitt yttrande på.

Utredningens uppdrag (i denna första del) har huvudsakligen bestått av följande delar.

- Bedöma vilka grupper i samhället som har behov av övernattbefordran av brev som en del av den samhällsomfattande posttjänsten och särskilt analysera och bedöma behovet av posttjänster i olika typer av gles- och landsbygder.
- Beskriva konsekvenserna av en eventuell avveckling av övernattbefordran av brev som en del av den samhällsomfattande posttjänsten och föreslå hur en alternativ posttjänst, tillhandahållen på marknadsmässiga villkor för övernattbefordrad post, skulle kunna se ut. Därutöver bedöma hur basnivån för den gränsöverskridande posten ska kunna upprätthållas och i analysen väga in att det finns olika förutsättningar i olika delar av landet.
- Undersöka om det fortfarande finns grupper i samhället som inte har något alternativ till Postnord Group AB (Postnord) och därmed behöver skyddas av ett pristak och om så är fallet föreslå en ändamålsenlig konstruktion av ett pristak.
- Beskriva konsekvenserna av en eventuell avveckling av pristaket, analysera marknadssituationen och möjligheterna för konkurrerande företag att träda in och uthålligt verka på marknaden.

Utredningen föreslår att kravet på övernattbefordran i den samhällsomfattande posttjänsten ersätts med en tvådagars bastjänst för brevbefordran där minst 95 procent av breven ska ha delats ut senast den andra arbetsdagen räknat från inlämningsdagen.

Förslaget ska säkerställa att det även framöver finns en samhällsomfattande posttjänst som på ett effektivt sätt möter samhällets behov av att skicka brev.

Portohöjningar för brev upp till 250 g, som postas med den nya tjänsten, ska begränsas av ett pristak som ska kunna anpassas till de förväntade volymnedgångarna. Genom förslaget kommer portoregleringen även fortsättningsvis att garantera en bastjänst till ett normal-porto för de användare som skickar brev.

Utredningen vill med förslagen bibehålla brevvärdet som en symbol för ett leveranssäkert kommunikationssätt – som ett brev på posten

Enligt INAB kommer förslagen att ge följande effekter:

Miljöaspekter:

- INAB ser positivt på möjligheterna att förbättra miljön genom att antalet flyg till och från Umeå minskar och en övergång till miljövänligare järnvägstransporter kan ske. Genom Botniabanans tillkomst kan de särskilda posttågen klara förbindelserna mellan Rosersberg och Umeå på c:a 6 timmar. För staden Umeå minskar också nattflygningar med nära hälften, vilket är positivt för de boende inom flygplatsens bullerzon.

Regionala skillnader:

Enligt delbetänkandet ska cirka 80 procent av volymerna även i framtiden i praktiken befordras över natt även om det inte finns ett kvalitetskrav på övernattbefordran.

- INAB ifrågasätter att cirka 80 procent av volymerna även i framtiden i praktiken befordras över natt även om det inte finns ett kvalitetskrav på övernattbefordran. Vi ser en stor skillnad mellan de regionala områdena och vår uppfattning är att det kommer skapa regionala skillnader mellan syd och nord. Idag lämnas 88 % av breven in i södra regionen och endast 18 % kommer att delas ut 0-1.

Då statliga myndigheterna i huvudsak finns etablerade i den södra regionen och troligt är att kommunikationen från dessa myndigheter i stor omfattning kommer dag 0-2. Ca 90 % av breven kommer att delas ut 0-1 i den södra regionen och förändringen påverkar mottagare i den norra regionen mer negativt än i den södra regionen. Det innebär även att etablering av statliga myndigheter i norra regionen kan påverkas negativt då konsekvensen blir 0-2 befordran till södra regionen.

Banker, intresseorganisationer, media och fackliga organisationer som finns i södra regionen med centraliserade brevutskick kommer dag 2 till den norra regionen. Det måste enligt INAB:s uppfattning bedömas som en allvarlig försämring av tillgängligheten.

- *E-handelsföretag i norra regionen får genom 0-2 befordran till södra regionen svårare att konkurrera med e-handelsföretag i den södra regionen som i stor omfattning kommer att ha 0-1 som utdelningsdag.*

Läkemedelsleveranser:

- INAB ser positivt på att 0-1 befordran inom regionen kommer att finnas kvar för att säkerställa läkemedelsleveranser till patienter i glesbygden.

Norrlands universitetssjukhus i Umeå har en viktig funktion som "hjärtat" inom sjukvården i Norrland. I det ingår även försörjning av mediciner till patienter.

Tillgängligheten av mediciner för patienterna i glesbygden är i stor omfattning hänvisade till e-handeln då apoteken saknas i stor omfattning. Viktigt är också att myndigheternas kommunikation **inom regionen** med medborgarna kan ske 0-1.

Umeå den 12 augusti 2016

INFRASTRUKTUR I UMEÅ AB


Bertil Hammarstedt


Tomas Sikström

Bilaga 1: Utredningens förslag

Tvådagarsbefordran med hög tillförlitlighet

En övervägande del av de brev som i dag kan upplevas som brådskande kommer i framtiden skickas digitalt. Utredningen har tagit del av en undersökning som Post- och telestyrelsen har låtit genomföra avseende behov av övernattbefordran hos privatpersoner och småföretagare. Utredningen har även låtit intervjua företrädare för ett flertal organisationer och offentliga aktörer om deras behov när det gäller brev- och postbefordran.

Undersökningarna visar att det i många fall inte är avgörande för användarna att breven kommer fram övernatt i stället för efter två eller ibland tre dagar. En reglerad övernattbefordran är därför inte längre befogad. Det finns dock ett fortsatt generellt behov av brevbefordran varför det även i fortsättningen är nödvändigt med en reglering av nationell befordran av brev.

Utredningen föreslår att ett krav på tvådagarsbefordran av brev införs som en bastjänst i den samhällsomfattande posttjänsten och att övernattbefordranskravet tas bort. Det har under utredningsarbetet framkommit att det som användarna av brevtjänster sätter stort värde på är att veta *när* breven senast kommer fram.

Dagens krav på att 85 procent av de övernattbefordrade breven ska ha delats ut påföljande arbetsdag bör därför höjas.

För att säkra brevtjänstens kvalitet på lång sikt föreslår utredningen att 95 procent av de brev som lämnats in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två arbetsdagar. Kvalitetskravet ska gälla i hela landet oavsett var brevet har postats. Användarnas behov kommer därmed att kunna säkerställas även i framtiden samtidigt som postoperatören undviker de extra kostnader som kravet på övernattbefordran innebär och som i allt mindre grad efterfrågas.

Kvalitetskravet för den gränsöverskridande posten

Utredningen föreslår även en särskild reglering av kvalitetskrav för de gränsöverskridande postförsändelserna inom Europeiska unionen för att uppfylla kraven som ställs på Sverige i postdirektivet.

Sverige saknar i dag ett sådant krav. För att regleringsmässigt säkerställa att Sverige lever upp till postdirektivets krav som avser gränsöverskridande postbefordran är det, enligt utredningens mening, lämpligt att ha en särskild reglering kring de gränsöverskridande postförsändelserna när kvalitetskravet på övernattbefordran tas bort.

Kravet avgränsas till försändelser upp till 2 kg och gäller de försändelser som har skickats för postbefordran inom den snabbaste normal kategorin.

Kvalitetskraven är i nivå med de krav som finns i postdirektivets bilaga II vilket innebär att minst 85 procent av försändelserna ska ha delats ut senast den tredje arbetsdagen räknat från inlämningsdagen och minst 97 procent senast den femte arbetsdagen från inlämningsdagen.

Något särskilt nationellt uppföljningskrav för den gränsöverskridande posten föreslås inte utan uppföljningen görs liksom tidigare av International Post Corporation.

Konsekvenser av förslagen

Utredningen bedömer att tvådagarsbefordran med ett höjt krav på tillförlitlighet till 95 procent sammantaget kommer få övervägande positiva konsekvenser för brevmarknadens intressenter. Användarna kan till en början komma att uppleva att det nya kvalitetskravet innebär en försämrad postservice eftersom de inte längre kommer att kunna posta ett brev med normalporto för övernattbefordran till alla delar i landet.

Däremot kommer en positiv konsekvens för användarna vara att den reglerade tillförlitligheten höjs och säkras på längre sikt med det nya kvalitetskravet. Förslaget får positiva konsekvenser för Postnord eftersom det är kostnadsbesparande och möjliggör effektiviseringar. Förslaget kommer däremot inte att få några större konsekvenser för vare sig konkurrerande postoperatörer eller Post- och telestyrelsen.

Den föreslagna pristaksstrukturen kommer inte heller medföra några större konsekvenser för användare och konkurrenter jämfört med dagens pristak. Postnord kommer däremot ges möjlighet till en prissättning som tar större hänsyn till ändrade kostnader vid volymförändringar av de tjänster som omfattas av pristaket.

Förslaget skapar därigenom förutsättningar för en långsiktigt hållbar reglering. Nackdelen med det föreslagna pristaket är att det till sin konstruktion är mer komplext än dagens pristak, vilket kan komma att öka de administrativa kostnaderna för både Postnord och Post- och telestyrelsen.

Genom att övernattkravet tas bort beräknar utredningen, baserat på Postnords uppgifter, att företagets kostnader totalt kommer att minska med 250–300 miljoner kronor per år netto (sparade kostnader på flygtransporter och ökade kostnader för informationsinsatser).

Dessa inbesparade kostnader måste ställas mot användarnas alltmer begränsade behov av att kunna skicka brev övernatt i dag och i framtiden. Utredningen har inte kunnat påvisa att ett borttagande av övernattkravet skulle få så allvarliga konsekvenser för användarna att kostnaderna för att upprätthålla tjänsten kan anses vara proportionerliga.

I dag transporteras 22 procent av de inrikes övernattbefordrade adresserade försändelserna med flyg. Flygtransporter är nödvändiga för att klara av att upprätthålla övernattbefordran av inrikes brev i hela landet. Enligt Postnord uppgår koldioxidutsläppen från de postflyg som kan ersättas vid tvådagarsbefordran till cirka 7 500 ton brutto. Ett så stort utsläpp från flyg motsvarar en klimateffekt som är cirka dubbelt så stor, detta på grund av andra utsläpp än koldioxid, som ger en ökad klimateffekt på hög höjd.

Om de berörda postflygen skulle ersättas av den tågtrafik som redan i dag befordrar brev över landet skulle klimatpåverkan vid transporten av de tidigare flygtransporterade breven i princip

reduceras till noll. Det gäller under förutsättning att överströmningen till Postnords övernattbefordrade expressbrevtjänst inte blir betydande. Utredningen bedömer att det inte är sannolikt med tanke på tjänstens relativt höga pris samt på det konstaterat minskade behovet av övernattbefordran av brev.

Bilaga 2 0-1 befordran

Enligt Postnord skulle cirka 80 procent av volymerna även i framtiden i praktiken befordras övernatt även om det inte finns ett kvalitetskrav på övernattbefordran. På utredningens begäran har Postnord tagit fram ett förslag till hur ett tvådagarskrav skulle kunna fungera i dag.

Enligt delbetänkandet skulle Sverige i en sådan situation förmodligen delas in i två regioner efter postnummertillhörighet, en nordlig region med en gräns ovanför Gästrikland och Dalarna (nuvarande Umeå region) och en sydlig region med övriga delar av landet.

Norra region Södra region

<i>Inlämning och utdelningsätt</i>	<i>0-1</i>	<i>0-2</i>	<i>0-1</i>	<i>0-2</i>
<i>Inlämnat och utdelat inom egen region</i>	<i>100 %</i>	<i>0 %</i>	<i>90 %</i>	<i>10 %</i>
<i>Inlämnat i södra region, utdelat i norra region</i>	<i>18 %</i>	<i>82 %</i>		
<i>Inlämnat i norra region, utdelat i södra region</i>				<i>100 %</i>

Detta innebär enligt Postnord att konsekvenserna för samhällsviktig kommunikation skulle bli marginella, då merparten av denna kommunikation är inomregional.

Nuläge för de brev som befordras övernatt, en teoretisk och faktisk kvalitetsnivån.

Norra region Södra region

Teoretisk Faktisk Teoretisk Faktisk

<i>Inlämning och utdelningsätt</i>	<i>0-1</i>	<i>•</i>	<i>0-1</i>	<i>•</i>
<i>Inlämnat och utdelat inom egen region</i>	<i>100 %</i>	<i>90 %</i>	<i>100 %</i>	<i>90 %</i>
<i>Inlämnat i södra region, utdelat i norra region</i>	<i>100 %</i>	<i>90 %</i>		
<i>Inlämnat i norra region, utdelat i södra region</i>			<i>100 %</i>	<i>90 %</i>

- Kvaliten 90 % skiljer sig mellan de olika grupperingarna, inlämnat inom och utdelat inom egen region håller en högre kvalitet än från annan region.

Av de 0-1 brev som lämnas in inom norra regionen utgör det 11,5 % av den totala volymen i Sverige. Det innebär att 88,5 % av breven lämnas in i den södra regionen.

Av de brev som lämnas in inom Umeå terminalområde 95 000 st/dygn "stannar" 51 % av breven kvar inom brevområde 89-98. För brevområde 82-88, Sundsvalls terminalområde "stannar" 33 % kvar inom området 82-88.

Totalt "stannar" 102 000 brev kvar inom norra region, Umeå + Sundsvall.

Påverkan på 0-1

Varje dygn lämnas 2 800 000 brev i landet, av dessa kommer ca 220 000 brev från norra region och resterande 2 580 000 brev i södra region.

Idag delas totalt 410 000 brev ut i norra region, 102 000 brev av dessa kommer från egen uppsamling och 308 000 brev från södra region.

Konsekvenserna för norra region.

Enlig delbetänkandet kommer 100 % av breven som är inlämnade i norra region att delas ut dag 1.

Det innebär att 102 000 brev från egen region (norra) och från region syd kommer 18 % av 308 000 brev att delas ut dag 1 = 55 000 brev.

Totalt kommer 157 000 brev delas ut i norra region dag 1 = 38 %.

Motsvande för södra region är att ca 80 % delas ut dag 1.

Bilaga 3

Miljöaspekter

Flygtransporter

Flyg från och till Umeå från övriga landet, antal flyg per dygn, flygen från Umeå avgår sen kväll 21- 22.30. Flyg till Umeå ankommer 00.20 – 02.15

Nuläge

Vid 0-2

Från	Till	
Umeå	Arlanda	
Umeå	Arlanda	Utgår?
Umeå	Hallsberg/Malmö	Utgår
Arlanda	Umeå	
Arlanda	Umeå	Utgår?
Malmö/Hallsberg	Umeå	Utgår
Göteborg	Umeå	Utgår

Regionala flyg till och från Umeå, ankommande flyg mellan 19.30 – 20.15, avgår 04.40 -05.10

Nuläge/framtida läge

Från	Till
Kiruna	Umeå
Luleå	Umeå
Umeå	Kiruna
Umeå	Luleå

Vid införande av 0-2 kommer flygtransporterna att minska från totalt 11 angöringar per/ dygn till 6-8 per dygn. Troligen ersätts flygtransporterna med järnvägstransporter vilken ger positiv påverkan på miljön.

Bilaga 4**Volymutveckling 2011 – 2015**

Antal skickade brev med Postnord under perioden 2011- 2015 nedbrutet på olika avsändargrupper, miljoner.

Avsändargrupp	2011	2012	2013	2014	2015	% av avsändare
Offentlig sektor	329	317	305	311	289	16 %
Finansiella företag	417	383	363	252	326	18 %
Övriga företag	1241	1212	1162	1104	1054	58 %
Privatpersoner	210	173	171	163	141	8 %
Totalt	2196	2085	2002	1930	1809	

Bilaga 5

Beräkning av kostnadsbasen

Post och telestyrelsens uppdrag att beräkna kostnadsbas för brev upp till 250 gram som befordras över två arbetsdagar ger följande resultat.

	Frimärkt	Porto betalt	Franko
Genomsnittligt konstaterat pris	7,72	5,76	5,88
Kostnadsbas	8,07	6,61	6,08
Kostnadsintervall	7,68 – 8,45	6,26 – 6,96	5,73 – 6,96

Genomsnittliga priser samt kostnadsbaser med motsv. rimlighetsintervall (kr)

Slutsats

PTS kan konstatera att nuvarande priser (som följer av den nu gällande prisregleringen enligt 9 § postförordningen) trots kostnadsbesparingar vad gäller minskat flygbehov (pga. slopat övernattningskrav) och minskat prisreglerat område (från 1 – 500 gram till 1 – 250 gram) med största sannolikhet inte ger Postnord full kostnadstäckning. Detta är inte förvånande eftersom nuvarande pristak löpt sedan slutet av 1990-talet utan någon anpassning till kostnadsnivåerna.

Prisökningsutrymmet har endast gets av utvecklingen av konsumentprisindex, som under en lång rad av år legat tämligen oförändrat (KPI har exempelvis ökat med 1,34 procent mellan maj 2011 och maj 2016). Samtidigt har volymerna fallit kraftigt, vilket drivit upp kostnaden per försändelse.