



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Næringskomiteen
Stortinget
0026 OSLO

naering@stortinget.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: []

Vår ref: [JTM/OGH]

Oslo, [14.11.2014]

Staten bør avhende sitt eierskap i Bring via Posten Norge AS

I forbindelse med næringskomiteens behandling av melding til Stortinget om «Et mangfoldig og verdiskapende eierskap», foreslår Norges Lastebileier-Forbund (NLF) at komiteen ser nærmere på statens eierskap i Posten Norge AS med særlig fokus på Bring. NLF foreslår konkret at staten avhender sitt eierskap i Bring.

Posten beveger seg stadig lenger bort fra sitt samfunnsoppdrag

I meldingen vises det til at Postens samfunnsoppdrag er «å sikre et landsdekkende tilbud av leveringspliktige tjenester til rimelig pris og god kvalitet». For øvrig skal selskapet ifølge meldingen «drives på forretningsmessig grunnlag og med sikte på å levere konkurransemessig avkastning».

Posten-konsernet har imidlertid beveget seg bort fra sitt opprinnelige samfunnsoppdrag. Konsernet er i dag i overveiende grad en kommersiell aktør i et fra før sterkt konkurranseutsatt marked. Det gjenspeiles blant annet i at kun én av syv medlemmer av den nåværende konsernledelsen eksplisitt befatter seg med posttjenester.

Faren for kryss-subsidiering og konkurransevridning

Posten og Bring er tett sammenvevd – organisatorisk og mht. lastebilpark, terminaler og framføring av brev, pakker og gods. Dermed foreligger det en reell fare for at statlige midler som av Stortinget er ment å dekke Postens ulønnsomme del av samfunnsoppdraget, også tilflyter Bring-delen av konsernet og således gir en konkurransevridende effekt i markedet. Det bidrar til at Bring kan være prisledende i en allerede prispresset bransje. Spørsmålet har for øvrig ved flere anledninger vært på sakskartet til Konkurransetilsynet. Posten og Bring er også storeier av lastebiler. Selskapet har blant annet mer enn 600 biler over 7,5 tonn, ifølge konsernets klimaregnskap for 2013. Posten/Bring er både en stor kjøper av transportkapasitet og en større leverandør av lastebiltjenester og får da innblikk i konkurrentenes planer og priser. Det er med på å forrykke konkurransen i markedet.

Investering i transport – god forvaltning av statens verdier?

Som nevnt over forventes det at Posten-konsernet drives på forretningsmessig grunnlag med sikte på å levere konkurransemessig avkastning og følgelig sikrer god forvaltning av statens verdier. Offisielle resultattall for de siste tre år viser en resultatmargin for hele Posten-konsernet på 2-3 pst. av omsetningen. Et stort datterselskap som Bring Linehaul har gått i minus de tre siste årene (kilde: www.proff.no). Dette gir grunnlag for å spørre hvorvidt staten bør ta en slik finansiell risiko med denne type investering.

Dette kan neppe sies å representere en god avkastning på statlige midler.

Staten som regulator og staten som markedsaktør – en uheldig rolleblending

NLF vil videre peke på at et tungtveiende argument mot fortsatt statlig eierskap i Bring er faren for rolleblending. Rammebetingelsene i transportmarkedet fastsettes i stor grad av Samferdselsdepartementet. Samtidig har Samferdselsdepartementet det overordnede ansvaret for kontrollen av at regelverket overholdes, blant annet via Statens Vegvesen.

Det er grunn til å minne om at et av de uttalte målene for statens eierskapspolitikk er å organisere eierskapet slik at statens ulike roller skilles på en ryddig måte. Med stadige avsløringer i media om selskapets brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser, alvorlige mangler når det gjelder teknisk og sikkerhetsmessig utrustning av lastebiler, brudd på kabotasjeregler og klare tilfeller av sosial dumping, er det ekstra viktig at staten framstår som en nøytral og uhildet håndhever av gjeldende kontrollregelverk. Men når staten samtidig opptrer som en større transportør, sås alvorlig tvil om denne nøytraliteten. Disse problemstillingene har ikke minst blitt aktualisert ved Brings bruk av transporttjenester via sitt datterselskap Bring Trucking i Slovakia.

Konklusjon

Alle prognoser tyder på at behovet for godstransporttjenester bare vil øke i årene som kommer. På det kommersielle transportmarkedet er det således i høyeste grad plass til Bring som en privat aktør – med selskapets kvaliteter og distribusjonsnett – også i årene framover.

Det staten derimot har gitt Posten, er et viktig samfunnsoppdrag. Dette samfunnsoppdraget har Posten beveget seg lenger og lenger bort fra, ikke minst gjennom sitt sterke engasjement i et rent kommersielt transportmarked. Postens samfunnsoppdrag reflekteres blant annet i årlige bevilgninger fra Stortinget. Men så sammenvevd som Bring og Posten i dag er, er faren for kryss-subsidiering og konkurransevridning klart til stede.

Statens investering i Bring utgjør snarere en finansiell risiko enn en god forvaltning av statens verdier. Sist, men ikke minst: Staten som rammesetter og håndterer av et kontrollregelverk innen transportsektoren på den ene siden og en stor aktør på transportmarkedet på den andre siden, er en svært uheldig rolleblending. Den kombinasjonen er klart i strid med uttalte prinsipper for statlig eierskap.

Dette brevet oversendes kun elektronisk.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Per Madsen
Forbundsleder



Geir A. Mo
Adm. Direktør

Vedlegg

Posten-Bring-lenker-13-11-14