

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Sendes kun via: https://svar.regjeringen.no/nb/registrer_horingsuttalelse/H3136297/

Oslo, 20. januar 2026

FORSLAG TIL NY POSTLOV – HØRINGSSVAR FRA COLLICARE DISTRIBUTION AS

1 INNLEDNING

Det vises til forslag til ny postlov og til Samferdselsdepartementet sitt høringsbrev datert 7. november 2025.

ColliCare Distribution AS («**ColliCare**») er et norsk transport- og logistikkelskap med hovedkontor i Vestby. Virksomheten tilbyr tradisjonelle transport- og logistikktenester til bedriftskunder på ad hoc-basis. Kort oppsummert innebærer det at vi inngår avtaler om transport av gods med våre kunder, og sørger for transport av godset på den måten, til det stedet og til den tiden våre kunder ønsker. ColliCare sin virksomhet skiller seg med dette klart fra tradisjonell postformidling.

I høringsnotatet er det lagt til grunn at såkalte B2X-tjenester, det vil si tjenester fra bedrift til bedrift eller forbruker, allerede er omfattet av dagens postlov, og Samferdselsdepartementet ønsker å videreføre dette. Dette medfører at tjenestene ColliCare tilbyr kan falle inn under postlovens virkeområde. Det er en uønsket situasjon for ColliCare. I det følgende vil det redegjøres nærmere for bakgrunnen for dette.

2 OVERORDNEDE KOMMENTARER

2.1 B2X-pakketjenester er ikke omfattet av dagens postlov

ColliCare er ikke enig i at B2X-pakketjenester er omfattet av dagens postlov. ColliCare har fått pålegg om å registrere seg som posttilbyder i henhold til dagens postlov § 20, men har, sammen med flere andre speditører, tatt ut søksmål mot staten med krav om at pålegget kjennes ugyldig.

ColliCare tilbyr ikke, og har aldri tilbudt, tjenester i det segmentet som forbindes med tradisjonell postvirksomhet, dvs. formidling av brev, aviser og ordinære postpakker. Ordinære postpakketjenester og B2X-pakketjenester er grunnleggende forskjellige tjenester med blant annet kontraktuelle og operasjonelle forskjeller. Mens avtale om formidling av ordinære postpakketjenester skjer ved at en bedrift eller en privatperson kjøper enkeltvis sendinger til standardiserte priser, digitalt eller på et fysisk ekspedisjonssted uten at det inngås en skriftlig kontrakt, inngår ColliCare skriftlige avtaler om levering av store sendingsvolumer over lengre tidsperioder med våre bedriftskunder, etter at det er forhandlet om alt fra priser, rabatter, presisjonsnivåer og tilleggssytelser. Og mens de ordinære postpakkene karakteriseres ved inn- og utlevering på postkontor eller i postrute med enkelte variasjoner, henter ColliCare store vareleveranser direkte fra våre kunder før disse enten transporteres videre til angitt leveringssted eller transporteres til vår terminal for sortering, samlasting og videresending. At disse tjenestene skiller seg fra hverandre, understøtter det etablerte skillet mellom det regulerte postmarkedet på den ene siden og transport- og logistikkmarkedet på den andre siden. Tjenestene ColliCare leverer, har aldri tidligere vært omfattet av det regulerte postmarkedet, verken i Norge eller i de øvrige europeiske landene ColliCare opererer i.

2.2 Det er ikke påvist noe behov for å regulere B2X-pakketjenester i postlovgivingen

ColliCare er av den oppfatning at det ikke er hensiktsmessig eller nødvendig å regulere B2X-pakketjenestene i postlovgivningen. Disse tjenestene er allerede regulert av vegfraktlovgivningen og alminnelig konkurranselovgivning, og det er ikke påvist noe konkret behov for at B2X-pakketjenestene heretter skal reguleres av postloven.

I høringsnotatet gis det uttrykk for at markedet for B2X-pakketjenester er velfungerende og preget av et stort antall aktører, sunn konkurranse mellom aktørene og et stort og varierende tjenestetilbud. ColliCare deler denne vurderingen. Markedet for B2X-pakketjenester har utviklet seg uten at markedet har vært regulert av postlovgivningen. Aktørene i dette markedet forholder seg utelukkende til vegfraktlovgivningen. Denne lovgivningen har fungert svært godt siden Norge i 1969 ratifiserte CMR-konvensjonen av 1956. Etter ColliCare sin oppfatning er det ikke grunnlag eller behov for å flytte markedet for B2X-pakketjenester ut av dette regelverket.

2.3 Det er ikke foretatt noen utredning av hvilke konsekvenser den foreslåtte reguleringen av B2X-pakketjenester vil ha

Det er ikke foretatt en tilstrekkelig utredning av konsekvensene ved de foreslåtte endringene. Departementet foreslår å flytte et marked ut av et regelverk som i en årrekke har vært velfungerende, og over i et annet regelverk, men uten at det er vurdert hvilken betydning det har for aktørene og for våre kunder at veifraktlovgivningens bestemmelser – som er det regelverket markedet utelukkende forholder seg til – nå skal settes til side. Det er heller ikke vurdert hvilken betydning det har for det velfungerende markedet at departementet griper inn i de konkurransemessige og kommersielle forholdene som råder i markedet.

Uten en tilstrekkelig konsekvensutredning får man ikke et fyllestgjørende beslutningsgrunnlag. Man kan heller ikke vurdere om tiltaket er forholdsmessig, egnet og nødvendig for å oppnå formålet.

Dette gjør det svært vanskelig for høringsinstansene å kommentere de reelle og dokumenterte virkningene av de foreslåtte lovendringene.

De foreslåtte endringene påfører aktørene en rekke nye forpliktelser, og endringene vil åpenbart medføre store konsekvenser for oss som aktør i markedet. De mest åpenbare er knyttet til rapporteringsplikten og plikten til å betale sektoravgift, i tillegg til en regulert videreformidlingsplikt som griper inn i vår kommersielle avtalefrihet. Dette vil påføre oss økte kostnader, som igjen vil medføre økte priser for våre kunder.

De mest problematiske konsekvensene, er etter ColliCare sin oppfatning imidlertid problemene som vil oppstå ved at våre tjenester skal reguleres av to forskjellige regelverk. Vi har forsøkt å belyse disse problemene nedenfor:

ColliCare tilbyr ulike tjenester innenfor transport og logistikk av godset, og som kort redegjort for ovenfor i punkt 2.1 har ColliCare sine tjenester hovedvekt på distribusjon av gods direkte fra kunde til angitt leveringspunkt («**direkte distribusjon**») og distribusjon av gods via terminaler («**ordinær distribusjon**»). Ved direkte distribusjon fraktes partigods, dvs. fulle lastebiler, direkte fra våre kunder til angitt leveringssted. Ved ordinær distribusjon henter ColliCare stykkgoods på en lokasjon angitt av kunden, for så å frakte dette til en terminal. Alternativt leverer kunden selv stykkgodset på våre terminaler. Denne delen av transporten kan benevnes «**inntransport**», dvs. transport inn til terminalen. Uavhengig av måten inntransporten gjennomføres på, er det snakk om store volumer, som regel en eller flere paller fullstabelt av gods. ColliCare tilbyr ikke direkte distribusjon eller inntransport av enkeltkoli.

På terminalen sorteres og omlastes varene, før de videresendes til angitt leveringssted. ColliCare driver med samlasting, noe som innebærer at varer fra ulike leverandører og til ulike mottakere samles i én transport for å utnytte transportkapasiteten fullt ut. Etter at godset har vært innom terminalen og blitt sortert og samlastet, fraktes godset ut til sluttmottaker. Denne delen av transporten kan benevnes «**uttransport**», dvs. transport ut fra terminalen.

Ved direkte distribusjon og ved inntransport ved ordinær distribusjon, vil ColliCare ikke formidle sendinger som veier mindre 31,5 kg. Ved uttransport ved ordinær distribusjon kan imidlertid ColliCare i enkelte tilfeller formidle sendinger som veier mindre enn 31,5 kg. Dette skjer etter at større sendinger er transportert inn på terminalen, for deretter å bli sortert og omlastet til mindre sendinger. For eksempel kan vi hente stykkgoods tilsvarende fem paller hos en kunde, som deles opp i mindre forsendelser og sendes ut til kundens kunde. De mindre forsendelsene lastes i en og samme lastebil, som kjører ut til de leveringsstedene som er angitt av vår kunde. I et slikt tilfelle vil de fleste av forsendelsene som sendes ut fra terminalen fortsatt veie mer enn 31,5 kg og derfor reguleres av veifraktloven, mens enkelte unntaksvise forsendelser kan veie mindre enn 31,5 kg. Dersom disse sistnevnte sendingene skal reguleres av postloven – alene fordi de veier mindre enn 31,5 kg – vil vi komme i situasjoner hvor en og samme forsendelse reguleres av veifraktlovgivningen ved *inntransport* og av postlovgivningen ved *uttransport*. Videre vil vi komme i situasjoner hvor flertallet av sendingene på en lastebil er regulert av veifraktlovgivningen, mens det kan forekomme unntaksvise sendinger i den samme lastebilen som reguleres av postlovgivningen. Både postloven og veifraktloven er i utgangspunktet preseptoriske og inneholder forskjellige regler

knyttet til bl.a. ansvar, ansvarsbegrensninger, reklamasjonsregler og foreldelse. Postloven påfører imidlertid transportøren et større ansvar ved f.eks. skade eller manko på gods enn veifraktloven. Vi eksponeres dermed for større risiko enn vi vil få dekket i regressomgangen mellom oss som kontraherende fraktfører og utførende fraktfører. Speditørene vil være avhengige av å pulverisere dette ansvaret, bl.a. gjennom økte priser. Dette innebærer at lovforslaget vil føre til høyere priser for sluttbruker.

Transporttjenester som ikke inneholder innsamling og sortering mv., dvs. rene transportoppdrag, faller utenfor lovforslagets virkeområde. Dersom speditørvirksomhet skal inkluderes i postlovgivningen vil dette føre til en konkurransevridning i transportmarkedet ved at speditørene påføres økonomiske og administrative byrder som de alminnelige transportørene ikke får. Dette vil være svært uheldig og vil skade et allerede velfungerende og betydelig konkurranseutsatt transportmarked til ugunst for brukerne av disse tjenestene.

Etter ColliCare sin oppfatning vil dette skape en situasjon som ikke er tiltenkt og som er uholdbar.

3 MERKNADER TIL ENKELTE AV BESTEMMELSENE

3.1 Merknader til § 4 om definisjoner

Departementet foreslår å gå bort fra begrepet «lettgoods» og i stedet bruke begrepet «pakker». Departementet uttaler at *«[o]rdet samsvarer bedre med forståelsen brukerne har av hva som er "pakker"»*.

Etter ColliCare sin oppfatning er det ikke grunnlag for å gå fra begrepet «lettgoods» til begrepet «pakker» uten å spesifisere nærmere hva som har ligget i begrepet «lettgoods» og hva som skal ligge i begrepet «pakker». Slik vi oppfatter departementet, er det nå ønskelig å bruke begrepet «pakker» med den eneste begrensningen at pakkene skal veie mindre enn 31,5 kg for å være omfattet av postloven sitt virkeområde.

Begrepet «lettgoods» er ikke definert i den gjeldende postloven. Begrepet ble imidlertid også benyttet i 1996-postloven, og «lettgoods» innenfor lovens virkeområde ble da avgrenset til ordinære postpakkesendinger med enkeltvis innlevering. Også på dette tidspunktet fantes det andre lettgoods-/pakketjenester utenom den ordinære postpakken, herunder ulike B2X-pakketjenester, men disse ble, slik vi oppfatter det, ansett å falle utenfor lovens virkeområde. Etter ColliCare sin oppfatning er det ikke grunnlag for å utvide lovens virkeområde ved å endre begrepsbruken på den foreslåtte måten. Begrepet «goods» er i transportretten et innarbeidet begrep. Godsbegrepet inkluderer bl.a. pakker med tilhørende emballasje og paller. På de fleste transporter benyttes europaller for å effektivisere lasting og lossing og for at godset lettere kan sikres under transport. Europaller har en betydelig egenvekt (ca. 23-25 kg). Begrepet «pakker» som nå foreslås benyttet er ikke nærmere definert. En eventuell språklig endring fra «lettgoods» til «pakker» uten tilhørende presisering av at emballasje og paller skal inkluderes ved vektberegningen, vil kunne føre til en betydelig og utilsiktet utvidelse av postlovens virkeområde.

Under enhver omstendighet er ColliCare av den oppfatning at *«forståelsen brukerne har av hva som er "pakker"»*, ref. høringsnotatet punkt 3.2, i seg selv tilsier at ColliCare sin virksomhet faller utenfor

lovens virkeområde. Som redegjort for ovenfor, består tjenestene ColliCare leverer i all hovedsak av direkte og ordinær distribusjon av store volumer. Det vi transporterer kan ikke karakteriseres som «pakker», og vi har derfor svært vanskelig for å forstå hvorfor og hvordan vår virksomhet likevel skal kunne falle inn under postlovens virkeområde, fordi godset vi transporterer i enkelte tilfeller underveis i transporten kan bli delt opp i flere mindre sendinger som ved uttransport kan veie mindre enn 31,5 kg.

3.2 Merknader til § 16 om videreformidling av postsending

Departementet foreslår å beholde bestemmelsen om videreformidling, men å utvide den til å gjelde alle tilbydere. For det tilfellet at B2X-pakketjenester skal anses omfattet av postloven, vil ColliCare måtte registreres som tilbyder. Vi er av den oppfatning at det er svært inngripende i et slikt tilfelle å bli pålagt å måtte akseptere enhver «rimelig anmodning» fra en annen tilbyder om videreformidling av postsendinger.

ColliCare sin virksomhet er bygget på at vi selv velger hvilke kunder vi ønsker å tilby våre tjenester til. Vi har aldri tilbudt tjenester til allmennheten, og det har alltid ligget innenfor vår kommersielle handlefrihet å avgjøre om vi ønsker å inngå en avtale om transport eller ikke. Det å bli fratatt denne valgmuligheten, oppfattes svært inngripende.

Dette vil videre kunne skape store operasjonelle problemer for oss. Av høringsnotatet fremgår at det «*[m]ed "rimelig anmodning" i denne sammenheng menes anmodninger om tilgang til de samme innleveringssteder som for annen post, (...), eventuelt på terminal dersom andre brukere får anledning til å levere der*». Som redegjort for ovenfor, leverer enkelte av våre kunder godset de skal ha transportert på våre terminaler. For det tilfellet at departementet mener at *alle* øvrige tilbydere må gis denne muligheten, vil dette skape en uholdbar situasjon for oss. Terminalene er verken bygget eller organisert for å håndtere slike innleveringer i særlig større omfang. En generell videreformidlingsplikt vil derfor kreve endringer og omorganiseringer, og dermed også påføre oss store investeringskostnader.

ColliCare er på denne bakgrunn svært negative til den foreslåtte generelle videreformidlingsplikten.

3.3 Merknader til § 19 om avbøtende tiltak

Slik ColliCare forstår det, legges det opp til at avbøtende tiltak etter § 19 også skal kunne anvendes for B2X-pakketjenester. Som det fremgår ovenfor, er dette markedet preget av velfungerende konkurranse og et variert kundetilbud. ColliCare kan ikke se at det er noe som tyder på at det skulle være behov for å innføre avbøtende tiltak for B2X-pakketjenester. Det er heller ikke noe som tyder på at et slikt behov vil oppstå i fremtiden. ColliCare mener derfor at adgangen til å anvende avbøtende tiltak ikke bør omfatte B2X-pakketjenester.

For det tilfellet at myndighetene allikevel skulle velge å subsidiere B2X-pakketjenester i fremtiden, er ColliCare av den oppfatning at dette må skje etter konkurranseutsetting i samsvar med anskaffelsesregelverket, slik at alle aktører kan konkurrere om oppdraget på like vilkår.

4 AVSLUTTENDE MERKNADER

B2X-pakketjenester faller etter ColliCare sin oppfatning utenfor rammen av dagens postlov, og det er heller ikke grunn til at slike tjenester fremover skal underlegges postlovens regulering. Markedet for B2X-pakketjenester fungerer svært godt, med sterk og sunn konkurranse mellom mange aktører. Dersom alminnelig speditørvirksomhet likevel trekkes inn under postlovens virkeområde, vil kunne skape betydelige konkurransevidninger ved at speditører (kontraherende fraktfører) påføres høyere kostnader til rapporteringer, formelle klageordninger, mer omfattende erstatningsansvar osv., sammenlignet med utførende fraktfører som driver ordinær transportvirksomhet som ikke omfattes av postloven. En slik løsning vil også bidra til en utydelig og skjev risikofordeling mellom de ulike leddene i transportkjeden.

I høringsnotatet legges det til grunn at dette markedet for B2X-pakketjenester fungerer godt, men det påpekes at det *«er en utfordring for myndighetene å få oversikt og kunnskap om denne delen av postmarkedet»*. ColliCare mener at dette ikke gir grunn til å regulere dette markedet på en annen måte enn i dag. Dersom formålet er å gi myndighetene oversikt og kunnskap om dette markedet, fremstår det mer hensiktsmessig å forankre dette gjennom endringer i veifraktloven. Den foreslåtte reguleringen vil kun medføre prisøkninger som til syvende og sist går ut over brukerne. Dette kan vanskelig forenes med formålet om å sikre gode, trygge og fremtidsrettede tjenester.

Med vennlig hilsen
ColliCare Distribution AS

Tom Erik Hauger
Managing Director
tom Erik.hauger@collicare.no