

[Kultur- og kommunikationsministeren]

Den portoforhøjelse, der sidst fandt sted, skete efter tre års stilstand på portoområdet, og den var en tilpasning af portoen, som lå under det, den egentlig skulle være, hvis man tog hensyn til den faktiske udvikling, som har fundet sted i den periode, der er afsluttet. De omkostninger, der er påført, og som postvæsenet må leve med nu, vil også betyde, at selv med denne portoforhøjelse vil man ikke i 1988 nå et resultat som det, vi kan vise for 1987, som hr. Ole Henriksen talte om. Derfor har vi været nødt til – og det er ganske rimeligt – at tilpasse portoen. Heri ligger ikke nogen form for beskatning. Postens priser er kostægte i den forstand, at de svarer til omkostningerne.

Mens vi er ved takster, kan jeg ikke lade være at sige, for det synes jeg ikke skal gå hen uden bemærkning, at hr. Poulsgaard har ganske uret, når han siger, at telefontaksterne i dette land er højere end andre steder. De danske telefontakster er de laveste i hele Europa, i alle OECD-landene. Man ser undertiden tabeller stillet op, som gør rede for telefontaksterne i Danmark sammenlignet med andre lande. Når man laver indekser, bliver Danmark sat til 100, fordi det er de laveste takster, og derefter kommer de andre, som ligger væsentlig højere, ja, måske flere gange højere end de danske takster. Vi ligger helt i bund. Det kan vi være meget tilfredse med af mange grunde. Det er da udtryk for, at vi her har en rimelig takstfastsættelse.

Jeg vil godt – uden at jeg i øvrigt vil blande mig i den debat, der har været mellem hr. Arne Melchior og hr. Helge Mortensen – sige, at koncessionsloven på telefonområdet er interessant derved, at den lægger et loft over, hvad der kan tages ud af telefonabonnenterne ved taksterne. Det synes jeg er noget, som skal med, når man drøfter disse ting.

Hr. Ole Henriksen var inde på en ting, som ofte omtales, dette at man arbejder med systemer, hvor man opmåler postruter og andet. Dertil er at sige, at det er en ordning, som går tilbage til 1975, og som blev til efter aftale med organisationerne og er fastholdt siden. Det er ikke noget, der er kommet til i øvrigt i den moderniseringsudvikling, vi er inde i. Det går længere tilbage.

Jeg kan altså ikke være enig med dem, der taler om manglende samarbejde, manglende inddragelse af personalegrupperne, medarbejdergrupperne. Dermed er jeg også kommet med

nogle bemærkninger til nogle af de spørgsmål, hr. Helge Mortensen rejste.

Jeg skal ikke gå i detaljer med, hvad der i forslag til postlov er ment med »aftaler med tredjemand«, men skal, hvad hr. Helge Mortensen også venter, vende tilbage til det, når vi kommer til behandlingen af postloven. Men jeg vil da godt sige, når der blev spurgt om, hvordan det gik med udviklingen med postindleveringssteder hos de handlende i landsbyerne, at det går stille og roligt. Jeg har ikke præcise tal på det i dag.

Det er netop i sådan nogle tilfælde, vi har brug for en bemyndigelse til at kunne aftale med tredjemand, fordi vi må kunne pålægge dem nogle ansvarsregler, nogle forpligtelser over for den post, som afleveres til tredjemand i de tilfælde, hvor vi af andre grunde kan være interesseret i at have postindleveringssteder placeret uden for de egentlige posthuse.

Og således kunne der nævnes andre eksempler på områder, hvor det allerede finder sted i dag. Det er ikke så dramatisk, som hr. Helge Mortensen tilsyneladende venter. Jeg kan ikke love nogen dramatik omkring dette spørgsmål, når vi kommer til detaljerne. Nu har jeg afsløret lidt af, hvad det drejer sig om.

Med hensyn til flytningen fra togtransport til vejtransport, som både hr. Ole Henriksen og hr. Helge Mortensen var inde på, vil jeg sige, at det jo også er udtryk for en udvikling i retning af større fleksibilitet, større smidighed. Der er ikke tale om, at man flytter væk fra det, man kalder stambureauerne, altså de store, gennemgående posttransporter i landet. Men der kan være en række steder, hvor det er hensigtsmæssigt at flytte. Der har altid været en blanding af landevejstransport og togtransport.

Det gøres ikke vilkårligt. Det gøres for at få den bedste løsning i hvert enkelt tilfælde økonomisk og kvalitetsmæssigt med hensyn til postleverancerne, fordi der kan være tilfælde, hvor det giver større smidighed, giver bedre afleverings- og transporttidspunkter og dermed en sikrere og hurtigere transport af posten. Det er den slags overvejelser, der i hvert enkelt tilfælde foretages. I hvert enkelt tilfælde forhandles der med DSB om det og sættes pris på, hvad der tjenes, hvad der tapes, hvordan økonomien er i en sådan omlægning. Det må være et led i den rationalisering, i den effektivisering, i den omlægning i det hele taget, jeg har gjort rede for i mit indlæg.