

mibreve. Forenklingen og rationaliseringen kan der argumenteres positivt for. Problemet opstår, fordi nogle typer forsendelser bliver omklassificeret og dermed pålagt højere porto. Afsenderen kan så overveje, om det kan betale sig at samle al post sammen og køre den til f.eks. Tyskland for afsendelse.

Ifølge Erhvervs-Bladet fra den 12. juni 1991 kan man opleve følgende prisdifference mellem Danmark og Tyskland:

»En tryksag på mellem 1.000 og 1.500 gram, der sendes fra Tyskland til et andet europæisk land, koster lige godt 50 kr. i porto – inkl. luftpostgebyr – (til dagskursen). Vejer forsendelsen mellem 1.500 og 2.000 gram, koster forsendelsen ca. 65 kr. Med de nye portotakster vil det koste 125 kr. at sende den samme forsendelse fra Danmark. En tryksag, der vejer knap et kg koster ca. 39 kr. i forsendelse fra Tyskland, mens det koster 78 kr. at sende den fra Danmark. Og sendes en tryksag (på knap 500 gram) fra Tyskland til en tysk modtager, koster det ca. 9,25 kr. i porto. Fra Danmark er prisen 44 kr.«

Som det fremgår af prisoplysningerne i Erhvervs-Bladet, kan der altså spares meget betydelige portoudgifter ved at samle sine forsendelser sammen og begive sig syd for den dansk-tyske grænse. Der er næppe tvivl om, at firmaer vil gøre (gør) det, og at grænsen for, hvor langt op i Jylland det kan betale sig, alene vil afhænge af den aktuelle postmængde.

Den beskrevne situation er alt andet lige til ugunst for postvæsenet, som derigennem mister indtægter. Men hvad meget værre er, så er den førte portopolitik også til stor ugunst for de afsendere, typisk mindre virksomheder, der har små mængder post, og hvor turen til Tyskland ikke kan svare sig. De store virksomheder med betydelige mængder post vil derimod finde frem til aftaler med vognmænd osv. for at spare porto.

Men ikke kun traditionelle erhvervsvirksomheder kom i klemme. Den 16. juli skriver Den Danske Forlæggerforening til Finansudvalget med følgende beskrivelse af situationen:

»Hidtil har bøger kunnet forsendes som tryksager over hele verden til enhedstakst – 18 kr., 30 kr. og 42 kr. inden for vægtgrænserne 0,5 kg, 1 kg og 2 kg. Efter systemomlægningen er disse takster væsentligt forøget – til en række lande tre- eller firedoblet.«

Kommunikationsministeren forsvarede de ændrede posttakster (jf. f.eks. Berlingske Tidende den 19. juni 1991) med, at P&T samlet ikke får flere indtægter, og henviser til, at vægtgrænsen for de almindelige breve er blevet forbedret med den nye 50-grams-grænse. Det hjælper imidlertid ikke meget for den virksomhed, der fortrinsvis har tunge forsendelser – f.eks. turistbranchens omfattende udsendelse af kataloger til udenlandske modtagere.

Det er særdeles utilfredsstillende, at P&T har lov hjemmel til egenrådigt af fastsætte disse portotakster uden hensyntagen til de samfundsøkonomiske konsekvenser heraf. Dansk erhvervsliv lider dagligt under verdens højeste skatteniveau og har derfor ikke brug for flere omkostninger til staten.

Dette lovforslag har derfor til sigte at flytte ansvaret for fastlæggelsen af portoen for forsendelser til udlandet fra ensidig P&T-afgørelse således, at det påhviler såvel ministeren som Finansudvalget.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte punkter*

##### *Ad § 1*

Til nr. 1

Den foreslåede nye formulering er den egentlige operative ændring af loven, hvorved den endelige godkendelse af postvæsenets takster for forsendelser til Færøerne, Grønland og udlandet påhviler ministeren og Finansudvalget – og ikke som nu alene postvæsenet selv.

Til nr. 2

Der er alene tale om en redaktionel ændring som følge af den under nr. 1 foreslåede ændring.

##### *Ad § 2*

Loven skal træde i kraft ved offentliggørelsen i Lovtidende, men får selvfølgelig først praktisk betydning næste gang, postvæsenet ønsker at ændre i gældende portotakster for såvel indland som udland.

Nærværende forslag er indeholdt i Fremskridts-partiets lovkatalog 1991-92, udgivet af Fremskridts-partiets folketingsgruppe oktober 1991, forslag nr. 88. (ISBN nr. 87-89766-00-8).