

vil naturligvis kunne indgive en klage til Konkurrencerådet om konkurrenceforvridning, hvis klagen falder inden for dets område. Men det vil selvfølgelig også blive sådan, at man vil kunne indgive en klage til trafikministeren, der skal påse, at der ikke sker konkurrenceforvridning på enerets- eller befordringspligtsområdet.

Det siger sig selv, at man ikke har to myndigheder til at overvåge samme område, og når vi fastlægger betingelserne for en koncession for postvæsenet, så vil det naturligvis være sådan, at det er trafikministeren, der skal påse, at der ikke sker krydssubsidiering fra dette område til konkurrenceområdet. Omvendt vil det – efter helt normalt gældende retningslinjer – være Konkurrencerådet, der skal behandle klager fra virksomheder, der mener, at der er sket krydssubsidiering.

#### **Jens Løgstrup Madsen (V):**

Efter den model, som har været skitseret i pressen om Post Danmark, vil det være således, at Post Danmark både skal følge årsregnskabsloven og det af ministeren udstedte særlige regnskabsreglement. Det er jo også to forskellige myndigheder, så jeg kan ikke se, at der foreligger noget modstridende i, at der er to myndigheder på det område.

#### **Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Som jeg sagde i mit første svar, vil det også blive begge myndigheder. Jeg tror, at det er nemt at forstå.

At der skal være to forskellige regelsæt, har i øvrigt ikke noget at gøre med, om der er tale om en selvstændig offentlig virksomhed, eller om der er tale om et aktieselskab. Der er nødt til at være et særligt regelsæt for et koncessionsområde, for når man tildeler en koncession, så må der også være en særlig myndighed, der påser, at koncessionsvilkårene overholdes – og overholdes nøje. Reglerne for, hvorledes man påser, at koncessionsbetingelserne – herunder også krydssubsidieringsvilkårene – overholdes, vil naturligvis blive udarbejdet i samråd med konkurrencemyndighederne.

#### **Jens Løgstrup Madsen (V):**

Finder ministeren, at det er betryggende, at det er trafikministeren, der skal tage stilling til den slags klager, når man tager i betragtning, at der typisk gælder det, at når private klager over konkurrenceforhold på Trafikministeriets område, og hvor det sker gennem Konkurrencerådet,

er praksis, at der meget, meget sjældent gives private medhold i klagerne, selv når Konkurrencerådet har støttet de pågældende klager?

#### **Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Som jeg sagde i mit allerførste svar, så bliver der nu en udvidet kompetence for Konkurrencerådet. Det bliver direkte indføjet i det lovforslag, som man om kort tid kan gøre sig bekendt med her i Folketingssalen, at der vil være en bestemmelse om, at Konkurrencerådet kan udøve sine beføjelser på konkurrenceområdet og naturligvis også vil kunne behandle klager fra virksomheder, som konkurrerer med Post Danmark.

Hermed sluttede spørgsmålet.

#### **Spm. nr. S 254**

7) Til trafikministeren af:

#### **Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Hvad har afskaffelsen af det svenske postvæsens monopol på brevombæring den 1. januar 1993 betydet for serviceniveauet og taksternes størrelse?«

#### **Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Reglerne for serviceniveau og takstfastsættelse for det svenske postvæsen er fastsat i en særlig aftale mellem staten og det svenske postvæsen, som pr. 1. marts 1994 blev omdannet til et aktieselskab, Posten AB.

For serviceniveauet gælder det, at det svenske postvæsens hidtidige serviceniveau vil blive videreført. Det betyder, at Posten AB skal sikre en grundlæggende postkasseservice til såvel store som små kunder i hele landet.

Daglig og landsdækkende service skal sikres for alle husholdninger, virksomheder og organisationer – normalt med omdeling fem dage om ugen. Posten AB sikres et årligt tilskud til oprettholdelse af denne del af filialnettet, som ikke er kommercielt motiveret. Beløbet er opgjort til 250 mio. sv. kr. pr. år. Da der ikke er lørdagsomdeling, og da der endvidere på landet også er et krav om opstilling af brevkasser ved offentlig vej, må serviceniveauet karakteriseres som betydeligt indskrænket i forhold til det danske.

Hvad angår taksterne, er der fastsat en særlig prisloftsmodel, således at taksterne for privatpersoners forsendelse af breve op til 500 g årlig maksimalt må forhøjes fra og med 1994 med den beregnede årlige gennemsnitlige stigning af nettoprisindekset over en 3-årig periode.