

anvende postbetjeningssteder drevet af en samarbejdspartner, og hvor fokus også i høj grad vil være rettet mod tilpasning og optimering af strukturen i større byer.

3) *Krav om opfyldelse af brugernes behov for at få udført postforretninger. Ud fra en samlet vurdering af kundebehov og økonomi afgør den befordringspligtige virksomhed – i dag Post Danmark A/S, hvorledes behovet skal opfyldes, dvs., der stilles ingen krav til antal eller typer af posthuse, herunder afstandskriterier.*

Denne model indeholder følgende delelementer:

1. Den befordringspligtige virksomhed skal til enhver tid sikre, at der er et tilstrækkeligt net af postbetjeningssteder. Hvis der sker en uheldsmæssig udvikling i nettet, skal der åbnes mulighed for, at trafikministeren vil kunne gribe ind. Omfanget af indgrebsmulighederne skal nærmere overvejes.
2. Koncessionskrav om, at den befordringspligtige virksomhed er forpligtet til at opfylde privatkunders og mindre erhvervsdrivende behov for at få udført postforretninger (indlevering og afhentning af forsendelser, køb af frankeringsmidler m.m.)
3. Der fastsættes ikke regler for bestemte typer af løsninger, f. eks. antal eller typer af posthuse eller afstandskriterier til sådanne.
4. Det afgørende er alene den udbudte service og ikke, hvorvidt denne udbydes. Den befordringspligtige virksomhed afgør ud fra en samlet vurdering af kundebehov og økonomi, hvorledes behovet skal opfyldes.

Modellen svarer i hovedtræk til, hvad Post Danmark A/S selv har lagt op til, skal være virksomhedens fremtidige koncessionsforpligtelse i relation til posthusnettet.

Modellen fokuserer på den udbudte service og ikke på, hvorvidt denne udbydes via egne posthuse eller en anden type posthus, f.eks. en postbutik eller en anden løsning i fremmedrift.

Udgangspunktet er alene opfyldelse af brugernes behov for at få udført postale forretninger. Den omstændighed, at giroforretningerne i en årrække fortsat bidrager til en finansiering af posthusnettet, indgår således ikke i modellen ud fra den begrundelse, at disse forretninger ikke er befordringspligtige, men finansielle serviceydelser, som udbydes i konkurrence, idet det tilgode udbydes i ca. 2000 pengeinstitutfilialer.

En opfyldelse af brugernes behov for postale ydelser ville kunne opfyldes via en vifte af løsninger, der omfatter:

Egne posthuse med fokus på betjening af private kunder og mindre erhvervsdrivende i relation til salg af frankeringsmidler samt sikre ind og udlevering af alle postale produkter omfattet af befordringspligten.

Postbutikker som kan betjene den samme gruppe af kunder med tilsvarende ydelser. Postbutikker er typisk placeret i mindre byer og forstæder.

Dagligvarebutikker, hvor frankeringsmidler kan købes, men hvor der ikke kan ske udlevering af forsendelser, og indlevering kan kun ske i en postkasse ved butikken.

Landpostbudet, som kan sælge frimærker samt varetage ind- og udlevering af forsendelser omfattet af befordringspligten.

Call Centre og Internettet, der giver mulighed for bestilling/køb af frimærker, pakkelabels, emballage, forfrankerede produkter samt produkt- og serviceinformation, klager m.v.

Modellen indebærer, at det står den befordringspligtige virksomhed – i dag Post Danmark A/S - frit for at vælge, hvilke løsninger der skal anvendes, baseret på en samlet vurdering af kundebehov og økonomi.

Modellen vil således give selskabet meget vide rammer for opfyldelsen af denne del af befordringspligten. Det vurderes, at der vil kunne opstå en konflikt, når selskabet samtidig inddrager det økonomiske aspekt. Der er ikke lagt op til, at brugerne inddrages i drøftelser om tilrettelæggelsen, hvilket vil kunne indebære, at en given løsning, som selskabet beslutter efter én afvejning af kundebehov og økonomi, ud fra et brugersynspunkt vil kunne opleves som ikke tilfredsstillende.

I modellen indgår ikke, hvorledes Færdselsstyrelsen /Trafikministeriet kan få indseende med, hvorledes forpligtelsen opfyldes af Post Danmark A/S.

Post Danmark A/S har dog oplyst, at de krav om inddragelse af brugerne samt indseende som Trafikministeriet og Færdselsstyrelsen måtte have, ikke vil være en hindring for gennemførelse af model 3, idet det er forhold, som selskabet også har forudsat skulle gælde ved en eventuel gennemførelse af model 2.

Modellen vil indebære, at Post Danmark A/S vil kunne omdanne væsentligt flere egendrevne