



Transportministeriet

TALEMANUSKRIFT

21. april 2021

Talemanuskript til brug for svar på TRU alm. del samrådspørgsmål J i forlængelse af samrådet d. 18. marts om beretning 10/2020 om tilsynet med Post Danmarks regnskabspraksis

Samrådsspørgsmål J:

[”Vil ministeren i forlængelse af samrådet om initiativer på baggrund af Rigsrevisionens beretning nr. 10/2020 om tilsynet med Post Danmarks regnskabspraksis, jf. FIU alm. del - samrådsspørgsmål H, redegøre for, hvordan ministeren vil sikre sig, at der ikke krydssubsidieres mellem Post Nord's selskaber, og hvordan brugen af incremental costs-princippet fungerer?”]

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Christian Schmidt (V), Kristian Pihl Lorentzen (V).



Besvarelse

Indledende bemærkning

Brevet til Statsrevisorerne af 11. februar 2021.

Tak for ordet. Som svar vil jeg indledningsvis henviser til mit brev af 11. februar 2021 til Statsrevisorerne om beretning nr. 10/2020 om tilsynet med Post Danmarks regnskabspraksis.

I brevet er nærmere redegjort for den regulatoriske ramme for Post Danmark, som danner grundlaget for Trafikstyrelsens tilsyn med Post Danmarks regnskabspraksis. Jeg vil opsummere de vigtigste pointer:

Den regulatoriske ramme for Post Danmark A/S er udmøntet i et regnskabsreglement for virksomheden, som stammer fra 2014.

Formålet med regnskabsreglementet.

Formålet med regelsættet er netop at forhindre krydssubsidiering i Post Danmark: Regelsættet regulerer således netop, hvor-



dan udgifter og indtægter ved beforderingspligten opgøres og holdes adskilt fra ikke-beforderingspligtige forsendelser m.v.

Baggrunden for regnskabsreglementet.

Regnskabsreglementet er fastsat i medfør af postlovens § 15 og § 18, stk. 7 samt i pkt. 10 i den individuelle tilladelse for Post Danmark A/S af 30. maj 2016, der senest er forlænget indtil 31. august 2021. Det er implementeret i dansk ret på baggrund af bestemmelserne i EU's-postdirektiv, herunder direktivets artikel 14 om beforderingspligtige postvirksomheders regnskaber.

Man skal være opmærksom på, at reglementet vedrører Post Danmark A/S. For så vidt angår kapitalbevægelser mellem de øvrige selskaber i PostNord-koncernen, vil det være konkurrencemyndighederne i Danmark og Sverige, som vil kunne tage stilling til forhold omkring konkurrencereglerne.



Det varetager jeg altså som transportminister ikke et selvstændigt tilsyn hermed.

Regnskabsreglementet for Post Danmark relaterer sig dermed specifikt til den aftale, den danske stat har med virksomheden om at løfte befordringspligten – herunder de midlertidige aftaler, som de seneste år med Finansudvalgets godkendelse er indgået.

Regnskabsreglementet skal i den forbindelse sikre, at det kan efterprøves, at compensation fra staten til Post Danmark A/S for befordringspligten alene går til det forudsatte formål, og at pengene ikke glider over i de konkurrenceudsatte områder uden for befordringspligten til skade for virksomhedens konkurrenter.

Tilsynet hermed varetages af Trafikstyrelsen. I mit brev til statsrevisorerne har jeg fremhævet, at revisorerklæringer om Post



Danmarks overholdelse af regnskabsreglementet er et væsentligt element i tilsynet.

Den revisionsmæssige efterprøvning af regnskabet udgør således det faglige grundlag for Trafikstyrelsens tilsyn. På dette grundlag kan styrelsen afgøre, hvorvidt virksomheden har overholdt reglerne, herunder at kompensation for befordringspligten ikke bruges til dækning af omkostningerne på de konkurrenceudsatte områder uden for befordringspligten.

De afgivne revisorerklæringer, som offentliggøres, giver også mulighed for at offentligheden kan følge med i, om det fastlagte regelsæt overholdes.

Jeg har noteret mig, at Rigsrevisionen i gennemgangen af revisors erklæringer vedr. regnskabsårene 2010-2018 ikke har fundet



anmærkninger i forhold til det undersøgte, hvilket er helt grundlæggende.

Det bemærkes, at revisorerklæringerne er afgivet med høj grad af sikkerhed vedrørende regnskabsårene 2014-2018. Der blev også afgivet en erklæring med høj grad af sikkerhed vedrørende 2019, og revisorerklæringer skal også fremadrettet afgives med høj grad af sikkerhed.

Svar på FIU alm. del spørgsmål 238 vedr. bl.a. krydssubsidiering afsendt d. 13. april 2021.

Jeg vil desuden nævne, at jeg for nylig har besvaret Finansudvalgsspørgsmål 238, som vedrørte spørgsmålet om krydssubsidiering.

I svaret fremgår det, at spørgsmålet om mulig krydssubsidiering, herunder til datterselskabet i PostNord-koncernen, PostNord Logistics, har været genstand for drøftelser i postordførererkredsen i 2020. Blandt andet er gennemført to eksterne undersøgelser af



henholdsvis McKinsey og Deloitte, som har været præsenteret for postordførererkredsen.

I mit svar til Finansudvalget fremgår bl.a. hovedbudskaberne fra de to undersøgelser, som jeg vil gentage her:

- McKinsey har forholdt sig til kapitalbevægelserne mellem Post Danmark A/S og PostNord Group AB over en 10-årig periode (2009-2019). Den første del af perioden har været kendetegnet ved udbyttebetalinger (pengestrømme) fra Post Danmark A/S til moderselskabet (3.300 mio. DKK), mens der i de senere år er sket kapitaltilførsler fra moderselskabet til Post Danmark A/S (3.339 mio. DKK).
- McKinsey's analyse viste, at der er blevet tilført kapital til PostNord Logistics A/S¹

¹ PostNord Logistics er et 100 pct. ejet datterselskab af PostNord Group AB, der ejes af PostNord AB



fra det svenske moderselskab, PostNord Group AB. Årsagen er, at PostNord Logistics A/S har været i økonomiske vanskeligheder. Der har ikke været kapitalbevægelser mellem Post Danmark A/S og PostNord Logistics A/S.

- Den uvildige undersøgelse udført af Deloitte vedr. krydssubsidiering mellem PostNord Logistics A/S og Post Danmark A/S viste, at samtlige påstande i et anonymt brev af 18. december 2019 kunne afkræftes. I den forbindelse konkluderer Deloitte bl.a., at der i PostNord Logistics A/S bliver faktureret og betalt korrekt for centrale koncernfunktioner, herunder kundeservice, ledere og IT-udstyr. Dette er bl.a. sikret ved en gennemgang af relevant "transfer pricing"-dokumentation for regnskabsåret 2019, der beskriver de transaktioner, som PostNord Logistics



A/S har haft med Post Danmark A/S og andre relaterede parter i regnskabsåret.

Jeg må derfor konkludere, at Transportministeriet dermed ikke har nogen indikationer på, at der foregår ulovlig krydssubsidiering mellem Post Danmark A/S og Post-Nord Logistics A/S.

Deloitte's efterprøvn
ing af den danske
statsstøtte til Post
Danmark.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at det Statsautoriserede Revisionspartnerselskab Deloitte på vegne af den danske stat afgiver erklæringer vedrørende den danske statsstøtte på i alt 1,124 mia. kr. (1,533 mia. SEK) til Post Danmark, som gives til delvis dækning af udgifterne ved afskedigelse af et større antal ansatte på 'særlige vilkår' (tidligere tjenestemænd) i Post Danmark A/S.

Disse erklæringer skal bekræfte, at beløbet bliver anvendt alene til formålet. Deloitte



efterprøver tillige Post Danmarks beregninger af nettoomkostningerne ved befordringspligten i relation til de midlertidige aftaler om compensation til Post Danmark for at varetage befordringspligten.

Postordfører kredsen og Folketingets Transportudvalg er blevet orienteret om regnskabsreglementet.

Postordfører kredsen og Folketingets Transportudvalg er blevet orienteret om regnskabsreglementet for Post Danmark A/S. Regnskabsreglementet blev tilsendt postordfører kredsen den 28. januar 2020 til brug for et møde den 30. januar 2020.

Når man går længere tilbage, kan jeg også konstatere, at den daværende transportminister Magnus Heunicke i et brev af 26. juni 2014 orienterede Folketingets Transportudvalg om regnskabsreglementet.



Denne orientering fandt sted på baggrund af en længere drøftelse i udvalget, som opstod i forbindelse med behandlingen af lovforslag L 64 om ændring af postloven.

Lovforslaget vedrørte ændringer i vilkår for varetagelsen af beforderingspligten og præciseringer af lovens anvendelsesområde og medførte, som jeg vil vende tilbage til, at ordlyden af reglementet blev ændret.

Sammenfattende svar på spørgsmålet om krydssubsidiering.

Sammenfattende sker kontrollen med krydssubsidiering altså med udgangspunkt i regnskabsreglementet for Post Danmark A/S, Trafikstyrelsens tilsyn med Post Danmark og den revisionsmæssige kontrol med Post Danmarks overholdelse af reglementet.

Spørgsmålet vedr. brugen af incremental costs-princippet.

Vedrørende delspørgsmålet om brugen af incremental costs-princippet, vil jeg også



indledningsvis henviser til mit brev til Statsrevisorerne af 11. februar 2021.

Brevet til Statsrevisorerne af 11. februar 2021.

I brevet fremgår det bl.a., at Trafikstyrelsen den 25. februar 2015 godkendte et notat fra Post Danmark med beskrivelse af de gældende metoder og principper for omkostningsallokeringen i virksomheden, som er i overensstemmelse med 2014-regnskabsreglementet, som jeg netop har omtalt.

I beskrivelsen er det nøje forklaret, hvordan omkostningsallokeringen følger ERGP's anbefalinger² (Best Practice) og fortsat er baseret på en "incremental cost"-test og et princip om kausalitet, også efter ændringen i 2014. ERGP er Gruppen af Europæiske Forvaltningsmyndigheder for Posttjenester.

² Gruppen af Europæiske Forvaltningsmyndigheder for Posttjenester (ERGP) udarbejdede på opfordring fra Europa-Kommissionen en ikke-bindende fællesholdning til omkostningsallokering og produktøkonomiopgørelser.



Brevet af 16. november 2015 til postforligskredsen fra Hans Chr. Schmidt.

Det fremgår endvidere af et brev af 16. november 2015 afsendt til postforligskredsen af den daværende transportminister Hans Chr. Schmidt, at der havde været en debat i Transportudvalget omhandlende ændringen af regnskabsreglementet for Post Danmark i 2014. Resultatet blev – som allerede oplyst – at regnskabsreglementets § 4 blev ændret, hvormed det blev fuldstændigt enslydende med bestemmelsen i EU's postdirektivs artikel 14.

Brevet af 16. november 2015 til postforligskredsen inklusiv bilag fra Trafik- og Byggestyrelsen.

I det fremsendte brev fra Hans Chr. Schmidt er endvidere bilagt en udtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, som giver et klart billede af det omtalte omkostningsgreb. Det bliver i notatet fra styrelsen oplyst, at der af postdirektivets bilag 1 vedrørende opgørelsen af nettoomkostningerne ved befordringspligten fremgår følgende:



”Nettoomkostninger i forbindelse med befordringspligten er alle omkostninger, der er knyttet til og nødvendige for at opfylde befordringspligten. Nettoomkostningerne ved at opfylde befordringspligten bør således beregnes som forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget befordringspligtig virksomhed ved drift med og uden denne befordringspligt.

Ved beregningen skal der tages hensyn til alle andre relevante elementer, herunder immaterielle og markeds-mæssige fordele, som en postbefordrende virksomhed får ved at være udpeget til at varetage den tjeneste, der er omfattet af befordringspligten, retten til en rimelig fortjeneste og incitamenter til omkostningseffektivitet.

Der skal lægges vægt på, at de omkostninger, som den udpegede befordringspligtige virksomhed ville have valgt at undgå, hvis



den ikke havde været underlagt befordringspligten, fastlægges så korrekt som muligt. Der tages ved beregningen af nettoomkostningerne højde for de fordele, herunder immaterielle fordele, der kommer den befordringspligtige virksomhed til gode”.

Kammeradvokaten bekræftede d. 24. januar 2014, at ministeriet havde implementeret direktivet korrekt ved at anvende begrebet ”incremental cost” i regnskabsreglementet.

Jeg kan til baggrund oplyse, at Kammeradvokaten dengang bekræftede i et notat af d. 24. januar 2014, som blev fremsendt til Folketingets Finansudvalg i forbindelse med svaret på Finansudvalgsspørgsmål 241, at Kammeradvokaten var enig i Transportministeriets redegørelse af 10. januar 2014 til Folketingets Transportudvalg

Heri fremgår bl.a., at ”(...) regnskabsreglementet for Post Danmark – og de deri indeholdte IC-principper for fordelingen af omkostningerne – er udtryk for korrekt implementering af postdirektivet”. ”IC-



principper” var en forkortelse for Incremental cost.

Transportministeriet fjerner begrebet ”incremental cost” fra regnskabsreglementet i 2014.

Transportministeriet valgte i 2014, selvom Kammeradvokaten vurderede, at ministeriet havde implementeret direktivet korrekt, at fjerne omkostningsbegrebet ”incremental cost” fra regnskabsreglementet.

Dette skete som tidligere nævnt for – under hensyntagen til debatten i Folketinget – at sikre, at ordlyden af regnskabsreglementet blev identisk med postdirektivets.

Denne ændring har dog som nævnt i praksis ikke påvirket Post Danmarks omkostningsallokeringsmetode, som blev vurderet helt inden for direktivets rammer.

Incremental cost-princippet er i overensstemmelse med konkurrencemyndighedernes og domstolenes praksis.

Jeg kan endvidere oplyse, at der er støtte i konkurrencemyndighedernes og domstolenes praksis for at anvende incremental cost-princippet. Dette er fastslået i en afgørelse



fra EU-Kommissionen af 20. marts 2001 vedr. Deutsche Post-sagen og Højesterets dommen af 15. februar 2013 vedr. Post Danmark, som begge anvender en vurdering af omkostningsfordelingen baseret på incremental cost-princippet for en befordringspligtig postvirksomhed.

Jeg fremsender gerne til udvalget kopi af begge afgørelser. En udskrift af Højesteretsdommen blev også fremsendt til Transportudvalget den 16. januar 2014.

Til sidst vil jeg nævne, hvad jeg også har oplyst i mit svar på Finansudvalgets spørgsmål 241, at EU-Kommissionen har under overvejelse at iværksætte en undersøgelse i forlængelse af Rigsrevisionens beretning nr. 10/2020 om tilsynet med Post Danmarks regnskabspraksis.



Når denne undersøgelse kommer, vil ministeriet gøre Kommissionen opmærksom på den forståelse af omkostningsbegrebet ”incremental cost”, som Trafikstyrelsen anvender i sit tilsyn.

Hvis Kommissionen måtte have bemærkninger hertil, vender jeg tilbage over for Folketinget. Tak for ordet.