

aftale af 8. september 1999 fremgår ligeledes, på hvilke områder og i forhold til hvilke samtrafikprodukter, det er hensigten at anvende LRAIC-prisfastsættelsesmetoden.

I overgangsperioden, indtil LRAIC-prisfastsættelsesmetoden er færdigudviklet og kan anvendes første gang, finder den gældende lovs primære prisfastsættelsesmetode, der bygger på modificerede historiske omkostninger, fortsat anvendelse på de samtrafikprodukter, der vil blive underkastet LRAIC-regulering. Det samme gælder bedste praksis metoden, som med nærværende lovforslag foreslås opstrammet således, at der kan kræves prisnedsættelser med henvisning til prisniveauet alene i ét land alternativt på 3 lande, hvilket svarer til den gældende bedste praksis metode. Begge bedste praksis metoder vil kunne anvendes til, i en overgangsperiode indtil en dansk LRAIC-regulering er gennemført, at »importere« den mest succesrige udenlandske gennemførelse af en eller flere LRAIC-metoder og dermed forestå overgangen til det nye LRAIC-regime i Danmark.

Se også bemærkningerne nedenfor til stk. 6 om hvilke prisfastsættelsesmetoder, der finder anvendelse på de enkelte samtrafikprodukter.

Til stk. 2

Prisfastsættelsesmetoden svarer til den gældende metode i samtrafikloven, og indeholder således ingen indholdsmæssige ændringer. Der er alene tale om, at selve lovbestemmelsen er sprogligt omformuleret. Det er således sigtet, at de regler, som i dag findes i bekendtgørelse nr. 861 af 4. december 1998, om aftaler om samtrafik i telesektoren m.v. (herefter samtrafikbekendtgørelsen), vil blive videreført i uændret form.

Det fremgår af bestemmelsen, at den samlede pris for et samtrafikprodukt maksimalt kan udgøre en forholds-mæssig andel af de modificerede historiske omkostninger, som er forbundet med leveringen af det pågældende samtrafikprodukt samt en rimelig fortjeneste. Det fremgår af de i bestemmelsen oplyste elementer, hvilke omkostninger der kan medtages i denne beregning. Ved udtrykket forholds-mæssig andel forstås den andel af den samlede trafik i et bestemt net, som skyldes den part, der har indgået en aftale om samtrafik med en udbyder med en stærk markedsposition.

Det første element, der kan indregnes i prisen, er de ekstra driftsomkostninger ved at gennemføre samtrafikken. Herved forstås de forøgede driftsomkostninger, der er en følge af afviklingen af den pågældende samtrafik, og som derfor vil bortfalde, hvis den pågældende samtrafik ophørte.

Det andet element vedrører de tilfælde, hvor samtrafikken direkte nødvendiggør nyinvesteringer. Elementet fastsættes gennem en forholds-mæssig andel af afskrivninger og forrentning af investeringer, der er nødvendige for at gennemføre samtrafikken. Ved fastsættelsen af dette element i prisberegningen skal den udbyder, der ønsker samtrafikken, betale sin andel af denne investering. Andelen skal beregnes som andelen af den samlede trafik i de dele af nettet tilhørende den udbyder med stærk markedsposition, som samtrafikken vedrører. Det er dog alene investeringer, som både kommer udbyderen med en stærk markedsposition og udbyderen, der ønsker samtrafikken, til gode.

Nye investeringer, som er nødvendige for at gennemføre samtrafikken, og som ikke kommer udbyderen med en stærk markedsposition til gode, betales fuldt ud af den, der ønsker samtrafik i forbindelse med etableringen af samtrafikken.

Det tredje element, der kan indregnes, har bl.a. til formål at sikre en udbyder med en stærk markedsposition et bidrag til dækning af de dele af fællesomkostningerne, der vedrører den del af nettet, der anvendes til samtrafikken. Elementet skal beregnes som en forholds-mæssig andel af afskrivninger og forrentning af investeringer på den del af nettet, der anvendes til at gennemføre samtrafikken.

Ved beregningen af bidraget til afskrivninger, i forbindelse med fastsættelse af samtrafikpriser, skal der ikke tages udgangspunkt i den faktisk foretagne driftsmæssige afskrivning hos de enkelte markedsaktører eller i de afskrivningsperioder, disse har anvendt. I stedet fastlægges der i den kommende bekendtgørelsesregulering et sæt generelle rammer for medregning af investeringsomkostninger og nedskrivning heraf i samtrafiksammenhæng. Sigtet vil være anvendelse af en lineær skala, hvor afskrivningsperioden som udgangspunkt fastsættes til 20 år for bygninger og 10 år for centraler, transmissionsudstyr, kabler og kabelveje. Det vil, i forbindelse med den endelige fastlæggelse af rammerne herfor, blive vurderet, om der er behov for forskellige afskrivningsperioder for forskellige typer net (trådløse eller mobile net og faste net). Der bør ved fastlæggelsen af de beregningsmæssige afskrivningsperioders længde ikke alene tages udgangspunkt i de gennemsnitlige anvendte afskrivningsperioder i de enkelte dele af telesektoren, men også i den forventede rimelige indtjeningsperiode i forhold til den foretagne investering, i det omfang denne er længere end den fastsatte afskrivningsperiode.

Ved at fastlægge afskrivningsprincipperne på denne måde til brug for beregningerne undgås det, at for-