

skelle mellem operatører eller ændringer af principperne påvirker samtrafikpriserne i en uønsket retning.

I forbindelse med beregningen af såvel det andet som det tredje element skal forrentningen beregnes som Nationalbankens diskonto plus 4 pct. p.a.

Det fjerde element, der kan medregnes, er en forholdsmæssig andel af en andel af de driftsomkostninger,

der er snævert forbundet med frembringelsen af samtrafikken. Den andel af driftsomkostningerne, hvoraf der kan indregnes en forholdsmæssig andel, vil for aftaler om udveksling af trafik mellem udbydere af telenet eller teletjenester blive fastsat således:

Markedsandel for udbyderen med en stærk markedsposition	Andel af driftsomkostninger der kan indregnes
over 80 %	30 %
80 % og derunder	100 %

Formålet med kun at tillade en indregning på 30 % af de driftsomkostninger, der er snævert forbundet med frembringelsen af samtrafikken for udbydere med en markedsandel på over 80 %, er at sikre, at der skabes reel konkurrence på telemarkedet hurtigst muligt. Først når den markedsandel, som udbyderen med en stærk markedsposition har, når ned på 80 % eller mindre af det samlede marked for fastnet- og mobilkommunikationstjenester (opgjort på samme måde som markedet for udveksling af trafik), kan der indregnes en andel af alle de driftsomkostninger, der er snævert forbundet med frembringelsen af samtrafikken.

Det femte – og sidste – element, som indgår i fastsættelsen af prisen for samtrafikproduktet, er en rimelig fortjeneste. Det er hensigten, som efter den gældende samtrafiklov, at fastsætte denne til 12 % af summen af de fire første elementer i beregningsmetoden.

Som et overordnet princip for fastsættelsen af samtrafikpriserne efter bestemmelsen gælder desuden, at omkostninger ved abonnentledningsnettet ikke kan indregnes ved fastsættelsen af priser. Begrundelsen herfor er, at disse omkostninger forudsættes betalt af slutbrugerne via abonnementsafgifter eller lignende.

For så vidt angår fastsættelse af priser for leje af infrastrukturkapacitet og tilhørende fælles udnyttelse af bygninger, centraludstyr m.v. (samhusning) vil den gældende metode i samtrafikloven blive anvendt. Metoden indeholder således ingen indholdsmæssige ændringer i forhold til gældende lovgivning.

De overordnede regler for fastsættelse af prisen for leje af infrastrukturkapacitet og fælles udnyttelse af bygninger, centraludstyr m.v. (samhusning) fremgår således af ovenstående bemærkninger dog med den forskel, at der for så vidt angår prisen, generelt skal tillades indregning af en forholdsmæssig andel af 100 % af de driftsomkostninger, der er snævert forbundet med leje af fysiske infrastrukturstrækninger i abonnentledningsnettet, uanset om udbyderen har en markedsandel på over eller under 80 %

Ved udtrykket »den forholdsmæssige andel« forstås ved leje af fysiske infrastrukturstrækninger i accessnettet samtrafikkenes procentvise andel af den samlede kapacitet i den del af nettet, der anvendes til at gennemføre samtrafikken. Den forholdsmæssige andel beregnes ud fra en opgørelse af, hvor meget kapacitet den enkelte udbyder beslaglægger.

Det skal bemærkes, at fastsættelse af priser generelt vil ske på baggrund af senest foreliggende regnskabsdata, jf. § 82. Der vil således ikke skulle ske efterregulering af priserne, når nye regnskabsdata foreligger.

Til stk. 3

Som det fremgår af bemærkningerne til stk. 1, er de to bedste praksis metoder selvstændige prisfastsættelsesmetoder og ikke korrektionsmetoder i forhold til modificerede historiske omkostningers metode. Metoderne skal imidlertid ses i sammenhæng med de øvrige metoder og kan anvendes til yderligere at nedsætte prisen fastsat efter disse.

Det grundlæggende princip i bedste praksis prisfastsættelsesmetoderne er, at der skal være adgang til at kræve nedsættelse af en eksisterende dansk samtrafikpris, i det omfang det kan dokumenteres, at prisen for et tilsvarende samtrafikprodukt i én eller flere tilsvarende dansk(e) eller udenlandsk(e) aftale(r) om samtrafik er lavere end den eksisterende danske pris.

Siget med disse prisfastsættelsesmetoder er blandt andet, i en overgangsperiode, indtil der er gennemført en dansk LRAIC-regulering, at give mulighed for at »importere« resultaterne af eksempelvis LRAIC-analyser eller andre prisfastsættelsesmetoder, der tilsigter at sikre, at samtrafikpriser ikke belastes af ineffektivitet, forældet teknologi m.v., fra andre lande.

Bedste praksis metoden nævnt i nr. 1 indebærer en skærpelse af den gældende bestemmelse om bedste praksis i samtrafiklovgivningen, der er blevet fortolket således, at prisen skal baseres på fremlæggelse af dokumentation for en flerhed af lande. Med denne lov udbygges bestemmelsen således, at der desuden kan