

det formentlig vil være billigere i dag at bygge et telet net end at bygge videre på det bestående, har valget mellem de to alternativer afgørende konsekvenser for, hvilket omkostningsgrundlag man når frem til.

Det tredje nøgle-element er spørgsmålet om, hvordan investeringsomkostninger håndteres i relation til nedskrivning, herunder hvordan man indkalkulerer det faktum, at der i det eksisterende net er foretaget en række allerede nedskrevne og betalte investeringer.

Det sidste nøgle-element er spørgsmålet om, hvordan man fordeler den store gruppe af driftsrelaterede omkostninger, som umiddelbart rubriceres under begrebet fællesomkostninger, og som kan henføres dels til selskabets slutbruger-forretning og dels til produktionen af samtrafikprodukter.

Også regelprocessen forbundet med fastsættelsen af samtrafikpriser gennem anvendelse af en LRAIC-metode adskiller sig fra den traditionelle objektive regel-fastsættelsesproces. LRAIC-metoden er kendetegnet ved en langt tættere sammenblanding af regelfastsættelse og førstegangsanvendelse. Processen består samlet af metodevalg, valg af hvilke og hvor mange delkomponenter, der skal indgå, og valg af data baseret på input fra henholdsvis udbydere med en stærk markedsposition og de nye udbydere med en interesse i at opnå attraktive samtrafikvilkår og -priser. Regelfastsættelsen minder således i realiteten mere om en udvidet hørings- eller forligsmandsproces end om egentlig regelfastsættelse.

Erfaringerne fra udlandet

Set i forhold til de gældende danske prisfastsættelsesmetoder er de LRAIC-metoder, der er lavet rundt omkring i verden, herunder i Storbritannien og USA, langt mere komplekse og detaljerede og indebærer typisk, at hvert enkelt af de omfattede samtrafikprodukter er brudt ned i en række delkomponenter. For disse delkomponenter er der fastsat nærmere regler for, hvordan og i hvilket omfang disse kan indgå i beregningen af LRAIC-priserne. Såvel de amerikanske som de britiske telemyndigheder har vurderet, at en sådan detailnedbrydning er nødvendig for at få skabt en troværdig model.

1. Modelantagelserne

For så vidt angår modelantagelserne fremgår det af Kommissionens henstilling af 8. januar 1998, at udgangspunktet bør være en bottom-up model. Udgangspunktet er således en bottom-up model, der skal checkes ved at holdes op imod en top-down model. I Kommissionens henstilling af 8. april 1998 uddybes, at årsagen hertil er, at bottom-up modeller stadig er

imperfekte. Der er ikke i henstillingerne taget stilling til spørgsmålet om anvendelse af greenfield antagelse («scorched earth») vs. »scorched node«, og til spørgsmålet om indregning af allerede afskrevne aktiver. European Economics udarbejder dog i øjeblikket en bottom-up model for koblet samtrafik for Kommissionen, der anvender en antagelse om »scorched node with optimisation«, der optimerer switching (central) arkitekturen. Aktiverne værdisættes efter genanskaffelsesværdier.

I Storbritannien er der bygget såvel bottom-up modeller som top-down modeller. Disse er sammenlignet, og forskellene er identificeret. Forskelle, der ikke umiddelbart kan rettes i top-down modellen, er herefter indføjet i top-down modellen som ad hoc korrektioner («hybrid adjustments»). I Storbritannien er der anvendt en scorched node antagelse, dvs. at placering af udstyr og transmissionsveje er givet. Der sker dog en vis grad af netværksoptimering i begge modeller, ved at teknologien på de enkelte placeringer optimeres. Aktiverne er i modellerne udelukkende værdisat til genanskaffelsesværdierne, og der er derfor ikke foretaget tilpasninger for allerede nedskrevne aktiver.

I Canada bruges udelukkende bottom-up modeller til at beregne samtrafikomkostninger. Der anvendes en scorched node antagelse, dvs. at antallet og placeringen af netelementerne er taget som givet. Aktiverne værdisættes til genanskaffelsesværdier.

I Frankrig anvendes såvel en bottom-up model som en top-down model, hvor top-down modellen hovedsageligt er blevet anvendt. Der er anvendt en scorched node antagelse, og der er anvendt nuværende teknologier (SDH) og den nuværende trafikvolumen. Aktiverne er evalueret ved genanskaffelsesværdier.

I Holland anvendes såvel en top-down model (EDC-modellen) som en bottom-up model. Sammenligningen af disse to modeller gav anledning til korrektioner til EDC-modellen. EDC-modellens beregninger dannede herefter basis for regulatorens (OPTA) fastsættelse af samtrafikpriser. Der anvendes i begge modeller som udgangspunktet en scorched node antagelse, hvor den eksisterende netværkstopologi, dvs. placeringer af centraler og transmissionsveje, tages for givet. For så vidt angår de enkelte aktiver, anvendes princippet om Modern Equivalent Assets (dvs. princippet om at erstatte eksisterende aktiver med moderne aktiver, der kan udføre samme funktioner). Der anvendes dog såkaldte »fremadrettede elementer« i modellerne. I top-down modellen vedrører dette en korrektion for midlertidige faciliteter samt eksisterende forhold, som forventes at blive ændret på kort sigt. I bottom-up modellen anvendes optimise-