

Det er en forudsætning for anvendelsen af bestemmelsen, at den pågældende udbyder kontrollerer den eneste adgangsvej til slutbrugere, som kan anvendes til den samtrafik, der anmodes om.

Bestemmelsen vil også kunne anvendes til at sikre forsyningspligtudbyderen adgang til slutbrugere, der anmoder om et forsyningspligt-abonnement.

Vedr. stk. 8: Formålet med bestemmelsen er at sikre hjemmel til at fastsætte særlige regler for koblet samtrafik i forbindelse med de tjenester, der knytter sig til 70-, 80- og 90-numre samt kortnumre og nummeroplysnings-tjenester. Formålet er at sikre, at kunder hos en udbyder skal kunne udnytte tjenester, der knytter sig til numre af den nævnte type, hos en anden udbyder. Årsagen til at det er fundet nødvendigt at indføre denne hjemmel, er de problemer nogle markedsaktører har konstateret i forbindelse med indgåelse af samtrafikaftaler om udveksling af basal telefonitrafik, hvori bl.a. har indgået opkald til de nævnte numre.

Vedr. stk. 9: I overensstemmelse med det kommende samtrafikdirektivs artikel 6, punkt b, er det indføjjet i lovforslaget, at udbydere, der har en stærk markedsposition, skal stille oplysninger og specifikationer til rådighed for andre udbydere, der overvejer at indgå en aftale om samtrafik, hvis disse anmoder herom. Oplysninger om priser kan kun kræves af udbydere, der vil være forpligtet til at give samtrafik til omkostningsbaserede priser.

Fjernelsen af ordene »til priser, der er omkostningsbaserede, med tillæg af en rimelig fortjeneste« er udelukkende begrundet i, at der indsættes særskilte paragraffer, der vedrører disse punkter.

Til nr. 5

Vedr. § 2 a: Allerede ved fremsættelsen af lovforslaget om samtrafik i foråret 1996 var det klart, at der ville blive behov for en mere præcis angivelse af, hvordan »omkostningsbaserede priser« og »en rimelig fortjeneste« skulle beregnes. På dette tidspunkt var det imidlertid ikke afgjort, hvad det kommende samtrafikdirektiv ville indeholde af krav til dansk lovgivning på disse punkter. Det antages nu at ligge fast. Det kommende samtrafikdirektiv pålægger ikke medlemsstaterne at anvende bestemte metoder til beregning af samtrafikpriserne, men indskrænker sig til at anbefale anvendelsen af den omkostningsberegningens metode, der betegnes langsigtede gennemsnitlige differensomkostningers metode eller på engelsk Long Run Average Incremental Cost (LRAIC). I det kommende samtrafikdirektiv hedder det (i betragtning nr. 10), at samtrafikpriser, som er tæt knyttet til de langsigtede differensom-

kostninger, er velegnede til »at fremme en hurtig udvikling af et åbent og konkurrencepræget marked«.

LRAIC-metoden går grundlæggende ud på at skønne, hvad omkostningerne ved at gennemføre den ønskede samtrafik ville være, hvis den blev gennemført på et teknisk set optimalt net i stedet for på det eksisterende net, der kan være belastet af udtidsvarende teknik, fejlinvesteringer, ineffektiv drift m.v. Dvs. at der foretages en fremadrettet beregning af samtrafikprisen, der baserer sig på et konstrueret budget for, hvilke investeringer, henholdsvis driftsomkostninger, der ville være nødvendige for at etablere og drive et net med samme kapacitet som det eksisterende, men baseret på ny teknologi. Samtrafikprisen udgør en andel heraf, svarende til den pågældende samtrafikparts andel af den samlede trafik på dette net.

En variant af LRAIC-metoden, som ligger nærmere marginalomkostningsbegrebet og den grundlæggende ide i lovforslagets overgangsmodel, tager udgangspunkt i hvilke ekstra investeringer og ekstra driftsomkostninger, en given samtrafik kræver – dog stadig således at prisen beregnes på et teknisk optimalt net.

LRAIC-metoden udgør teoretisk set et ideelt instrument til at fastsætte samtrafikpriser, idet metoden dels gør det muligt for de parter, der anmoder om samtrafik, at undgå at betale en merpris begrundet i fx en tidligere monopol-udbyders evt. ineffektive produktionsapparater, dels som udgangspunkt stiller de to parter, der ønsker at indgå en samtrafikaf-tale, lige m.h.t. mulighed for at dokumentere, hvilket niveau samtrafikprisen bør have.

Når LRAIC-metoden *ikke* foreslås anvendt fra lovens ikrafttræden, skyldes det erfaringerne fra udlandet, bl.a. England og USA, der har vist, at det er forbundet med langvarige og omfattende analyser, før metoden er anvendelig i praksis. Det betyder, at det ikke vil være muligt at tage metoden i brug, når loven træder i kraft den 1. juli 1997. Det forventes dog at kunne ske senest den 1. januar 1999.

Forskningsministeren vil iværksætte analyser med sigte på at få gjort LRAIC-metoden praktisk anvendelig.

Vedr. stk. 2: Bevisbyrden mht. at beregningen af samtrafikpriserne følger de fastsatte regler, påhviler de udbydere med en stærk markedsposition, som er forpligtet til at give samtrafik til omkostningsbaserede priser.

Vedr. stk. 3: Formålet med bestemmelsen er via fremlæggelse af dokumentation for prisniveauet i aftaler om parallelle danske eller udenlandske samtrafikydelse, at kunne kræve lavere samtrafikpriser