

del af nettet, der anvendes til at gennemføre samtrafikken, har bl.a. til formål at sikre den stærke udbyder et bidrag til dækning af de dele af fællesomkostningerne, der vedrører den del af nettet, der anvendes til samtrafikken.

Ved beregning af bidraget til afskrivninger i forbindelse med fastlæggelse af samtrafikpriser tages der ikke udgangspunkt i den faktisk foretagne driftsmæssige afskrivning hos de enkelte markedsaktører eller 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 og kabler og kabelveje. Det vil i forbindelse med den endelige fastlæggelse af rammerne herfor blive vurderet, om der er behov for forskellige afskrivningslængder for forskellige typer net (mobilnet og faste net). Der bør ved fastlæggelse af de beregningsmæssige afskrivningsperioders længde ikke alene tages udgangspunkt i de gennemsnitligt anvendte afskrivningsperioder i de enkelte dele af telesektoren, men også i den forventede rimelige periode for indtjening af den foretagne investering, i det omfang denne er længere end den fastsatte afskrivningsperiode.

Ved at fastlægge afskrivningsprincipperne på denne måde til brug i beregningerne undgås det, at forskelle mellem operatører eller ændringer af principperne påvirker samtrafikpriserne i en uønsket retning.

Det fjerde element 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 koblet samtrafik blive fastsat således:

Markedsandel for den stærke udbyder	Andel af driftsomkostningerne der kan indregnes
over 80%	30%
80% og derunder	100%

Formålet med i starten kun at tillade indregning af en mindre andel (30 %) af de driftsomkostninger, der er snævert forbundet med frembringelsen af samtrafikken, er at sikre at der bliver tale om reel konkurrence på telemarkedet hurtigst muligt. Først når en dominerende udbyders markedsandel når ned på 80 % eller mindre, kan der siges at være tale om effektiv konkurrence. Når dette niveau er nået, er det til gen-

gæld rimeligt, at der kan indregnes en andel af alle de driftsomkostninger, der er snævert forbundet med frembringelsen af samtrafikken.

Ved beregning af samtrafikpriser for leje af faste kredsløb, kan der indregnes en forholdsmæssig andel af alle de driftsomkostninger, der er snævert forbundet med frembringelsen af samtrafikken – uanset markedsandelens størrelse.

Vedr. opgørelse af markedsandele henvises til de almindelige bemærkninger, punkt D.

Beregning af markedsandele bør som udgangspunkt baseres på så nye data som muligt, fx gennemsnit for et år tilbage i tiden.

Det femte element, »en rimelig fortjeneste«, er ikke nærmere beskrevet i samtrafikdirektivet, og det vil således være de enkelte medlemsstater, der fastlægger indholdet. Det er hensigten at fastsætte en rimelig fortjeneste til 12 % af summen af de fire første elementer i beregningsmetoden.

Vedr. stk. 4: Omkostninger vedr. abonnentledningsnettet kan ikke indregnes i samtrafikpriser for koblet samtrafik. Begrundelsen herfor er, at disse omkostninger forudsættes betalt af slutbrugere via abonnementsafgifter e.lign.

Vedr. stk. 5: Nye investeringer, som er nødvendige for at gennemføre samtrafikken, jf. element nr. 2, og som ikke kommer udbyderen med en stærk markedsposition til gode, betales helt af den, der ønsker samtrafik, i forbindelse med etableringen af samtrafikken.

Vedr. stk. 6: I elementerne 2-4 i samtrafikpriserne anvendes udtrykket en forholdsmæssig andel. Herved forstås den andel af den samlede trafik i et bestemt net, som skyldes den part, der har indgået en samtrafikaftale med en udbyder med en stærk markedsposition. Vedr. leje af kapacitet beregnes den forholdsmæssige andel ud fra en opgørelse af hvor meget kapacitet den enkelte udbyder beslaglægger.

Vedr. stk. 7: 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. 8: I metoden til beregning af samtrafikpriserne er der endvidere indbygget en mulighed for via fremlæggelse af dokumentation for prisniveauet i aftaler om parallelle danske eller udenlandske samtrafikydelse, at kræve lavere samtrafikpriser end hvad en beregning efter reglerne i stk. 3 medfører.

Sigtet hermed er at sikre, at også den herved skitserede overgangs-model i lighed med LRAIC-modellen giver de parter, der anmoder om samtrafik, mulighed for at undgå at betale en merpris begrundet i en tidligere monopol-udbyders evt. ineffektive