

uanset om denne viser sig at nødvendiggøre, at der foretages yderligere ændringer i samtrafikloven, eller om den kan gennemføres på basis af de eksisterende hjemler til nærmere regulering af LRAIC-modellen, foreligger minimum et halvt år før selve modellen skal finde anvendelse. Dette vil sikre den fornødne tid til også i praksis at implementere denne, og vil give både Telestyrelsen og brancheaktørerne mulighed for at forberede sig herpå.

#### *Til § 6*

I relation til behandlingen af klagesager betyder stk. 2, at de ændrede regler kun gælder for nye sager. Dette medfører, at Telebrugernævnet færdigbehandler de sager, Telestyrelsen har henvist til nævnet før lovens ikrafttrædelsesdato. Telestyrelsen vil efter ikrafttrædelsen behandle nye og hos Telestyrelsen verserende sager i medfør af de nye regler.

#### *Til § 7*

Til stk. 1

Det er med den foreslåede stk. 1 præciseret, at den midlertidige prisreguleringsmodel finder anvendelse dels på koblet samtrafik, dels på leje af infrastrukturkapacitet, og at den fortsat retter sig imod markedsaktører med en stærk markedsposition på henholdsvis det samlede marked for fastnet- og mobilkommunikation, på markedet for leje af infrastrukturkapacitet eller på fastnetmarkedet. Med 2. punktum præciseres det samtidig, at udbydere af offentlige telenet eller telenetjenester, der har en stærk markedsposition på markedet for fastnet- eller mobilkommunikation, i situationer hvor Telestyrelsen træffer afgørelse herom, skal give adgang til samtrafik til priser, der beregnes efter stk. 10.

Til stk. 9

Bestemmelsen indfører som noget nyt en mulighed

for fastsættelse af en differentieret prisstruktur for så vidt angår samtrafikafgifter, for at sikre, at der også fremover investeres i infrastruktur. Sigtet med denne bestemmelse er således at sikre hjemmel til at forskningsministeren kan fastsætte differentierede fortjeneste-procenter for de enkelte samtrafikprodukter. For aftaler om koblet samtrafik foreslås den nuværende fortjenesteprocent på 12% fastholdt. For leje af infrastrukturkapacitet, herunder faste kredsløb, fysiske infrastrukturstrækninger m.v., giver lovforslaget mulighed for fastsættelse af en højere fortjenesteprocent.

Til stk. 10

Den anførte beregningsmodel for tjenestudbyderaftaler tager udgangspunkt i den amerikanske model for beregning heraf, også kaldet »Avoided Cost«-regulering. M.h.t. vurderingen af, om et indgreb er berettiget for at sikre reel konkurrence forudsættes vurderingen heraf gennemført i samarbejde med Konkurrencerådet.

Metoden indebærer, at samtrafikprisen findes ved at slutbrugerpriserne fratrækkes en procentandel - en rabat - beregnet på grundlag af de omkostninger operatøren undgår/kunne undgå ved at sælge ydelserne en gros (»uundgåelige omkostninger«). Det drejer sig især om markedsføring, regningsudskrivning og debitorstyring/tab. Denne model giver tjenestudbydere mulighed for at opnå en vis fortjenestemargin og er forholdsvis enkel at implementere. Grundlaget for prissætningen af tjenestudbyderaftaler ændres således med denne bestemmelse til en regulering, der tager udgangspunkt i slutbrugerprisen (listepriser for abonnemeter og minutpriser) korrigeret for sparede omkostninger/meromkostninger. I praksis sker implementeringen ved at der fastsættes en procentsats for den nævnte korrigeret. Procentsatsen foreslås fastsat til 21%.