

forvalteren kapacitet i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes ønsker. I tilfælde af konflikt mellem de fremsatte ønsker, søger infrastrukturforvalteren gennem forhandling at opnå en for alle tilfredsstillende løsning. Hvis en forhandlingsløsning ikke umiddelbart er mulig, prioriteres ansøgningerne efter nedenstående principper i en procedure, der afvikles med to års mellemrum, dog første gang for perioden fra 1. januar 1999 til skiftet fra vinter- til sommerkøreplan i maj 2001. Der henvises også til eksemplet sidst i bemærkningerne til dette stykke.

1. Trafik udført som offentlig service i medfør af § 8 tilgodeses i et omfang svarende til den i den foregående periode realiserede trafik. For tildelingsperioden, der begynder 1. januar 1999, tilgodeses den offentlige service dog i et omfang besluttet som led i kontraktindgåelsen af trafikministeren. I tilfælde af knaphed på infrastrukturkapacitet, kan omfanget af trafik udført som offentlig service kun øges via en eventuel senere udvidelse af kapaciteten på det pågældende baneafsnit eller gennem den i det følgende omtalte procedure.
2. Infrastrukturkapacitet til fri trafik tildeles med udgangspunkt i jernbanevirksomhedernes hidtidige rettigheder til kapacitet til denne form for trafik. Enhver jernbanevirksomhed, der udfører fri trafik, vil generelt have krav på at bevare 80 pct. af sin hidtidige kapacitet, mens de resterende 20 pct. står til rådighed for infrastrukturforvalteren til anden anvendelse. For godstrafik fastsættes den andel, som virksomhederne har krav på at bevare, dog i perioden frem til maj 2001 til 95 pct., mens den i perioden maj 2001-maj 2003 fastsættes til 90 pct. Herefter udgør andelen 80 pct. Den gradvise tilpasning sker med henblik på at give DSB Gods tid til den fornødne tilpasning.

Den frigjorte kapacitet, der står til rådighed til andre anvendelser, fordeles efter følgende prioritering, idet fordelingen af kapacitet mellem gods- og passagertrafik som udgangspunkt bevares: Som første prioritet tilgodeses virksomheder, der for første gang ansøger om kapacitet til fri trafik på det pågældende ba-

neafsnit. Disse nytilkomne jernbanevirksomheder har som hovedregel ret til op til halvdelen af den kapacitet, som afgives af hidtidige indehavere af kapacitet til fri trafik. Som anden prioritet tilgodeses det kapacitetsbehov, der måtte følge af et ønske om en udvidelse af den trafik, der udføres som offentlig service. Som tredje prioritet tilgodeses det kapacitetsbehov, der måtte følge af et ønske om - efter trafikministerens bestemmelse - at udvide kapaciteten i internationale godskorridorer, jf. stk. 2.

Herefter resterende kapacitet fordeles efter trafikministerens bestemmelse i to puljer til henholdsvis gods- og passagertrafikformål. De således fordelte puljer omfordeles blandt de virksomheder, der hidtil har disponeret over kapacitet til fri trafik, efter et succeskriterium, f.eks. forholdet mellem det af virksomhederne producerede transportarbejde. Kriteriet for omfordeling udformes af trafikministeren.

Hvor ny kapacitet tilvejebringes gennem udbygning af jernbaneinfrastrukturen, fordeles denne i tilfælde af, at modstridende ønsker ikke kan forliges, således, at trafikministeren reserverer kapacitet til trafik udført som offentlig service, hvorefter kapacitet kan stilles til rådighed for internationale godskorridorer. Endelig fordeles den resterende kapacitet mellem jernbanevirksomhederne til fri trafik.

Hvor en virksomheds kapacitet er så begrænset, at den under pkt. 2 anførte tildelingsmekanisme efter hidtidige rettigheder ikke kan anvendes, sker kapacitetstildelingen efter retningslinjer, der også skal tilstræbe at opfylde hensynet til en tildelingsperiode af en vis længde og hensynet til fortløbende konkurrence. Ingen virksomhed vil dog kunne fratages hele sin tildelte kapacitet inden for en 6-årig periode.

Som et generelt princip gælder, at kapacitet til brug for de enkelte kategorier af trafik fordeles blandt de enkelte ansøgers virksomheder på lige og ikke diskriminerende vilkår under hensyn til forskelle i kapacitetens kvalitet, f.eks. i henseende til placering på døgnet. Infrastrukturforvalteren skal samlet tilstræbe en løsning, der i det hele optimerer anvendelse af infrastrukturen ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt.