

Til stk. 6

Regler om takster, befordringspligt, billetteringssyster og krav til koordinering af køreplan med andre leverandører af kollektiv trafik m.v. forudsættes fastlagt i kontrakterne, ligesom trafikministeren vil kunne opstille vilkår, der sikrer fribefordring for Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europa-Parlamentet med flere.

Til stk. 7

Privatbanerne i Danmark drives på grundlag af koncessioner og ledes af bestyrelser i overensstemmelse med de regler herfor, der er fastlagt i medfør af lov bekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995 om privatbanerne, men virksomhederne står under trafikministerens administrative, økonomiske og tekniske tilsyn.

De facto er det privatbanernes bestyrelser, der fastsætter omfanget af den trafik, der udføres på privatbanernes jernbanestrækninger. Privatbanerne er ikke omfattet af lovens kapitel 4, og berøres derfor ikke af trafikministerens adgang til at fastsætte omfanget af den som offentlig service udførte trafik, jf. stk. 1.

Trafikministeren kan dog i medfør af § 2, stk. 4 bestemme, at kapitel 4 skal gælde for privatbanerne. Da der agtes indledt forhandlinger med privatbanerne og de kommunale parter om privatbanernes fremtidige vilkår, er det derfor hensigtsmæssigt, at trafikministeren gives bemyndigelse til, som led i disse forhandlinger, at overlade forpligtelsen til etablering af trafik udført som offentlig service på privatbanernes net til anden offentlig myndighed, herunder de kommunale parter.

Tilsvarende findes det hensigtsmæssigt, at trafikministeren bemyndiges til efter forhandling at bestemme, at privatbanerne pålægges forpligtelser svarende til dem, der er pålagt DSB i medfør af stk. 4 og 5, til at stille materiel til rådighed samt til mod betaling at udføre trafik som offentlig service.

Til § 9

Bestemmelsen sigter på at regulere tildelingen af rettigheder til benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, dvs. infrastrukturkapacitet. Med sådanne rettigheder kan virksomheder, der er godkendt som jernbanevirksomheder i henhold til kapitel 3, og har fået udstedt sikkerhedscertifikat, udføre enhver form for passager- og godstrafik enten som led i offentlig service eller som fri trafik, dvs. for egen regning og økonomisk risiko.

Jernbanevirksomheder kan søge om infrastrukturkapacitet til enhver form for godstrafik fra 1. januar

1999 og til enhver form for passagertrafik fra 1. januar 2000. Indtil disse tidspunkter kan infrastrukturkapacitet tildeles jernbanevirksomhederne til passager- og godstrafik inden for de rammer, som er fastlagt i § 32, som er en overgangsbestemmelse.

Til stk. 1

Med henblik på at opnå adgang til jernbaneinfrastruktur søger jernbanevirksomheden infrastrukturforvalteren om jernbaneinfrastrukturkapacitet, dvs. om ret til at disponere over sporkapacitet til at fremføre et eller flere tog med nærmere angivne specifikationer bl.a. vedrørende afgang og ankomst.

Kapacitetsfordelingen foretages inden for nærmere af trafikministeren fastsatte rammer af infrastrukturforvalteren, og infrastrukturforvalteren afstikker som led heri de teknisk/trafikale rammer for køreplanlægningen.

På statens jernbaneinfrastruktur samt på infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen er Banestyrelsen infrastrukturforvalter. Opgaven som infrastrukturforvalter for Øresundsforbindelsens kyst-kyst anlæg varetages mest hensigtsmæssigt i et samarbejde mellem Banestyrelsen og infrastrukturforvalteren på svensk side, og dette spørgsmål vil derfor blive rejst inden forbindelsens ibrugtagning med henblik på at etablere en sådan ordning.

Hovedparten af trafikken på det jernbanenet, hvor Banestyrelsen er infrastrukturforvalter, må forventes at være trafik, der udføres som offentlig service. Støstedelen af denne trafik, som har prioritet ved tildeling af infrastrukturkapacitet, forudsættes i en periode til delt DSB som forhandlet trafik.

Denne trafik vil blive udført i overensstemmelse med de kontrakter, som trafikministeren indgår med DSB efter forhandling på baggrund af et af DSB udarbejdet forslag. Forslaget og de indgåede kontrakter kan principielt strække sig fra angivelse af et trafikomfang til en fuldt detaljeret køreplan.

DSB er forpligtet til at udarbejde og afstemme forslaget med de tidsmæssige og teknisk/trafikale forudsætninger, Banestyrelsen udstikker for den totale trafik på de relevante dele af nettet.

Et oplæg til udbud af offentlig service trafik vil på samme måde skulle afstemmes med Banestyrelsens forudsætninger.

Uanset at trafikken udført som offentlig service har første prioritet, skal den respektere den af fri trafik optagne kapacitet, jf. i øvrigt stk. 3. Det er således Banestyrelsens opgave på trafikministerens vegne at sik-