

re den nødvendige koordinering mellem alle de forskellige trafikformer, idet Banestyrelsen foretager den endelige kapacitetsfordeling efter forhandling med jernbanevirksomhederne.

Det er for alle typer af trafik Banestyrelsens opgave at sikre videst mulig hensyntagen til jernbanevirksomhedernes kommercielle ønsker inden for de rammer, der udgøres af den fysiske kapacitetsbegrænsning, de tekniske og miljømæssige krav samt hensynet til den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige udnyttelse af infrastrukturkapaciteten.

Til stk. 2

På europæisk plan er der taget initiativ til en forbedring af forholdene for godstransport på jernbane gennem etablering af internationale godskorridorer (Trans European Rail Freight Freeways). Det er regeringens ønske, at den danske jernbaneinfrastruktur indgår i dette samarbejde. Derfor ønskes mulighed for, at infrastrukturforvalteren efter trafikministerens nærmere bestemmelse vil kunne reservere infrastrukturkapacitet til dette formål. Denne kapacitet, der skal sikre hurtig transport af høj kvalitet, vil blive tilgængelig for alle jernbanevirksomheder. Tildelingen vil foregå i et samarbejde mellem de deltagende infrastrukturforvaltere efter kriterier, der endnu ikke er fastlagt, men som vil blive forhandlet mellem de deltagende lande. I første omgang etableres et nordisk pilotprojekt med forbindelse til pilotprojekt i Mitteleuropa.

Til stk. 3

I de situationer, hvor de fremsatte ønsker om infrastrukturkapacitet kan forenes, tildeler infrastrukturforvalteren 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 baneafsnit. 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.