

### **Mekanismen i fordelingen af knap infrastrukturkapacitet i medfør af § 9, stk. 3. Et eksempel.**

#### *Før 1. tildelingsperiode*

Det forudsættes i dette eksempel, at der på et givet baneafsnit er kapacitet («kanaler») til i alt 100 tog. Af de 100 kanaler er 80 kanaler anvendt til offentlig service, mens de resterende 20 kanaler anvendes til fri trafik. Det forudsættes i eksemplet, at de 20 kanaler anvendes af 2 passagertrafikvirksomheder og 2 godstrafikvirksomheder, alle med 5 kanaler hver. Ved indgangen til 1. tildelingsperiode er der sket en kapacitetsudvidelse med 20 kanaler på det pågældende baneafsnit, således at kapaciteten nu udgør i alt 120 kanaler. Infrastrukturkapacitetstildelingen sker da som anført nedenfor. Det bemærkes, at der er tale om et stilisent eksempel, bl.a. fordi kanalstørrelsen vil variere alt efter, om der er tale om hurtige tog, godstog o.s.v.

#### *1. tildelingsperiode*

- 1) De fire hidtidige operatører afgiver 20 pct. af deres hver 5 kanaler, dvs. hver 1 kanal, i alt 4 kanaler. Nye operatører kan tildeles 50 pct. af de afgivne 4 kanaler, dvs. i alt 2 kanaler. Det antages, at 2 nye operatører - hhv. én passagertrafikvirksomhed og én godstrafikvirksomhed - ansøger om kapacitet. De tildeles i givet fald hver 1 kanal.
- 2) Trafikministeren kan anvende resterende ledige kanaler til offentlig service, hvis der er behov for at udvide denne. I eksemplet kan der ske tildeling af i alt 22 kanaler, hhv. 20 som følge af kapacitetsudvidelse og 2 kanaler afgivet af hidtidige operatører og endnu ikke disponeret. Det antages, at der er politisk ønske om 10 kanaler anvendt til en forøget offentlig service trafik, hvilket medfører, at det resterende antal kanaler til fordeling udgør 12.
- 3) Trafikministeren kan inden for rammen på 12 kanaler disponere et antal til forøget godskorridortrafik. Det antages, at trafikministeren reserverer 4 kanaler til dette formål, hvorefter der rester 8 kanaler til fordeling.
- 4) Trafikministeren træffer herefter beslutning om fordelingen af de resterende kanaler i to puljer til henholdsvis passager- og godstrafik. Det antages, at der er et ønske om at fremme national godsgrafik, hvorfor trafikministeren fordeler 5 kanaler til godstrafik og 3 kanaler til passagertrafik.
- 5) Fordelingen af de 5 kanaler til godstrafik mellem de enkelte godstrafikvirksomheder sker på baggrund af skøn over disse virksomheders relative succes. Som mål for successen anvendes et af trafikministeren fastsat kriterium, f.eks. transportproduktionen pr. kanal. I eksemplet er antaget, at den virksomhed, som har haft størst succes efter det anvendte kriterium, tildeles alle de 5 kanaler. Denne virksomhed vil da nå op på i alt 9 kanaler. På samme måde fordeles de sidste 3 kanaler til passagertrafik til den mest succesfulde hidtidige passagertrafikvirksomhed, der således når op på 7 kanaler.

#### *2. tildelingsperiode*

I 2. Tildelingsperiode sker ingen kapacitetsforøgelse. De hidtidige operatører af fri trafik skal igen som udgangspunkt afgive 20 pct., idet der afrundes til nærmeste hele kanal. Der afgives på denne måde i alt 5 kanaler. Der forudsættes intet merforbrug af kanaler til offentlig service- eller godskorridortrafik. Det antages, at der igen er 2 nye virksomheder, der melder sig, én gods- og én passagertrafikvirksomhed. Der antages i denne periode et politisk ønske om at fastholde de absolutte gods/passagerandele.

Fordelingen bliver som anført i skemaet på næste side.

(fortsættes.....)