

en begrænset åbning af fjernbustrafikken i perioden frem til 2003.

Rammerne for forsøget tænkes fastlagt i en bekendtgørelse, hvis hovedindhold beskrives i det følgende.

Amtskommunerne og Københavns og Frederiksberg Kommuner eller de i disse amtskommuner og kommuner etablerede trafikskaber, således også Hovedstadsrådets Trafikskab, får mulighed for at danne et trafikfællesskab, der har til opgave at bringe kontrakter om rutekørsel i udbud. Der kan ikke være deltagelse fra både en amtskommune eller kommune og det i amtskommunen eller kommunen etablerede trafikskab. Der vil være tale om et fællesskommunalt samarbejde, der ikke vil skulle godkendes efter § 60 i lov om kommunernes styrelse, da samarbejdet ikke medfører indskrænkning i de deltagende kommunalbestyrelses beføjelser.

Fællesskabet vil skulle godkendes af trafikministeren ved godkendelse af fællesskabets vedtægter. Der vil kun kunne godkendes ét fællesskab. Trafikfællesskabet vil være en del af den offentlige forvaltning og som sådan omfattet af såvel offentlighedslovens som forvaltningslovens bestemmelser.

Hver deltager i trafikfællesskabet vil skulle vælge et medlem til bestyrelsen. De nærmere regler for trafikfællesskabets virke vil trafikfællesskabet selv skulle fastsætte i vedtægterne. Det vil være en betingelse for godkendelse af vedtægterne, at de er præcise og entydige, navnlig for så vidt angår beslutningsprocedurer og fællesskabets ansvarsforhold. Der vil skulle være regler vedrørende fællesskabets budget, regnskab, revision m.v.

Det skal fastsættes i vedtægterne, at trafikfællesskabet er åbent for enhver amtskommune, Københavns og Frederiksberg Kommuner eller de i disse amtskommuner og kommuner etablerede trafikskaber, og at ingen rute skal kunne udbydes, hvis en deltager, på hvis område ruten har standsningssted, modsætter sig dette.

Trafikfællesskabet vil kunne bemyndige deltagerne i fællesskabet til at foretage udbud.

Et eventuelt overskud ved udbudsforretningerne skal anvendes til bus- og togterminalprojekter i medlemsamterne eller medlemskommunerne.

Det er hensigten, at nye fjernbusruter over Storebælt skal kunne integreres i det eksisterende X-bussystem. X-bus er en sammenslutning af 5 jyske amtskommuner, der udbyder bustrafik, herunder fjernbustrafik, således at det fælles fastlægges, hvilke ruter der er behov for, men hvor det for hver rute overlades til en af amtskommunerne at foretage udbud.

Det vil blive krævet, at delstrækninger svarende til mindst 20 pct. af ruternes længde i kilometer skal ligge i områder, der på ansøgningstidspunktet er ubetjent med direkte togforbindelse. Ruterne vil herved til en vis grad supplere toget frem for udelukkende at konkurrere på parallelle strækninger. Dette kan potentielt indebære, at fjernbusserne kommer til at betjene områder med et begrænset transportbehov. Det antages dog, at denne u hensigtsmæssighed er af meget begrænset omfang, da muligheden for at indgå kontrakt med busoperatører afhænger af, at det er muligt at opnå et driftsmæssigt overskud.

Ved en delstrækning forstås en hvilken som helst strækning mellem to direkte efter hinanden følgende standsningssteder på ruten.

Der vil i forsøget maksimalt blive udbudt 5 samtidige fjernbusruter med tilsammen højst 15 daglige dobbeltture med én bus i gennemsnit. Der vil i forbindelse med højtider, hvor erfaringerne viser, at der er knaphed på kapacitet, kunne udføres flere end 15 daglige dobbeltture. Fjernbusruternes sædekapaцитet over Storebælt kan herved maksimalt komme til at udgøre ca. 3,5 pct. af DSB's nuværende sædekapaцитet over Storebælt. Ved en dobbelttur forstås en gennemkørsel med passagerer af den pågældende rute fra dens ene endepunkt til dens andet endepunkt og retur med samme bus i henhold til tilladelsens vilkår.

Ruterne vil blive udbudt hver for sig for at skabe mulighed for, at flere busselskaber kommer til at deltage i forsøget. På denne måde vil der kunne opstå større konkurrence mellem de enkelte ruter, og der vil i perioden frem til 31. maj 2003 kunne dannes et mere brugbart erfaringsgrundlag for fremtidig regulering af fjernbustrafikken.

Der vil så vidt muligt blive foretaget et nyt udbud, hvis en kontrakt ophæves i løbet af perioden indtil 31. maj 2003, således at der til stadighed kan være udstedt tilladelse til 5 fjernbusruter i forsøgsordningen.

Kontraktshaveren skal bære den økonomiske risiko ved rutekørslen. Det vil sige, at billetindtægterne tilfalder den vognmand, der vinder et givent udbud, og at den enkelte vognmand eller selskabet dermed får en selvstændig forretningsmæssig interesse i rutens udvikling.

Udbuddet af fjernbusruterne skal udformes, således at det er kontraktshaveren, der betaler for en kontrakt. Kontrakterne vil desuden kunne indeholde vilkår om, at kontraktshaveren deltager i og betaler til et fælles informationssystem, der styres af fællesskabet mod fuld omkostningsdækning.

Trafikfællesskabet skal kunne fastsætte i kontrakten, at kontraktshaveren skal sælge billetter til stræk-