

- Incitamentskontrakter/bonuskontrakter.

En form for bonus til busentreprenører, der opnår, at flere passagerer anvender bussen, må antages at medvirke til at motivere entreprenørerne til at opfylde brugernes ønsker og således medføre, at kvalitet i højere grad bliver et konkurrenceparameter.

- Busspecification/standardbusser.

Opstilling af mere ensartede krav til busmateriellet frem for varierende tekniske krav til busserne vil øge mulighederne for adgangen til rutebusmarkedet, hvilket vil gavne konkurrencen.

Flertallet har noteret sig, at følgende initiativer er taget:

- Amdsrådsforeningens igangværende undersøgelse af værktøjer til forbedring af forsynings-sikkerhed,

- SundBus-projektet under Arbejdsmiljøinstituttet, som bl.a. indebærer udarbejdelse af et katalog med forslag til sundhedsfremmende foranstaltninger rettet imod buschauffører, og som forventes afsluttet i 2003, og

- Færdselsstyrelsens arbejdsgruppe vedrørende arbejdsmiljø og busfremkommelighed, der bl.a. skal se på mulige krav vedrørende arbejdsmiljø, som kan stilles i forbindelse med udbud og indgåelse af kontrakter.

Flertallet ønsker i den forbindelse at understrege vigtigheden af at fremme licitationsformer, der kan forbedre medarbejdernes arbejdsmiljøforhold og kundebetjening samt sikre fortsat konkurrence på området.

Det er flertallets opfattelse, at der ved brug af ovenstående instrumenter og en samtidig fokusering på arbejdsmiljøforholdene kan sikres en fortsat konkurrence i rutebussektoren. Flertallet vil imidlertid opfordre trafikministeren til at følge udviklingen i konkurrenceforholdene i sektoren og redegøre herfor over for udvalget den 1. december 2000.

Et *mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) udtaler, at udlicitering af busdrift i Danmark indebærer, at konkurrencen skærpes på bekostning af chaufførernes arbejdsvilkår i form af op-

skruet tempo, stramme køreplaner, afkortede pauser og større afstand mellem garageanlæg med risiko for øget stress, flere blodpropper og mavesår til følge. Dermed udsættes også passagererne for ringere service.

Hertil kommer, at markedet som påpeget i trafikministerens redegørelse af 1. oktober 1999 beherskes af stadig færre busfirmaer. Udviklingen peger således hen mod en stadig mere monopoliseret situation på de trafikintensive ruter suppleret med en række mindre busselskaber, der får lov til at drive småruter, som ingen andre interesserer sig for, jf. Transportrådets rapport herom fra december 1998.

For at ændre disse tilstande er det nødvendigt at give chaufførerne langt stærkere magtbeføjelser og sikre udvikling af offentlige selskaber med selvforvaltning til chaufførerne. De – om end få – forsøg, der er gjort hermed, har været meget positive og fremstår som en alternativ strategi til udlicitering, der alene har profitmotiv et som drivkraft.

Derfor foreslår mindretallet, at Combus a/s omdannes til en række offentlige selskaber, hvor der i vedtægterne indføres høje miljøkrav til busdrift og gives de ansatte mulighed for vidtreden selvforvaltning. Det anbefales i denne forbindelse at bygge på de positive erfaringer, som blev indhøstet på HT's linje 166, før udliciteringen standsede dette demokratiseringsforsøg.

Vil man fastholde udliciteringsstrategien, må man som et minimum indbygge de positive erfaringer fra disse forsøg for at forbedre chaufførernes arbejdsmiljø.

Derfor foreslår mindretallet, at der i den fortsatte udvikling af busområdet sikres overholdelse af elementære rettigheder for de ansatte ved, at udliciteringsmaterialet tildeler chaufførerne reel indflydelse i forbindelse med køretidens tilrettelæggelse. Dette indebærer, at der skal være enighed om køreplanlægningen mellem entreprenør og tillidsmænd ud fra gældende sikkerheds- og sundhedsnormer.

P.u.v.

ARNE MELCHIOR

formand