СОЦИАЛНИ УСЛОВИЯ И ПРАВА В ОБЩЕСТВЕНИЯТ ТРАНСПОРТ

Инструменти **предназначени за синдикалните представители** за да могат да овладеят промените в регламентирането **на обществения транспорт** и промените на пазара

ОБУЧЕНИЕ ЗА СИНДИКАЛНИТЕ АКТИВИСТИ ОТ ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

МАТЕРИАЛ ЗА ОБУЧЕНИЕ ЗА ТРИ СЕСИИ

Автор: Volker Röske

BULGARIAN

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

PARTNERS

CGT TRANSPORT, FRANCE

VER.DI, GERMANY

FEDERATION OF TRANSPORT WORKERS' UNIONS (KSZOSZ), HUNGARY

TRANSPORT WORKERS' FEDERATION, LITHUANIA

METRO WORKERS' UNION (USLM), ROMANIA

UNITE THE UNION, UNITED KINGDOM

With support of the European Union

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Характеристиките на местните пазари на обществения транспорт в Европейски Съюз ..... p. 5

Важността на обществения транспорт в едно трайно развиващо се общество / PSO (Обществени Социални Задължения – ОСЗ) – Нови европейски регламентации в областта на обществения транспорт / Проекта ETF SCRIPT / Няколко статистически данни / активно обучение по групи

2. Съвещание – с каква цел? ..... p. 12

Едита се среща с Джонас / Британският опит / Създаването на проект по дневния ред

3. 1-во заседание: Регламентацията ОСЗ – синдикален инструмент? ..... p. 17

Каква е целта на регламентацията ОСЗ? / три типа на обществено предназначение / три типа на директни предназначения / Защита на служителите, Социални стандарти и стандарти на качеството в процеса на договаряне / прозрачност / преходен период /

4. 2-ро заседание: Националният доклад – познаване на структурата на обществения транспорт и на пазара на национално ниво ..... p. 25

5. 3-то заседание: Пътна карта на социалният път ..... p. 30

Про-активен подход и нови участници / 1-ва стъпка: SWOT анализ / 2-ра стъпка: предимства на Регламентацията ОСЗ / 3-та стъпка: календар и участници / 4-та стъпка: пътен лист

ПРИЛОЖЕНИЕ (само на английски език) ..... p. 41

- Националните доклади свързани с националните системи за обществен транспорт в различните Страни членки на ЕС и страните кандидатки за присъединяване към ЕС ..... p. 1
- Общо представяне на многонационалните компании действащи в областта на обществения транспорт ..... p. 24
- Европейските работнически съвети (European Works Councils - EWC). ..... p. 26

1. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПАЗАРА НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Важността на обществения транспорт за трайно развиващото се общество

Използването на обществения транспорт представлява важен индикатор за достъпа до мобилност в нашето общество, както и за трайното развитие на транспортната система. Обществения транспорт води до по-малко замърсяване на околната среда и може да бъде алтернатива на използването на личните превозни средства. През 2006 година, според статистиката направена в съответния момент, частта която е държал обществения транспорт на ниво Европейски Съюз от целият поток на пътници е бил от 15,7%[1].

Между 1995 и 2006 година, на ниво ЕС, процента на ползващите обществен транспорт (*modal share*) в сравнение с целият обем на транспорта на пътници е отчел леко повишение от около 1% - 27, докато абсолютният брой пътници използващи местният обществен транспорт (автобусни, трамвайни и метро услуги) се е увеличил с почти 2% за същият период.

Въпреки доминиращата позиция на личните автомобили – 72,7%, в сравнение с процентът от 9,6% който се пада на местните автобусни, трамвайни и метро услуги, на ролята на обществения транспорт се обръща все по-голямо внимание в транспортната политика на ниво на Европейски Съюз и в повечето страни членки. В наши дни, почти 80% от гражданите на Европа живеят в градската среда и се възползват от една и съща инфраструктура и еднаква среда за да задоволяват своите нужди от мобилност, което от своя страна води до това, че местният обществен транспорт може да се превърне във важен участник в осигуряването качеството на живота на гражданите.

С цел подпомагането на трайното развитие на мобилността на гражданите и намаляване влиянието на опасностите за околната среда, всички начини на местен транспорт като ходенето пеш, използването на колела, мотоциклети, автомобили и на обществения транспорт, трябва да бъдат развити заедно с цел създаването на интегрирана и трайно развиваща се система на местният транспорт. За да се справи с тези проблеми, както и за да постигне тази цел, обществения транспорт и по-специално местният обществен транспорт трябва да развие „нови нива на комфорт, качество и скорост на придвижване, които да отговарят на очакванията на хората", в съответствие с формулировките използвани в Бялата книга [2] относно Европейската транспортна политика.

Никой от ЕС не би отрекъл все по-голямата важност на политиките за градски обществен транспорт, което не изключва от друга страна, липсата на взаимовръзка между политическите цели и реалната ситуация в местният обществен транспорт в страните Членки на ЕС. Като цяло пазарът на местният обществен транспорт (през 2008 година) има оборот от около 60 милиарда евро, с около 882.000 служители[3] Освен това съществува обща характеристика при всички държави: местният обществен

1 в съответствие със следните данни: Eurostat (Ed.): Panorama of Transport издание 2009, стр. 14 + 101;

2 в съответствие с Европейската транспортна политика за 2010 година: момента на решението, Брюксел, COM(2001) 370 финал, стр. 85ff., 2011 адаптирано и актуализирано в друга Бяла Книга, COM(2011) 144 финал

3 Виж Таблица 1 „Пазара на местният транспорт" от настоящият материал; данните са извадка от дата 13-03-11 от SBS и таблиците t_tran_hv от началната страница на ЕВРОСТАТ, която се намира на адрес: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/

транспорт се нуждае от субсидии от обществените бюджети, което значи, с други думи, че местният обществен транспорт не може да се финансира само от практикуваните цени, най-вече тогава когато съществува политическата цел да бъдат предоставяни услуги на обществен транспорт на подостъпни и приемливи цени. Вече можем да предвидим обаче, че настоящите ограничени обществени бюджети ще задълбочат вече провеждащите се дискусии относно финансирането на местният обществен транспорт.

Отговорността за местният обществен транспорт се носи главно от основните местни политически фактори вземащи решения и от местните компетентни власти, което обяснява причината поради която местният обществен транспорт се различава в различните държави на ЕС, но и в различните градове, в зависимост от националните практики и законодателство. В европейското пространство съществува широка гама от организационни структури и модели за местният транспорт: основно начинът организирането на финансирането, структурата на собствеността и структурата на местните транспортни оператори, видовете взаимоотношения между компетентните органи и операторите и най-малкото използването на механизмите на конкуренцията на пазара на местният транспорт, в рамките на съществуващият ред на регламентиране на договарянето.

ОСЗ – Нови европейски регламентации в областта на обществения транспорт

На 3 декември 2009 година влезнаха в сила новите европейски регламентации относно пазара на общественият транспорт на пътници, и по-точно „Регламент (СЕ) № 1370/2007 на Европейският Парламент и на Съвета от дата 23 октомври 2007 година относно обществените услуги на железопътен и пътен транспорт на пътници и отпадна Регламентът)СЕЕ) № 1107/70 на Съвета". От съответният момент тези регламентации станаха валидни във всички Страни Членки и имат задължителен характер във всички свои раздели.

Целта на този нов Регламент (СЕ) № 1370/2007 (наричан по нататък Регламентът ОСЗ) е представена от „гарантирането на определени транспортни услуги на пътниците, които да бъдат сигурни, ефикасни и с високо качество **посредством регламентираната конкуренция** (подчертано от автора), гарантирайки същевременно прозрачност и добра работа на обществените услуги за превоз на пътници, вземайки предвид социалните фактори, факторите на околната среда и тези на регионалното развитие", така както е упоменато в мотивацията за Регламента ОСЗ. [4]

Целта на Регламента ОСЗ е да бъдат определени възможните начини за действие на компетентните власти в процеса на търговете и гарантирането предоставянето на услуги от общ интерес в местният обществен транспорт, определяйки същевременно и условията при които компетентните власти, при налагане на задължението за обществени услуги или при договарянето им, компенсират появилите се разходи на оператора и / или дават изключителни права в замяна предоставянето на обществени услуги.

Това е едната от страните на монетата, като другата се състои в това, че местният обществен транспорт се осигурява от хора. В страните членки на ЕС съществуват над 880.000 служители които работят като шофьори, персонал по поддръжката или администрация и на които се налага да се сблъскват с различни ефекти, които в повечето случаи са негативни, с ясните промени в регламентите правени на ниво на местният транспорт и на трансформирането на пазара вследствие на фактори свързани с конкуренцията като например: намаляване на работната ръка, намаляване на заплатите,

4 Виж бележката за основаване № 4 на Регламент (СЕ) № 1370/2007

приватизиране на дружествата собственост на общините, загуба сигурността на работното място в случай на смяна на оператора или прехвърляне на предприятието, или в най-добрия случай промяна на условията на работа.

Характерните условия на конкуренция за един регламентиран пазар на обществен транспорт ще повлияят до голяма степен на социалните условия и условията на труд. Синдикатите и работническите съвети трябва да се сблъскат с работодателите с цел подобряване условията на труд и държането под контрол на ефектите с несоциален характер на конкуренцията на пазара на местният обществен транспорт с помощта на социалните клаузи. Освен това, те трябва да се научат как да работят с ново появило се действащо лице на пазара на местният обществен транспорт: компетентният орган, като едно от основните действащи лица на процеса на Регламента ОС3 за отдаването на договори за обществени услуги. Други участници са добре познатите синдикати и представителите на работниците: частните или общински оператори на общественият транспорт, като повечето от тях работят на местно ниво, което не изключва присъствието и на някои частни оператори на национално и международно ниво.

Проектът ETF SCRIPT

През 2011 година, ETF организира синдикален проект предназначен за синдикатите обединяващи работниците от обществения градски транспорт, проект концентриращ се върху новите страни членки и страните кандидатки и чиято цел е по-доброто предвиждане на промените на пазара на градският обществен транспорт с цел новите Регламентации ОС3 и познания на по-високо равнище на основните действащи лица на пазара – най-важните многонационални компании.

Проекта си постави за цел предоставянето на информации относно адекватните инструменти с които разполагат за повлияването на политическите решения, както и след тяхното вземане, повлияване на съдържанието на договорите за обществени услуги, посредством използването на лостовете предоставени от новата регламентация. Синдикалните представители трябва да се научат да отговарят на куп въпрос в областта на създаването на политики, сред които и начини за влияние на политическо ниво при вземането на принципни въпроси относно начина на организиране на обществения транспорт, възможностите предоставени от Регламента ОС3 за осигуряване защитата на служителите в случай промяната на оператора, типът социални критерии и качествени критерии които могат да бъдат взети предвид, характерното ниво на стандартите които трябва да бъдат защитени и т.н.

Целта е същевременно и организирането на обмяна на опит между синдикатите от различните държави относно стратегиите за:

- Повлияване нивото на вземане на политически решения;
- Гарантиране представянето на работниците и осигуряването на синдикалното представяне в този период на промени на пазара на обществения транспорт;
- Ресурсите които са на разположение и типовете стратегии които трябва да бъдат изградени.

Проекта включва и капацитета за анализ на конкурентния пазар и на условията му, както и възможните еволюции от гледна точка на перспективите пред обществения транспорт, като основа на синдикалните в съответния сектор.

Участниците в проекта SCRIPT произлизат от 12 нови страни членки и страни кандидатки, и поточно България, Хърватска, Кипър, Чешката Република, Унгария, Малта, Литва, Латвия, Полша, Румъния и Словения.

Този материал представлява резултат от проекта SCRIPT[5] като ще бъде в помощ както на синдикатите и техните членове, така и на представителите на работниците с цел запознаването им с промените и трудностите от бъдещият конкурентен и регламентиран пазар на градският обществен транспорт.

Няколко статистически цифри

Пазара на градския обществен транспорт в рамките на Европейски Съюз може да бъде характеризиран посредством отговори на следните въпроси:

- Какъв е обемът на продажбите в този сектор?
- Какви предприятия съществуват в този сектор?
- Колко служители работят в този сектор?

Таблица 1 предоставя отговори относно целостта на местният транспортен пазар от ЕС-27, отговаряйки на данните за 2008 г.

ТАБЛИЦА 1: ЕС – ПАЗАР НА МЕСТНИЯТ ТРАНСПОРТ (МЕСТНИЯТ ПЪТЕН ТРАНСПОРТ, БЕЗ ТАКСИТА, 2008 Г)

	служители	предприятия	оборот
EC27 – Европейски Съюз (27 държави)	**882.200**	**14.717**	**59.874,0**
BG – България	16.362	703	210,7
CZ – Чешка Република#	15.000	:	:
EE – Естония	2.420	17	25,7
CY – Кипър	979	173	40,7
LV – Литва	10.425	133	155,5
LT – Латвия	11.438	431	225,5
HU – Унгария	28.270	75	693,6
PL – Полша	47.476	897	1.401,3
RO - Румъния+	46.872	2.119	554,4
SI – Словения	1.031	17	39,6
HR – Хърватска	2.931	44	47,7
MT – Малта *	1.050	1	18,0
Общо: Държани участнички в проекта SCRIPT	**184.254**	**4.610**	**3.412,7**

+ несигурни данни; * данни за ATP, включително от независими източници (източник SCRIPT); # оценка SCRIPT; : няма данни;
Източник: SCRIPT за Малта и Чешката Република; всички останали данни идват от Евростат, извадка: 13-03-2011; cf. fn. 3

Въпреки че официалните данни не са пълни за всички страни и въпреки необходимостта от добавянето на някои оценки, може да се каже, че в общи линии пазарът на местният обществен транспорт в ЕС-27 се характеризира с:

5 Благодарим на Господин Alain Sutor, GGT (Франция), Martin Mayer, unite (Великобритания), Stefan Heimlich, ver.di (Германия) и Sabinei Trier (ETF) за дискусиите, полезният принос и сътрудничеството по проекта SCRIPT, както и на участниците в трите семинара за ангажираността която показаха.

- оборот от около 60 милиарда ЕВРО,
- оборот генериран в около 14.700 предприятия
- с около 882.000 служители.

Тези цифри създават една обща картина на това което се нарича „Пазар на ЕС на местният обществен транспорт", но тези статистики са само малка връзка с реалната ситуация от сектора във всяка страна членка на ЕС.

Съществуват доста различни характеристики различаващи се в различните държави, като например, от гледна точка на процентът на общественият транспорт от общата цифра на пътниците (2007) [6]. В държави като Унгария (38%), България (29%) и Словакия (28%) ситуацията е на върха, докато в Латвия (под 10%), Великобритания (13%) и Холандия (13%) ситуацията се намира в другата крайност. От друга страна, Естония, имаща доста добър процент на местният транспорт с автобуси и трамваи (23%) има доста малък процент от само 2% в железопътния транспорт.

Подобни разлики съществуват и в случая на основните дванадесет страни участващи в SCRIPT: България, Хърватска, Кипър, Чешката Република, Унгария, Малта, Литва, Латвия, Полша, Румъния и Словения, представляващи сравнително малка цифра от оборота, броят предприятия и служители (вижте Таблица 2: Пазарните квоти).

ТАБЛИЦА 2: ПАЗАРНА КВОТА НА ГРАДСКИЯТ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ В СТРАНИТЕ УЧАСТНИЧКИ В ПРОЕКТА SCRIPT

Пазара на местния транспорт	Оборот	Брой предприятия	Служители
Страни членки на ЕС	95%	76%	83%
Страни участнички в проекта SCRIPT	**5%**	**24%**	**17%**

Внимание, обаче: данните сами по себе си дават малко информации относно реалният характер на администрацията на местният обществен транспорт на национално ниво в страните участнички в проекта SCRIPT; данните от Таблица 1 с референции относно страните участнички в проекта SCRIPT дават само една бегла представа на сравнителната ситуация между съответните държави.

Същото нещо може да се случи и с данните от представяне в интернет на дейностите на многонационалните компании (да се види Таблица 3: Многонационални компании действащи в държавите участнички в проекта SCRIPT), от които може да произлезе следният резултат: като цяло, само 7.300 от 184.000-те служители (4%) от държавите участнички в проекта SCRIPT работят в многонационални компании.

Изводът според който многонационалните компании нямат никаква роля на пазара на местният обществен транспорт от новите страни членки на ЕС не би бил правилен. В случаят на Словения или Малта, може да се види, че многонационалните компании държат една ясна доминантна позиция. За отбелязване е друга тема: на европейският пазар на местният обществен транспорт се появява нов многонационален участник: Egged Europe започна в България посредством финансирането на автобуси, като държи мажоритарният дял акции в определени местни полски компании за обществен транспорт. В останалите страни участнички в проекта SCRIPT (Кипър, Естония, Литва, Латвия и Румъния)не съществуват познати дейности на многонационални компании в областта на местния обществен транспорт.

6 цифри по Евростат (Ed.): Транспортна Панорама, издание 2009 година

ТАБЛИЦА 3: ДЕЙНОСТИТЕ НА МНОГОНАЦИОНАЛНИТЕ КОМПАНИИ В СТРАНИТЕ УЧАСТВАЩИ В ПРОЕКТА SCRIPT

Държава	Многонационална компания	Служители	Автобуси	Дейности на местен обществен транспорт
България	Egged Europe	n/a	140	Egged Europe е клон 100% собственост на компанията Egged Taavura Ltd. със седалище в Израел, като държи 51% от българската компания „TransTriumf“ от Варна (Egged Bulgaria)
Хърватска	Veolia	338	133	Panturist; регионален транспорт в областта на Osijek; от януари 2011 г.: VTV Pavlic в Загреб
Чешка Република	Veolia	2.217	1.351	В 12 мрежи за градски транспорт
	Унгария	400	250	Компании: Bosak Bus s.r.o,Osnado spol s.r.o.
Унгария	Arriva	384		Около 200 шофьори в Будапеща (Подизпълнител на BKV);
Малта	Arriva	900	500	Лансиране 3 Юли 2011 г. (Arriva Malta; около 600 служители, приблизително)
Полша	Veolia	2.382	915	В два града: Варшава и Тзкев
	Словения	n/a	n/a	Само в железопътният транспорт (140 служители, 20 гарнитури)
	Egged Europe	n/a	n/a	MOBILES Полша е клон 100% собственост на компанията Egged Europe като държи мажоритарният пакет акции на 17 компании за местен транспорт.
Словения	Veolia	702	362	В 3 компании: Certus, I&I, SAP

Източници: интернет страниците на veolia.com arriva.com SI; egged.com; информация свалена на 10/ и /23803/2011 г.

За да бъде разбрана по-добре системата на местният обществен транспорт от вашата страна, първо трябва да бъде анализирано местното ниво, преди да бъде анализирано националното. Например, участниците в проекта SCRIPT имат неясноти свързани с броят на предприятията, тъй като тръгват от разбирането, че в случая на държави като Кипър, Хърватска и Литва, съществуват предприятия намиращи се в данните на Евростат и които не оперират в местният транспорт а в междуградският транспорт, или в други случаи, броят на предприятията изглежда неточен тъй като междувременно някои компании фалират.

Активно обучение по групи

С цел създаването на много по-пълна картина, както и за по-добро разбиране на националният пазар на местният обществен транспорт и на начина на неговото функциониране, трябва да бъдат анализирани характеристиките и аспектите с качествен характер, с които не можем да се запознаем само посредством цифрите от статистиките. Трябва да се води комуникация с останалите, като най-добрите експерти са вашите колеги. Или можете да се опитате да получите данни от страна на Вашият Национален Статистически Институт, задача която е по-лесно реализуема в случая на работа по групи.

С цел анализ на начините за свързване на повече информации с местен и национален характер, препоръчва се използването на синдикалните структури и събирането в синдикални групи и представители на служителите, чрез обмяна между различните компании.

Този материал може да ви помогне да идентифицирате начин посредством който можете да получите по-широка перспектива за пазарните механизми в обществения местен транспорт от съответната държава,

- Относно специфичните характеристики на вашият национален пазар от гледна точка на местният обществен транспорт и
- Относно ключовите индикатори за синдикатите, които са от значение за съответния пазар.

Колкото по-добре познавате ключовите индикатори от синдикална гледна точка, толкова по-добре можете да използвате новите инструменти предоставени ви от Регламентът ОСЗ с цел подобряването и организирането на синдикалната дейност, както и клази за защита на служителите в процеса на конкуренция на търговете и в договорите за обществени услуги.

2. ЗАСЕДАНИЕ – С КАКВА ЦЕЛ?

Edita се среща с Jonas

Edita, шофьор на тролей от Литва, синдикален представител и председател на Работническият съвет на дружеството за местен транспорт се среща със свой колега Jonas, автобусен шофьор и делегат на работилница от същото предприятие, за да подготвят една синдикална среща. Размишлявайки върху дневния ред на следващата среща, Edita предлага представянето на кратък доклад относно един международен синдикален семинар в който е участвала преди няколко седмици.

Jonas: „Толкова ли?" и след нарочна кратка пауза: „Не мисля, че е достатъчно интересно за нашите синдикални членове."

Edita: „А, ще бъде, ако чуете какво се случи във Великобритания със системата на местният обществен транспорт в условията на липса на либерализация, свободна конкуренция и приватизиране", отговаря Edita. „Освен това, научих и интересни неща за новата Регламентация ОСЗ, която ще регламентира бъдещата конкуренция на нашият пазар на местният транспорт. Мисля, че имаме нужда от план за действие."

Jonas: „Edita, сигурно се шегуваш, план за действие?"

Edita: „Jonas, ще ни отнеме не повече от 5 до 10 минути. Ще ви разкажа какво чух на семинара от един синдикалист от Шефилд, относно опита който са имали с конкуренцията на пазара на местния транспорт. Ето какво си записах. Внимавай, и след доклада можем да решим какво ще правим."

Jonas: „Бъди така добра и започвай."

Edita взема листът си и започва да чете.

Edita: „Британският опит[7]:

1. Обществениат местен транспорт във Великобритания и Северна Ирландия

Над 95% от местните автобусни услуги принадлежат на частни оператори. Местният автобусен пазар от Великобритания е доминиран от пет многонационални компании: FirstGroup, Stagecoach, Arriva (в процес на присъединяване към новосъздадената компания посредством сливането на Transdev / Veolia), Go Ahead и National Express, който заедно държат 70% от местният автобусен пазар. Някои компании които са притежание на общините са преживели вълната на приватизация от 80-те години, като най-голямата от тях е Lothian Regional Transport, мрежа за автобусен превоз от Единбург. Автобусите от Белфаст и повечето от Северна Ирландия са се запазили и те като обществена собственост.

Автобусните услуги извън Лондон са либерализирани през 1986 г. (посредством транспортния закон от 1985 г.), което означава, че автобусните оператори са свободни да се регистрират и да предоставят автобусни транспортни услуги по маршрутите избрани от

7 Edita благодари на Martin Mayer, Синдиката *unite* (Великобритания) за доклада представен във Вилнюс през месец Март 2011 г.

тях, като създават собствени тарифи и разписания. Местните съвети почти нямат думата относно предоставяните услуги. Автобусните компании са свободни да се конкурират помежду си и да изискват различни цени за предлаганите услуги. Автобусните оператори са задължени да регистрират предлаганите услуги при Комисарят от Пътни услуги, правителствен чиновник на местно ниво, упълномощен да прилага санкции в случаите в които операторите на автобусният транспорт не извършват регистрираните услуги или техните автобуси се смятат за несигурни. Каквато и да е промяна на автобусните транспортни услуги трябва да бъде регистрирана предварително 8 седмици по-рано при Комисаря за Пътни услуги.

В случай, че не съществуват автобусни оператори подготвени да предоставят автобусни транспортни услуги в определена зона или в интервал в който Местният Съвет смята, че трябва да съществува подобна услуга, той може да предостави договор в условията на конкурентен търг. На практика, много услуги предоставяни в неделя или вечер, както и маршрутите като цяло, са финансирани по този начин от Местните Съвети. В селските райони, до 100% от мрежата може да бъде финансирана посредством конкурс за оферти.

Приватизирането и либерализацията, често са разглеждани като истинска трагедия за местните автобусни транспортни услуги. Тарифите се увеличават по-бързо от инфлацията, броят пътници спада, а честотата на преминаване на автобусите намалява по всички линии, с изключение на най-натоварените (които могат да бъдат много печеливши между 7 часа сутрин и 6 часа вечерта, от понеделник до събота). Извън тази часова граница, услугите бяха намалени драстично, а Местните Съвети не разполагаха с необходимите фондове за да ги подкрепят всички линии чрез конкурс на оферти.

Услугата на автобусен превоз в Лондон бе приватизирана, но не бе либерализирана. Услугата Transport for London (TfL) определя мрежата линии, разписанията и тарифите, след което предлага всяка линия или комбинация от линии за договаряне посредством конкурс на оферти на различни автобусни оператори от Лондон. Договорите покриват периоди от 3 до 5 години. Имайки се предвид факта, че автобусните транспортни оператори от Лондон зависят изцяло от спечелването на договори от TfL, загубата на линии може да има ужасен ефект върху тях. Автобусните шофьори могат да бъдат принудени да се прехвърлят на разстояние до 30 мили от депото на новият оператор или да изгубят своите работни места. Въпреки това, съответната система на договаряне на базата на търгове е смятана за по-добър модел отколкото либерализираният модел прилагащ се в останалата част на страната.

Трите най-важни характеристики са:

- Лакомията на частните компании поставена пред обществените нужди
- Високите тарифи, низкото търсене
- Незадоволително заплащане и условия на труд

2. Законова рамка: изпълнение на Регламент ОС3

Закона за Местният Транспорт от 2009 година, упълномощава местните съвети да въведат „Договор за Качество", в съответствие с модела на контролираната конкуренция. Това законово пълномощие е опционално и до момента не е въведено никъде. Изборът през месец Май 2010 г. на дясно правителство може да затрудни изборът на тази насока от страна на Местните Съвети.

Системата на „Договор за Качество" позволява на Съвета да възстанови контрола върху автобусната мрежа и да определи разписанията и линиите, което ще позволи в последствие договарянето на цялата мрежа (или разделянето на мрежата на по-малки зони за договаряне), с един единствен автобусен оператор, който да има изключителни права да оперира по договорените маршрути. Договорите трябва да бъдат отдавани на първо място по критерии за качество, вместо на елементарният принцип за най-ниски разходи, както в случая на търговете за оферти, откъдето и наименованието „ Договор за Качество".

Закона за Местният Транспорт от 2009 година предвижда сериозно ниво на защитата на служителите прехвърлени от настоящият работодател към новият спечелил Договорът за качество. На първо място, всички съществуващи служители на услугите за автобусен транспорт от зоната покрита от Договор за Качество трябва да бъдат идентифицирани,, като им се осигури прехвърлянето им от настоящото работно място при новият оператор. На прехвърлените служители се гарантират еднакви заплати и условия на труд като този от които са се ползвали преди това, като съществува задължението на изплащането на пенсионни права, равностойни на тези при старият работодател.

UNITE и останалите представителни синдикати на работниците от автобусната индустрия, се бориха силно и продължително време за въвеждането на Договорите за Качество и за предоставянето на необходимата защита за служителите. Въпреки, че в сила е новият Транспортен Закон, за съжаление на практика не бе регистриран никакъв прогрес в прилагането му. Смята се, че процеса на прилагане на Договорите за Качество ще продължи 2 или 3 години от започването му. Всички основни оператори на автобусен транспорт оказват сериозна съпротива срещу Договорите за Качество.

В момента, всички търгове за оферти във Великобритания и Северна Ирландия се извършват в съответствие с разпоредбите на Директиви 2004/17/CE и 2004/18/CEE относно поръчките, а прилагането на практика на Договорите за Качество представлява алтернатива от гледна точка на изпълнението на разпоредбите на новата Регламентация ОСЗ.

Трите най-важни характеристики са:

- **Законодателството за контролираната конкуренция съществува, но никъде не е оперативно приложено**
- **Договорите за Качество биха предоставили пълна защита на работниците, условията и сроковете от които се възползват служителите,**
- **Автобусните оператори оказват съпротива на промяната и привличат внимание върху финансовите разходи и по-голямата бюрокрация.**

Edita: „Какво е мнението ти за този опит?"

Jonas: „Не се намираме във Великобритания, както и нямаме многонационални компании в областта!" и след кратка пауза, Jonas продължава „Има обаче неща, които приличат на проблемите с които ние се сблъскваме: увеличаващите се тарифи, по-малкото услуги, по-малкият брой пътници, липса на стандарти за качество, ниските заплати и незадоволителните условия на труд – но какво можем да направим ние в Каунас, в Литва?" казва Jonas след като Edita приключва своето представяне.

Създаването на проект на програма

Edita: „Какво можем да направим? Точно зададен въпрос, но преди да отговорим трябва да се запитаме,

- какво знаем за пазара на обществения транспорт и за конкурентните механизми от нашата страна,
- какво знаем за законовата рамка,
- как можем да променим несигурната ситуация на нашите работни места?

Нямаме ли достатъчно материали за нашата среща?" Edita започва да се ядосва.

Jonas: „Edita, имаш право, биха били достатъчно, но въпреки това на първо място бих искал да ми разкажеш повече за новата Регламентация ОСЗ или както там я наричат. Но нямаме достатъчно информации за нашият пазар на местният обществен транспорт, информация която да бъде на латвийски. Знаеш ли нещо за ситуацията във Вилнюс, Клайпеда или Сиуали? Освен това, какво можем да направим ние, един синдикат, за да повлияем на конкурентните механизми от нашата страна?

Edita: „Jonas, мисля че точно изброй темите от дневният ред за нашата среща. Добре. Не можем да свършим всичко само на една среща, но мисля че имаме достатъчно материали и въпроси и за повече срещи – дали не бихме могли да направим нещата така?

Jonas: „Нека организираме три срещи:

- идна посветена на Регламентацията ОСЗ и какво е важно за нас като синдикат,
- втората среща ще бъде свързана със ситуацията от нашият пазар на местният обществен транспорт, нашият национален доклад ако можем да го наречем така
- и третата среща ще бъде посветена на това какво можем или трябва да свършим – пътна карта."

Edita: „И колко смяташ че трябва да продължат срещите?"

Jonas: „Ами, мисля че 3 часа са достатъчни, да започнем в 2 следобед, с нашата традиционна месечна среща, другата събота. Следващата ще бъде през септември – Edita, можеш ли да започнеш при първата среща с твоят разказ за британският опит? ца тази среща аз ще подготвя юридическите проблеми, Регламентацията ОСЗ. Добре че си спомних, получих материали от нашите колеги от Вилнюс, „наръчник за синдикатите, или нещо подобно" – ще го разгледам. Лека полека става интересно."

Edita: „Трудни работи Jonas, а на втората среща можем да започнем с въпроси свързани с Регламентацията ОСЗ и с това да ги обсъдим, около 20-30 минути. Но сега ще напиша поканата, която ще поставим на нашите информационни пана в депата, в работилниците по поддръжката и в административната сграда. Мислиш ли, че Alfonsas ще дойде? Не съм го виждала от няколко седмици. "

Jonas: „ Alfonsas? Мисля че да, ако му кажа, че ще говориш за британският опит от местният обществен транспорт. Ще се срещна с него следващият петък по трасе 6, когато ще го сменя в края на смяната. Я гледай, имам само още 15 минути и застъпвам на смяна – по трасе 6. Любопитен съм да видя колко членове ще дойдат. Ще се видим на срещата. Edita, и аз ще дойда да те чуя разказвайки за Великобритания – още веднъж! "

Следващите три синдикални срещи са пример за организационно развитие, като същевременно предоставят и общи информации който биха по-добро разбиране комплексността на договорните практики в областта на честният европейски обществен транспорт, което ги препоръчва като инструменти използвани като основен ресурс за планирането и организирането на синдикална стратегия за подобряване на социалните стандарти и качеството в договорите за отдаване на процесите.

Настоящият материал предоставя само полезни съвети, а концепцията за организирането на трите срещи е само една рамка, която е осъществима само посредством участието на членовете като ангажира тяхната фантазия в комбинация с познанията и действията. „Компенсацията се състои във вътрешното пътуване".

3. ЗАСЕДАНИЕ 1: РЕГЛАМЕНТАЦИЯТА ОС3 – СИНДИКАЛЕН ИНСТРУМЕНТ?

Материал:

Регламентацията ОС3: Регламентация (СЕ) №1370/2007 относно обществените услуги за железопътен и пътен транспорт на пътници
Версията на вашият език на Регламентацията ОС3 можете да откриете на адрес:
(http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML)
Селектирайте езика горе в дясно, след тива изберете 1-ва страница.

Договорът на ЕС от Лисабон
http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1296&lang=en

Каква е целта на Регламента ОС3 ?

Целта на Регламента ОС3 се състои в „гарантирането на безопасни, ефективни и висококачествени услуги за пътнически превоз чрез регулирана конкуренция, като се гарантират също прозрачността и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз, при отчитане на социалните фактори, факторите, свързани с околната среда и регионалното развитие", така като е записано в основата на новият Регламент[8]. Постигането на тази цел се нуждае от съответстващи мерки от страна на „компетентните органи от страните членки", така както е посочено по нататък в документа, „с цел осигуряването на предоставяне на подобен вид услуги". Същевременно е ясно, че „много от услугите за наземен транспорт на пътници са значими от обща икономическа гледна точка, същевременно не могат да работят в търговски режим". [9]

Поради това, отговорните власти са предвидили „задължението за обществени услуги", с други думи „изискване дефинирано или определено от компетентната власт, с цел осигуряването на услуги за обществен транспорт на пътници, от общ интерес, които един оператор, ако се съобразява със собствените си икономически интереси, не би поел в същата степен и при същите условия, в случай че не получи компенсация за това" [10].

Вследствие на това, целта на този нов регламент и определянето на условията „при които компетентните власти, тогава когато налагат или договарят задължения за предоставянето на обществени услуги, компенсират операторите предоставящи обществени услуги за направените разходи **и / или** [подчертано от ETF] дават изключителни права в замяна на изпълнението на обществените услуги" (Член 1 (1, т.2)). Това показва ясно, че в качеството си на *„lex specialis"*, Регламентът ОС3 има като цел определянето на конкурентни форми за услугите за обществен транспорт на пътници от общ икономически интерес. Това води до създаването на съществени връзки между закона за обществените поръчки, този за социалните помощи, но имайки предвид факта, че във всички страни членки се доказа, че услугите на обществен транспорт на пътници не могат да се извършват без изплащането на финансови субсидии от страна на обществените власти .

8 Виж бележката за основание № 4
9 Виж бележката за основание № 5
10 Член 2 (е)

Целите на Регламентът ОСЗ са:

- регламентирана конкуренция относно социално-икономическите ангажименти и
- уеднаквени норми за конкуренцията при обществените услуги на превоза на пътници.

Ангажиментите със социално-икономически характер могат да бъдат: специални тарифи за учениците, студентите и възрастните хора или съществуването на нощни услуги по специални маршрути и т.н.

Уеднаквените правила на конкуренция са: прозрачни и стабилни предварително зададени параметри с цел компенсационното плащане от страна на общините и правителството.

Преди всичко трябва да бъдат изяснени следните:

Прилагането на практика на Регламента ОСЗ трябва да стане посредством определянето характеристиките на пазара на националният обществен транспорт, както и определянето на „основните структури" които следва.

За определянето на „основните структури" на националният пазар на общественият транспорт, трябва да се търси отговор на следните въпроси:

- Компанията получава компенсаторни плащания за да изпълни социално-икономическите си задължения, например, специалните цени за учениците и възрастните или нощните услуги по специални маршрути и т.н.?
- Компанията притежава определен тип изключителни права, свързани със задължението да осигурява транспорт и / или определено разписание, които са регламентирани от международното законодателство? (например, компанията се възползва от концесия за местният обществен транспорт за линията 203, от понеделник до неделя, с определено разписание?)

В случай на положителен отговор на един от двата въпроса, трябва да бъде приложен Регламент ОСЗ, с изключение на разпоредбите които са в разрез с националното законодателство.

Три типа на политическо отдаване!

Регламентът ОСЗ описва три типа за отдаване на договорите за обществени поръчки – и в това се състои разликата в сравнение с други законови актове на ЕС свързани с обществените поръчки: Компетентната власт има възможността да избере свободно една от трите възможности в случая на прилагането на съответните условия.

- Конкурентно отдаване (член 5, алинея (1)) и
- Посредством на процедура на търг на оферти (член 5, алинея (3))
- Директно отдаване (член 5, (2))

Включването на описаните три процедури за отдаване, позволява на Регламента ОСЗ да отговори както на

- принципа за свободно организиране на услугите от общ обществен интерес, така както са представени те в член 16 от Договора за ЕС, така и на
- принципа на солидарност, в съответствие с неговото представяне в член 5 от Договора за ЕС.

На принципа на конкурентното отдаване

Процедурата на отдаване в един конкурентен процес в съответствие с **конкурентното отдаване** (член 5, алинея (1)), трябва да се извършва в съответствие с приложимите регламентации на Директива 2004/17/CE и 2004/18/CEE, „в случай че подобни договори не приемат формата на концесионни договори за услуги, в съответствие с определението от съответните директиви". Терминът „концесия на услуги"[11] има предвид договор сключен между бенефициента на обществения договор и една компания, договор съдържащ детайлите и евентуално задълженията за предоставянето на определена услуга, без да прави точно определяне на заплащането на изпълнителя. Включеният икономически риск свързан с една концесия за предоставяне на услуги се поема от бенефициента.

В случай, че желаят, страните членки могат да продължат да използват процедурните норми предвидени в Директивите 2004/17/CE и 2004/18/CEE както и преди, толкова време колкото договорите за предоставяне на услуги не приемат формата на концесии на услуги.

Да разгледаме примера „Британският Опит": Обединеното Кралство използва най-вече оферти съответстващи на конкурентното отдаване (член 5, алинея (1)).

Въпреки това, по мнението на ETF, това може да се приложи само за случаите при които, например, таксите от превоза отиват към отговорната власт, която тя тогава поема финансовият риск, а не оператора но транспортни услуги за пътници.

В случая на провеждане на **процес на търг на оферти**, в съответствие с разпоредбите на член 5, алинея (3) от Регламент ОС3, това означава, че процедурата трябва да отговаря на следните четири критерия:

- Да бъде отворена за всички оператори;
- Да бъде уравновесена;
- Да бъде прозрачна и
- Да спазва принципите на недискриминация.

Щом като тези принципи са изпълнени, „процедурата може да включва преговори в съответствие с тези принципи, с цел определянето на оптималният начин за изпълнението на определени характерни или комплексни изисквания".

Най-важното нещо е това, че **процеса на търг на оферти е инструмент който може да бъде използван за създаването на по-добра връзка между местните и регионални транспортни системи и политическата отговорност на ниво община и регион.**

Освен това, процеса на **търг на оферти** е инструмент който е добре да бъде използван с цел запазването и защитата на съществуващите общински транспортни мрежи, както и на техните ангажименти със социално-икономически характер, в условията в които компетентната власт и вътрешният оператор **са свободни да определят тези условия** при които се провежда местният обществен транспорт. ".

11 В съответствие с Commission interpretative communication on concessions under Community law, EU Official Journal C 121, 29 Април 2000 г.

Да вземем за пример отново „Британският Опит". Така наречените „Договор за Качество" отговаря на процеса на търг на оферти в съответствие с член 5 (3)

Три типа на директно отдаване

Едно директно отдаване е определено като: „отдаването на един договор за обществени услуги, на определен оператор на обществени услуги, без предварителна процедура на конкурентно отдаване". (Член 2, буква (h)). Този договор може да бъде отдаден по три различни начина:

- на един вътрешен оператор (член 5, алинея (2)),
- на малко или средно предприятие (член 5, алинея (4)) или
- на железопътен оператор (член 5, алинея (6)).

Директното отдаване е нов тип за отдаване и може да бъде използван само в случаите в които процеса на отдаване става в съответствие с Регламента ОСЗ!

Местната компетентна власт може да извърши **директно отдаване към вътрешен оператор** (член 5, алинея (2)), случай в който местната компетентна власт самата тя предоставя собствени услуги на автобусен, трамваен и метро транспорт или прави директно отдаване на собственият си вътрешен оператор (подточка j)).

В този случай, трябва да се осигури, че местната власт запазва контрола върху вътрешният оператор, по подобен начин „ с начина упражняван върху собствените си отдели"; освен това вътрешният оператор е предмет на стриктни регламентации:

1. Той **не може да действа освен на територията на местната власт**, с изключение на линиите за пристигане и потегляне,
2. **Участието му в отвореният процес на търгове на оферти** за услугите за обществен транспорт извън територията на местната власт е забранено, както и
3. В случая на подизпълнителите на транспортни услуги, той трябва **да предоставя сам по голямата част от транспортните услуги.**

В съответствие с търговското законодателство, притежаването на 100% от вътрешният оператор от страна на местната власт или регионалната власт не е задължително, но съществува задължението за определени гаранции за да може обществената власт да изпълнява „доминиращо влияние", което „отговаря на контрола върху собствените си отдели".

В следствие на това, могат да съществуват публично частни партньорства (ПЧП).

Директното отдаване на договорите за обществени услуги, може да стане и към **малките и средни предприятия**, в случая в който транспортните услуги които следва да са предмет на договора са с малки размери, а стойността на договора не превишава два милиона евро, годишното транспортно разстояние не превишава 600.000 км., или компанията разполага с по-малко от двадесет и три превозни средства. В тези случаи, **директното отдаване на договора за обществен публичен транспорт към малки и средни предприяти**я (член 5, алинея (4)) осигурява защитата на (многобройните)

малки и средни предприятия, от националните пазари на местният транспорт, и по-специално на тези от тях които през последните години претърпяха поражения вследствие контекста на смущенията на пазара предизвикани от процедурата за търгове на оферти.

В крайна сметка, на базата на член 5, алинея (6), директното отдаване на договорите за обществени услуги относно железопътния транспорт в градските зони, предградията и на регионално ниво може да правено за максимален период от десет години. В случай на „масивно отделяне на необходимите икономически активи", този срок може да бъде удължен дори до петнадесет години. В подобни случаи на директно отдаване на железопътни транспортни услуги, железопътният доставчик не е задължително с обществен характер или вътрешен оператор.

Въпреки стриктните регламентации и / или предварителните точни условия, директните отдавания не трябва да бъдат смятани за бариера, а по-скоро за възможност за създаването на социално-икономически ангажименти с цел покриването на специалните изисквания на местния обществен транспорт, в съответствие с принципа на допълването на отговорността от страна на местните власти.

Осигуряването на защита на служителите, както и социалните стандарти и тези за качество в рамките на процеса на търгове на оферти

Регламентът ОС3 открива едно ново измерение за изпълнението на изискванията свързани със социалните стандарти и тези за качество на процесите на търговете. Централен свързващ фактор, който предоставя на компетентната местна власт възможността за разширяване на стандартите за отдаване, и по-специално частта свързана със защитата на служителите в случай на промяна на оператора, както и на социалните стандарти и тези за качество, като се определя в

Член 4, параграфи 5 и 6:

(Параграф 5) Без да влияе на националното и европейско законодателство, включително на колективните договори сключени между социалните партньори, компетентните власти могат да поискат от избраният оператор на обществени услуги, да предостави на наетият преди това персонал права които той би имал ако би съществувало прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/CE. В случаят в който компетентните органи поискат от оператора на обществени услуги да спазва определени социални стандарти, тръжната документация и договорите за обществени услуги трябва да съдържат списък със съответния персонал, като дава прозрачни детайли относно техните договорни права и условията при които служителите се смятан свързани за съответните услуги.

(Параграф 6) В случаят в който компетентните власти, в съответствие с вътрешното законодателство, поискат от оператора на обществени услуги да спазва определени стандарти на качество, тези стандарти ще бъдат включени в тръжните документи и в договорите за обществени поръчки на услуги.

Какво означава това?

Социалните стандарти могат да бъдат: защита на работните места в случая на смяна на оператора вследствие на търг на оферти или гарантирането на съществуващите стандарти в колективният трудов договор, стандарти на обучение, сигурност и здраве на работното място, продължителност на работното време и т.н.

Стандарти за качество могат да бъдат: оборудване за специалните автомобили, като тези със свален под, честотата на предоставяните услуги, добра синхронизация на работното време, уеднаквена система за издаване на пътническите билети, и т.н.

За местната система на обществен транспорт е от изключителна важност диференциацията между социалните и качествените стандарти (да се види следващия пример!), които трябва да бъдат наложени на кандидатите за договори от страна на местните компетентни власти и които, колкото по-точно са определени, толкова по-малка е вероятността компетентните власти да изберат „най-евтиният" оператор.

Запомнете:

- **Социалните стандарти и стандартите за качество в процеса на търга не представляват задължение а опция!**
- **Прилагането на практика на подобен род възможности налага лобирането освен пред вземащите решения фактори от компетентните власти, така и пред политиците!**

Социални стандарти в една публикация на оферта: пример

Извадка от тръжната документация относно:
Общите информации: Договор за предоставяне на услуги за Автобусната мрежа (D-Mannheim) Schwetzingen-Hockenheim – номер на документа 32487-2011; дата на публикуване: 29/01/2011 г.

Приемането на офертата в съответствие с член 5 алинея (3) от Регламент (СЕ) № 1370/2007 година
...

Спецификации на договора
...
8. На персонала се гарантира спазването на правата по смисъла на Директива 2001/23/СЕ и спазването на социалните стандарти по смисъла на Регламент (СЕ) №1370/2007
...
За запазването на правата на работниците при предишният оператор...., избраният оператор е извикан, като посредством своето присъствие той осигурява на персонала правата от които те са се възползвали преди това, като това се случва при прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/СЕ. ...

Избраният оператор трябва да се ангажира да поеме всичкият участващ персонал ... и да се съобрази напълно с всички социални стандарти приложими на датата на публикуването на тези общи информации като минимални стандарти. ... Относно условията на труд (както и социалните условия), да се видят колективните договори от приложение 38a, b, c, e, g, h и i.
...

Прозрачност

Започвайки от дата 03.12.2009 година, всяка процедура за търг и директно отдаване **трябва да бъде публикувана в Официалният Журнал на ЕС (Член 7) една година по-рано** от започването на тръж-

ната процедура и на изискването на оферти или една година по-рано преди едно директно отдаване. Компетентните органи трябва да публикуват своите намерения:

- към какъв вид отдаване са се насочили,
- кога започват тръжните процедури,
- обемът на търга (един маршрут или група от транспортни маршрути или цяла система за местен транспорт),
- исканите социални стандарти и стандарти за качество (вижте примера посочен по-горе), в случай че има такива.

Синдикатите могат да използват това задължение за публикуване за да получат цялостна картина относно това което се случва, какво се планира в дадена община.

Всички информации относно търговете могат да бъдат намерени на стартовата страница: TED - **T**enders **E**lectronic **D**aily. Регистрациите могат да бъдат правени на адрес http://ted.europa.eu/TED/, като могат да бъдат видени всички процедури за търгове в областта във всяка държава: „Transport and related services" („Транспортни и прилежащи услуги").
Езикът на страницата също се избира от горният десен ъгъл.

Картина 1 показва пример и детайл от 676 публикации на търгове в периода 03/09/2007 и 09/03/2011 г. от Полша. Ако в интернет кликнете върху номера на документа, ще получите повече данни за съответната оферта.

КАРТИНА №1, ДЕТАЙЛИ ПОЛУЧЕНИ ОТ TED (ВЕРСИЯ НА АНГЛИЙСКИ ЕЗИК)

Search scope: Archives
Your selection:
Country: PL
from: Dec 3, 2007
CPV code: 60112000 60172000 60210000 63712100
to: Mar 9, 2011

676 items found, displaying 1 to 25. [First/Prev] 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 [Next/Last]

Document number	Description	Country	Publication date	Deadline
75559-2011	PL-Rybnik: public road transport services	PL	08-03-2011	05-04-2011
75049-2011	PL-Bełchatów: public transport services by railways	PL	08-03-2011	
74815-2011	PL-Pozna": public transport services by railways	PL	08-03-2011	
70074-2011	PL-Łódź: public road transport services	PL	03-03-2011	
69930-2011	PL-Wrocław: public transport services by railways	PL	03-03-2011	
69899-2011	PL-Sokółka: public road transport services	PL	03-03-2011	
67385-2011	PL-Świerże Górne: public transport services by railways	PL	02-03-2011	31-03-2011
60619-2011	PL-Katowice: public road transport services	PL	23-02-2011	31-03-2011
60569-2011	PL-Katowice: public road transport services	PL	23-02-2011	31-03-2011
59944-2011	PL-Tarnów: public road transport services	PL	23-02-2011	
59228-2011	PL-Świerże Górne: public transport services by railways	PL	22-02-2011	31-03-2011

TED ви предоставя годишният доклад на компетентните органи относно прилагането на Регламента ОС3 за който отговаря, в съответствие с Член 7(1). Въпреки това,

Запомнете:

- **Всички публикувани в TED информации са свързани с вече взети решения! – Затова ви предоставя само една картина на миналото, а не на бъдещето!**
- **За промяна на ситуацията, имате нужда от план (виж заседание 3)**

Преходният период

Последното нещо в дневният ред, но не и последно по важност: Преходният период на Регламента ОС3 приключва на дата 03.12.2019 г.

Започвайки от дата 03.12.2019 г. всички отдавания на договори в железопътният и пътният обществен транспорт трябва да спазват напълно член 5-ти от Регламента ОС3, в съответствие с член 8, алинея (2).

Преходният период е същевременно и „лакмусовият тест", който ще покаже как и под какви форми могат да се слеят различните предишни форми на организиране на услугите на обществения превоз на пътници от страните членки. Регламента ОС3 определя ясно факта, че на страните членки се пада задължението да „**вземат мерки за постепенното въвеждане** на разпоредбите на член 5".

Съществува и още един аспект: Преходният период е контролиран от Европейската Комисия „в срок от шест месеца след първата половина на преходния период" (член 8, алинея (2)). Страните членки трябва да докладват на Европейската Комисия относно стадия на прилагането на практика на Регламента ОС3.

Вследствие на това, най-късно през 2014 година, във всяка държава членка ще се проведе дискусия на национално ниво относно стадия на прилагането на процедурите за отдаване в съответствие с Регламента ОС3, което ще включва и влиянието върху пазара на местният обществен транспорт, върху участниците на пазара, както и върху прилагането на социалните стандарти и стандартите за качество или не.

В края на срещата трябва да имате отговори на следните въпроси:

- **Кои са ключовите аспекти на Регламента ОС3 и съществува ли правилно разбиране относно тях?**
- **Нов ли е Регламентът ОС3 в моята държава? Какво беше новото за мен?**
- **Какви предизвикателства се появяват в националният сектор на градския транспорт в моята държава и дали Регламента ОС3 отговаря на определени въпроси свързани с приватизацията и защитата на работниците?**
- **Какви проблеми останаха без отговор?**
- **За всички тези въпроси и / или проблеми, има ли нужда от друга среща с представител на компетентната власт?**
- **Какви проблеми имаме ние като синдикат, свързани с прилагането на практика на Регламента ОС3?**

4. ЗАСЕДАНИЕ 2: НАЦИОНАЛНИЯТ ДОКЛАД – ПОЗНАВАНЕ СТРУКТУРАТА НА ОБЩЕСТВЕНИЯТ ТРАНСПОРТ НА НАЦИОНАЛНО НИВО И НА НИВО НА ПАЗАРА

Материал:

Консултирайте се със сайта на националните статистически институти;
Консултирайте се със сайта на националното министерство на транспорта;
Консултирайте се със сайтовете на важните оператори на местен обществен транспорт на национално ниво, във всички градове с население над 50.000 души;
В случая на многонационалните оператори на национално ниво, посетете техните сайтове.

В случая на многонационалните оператори на пазара на местният обществен транспорт, консултирайте се и със сайта Partizipation, на адрес http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils.
Директива 2009/38/CE относно създаването на европейски работнически съвети или на процедура за информиране и консултиране на работниците от предприятията и групите предприятия с европейски измерения (реформиране).

Всички останали материали могат да бъдат намерени на сайта Partizipation на Работниците, включително сравнения между България и Румъния.

По принцип, синдикатите разполагат с богати познания относно собственият си сектор на дейност в който се организират и договарят колективни договори, нещо представляващо както постулат така и успеха от синдикалната работа. Въпреки това, констатирахме, че в областта на местният обществен транспорт, синдикатите са организирани по компании, малки са като размер и се различават, а познанията свързани с националният пазар на местният обществен транспорт са свързани главно с големите оператори от столицата и по-големите градове от страната. За подобряване познанията свързани с националният пазар на местният обществен транспорт би било полезно организирането на среща в която да вземат участие колеги от различни компании и градове. (В този случай, продължителността на заседанието зависи от широка гама теми и обобщения които се правят на срещата).

Следващият наръчник прави препоръки свързани с информациите които трябва да бъдат събрани с цел създаването на национален доклад.

Наръчник за създаването на национален доклад относно структурата и пазара на обществения транспорт

Местният пазар на обществения транспорт

- основни действащи лица: общински / частни, многонационални оператори;
- брой превозни средства, служители;
- участниците на пазара: големи и / или малки и средни, многонационалните оператори;

- брой пътници: растящ / спадащ;
- тарифи: високи / ниски;
- ролята на приватизацията;
- ....
- Основните проблеми са .....

Финансирането на системата на местния обществен транспорт

- Откъде идват парите: от пътниците, от държавата и / или общината и / или областта?
- Пропорцията на финансовата компенсация спрямо обема на пазара;
- Градският обществен транспорт се подкрепя от програми на национално / регионално / местно ниво и е придружен от политически директиви?
- ...
- Основните проблеми са ...

Регламентът ОСЗ

- Процесът на прилагане на Регламента (СЕ) №1370/2007: напълно ли е спазван?
- Допълнителни законови разпоредби на национално ниво свързани с отдаването?
- ...
- Основните проблеми са ...

Синдикалната структура

- Структура на синдикално представяне; пропорцията на организираните синдикални членове?
- Кой е предметът на регламентациите на колективните договаряния на национално ниво и / или на ниво предприятие?
- Защитата на служителите и на социалните стандарти: какви са съществуващите проблеми?
- ...
- Основните проблеми са ...

В следващите страници се предлага като пример подобен национален доклад, съдържащ структурата, темите и данните от националният доклад за Хърватска[12]. Възможно е, върху някои от точките, други национални доклади да наблегнат повече.

ХАРАКТЕРНИ ЧЕРТИ НА МЕСТНИЯТ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	НАЦИОНАЛЕН ДОКЛАД ЗА ХЪРВАТСКА
общи характеристики	Системата на обществениятранспорт от Хърватска включва три основни подсистеми – трамваи, автобуси и железница – от които системата за превоз с трамваи представлява 64%, транспорта с автобус 32%, а железопътната подсистема 14% от общият брой придвижване на обществени превозни средства.
брой оператори	44 (източник: Eurostat)
работна ръка	2.391 (източник: Eurostat)
оборот	47,7 Мил. EURO (източник: Eurostat)

12 Благодарности на Katarinei Mindum, представител на Синдиката на Железопътните Работници от Хърватска, за оказаната подкрепа.

ХАРАКТЕРНИ ЧЕРТИ НА МЕСТНИЯТ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	НАЦИОНАЛЕН ДОКЛАД ЗА ХЪРВАТСКА
основни оператори	**Градският обществен транспорт** се концентрира в градовете: • Zagreb (автобуси&трамваи), • Rijeka, • Split, • Dubrovnik, • Pula, • Osijek (автобуси&трамваи) и • Zadar. В тези градове, операторите на обществения градски транспорт са собственост на общините. Освен упоменатите по-горе градове, обществения сухопътен транспорт е организиран от 15 **оператора на регионално ниво**, като вече няколко фалираха или се борят на ръба на фалита.
многонационални компании	Съществува един многонационален оператор (Panturist, работещ в Osijek и имащ 338 служители), като той е филиал на френската група Veolia, работеща в мрежа около град Osijek, като си сътрудничи в система тип ticketing с общинският оператор, като това е единствената интегрирана система за ticketing в Хърватска.
брой пътници	**Градски транспорт:** Трамвай: 168.057.000 (2000) 192.940.000 (2009) Автобус: 221.246.000 (2000) 191.312.000 (2009) Около 65% от пътниците ползващи градския обществен транспорт от Хърватска идват от оператора ZET от Zagreb. **Регионален транспорт:** Броят на пътниците намаля драстично от 148.408.000 (1990) на 58.493.00 (2009) източник: Статистическа Годишна Извадка за 2010 на Република Хърватска, интернет версията SLJH2010.pdf
брой автомобили	**Градски транспорт:** Трамвай: 443 (2000) 415 (2009) Автобус: 1.033 (2000) 1.270 (2009) **Регионален транспорт:** Не съществуват официални данни Филиалът на Panturist от Osijek на Групата Veolia притежава 133 автобуса.
концесии	Концесиите за автобуси са дадени за 5 години, като само около 45-55% от тях функционират наистина, състояние предизвикано всъщност от операторите, тъй като те търсят концесии които да включват характеристики като например честота от 10-15 минути между 5 и 7 следобед, като всъщност осигуряват ефективни услуги с честота от 30 минути.

ХАРАКТЕРНИ ЧЕРТИ НА МЕСТНИЯТ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	НАЦИОНАЛЕН ДОКЛАД ЗА ХЪРВАТСКА
Възвращаемост на разходите	Таксите покриват само 20% (приблизително) от общите разходи.
Субсидии / компенсации на разходите за обществени услуги	Намаленията за учениците и студентите идват от държавата, като това става за всички оператори Не съществуват други намаления като например за гориво, за специални автомобили или за спазването стандартите за качество и т.н. Загубата на операторите общинска собственост е покрита от общинският холдинг (в Загреб например, с регистрираните печалби от предприятия които са общинска собственост, като например газовите инсталации, водоснабдяването, почистването, жилищното строителство или терминали за стоки)
специални характеристики	• В Хърватска не съществуват транспортни организации, като всяка система или транспортен оператор има собствена система за ticketing и собствена система за изчисляване на цените, дори и оператора ZET от Загреб има система за билети за автобусите и система за трамвайни билети. • Цените са високи, най-вече в случая на регионалния транспорт. • В определени региони транспортните услуги на пътници съществуват само за учениците, а някои региони се превръщат в „бели петна" за системата на местният обществен транспорт. • В региона на Загреб е създадена една железопътна система която има градски и едновременно на предградията характер, което прави броят на пътниците използващи железопътната градска система да се удвои през последните две години. • Повечето компании от регионалният транспорт се сблъскват с финансови затруднения. • Конкуренция между така наречените „черни линии" пристигащи 5-10 минути преди програмираните транспортни средства. • Слаб или несъществуващ контрол от гледна точка на качеството. • Сравнително ниски заплати, с около 20% по-ниски от средното ниво на заплащане. • Лоши условия на труд, най-вече от гледна точка на продължителността на работния ден. • Регламентът ОСЗ: социалните партньори не участват в процеса на хармонизиране и проследяване на законите и методологиите, съществува национално законодателство, което обаче не се прилага. • Съществуват 14 местни синдиката. • Може да бъде видян един крайно силен феномен на вътрешно развитие на синдикатите, на създаване на полусиндикати, асоциации които не са регистрирани като синдикати и не изпълняват синдикални задължения, синдикати без членове.

Националните доклади ще засилят капацитета на синдикатите и на представителите на работниците да анализират по-добре собствения си пазар на местния обществен транспорт, идвайки в подкрепа на създаването на собствен анализ на силните страни, слабите страни, възможностите и заплахите (SWOT анализ, вижте заседание 3). Същевременно това може да спомогне за определянето на различните оперативни области за развитието на ефикасен диалог със синдикалните членове.

Препоръчително е този национален доклад да бъде допълнен с анализ TED (вижте заседание 1) относно използваните процедури за отдаване на национално ниво.

В случая на многонационалните компании, работещи във вашата страна, трябва да бъдат събрани и информации относно инструментът наречен Европейски работнически съвет (EWC) в транснационалните компании. Съществува ли Европейски работнически съвет в съответният многонационален оператор? Дали на моята страна се полага място в EWC? Ако отговорът е да, то тогава имаме ли наш представител? Кой е синдикалният представител в EWC?

Възможно е националният доклад да не приключи за три часа, вследствие на липсата на доста детайли, случай в който могат да бъдат разпределени различни задачи на други членове на групата, а допълването на националният доклад може да бъде направен при друга среща, която да е допълнителна.

В кая на срещата, трябва да имате отговори на някои от следните въпроси:

- **Правилно ли разбрах структурата на сектора на градския обществен транспорт в моята страна?**
- **Кои са най-важните основни характеристики на системата за местен обществен транспорт?**
- **Знам ли нещо за нивото на прилагане на Регламента ОСЗ? Какви са проблемите?**
- **Има ли и други, също толкова важни характеристики?**
- **Синдикатите участват ли в процеса на отдаване и по какъв начин?**

5. ЗАСЕДАНИЕ 3: ПЪТЕН ЛИСТ ЗА СОЦИАЛНАТА ЗАЩИТА

Материал:

Всички материали от заседанията 1 и 2, както и резултатите от заседанията 1 и 2.

Заседание 3 се различава от останалите две предишни заседания, като първата изтъкна **информациите за новият Регламент ОСЗ**, новите предизвикателства до които води и шансовете дадени на синдикатите, а второто заседание очерта **информациите свързани с вашият национален пазар на местният обществен транспорт**, неговата структура и начина му на организиране, действащите лица в областта и начина на действие на процедурите за отдаване на договорите за обществен транспорт. Повечето от участниците в двете заседания сега ще имат повече информации и ще разберат по-широко проблемите на местният пазар на обществения транспорт.

Про-активният подход и нови действащи лица

Предишните заседания предоставиха поглед върху бъдещото развитие във вашата община или регион свързано например с евентуалното сблъскване или не на вашата компания за местен обществен транспорт с търг на оферти. Друго нещо което научихте е появата на пазара на нови действащи лица: мултинационалните компании, които са силна конкуренция за общинските оператори на обществен транспорт, като освен това научихте че вашата компетентна власт и местните политици са хората вземащи решения относно типът процедура която ще бъде използвана за отдаването: директно отдаване на договор за обществени услуги на оператор който е собственост на общината или конкурс на оферти.

В този случай, синдикатите трябва да сменят своята перспектива и стратегия. Трябва да бъдат проведени „преговори" с политиците и властите, преди обикновените преговори относно колективния договор във връзка с заплащането и условията на труд в компанията, които се водят с работодателя и неговите представители.

Първоначални условия

В случай на задължение за отдаване от компетентната власт на договорите за обществени услуги на оператори за обществен транспорт, синдикатите трябва да приемат различна стратегия: един много важен момент е **вземането на принципно решение относно типът процедура за отдаване и / или съдържанието на тръжната документация. Съществуват и други партньори за преговори: представителите на местната компетентна власт и местните политици.**
Този **про-активен подход** е резултат от нормите за публикуване, от една страна, а от друга – на ролята която се пада на един нов участник в процеса на отдаване: местната компетентна власт (вижте заседание 1). Осъзнавайки това, **3-тото заседание ще бъде на първо място среща за определяне на стратегията относно синдикалната политика в контекста на процедурите за отдаване**. Ако започнете кампанията след публикуването в TED на процедурата за отдаване за вашата община, вече сте пропуснали един изключително важен момент за повлияване на сроковете и условията за в бъдеще свързани с транспортните работници от общественият транспорт от общността която представлявате!

Познавайки тези първоначални условия, които са следствие от Регламента СЗО, можете да започнете 3-тото заседание.

Централна точка в 3-тото заседание е въпросът:
Как да стигнем до синдикална стратегия, която да осигури защитата на служителите и да подобри социалните стандарти и качеството в рамките на процеса на отдаване?

За създаването на синдикална стратегия, трябва да бъдат обсъдени и други важни въпроси свързани със следните три теми, създаващи структура на заседанието:

- Какви силни и слаби страни имаме, какви възможности и заплахи съществуват?
- Какви аргументи имаме против смяната на оператора (в случай на директно отдаване към местен оператор на обществен транспорт) и (в случаят на търг на оферти) какви са аргументите ни за налагането на социални стандарти на която и да е конкурентна компания в рамките на процедурата?
- Какъв пътен лист ни трябва?

Забележки имащи обучаващ характер:
Заседанието може да бъде организирано в пленума или в различни работни групи, както и като комбинация от тези два варианта, в зависимост от броя участници. В случай на над 20 участници пленума може да бъде разделен на 2 или 3 групи, но всички групи трябва да работят по едни и същи въпроси!

Всички групи трябва да обсъдят всички стъпки, една по една: стъпка 1, стъпка 2, стъпка 3 и стъпка 4.

Стъпка 1: SWOT анализа

Акронимът SWOT има предвид терминологията на английски език като произлиза от „силни страни" (*strengths* – **S**), „слаби страни" (*weaknesses* – **W**), „възможности" (*opportunities*- **O**) и „заплахи" (*threats* – **T**), като в нашият случай този метод служи за едно единствено нещо: поставянето на резултатите от предишните обсъждания проведени на 1-то и 2-то заседание в определена структура.

Следните неща могат да бъдат ползвани за постигането на желаният резултат:

- Отговорите на въпросите от 1-то заседание, като:
  - **Кои са ключовите аспекти на Регламента ОСЗ?**
  - **Дали Регламента ОСЗ предоставя отговори свързани с приватизацията и защитата на служителите?**
  - **Какви проблеми имаме ние като синдикат свързани с приватизацията и защитата на служителите?**
  - **Какви проблеми имаме ние като синдикат свързани с прилагането на Регламентът ОСЗ?**
  - **Имаме ли нужда от среща с представител на компетентните власти за изясняването на тези въпроси?**
- Националният доклад свързан със структурата на пазара на обществения транспорт и TED анализът (вижте 2-то заседание)

както и

- Отговорите на въпросите от 2-то заседание, от рода на:
  - **Анализирайки местното положение, кои са трите най-важни ключови характеристики?**
  - **Синдикатите участват ли в процеса на отдаване и по какъв начин?**

Посредством този материал, както и чрез натрупаният опит от двете заседания, всички характеристики, шансовете, проблемите, идеите и т.н., могат да бъдат разпределени вътрешните и външни фактори в съответствие с по-долу посоченото предложение:

Вътрешни фактори:

- **Силни страни**: предимства на синдиката, като например високата синдикална плътност, съществуването на план за работа свързан с директното отдаване; съществуването на колективен трудов договор който следва да се наложи като задължителен социален стандарт в случай на конкурс на оферти и т.н.
- **Слаби страни:** характеристики поставящи синдиката в неизгодно положение спрямо други, като това може да бъдат ниска синдикална плътност; ниско ниво на познанията и т.н.

Външни фактори:

- **Възможности:** външните фактори които могат да помогнат на синдикатите, като например политическата подкрепа, схемата за развитие на системата на местният обществен транспорт и т.н.
- **Заплахи:** външни елементи, които могат да предизвикат проблеми за синдикатите, като намаляване на субсидиите, не поставянето на дневният ред на компетентните органи на проблемите на местният обществен транспорт, липсата на политическа подкрепа и т.н.

СХЕМА 2: ПРИМЕР ЗА SWOT АНАЛИЗ НА МЕСТНИЯТ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ

Предимства	Недостатъци
• Повишена синдикална плътност • Организиране на семинари относно Регламента PSO • Синдикална кампания за местният обществен транспорт • Пътен лист за директното отдаване • Колективен трудов договор относно социалните стандарти в случай на конкурс по оферти • …	• Ниска синдикална плътност • Липса на подкрепа от страна на колегите • Ниско ниво на познанията относно Регламента PSO • …
• Проблемът на местният обществени транспорт се намира в дневния на компетентните органи • Финансирането е ясно и сигурно • Растящ брой пътници • Политическа подкрепа • …	• Намаляване на субсидиите • Проблемът на местният обществени транспорт не се намира в дневния на компетентните органи • Не съществува политическа подкрепа • Общинските оператори следва да се приватизират • …

Запомнете:
На диаграмата на SWOT анализа няма достатъчно пространство за изброяването на всички детайли; например, ако постигнете като полезен вътрешен резултат „колективен трудов договор относно социалните стандарти в случаите на конкурс на оферти", трябва да имате всички детайли свързани с колективният трудов договор или поне ключовите точки на това споразумение!

Съвети свързани с организирането:
Всяка работна група представя своите резултати пред пленума, а резултатите на работната група могат да бъдат поставени в диаграма, така както е показано в Схема 2.
В случай че се желае, може да се направи списък с приоритети която да включва всички елементи.

Стъпка 2: Принципните предимства на прилагането на Регламента ОСЗ

В подготовката на дискусиите с представителите на компетентната местна власт, следващата стъпка от 3-тото заседание е усвояването на аргументирането в полза на Регламентът ОСЗ.

Вследствие на това, трябва да направите списък който да съдържа положителните аргументи и предимствата за компетентната местна власт в случай на **директно отдаване** или в случай на процедура на **търг на оферти**. Ето как може да изглежда подобен списък:

Компетентният орган може да
- отдаде договори за предоставяне на услуги за обществен транспорт на собствената си компания (на общината);
- решава свободно относно изборът на процедура за директно отдаване;
- отдаде директно договори за предоставяне на услуги за обществен превоз на пътници на малките и средни предприятия;
- отдаде директно договори за предоставяне на услуги за обществен превоз на пътници за градският транспорт, транспорта в предградията и регионалният транспорт;
- изберe процедура за конкурс с оферти, която да отговаря на специфичната ситуация на една система за местен обществен транспорт;
- определи начина за защитата на служителите в случай на смяна на оператора, както и социалните стандарти и тези за качество.

В замяна на това компетентният орган
- Се възползва от прозрачни уеднаквени правила за представяне на финансовите потоци във връзка със субсидиите и плащанията за уеднаквяване за услугите за превоз на пътници;
- Може да използва възможността предоставена от Регламента във връзка с директното отдаване, като това може да има като ефект реализирането на икономии на разходи свързани с плащанията и управлението;
- Може де контролира директно системата за местен обществен транспорт като прилага ефективно местната политическа воля.

Относно материалите, можете да във връзка с 1-то заседание.

Стъпка 3: Календар и действащи лица

Съвети относно организирането
за тази стъпка, пленумът може да бъде разделен на 2 групи: едната която да се занимае със създаването на първоначален проект за календар на работите, а другата да подготви списък с всички важни участници с които може да се направи връзка в случаите на отдаване на местният обществен транспорт.

Програмата

за създаването на календар, трябва да провери важните данни като

- Дата на която трябва да бъде изпратен националният доклад във връзка със съответната държава на Европейската Комисия с цел оценка на напредъка на прилагането на практика на Регламента ОСЗ във вашата страна (национален доклад за напредък)
- Датата /Датите на изтичане на действащият концесия / договор/ / концесии / договори на оператора / операторите предоставящи услуги на местен обществен транспорт
- Дата на която компетентната местна власт ще вземе решение относно процедурата за отдаване
- Датата на която трябва да приключи проектът за синдикална концепция
- Дата на дискусията с местната компетентна власт / евентуално с местният оператор относно синдикалната концепция
- Дата на която ...

Участници

Направете списък от лица / важни организации на местно и регионално ниво участващи във вземането на решения свързани с организирането на вашият местен обществен транспорт, като например:

- Синдикати
- Местен оператор / Местни оператори
- Местната компетентна власт
- Сдруженията на пътниците
- Организациите свързани с околната среда
- Политическите партии
- Други поддръжници като например „Кампанията за един по-добър транспорт" (http://www.bettertransport.org.uk) от Великобритания или „Savez Željeznicu za (Съюз за Железниците Хърватска)" (http://www.szz.hr) от Хърватска ...

Стъпките 1-3 определят първата част на 3-тото заседание, чиято цел е

- обобщаването на всички събрани информации от предишните заседания и
- представянето на тези информации на вниманието на участниците.

Като резултат от тази първа част ще получите

- **Елементите от SWOT Анализа,**
- **Аргументи за дискусиите с представителите на местните компетентни власти**
- **Списък на важните лица участващи в следващата част от процеса който ще организирате и**
- **Проект на календар за работа.**

До този момент сте развили всички важни части за създаването на една стратегия. В четвъртият раздел ще комбинираме всички резултати от предишните заседания с цел създаването на един план, на един пътен лист.

Стъпка 4: Пътният лист на синдикалните действия

Съвети относно организирането:
За този раздел, създайте работни групи от 5 – 7 участници, чиято задача е да създадът пътен лист с три контролни точки: една от контролните точки на национално ниво, една социална и друга свързана с действията, така както е показано в посочената по-долу схема.

Работните групи трябва да работят не повече от 45-60 минути, в зависимост от това как протича заседанието. След работата по работни групи обаче, трябва да бъде направено едно заседание в пленума с продължителност от около 60 минути, в зависимост от броя на групите и участниците. В пленума трябва да се дискутират различни предложения свързани с пътния лист, а резултатът от тези дискусии трябва да бъде едно общо предложение за пътен лист за социалната защита.

СХЕМА 3: ПЪТЕН ЛИСТ ЗА СОЦИАЛНАТА ЗАЩИТА

Единствената цел на този „пътен лист" е стимулирането на работата в група, като и следващият списък за проверка представлява само предложение за синдикалните представители. Вие най-добре познавате ситуацията във вашите държави или от вашите общности, а синдикалната стратегия трябва да отговаря на специфичната местна / национална ситуация.

Контролен лист за синдикалните представители

В подкрепа на препоръчаният план за действие, с цел лоялна и отговорна конкуренция от социална гледна точка в областта на местният обществен транспорт, синдикалните представители на местно и регионално ниво от всяка страна членка по отделно, могат да процедират в съответствие със следният списък за проверка. Все пак да не забравяме, че този проверочен списък се различава за различните държави, тъй като всяка държава има своят национален метод за управление на индустриалните взаимоотношения. Така че, не забравяйте собственият си национален индустриален кодекс и националното си законодателство свързано с индустриалните взаимоотношения.
Следващият проверочен списък е замислен така, че да подпомогне изработването на един разширен процес за синдикални действия с цел налагането и прилагането на практика на интересите на служителите от обществения транспорт:

I. Подготвителна дейност

- Не забравяйте: националните кодекси на индустриалните взаимоотношения и на националното законодателство свързано с индустриалните взаимоотношения;
- Направете списък с всички законови национални регламентации допълващи Регламента ОС3;
- Обърнете внимание на специалните изключения, като например факта, че понастоящем само Директивите 2004/17/CE и 2004/18/CE са приложими в законовата област на държавните поръчки свързани с обществените услуги на транспорт на пътници. В този случай, изключително важно е да се провери какви ограничения съществуват и които могат да блокират прилагането на тези общи регламентации свързани с обществените поръчки.
- Подгответе общо представяне на данните свързани с изтичането на съществуващите договори за предоставяне на услуги и / или концесии в областта на общественият превоз на пътници. Много от тези данни могат да бъдат научени с помощта на интернет.
- Идентифициране на местните или регионални компетентни органи;
- Идентифициране на партньори за връзка с важните за бенефициентите организации;
- Решението относно възможността за създаването на план за действие;
- Определяне начина на разпределение на задълженията между доброволните представители и служителите на синдиката работещи на пълен работен ден;
- Създаването на първоначален календар;
- ...

II. Срок за финализиране на плана за действие

Фактът, че сроковете за финализиране на процедурите за отдаване често пъти се удължават, има като последствие появата на необходимостта от един дълъг период за финализиране и на плана за действие. Той трябва да има предвид следните минимални изисквания:

- Две години, в случая на едно вероятно директно отдаване на вътрешен оператор
- Една година и половина в случай на възможни други видове отдавания от директен тип като продължение
- Две години в случая на възможна процедура за конкурс на оферти в съответствие с член 5 (3)
- Шест месеца в случай на възможно искане за отдаване получено преди това на базата на конкурс, в съответствие с член 5 (1)

Запомнете: сроковете за финализиране ще варират значително в различните държави.

III. Дейности свързани с процеса на подготвяне на плана за действие

- Оценка на календара / програмата
- Определяне на типа отдаване което трябва поставено като цел и проследяването му от гледна точка на плана за действие:
  - **Директно отдаване към вътрешният оператор**
  - **Директно отдаване към малък или среден оператор**
  - **Директно отдаване към железопътен доставчик**
  - **Процедура за конкурс по оферти**
- Определяне на действащите лица: представители на компетентните местни или регионални власти, местни и регионални политици участващи в определянето и вземането на решенията свързани с политиките за местният транспорт и неговото организиране в рамките на политическите организации.
- Решението свързано с факторите които могат да подкрепят действието: политици, групи от граждани, асоциации на пътниците и потребителите, ...
- Анализ на броят участници на пазара и, ако се налага, регионалното им разпределение
- Ако е необходимо, определянето идентичността на 5 – 8 от най-важните участници на пазара
- Създаването на една обща картина на националните регламентации приложими към съществуващите права за индустриална сигурност
- Включването на синдикалните членове по модела на представените заседания
- Събиране и регистриране на аргументите в подкрепа на прилагането на практика на Регламента ОСЗ
- Определянето на организациите които могат да предложат своята подкрепа (синдикати, представители на работническите обединения, асоциации, граждански групи, политици, експерти ...)?
- Определяне на задачите
- Определянето на отговорните лица и евентуалните партньори за сътрудничество
- Създаването на преразгледан календар
- Отбелязване поведението на участниците в дейността
- Създаването на протоколи
- Организирането на дискусии с представителите на политическите партии
- Организиране на дискусии с местните и регионални администрации
- Организиране на дискусии с други синдикати
- Организиране на дискусии с предишният оператор
- Организиране на дискусии с пътниците и групите бенефициенти, както и с други групи действащи на местно ниво
- Организирането на генерални срещи на синдикатите
- Вземане предвид на дейността на обществените връзки (информационни стандарти, папки, обществени дискусии ...)
- Регистриране на етапите и междинните резултати
- Подготовка на национални кампании в рамките на синдикатите, в зависимост от случая

IV. Плана за действие: Лоялна и социално отговорна конкуренция при местният транспорт

- В зависимост от случая, създава се комплект аргументи, който да покаже защо директното отдаване е за предпочитане пред обществениятконкурс с оферти
- Създаването на списък за директно отдаване
- В зависимост от случая, създава се комплект аргументи, който да покаже защо трябва да се взема предвид едно „пообщиняване”
- Създаването на списък с примери за пообщиняване(връщани като собственост на общината / областта)

- Вземане предвид важността на социално-икономическите задължения от гледна точка на необходимостта за подпомагане на трайното развитие на мобилността в гъстонаселените зони
- Регистриране на референциите свързани със стандартите за качество на предлаганите услуги като например стандартите за качество на автомобилите и линиите.
- Демонстриране на начина по който стандартите за качество имат предвид качеството и квалификацията на служителите при осигуряването на услугите за превоз на пътници (шофиране, поддръжка, услуги и общо управление) – Съвет: схема за професионално обучение и подготовка
- Създаването на списък със стандарти за качество
- Стойности и референции и / или определения на социалните стандарти за защита на служителите, и по-специално посредством осигуряването на непрекъснатостта на колективните трудови договори, съществуващи на работното място, в рамките на оперативният преход в момента на смяната на оператора, вземайки предвид конкурентните колективни договори и предложенията за процедура, анулирането и / или задължението за прилагане на колективни трудови договори (споразумения на служителите), запазване правата на съопределяне и т.н. ...
- Създаването на списък със социални стандарти от различни държави.
- Събирането на контрааргументите относно прилагането и за в бъдеще на процедурите преди отдаването
- Създаването на сравнение и / или изработването на общо представяне от което да се разбират предимствата на Регламент ОС3 в контраст с предишните практики за отдаване при социално-икономическите транспортни услуги
- Конкретизирането на план за действие, който да включва и дейности по връзките с обществеността
- Включването на плана за действие в преговорите / кампаниите за сключването на колективен трудов договор
- ...

Да се върнем на **Edita** и **Jonas** които се подготвяха за заседанието на местният синдикат. Започнаха с кратък доклад относно семинар свързан с Регламентът ОС3 и приключиха с предложения за три срещи по тази тема.

След разглеждането на настоящият материал, много от вас ще си кажат: прекалено много теми за три местни синдикални заседания и бихте имали право, тъй като всички информации, проблеми и въпроси относно начина за отдаване на договорите за местният обществен транспорт са прекалено много за само три заседания на синдиката, които да са с продължителност от по три часа. Създаването на синдикална стратегия не може да приключи само за три часа, и за това този материал прилича повече на „букет цветя" от който можете да изберете цветята които ви харесват, с други думи, организационното развитие на синдикатите и техните резултати, както и синдикалната стратегия, всички те не могат да освен ако „Наградата не е самото пътуване".

Мисля че това е духът в който **Edita** и **Jonas** организираха трите заседания.

Библиография

COM (2001) 370 final: 2001 Европейската транспортна политика за 2010 година: момента на решението (БЯЛАТА КНИГА), Брюксел, 2001

COM (2011) 144 final: Бялата Книга,
Интерпретационната комуникация на Комисията относно концесиите в европейското право, Официалният Журнал на ЕС C 121, 29 април 2000

Eurostat (Ed.): Транспортна Панорама, Издание 2009, Люксембург 2009

Eurostat: Статистика свързана с местният обществен транспорт, публикувана на http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/; данни извадени от SSI - и t_tran_hv-tabele и свалени на дата 13-03-11

Регламентът (СЕ) № 1370/2007 на Европейския Парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги на железопътен и пътен транспорт на пътници и анулиране на Регламент (СЕЕ) № 1961/69 и 1107/70

ПРИЛОЖЕНИЕ

(САМО НА АНГЛИЙСКИ ЕЗИК)

– Национални доклади относно системите за градски обществен транспорт в различните страни членки на ЕС и страните кандидатки

– Общ поглед върху многонационалните компании работещи в градският обществен транспорт

– Европейските работнически съвети (European Works Councils - EWC)

ANNEXES

1. National reports on Local Public Transport

The written national reports from participants/or participating trade unions of the SCRIPT project on Local Public Transport from Britain, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, France, Hungary, Latvia, Lithuania, Malta, Romania and Slovenia are documented on the following pages.

Local Public Transport in Britain and Northern Ireland

By Martin Mayer, UNITE The Union

Structure of the national urban public transport system

Over 95% of local bus services are in private hands. Five UK multinationals dominate the local bus market; FirstGroup, Stagecoach, Arriva (in process of being absorbed by new Transdev/ Veolia merger) Go Ahead and National Express, accounting for 70% of the local bus market between them. Some municipally owned companies survived the privatisation drive in the 1980's, the biggest of which is Lothian Regional Transport, Edinburgh's urban bus network. Belfast's buses and most of Northern Ireland also remains in public hands.

Bus services outside London were deregulated in 1986 (Transport Act 1985). This means bus operators are free to register and operate bus services on routes of their own choosing, with their own fares and timetables. The Local Councils have almost no say in what is run. Bus companies are free to compete with each other over the same stretch of route and charge different fares. Bus operators must register their services with the Traffic Commissioner, a regional Government officer, who does have the power to invoke penalties if the bus operator fails to run their registered services or if their buses are found to be unsafe. Any changes to bus services must be registered with the Traffic Commissioner with 8 weeks notice.

If no bus operator is prepared to run a bus service in an area or at a time when the Local Council believes there should be a service, it may offer out a contract under competitive tendering. In practice many Sunday and evening services, as well as lightly used routes in their entirety, are funded in this way by Local Councils. In country areas up to 100% of the network may be funded by competitive tendering.

Privatisation and deregulation is widely seen as a disaster for local bus services. Fares have risen faster than inflation, passenger numbers have slumped, and frequencies have been cut on all but the most busy routes (which can be very profitable between 0700hrs and 1800hrs Monday to Saturday). Outside these times services have been cut back dramatically and Local Councils have had insufficient funds to support them all through competitive tendering.

London's bus service were privatised but were not deregulated. Transport for London (TfL) defines the route network, timetables and fares and then contracts out each route or combination of routes by competitive tendering to the various London bus operators. Contracts are for 3 or 5 years. As London's bus operators depend entirely on winning TfL contracts, it can be disastrous if routes are lost. Bus drivers may have to be transferred up to 30 miles away to the new operator's depot or lose their jobs. However this contract tendering system is widely seen to be a better model than the deregulation model that applies to the rest of the country.

Key characteristics:

- Private greed before public need
- High fares, low demand
- Poor Wages and conditions

Trade union representation in urban public transport & collective agreements

The bus industry is heavily unionised in Britain and Northern Ireland, typically with up to 99% union density among bus drivers, but rather less in the smaller bus companies and more remote bus depots. Unionisation of depot staff (cleaners, engineers, fitters) is usually less strong than among drivers. UNITE is by far the biggest trade union in bus industry with 90,000 members in local passenger transport. Other unions do have a small presence e.g. RMT, GMB and UNISON.

Under British law, employers must recognise the trade union if membership is over 50%. Collective bargaining in Britain is entirely between the employer and the trade union with no Government involvement. In the bus industry collective bargaining on wages and conditions is universally local with no national collective bargaining at all on wages and conditions. This means wage rates and terms and conditions vary greatly across the country and even between bus operators in the same town or city, even when operating on the same stretch of route. The best paid bus drivers are in London (typical hourly rate is £13-£15 per hour). Urban rates of pay in the north of England range from £7-£10 per hour. Some small private companies which are non-unionised may pay little more than the minimum wage (NMW currently stands at £5.85p per hour). Some limited bargaining takes place nationally on a company basis e.g. FirstGroup meets with UNITE delegates to discuss and agree nationally universal issues such as uniforms, pensions, alcohol and drugs policies etc.

Negotiating with private employers in a highly competitive market has seen wage rates depressed since deregulation but UNITE has made strong gains over the last 10-15 years. The current economic crisis and recently announced major cuts in public funding for the bus industry are likely to depress wage rates in the coming period.

Most collective bargaining agreements are renegotiable after one year but employers have successfully secured longer term agreements by offering guaranteed wage increases in future years. A number of agreements now last for 2 or even 3 years.

The union negotiating team is normally made of elected union representatives from the work-place with the Union's full-time paid officer acting as lead negotiator. Usually the trade union submits to the Company a "wage claim". When an "offer" from the Company is finalised, the union representatives will decide by majority vote on whether to recommend acceptance or rejection of the offer. It is then put to a ballot of the workplace. Only when the offer has been accepted by the membership of the union are the terms of the offer put in place by the employer.

Union militancy is alive and well in the UK bus industry, in spite of huge difficulties legally with Britain's anti-union laws. Ballots for strike action are commonplace and often are supported by large majorities of the union's membership. This is often enough to make the employer improve the offer. When strikes do take place, they are usually of short duration e.g. series of one day strikes

Key bargaining issues currently are:

- improvements to hourly rates of pay
- elimination of lower "starter rates", often on worse conditions e.g. sick pay etc.

- improvements to sick pay and additional paid holidays
- reducing maximum spells of duty and maximum duty lengths
- additional pay for overtime and unsocial hours

Trade unions are free to strike over any dispute with the employer as long as negotiations have been exhausted first and a full postal ballot of the membership has taken place. Sometimes strikes have taken place over unfair dismissals, victimisation of trade union reps or the breaking of agreements. Unofficial strikes (where the members walk out without a ballot) are very rare in the bus industry.

Key characteristics:

- Strong unions with high density and an ability to stage effective strike action
- Local collective bargaining but little or no legal protection for pay and condition
- Powerful multinationals seeking to minimise labour costs

Legal framework: implementation of the PSO regulation

The 2009 Local Transport Act gives Local Councils the power to introduce a "Quality Contract" under the controlled competition model. This power is optional and has not been introduced anywhere as yet. The election in May 2010 of a right wing ConDem Government may make it more difficult for Councils to go down this road.

The "Quality Contract" system allows the Council to regain control over the bus network and set the routes and timetables. It will then be possible to contract the entire network (or break up the network into smaller area contracts) to a single bus operator who will have exclusive rights to operate over the contracted routes. The contracts should be awarded using quality as the criteria rather than on a simple lowest cost basis as in competitive tendering, hence the term "Quality Contract".

The 2009 Local Transport Act provides for a considerable amount of protection for employees who are transferred from their existing employer to the new employer who wins the Quality Contract. In the first instance all employees currently employed on bus services in the area covered by a Quality Contract must be identified and ensured a transfer of employment to the new operator. Transferred employees are guaranteed pay and conditions no worse than which they previously enjoyed. Transferred employees must be offered pension rights no worse than they previously enjoyed.

UNITE and the other trade unions representing workers in the bus industry campaigned long and hard for Quality Contracts to be introduced and for workers to be duly protected. Unfortunately the outgoing Labour Government failed to implement the necessary legislation until the very end of its term of office. The process for implementing a Quality Contract is expected to take two to three years from commencement. All of the major bus operators are vigorously opposed to Quality Contracts.

Currently all competitive tendering in Britain and Northern Ireland comes under the Procurement Directives 2004/17/EC and 2004/18/EEC . If Quality Contracts are implemented there is an option to implement the provisions of PSO Regulation 1370/2007

Key characteristics:

- Legislation for controlled competition model is in place but not yet in operation anywhere
- Quality Contracts would fully protect employees' jobs, terms and conditions
- Bus operators object to the change and warn of more bureaucracy and higher costs

Local Public Transport in Bulgaria

Structure and main issues of the urban public transport system

The urban public transport services are provided by the bus, trolleybus, tram and metro companies in the major cities and most of them are municipally owned. Partially railway transport is included for the capital of Sofia. Since 1998 the metropolitan is operating in the capital of Bulgaria and currently new lines are under construction. Co-funding from the European funds for the regional development is provided for the reason.

The Centre of Urban Mobility is managing since 2009 the route network, timetables and fares for the urban transport. The city of Sofia is the owner of two public transport companies for tram and trolley traffic, Electrotransport EAD, and for bus transport and central administration and other services, Autotransport EAD. 31 bus lines are operated by private companies as a subcontractor.

The bus and trolleybus transport services prevails in the rest of the country. The bus services outside the main cities were deregulated and the companies were mainly privatized. The private bus companies are free to register and to decide on which routes to operate with their own fares and timetables.

Key characteristics:

- lack of space to build infrastructure (Sofia)
- old vehicles

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

FTTUB (a member of CITUB) is representing 100 trade union organizations in all transport sectors, such as ports, maritime, inland waterways, services at the airports, civil aviation, rail transport and infrastructure, metropolitan, urban transport, rail and road construction and logistics, specialized transport hospitals, border customs control as well. FTTUB actively takes part in the sub-councils for tripartite social dialogue on a level of Bulgarian Executive Agencies of automobile, railway, maritime, port and civil aviation administrations.

Collective agreement for the whole branch (all sectors) is signed. Additional agreements are signed by each organization.

There is a strong TUs representation (80%) in the urban transport. The main reason is that they are owned by the municipalities. FTTUB is not representing the private sectors, but is attempting to influence it through the Sectoral Collective Agreement for transport. The main employers' transport organizations have signed it and the two TUs Confederations in Bulgaria. The Collective agreement is spread for the total of 80% (joined workers).

The deregulation of some of the urban sectors is causing unemployment. Private companies are providing services for some of the bus lines. FTTUB is insisting that the employers must produce a plan for optimizing, concerning the personnel before laying off the workers. Problems for the rest of the country differ – the terms of payment and the entire collective agreements are neglected.

The drivers suffer from the heavy urban traffic, the pressure to follow the timetable and the lack of good working conditions.

Local Public Transport in Czech Republic

Structure and main issues of the urban public transport system

Urban public transport is an exclusive domain of local authorities who are also fully responsible for its financing. Except for a few municipalities, most of the companies providing urban public transport are still in public hands. Generally speaking, cities and larger towns have their own transport companies. Transport in smaller towns is sometimes provided by regional providers who have to go through tendering process. Cities and larger towns sometimes create companies which co-ordinate timetables, fares etc. (such as in Germany *Verkehrsverbund*).

Financing of the public transport system

The public transport system in the Czech Republic is financed as follows:
rail transport – intercity: by state
rail transport – regional and local: by regions
bus transport – regional: by regions
bus transport – urban/local: by municipalities

Legal framework for public transport and the implementation of the PSO regulation

The PSO regulation has been implemented by means of Act No. 194/2010 Coll. of 20 May 2010 (*zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*). As its name suggests, this act creates framework for the state, regions and municipalities for ordering passenger transport services (both road and rail) in public interest.

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

Almost all transport companies providing urban public transport are unionized – however, the level of organisation varies considerably from company to company. Most of the local unions are part either of *Odborový svaz dopravy (OSD)* or *Odborový svaz pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy (DOSIA)*. OSD is a member of the national confederation ČMKOS, while DOSIA is not. Collective agreements are signed mostly on company level. In a few cases, "yellow unions" supported by the employers have been created in order to obstruct the collective bargaining process. There is also a branch collective agreement for urban transport signed by DOSIA, but its provisions are rather weak.

Local Public Transport in Croatia

Structure and main issues of the urban public transport system

The public transport system in Croatia includes three major subsystems – tram, bus and rail – of which tramway subsystem accounts for 64%, the bus 32% and rail subsystem with 14% in the total number of trips generated by means of public transport. The number of passengers transported by tram is almost twice as high in relation to bus transport. But the difference lies in the fact that buses are not intended to enter in the very City Centre, but transported tram passengers to the destination, where they continue their way towards the desired destination.

Public transport in Zagreb makes a network of urban - suburban railway, tram and bus lines. The annual passenger traffic transported a total of 500 million passengers, of which about 50% in public transport. In 1992 the Railway was integrated into the system of public urban and suburban transport of Zagreb. Urban-suburban railway transport is used on working days on average about 70,000 passengers daily in 2005. In 2006 there has been transported 27.325 million passengers. In the last two years the number of passengers in urban rail is doubled. The majority of public transport in Zagreb performs Zagreb Electric Tram (ZET), which is the operator of tram and bus traffic. ZET is a subsidiary of the town company, Zagreb Holding Ltd.

Public transport in Split makes a network of urban - suburban railway and bus lines,
public transport in Osijek makes a network of tram and bus lines.
The public transport in Zagreb, Split and Osijek is provided by municipal enterprises. In all other cities there are private bus companies and the local governments are organizing the public transportation through the issuance of concessions.

Key characteristics:

- High fares, no care on public need
- Poor organized transport services in regional / local levels
- Poor transport services and poor working conditions

Financing of the public transport system

Ministry and rail passenger operator, Railways Passenger Transport Ltd, entered into a contract on subsidizing rail passenger traffic on the yearly basis as this are services of general economic interest.

Key characteristics:

- The decentralization of duties does not follow the decentralization of the budget.

Legal framework for public transport and the implementation of the PSO regulation

In accordance with the progress in EU accession process and taking an increasing number of provisions of the acquis into national legislation, the PSO contracts will be detailed in line with European practice. An important part of the responsibility in this process relates to the involvement of all levels of local government regarding the regulation and organization of public transport on its territory, which implies certain decentralization.
With regard to social conditions, Croatia started with the harmonization of legislation for road transport, but the operational application of the duration of driving and rest are lagging behind, while the implementation of regulations on working time has just begun.

Key characteristics:

- Social partners are not involved in the process of harmonization and monitoring of laws and by laws
- Laws are in place but not implemented

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

Urban-suburban railway transport

One Collective agreement signed by Railways Passenger Transport Ltd and two trade unions: Railway Workers Trade Union of Croatia and Croatian Trade Union of Railway Workers

Tram and bus transport

At national level the urban transport workers are represented by Trade union associations of driver and transport workers of Croatia. Members of association are 14 local trade unions. Each trade union has signed one collective agreement with the local bus/tram company.
There is one more national trade union in the road transport sector: Union of Transport and Communications, which has about 4000 members, half of the segment of road maintenance and half of the segment of road transport, mostly passenger.

Key characteristics:

- Extremely strong internal proliferation of trade unions, the establishment of quasi-unions, associations which are neither registered as a trade union or perform union duties, trade unions without membership
- Relatively low wages, lower than the average for at least 20%
- The greatest violation of rights in terms of total working time

Urban public transport in France

by Alain Sutour, CGT Transport

Introduction

As in the PSO regulation tendering process and contracting between companies and urban transports authorities is the rule on the French urban transports market, for a long time now. Furthermore three of the most important multinationals actives in the field of urban transports are French. That is why sharing this experience could be of some interest among Europe, including resistance to powerful multinational companies, and dark sides examples. Notice that the following presentation is nothing but a short Overview of the French urban transport sector.

1. Human and social

1.1. Users

First of all, we all are trade unionists; then what is the most important for us are the human beings. Before speaking about our colleagues it is useful to focus on those without whom the urban public transports has no meaning: the users.

There are nearly 29 Million inhabitants who live in 199 transport networks areas. 29 million, that is nearly half of the French population. Users do 5,3 Billion journeys a year, mainly in "*Ile de France*", the capital Region around Paris. Users have to pay for their transport but the fares are far from covering the real price. Takings for a journey is 0,52 € and this doesn't cover the spending which is up to 1,40 €. As we will see later about urban transports finances, the difference has to be provided essentially by local governments.

1.2. Work force

You also need a work force to drive, to maintain, to manage the urban transports networks. There are 90 243 employees to do that. A French specificity lies in the fact that more than half of them work in public owned companies, mainly Paris, Marseille and Toulouse. Women's part among employees is only 16%. The most numerous workers are bus drivers (67%). This kind of work is seen, or considered, as a man's work and hard to manage with a family life. Nevertheless women driving on the Reims network are up to 25% for example.

1.3. Social frame

In the private companies and public corporations (except RATP) social relations are ruled by a national collective agreement guaranteed by the law and by the central state. This national collective agreement handles over disciplinary matters, hiring and dismissal conditions, minimum wages. Every year a compulsory negotiation about salaries is held at a national level and at a company level.

It is a status inspired from that of the civil servants which ruled the social relations for RATP employees.

There are also companies' collective agreements on specific items. Notice that both urban transport national collective agreement and RATP employees' status are nothing but a social minimum. It means that in case of change of operator after a tendering competition, the new employers if they are obliged to keep employees are also free to denounce all companies' social agreements. If they do so, these agreements remain in force until 15 months. After that time, if employees failed in shifting the balance of power, it is only the minimum standard provided by the national collective agreement which apply.

2. Urban public transports' organisation

2.1. Urban transport authorities

- The main part (68%) of the urban transport authorities is grouping municipalities. From that: 41,8% are agglomeration community. It is a metropolitan government structure. It is one of three forms of intercommunality, less integrated than an urban community (4,8% of the UT authorities) but more integrated than a community of "communes" (i.e. municipalities) (12,8%).
- 22% are single "*communes*".
- 9,9% are "*syndicats mixtes*" a joint venture between various public authorities of different types. Typically these might include a "*département*" (i.e. department) together with an agglomeration community or several "*communes*".

With an exception: the Ile de France region where the transport authority depends mainly on the regional government, the regional council.

2.2. Financing urban transports

If we consider urban transports financing between 2001 and 2008 we can notice a significant growth from 4,6 billion € to nearly 6 billion €. Despite the financial crisis this growth will continue because there is a huge demand in the society, and among the politicians, for sustainable transports.

We can also notice on the one hand that the part of the central state is nearly marginal and on the other hand that commercial takings are far from sufficient, even if they are growing. Then the urban transport financing depends on taxes collected by the local governments and a specific one the "*versement transport*". It is a tax based on the payroll of all companies of more than nine employees in an urban transport area. This tax is given to the urban transports authorities.

2.3. Market structure

French urban public transports market is liberalized for a while. Nowadays 90% of the transport networks are open to competitive tendering procedures. From that 78% are under Delegation of public utility, and 12% under procurement contracts.
The other companies are internal operators with (6%) or without (4%) financial autonomy. A minority even if against all odds Toulouse's network, responsible for the mobility of about a million inhabitants, became some years ago an internal operator.

3. The result of a liberalization

3.1 An oligopoly

As a result of this long time liberalization little and family owned companies progressively disappeared as do a lot of internal operators. 69% of the networks, more than the two thirds, are operated by only three companies Kéolis (a subsidiary of SNCF) for 27%, Veolia transport (a subsidiary of Veolia environment) for the same percentage and Transdev (a subsidiary of the "*Caisse des dépots*", a state owned bank, and RATP) for 15%.

AGIR (12% of the networks) is an association grouping urban transport authorities aiming to escape multinational groups influence and municipally owned companies like Marseilles and Toulouse.

The others are mainly little scale companies and RATP Dev, a private subsidiary of RATP. That is what explains that they operate only 7% of the journeys. From this point of view it is 77% of the journeys that are operated by the big three. Keolis operated the most important networks like Lyon and Bordeaux that is why it summarizes 38% of the journeys. Transdev operates the most important tram networks, that is why it summarized 22% of the journeys, more than Veolia with only 17%.

3.2. Main companies

Until recently there were three main companies, Transdev Veolia and Keolis. But a merger between Veolia and Transdev has occurred on the 3rd march 2011, the RATP getting back assets from Transdev. Veolia-Transdev is actually the first transport group in the world (and France) running railways, interurban and urban transport networks in 28 countries including Croatia, Slovenia, Serbia, Poland, Czech republic and Slovakia.

Keolis want to reach a critical size and in this aim offer to merge with the British multinational group Arriva, but DB bought it first.

3.3. National public companies

On the one hand the RATP Autonomous Operator of Parisian Transport is in charge of the majority of the transportation system in all of the Île-de-France region. It is an integrated company combining engineering, operations and maintenance. But the RATP group also pretends to be the world's fifth largest public transport company. It operates in 11 countries but none in east and central Europe.

On the other hand SNCF the national railway company. It still operates regional and suburban railways. It is also a multinational group in railways, logistics and urban transports, this last activity through its subsidiary Keolis. This company operates in 11 countries but none in east and central Europe.

4. Arguments and facts

The management of public utilities such as the water, waste and transport, allows one financial group to realize important margins to pay shareholders, from investments financed largely by the users and communities. It seems that sometimes it is not enough.

4.1. Cartelization

In the nineties Connex (now Veolia), Transdev and Keolis were caught for establishing a cartel to divide up the national market of the urban public transport in France.

On the occasion of calls for tender those three companies agreed either not to present offer or to withdraw, or to present offers which do not hamper the holder of the market. They so deceived local authorities on the reality of the competition. This cartelization of an oligopoly allowed them to finance on funds of local governments a real monopoly pension. The French competition authority the "*Conseil de la concurrence*" (i.e. Competition Council) condemned them to the maximum fine: 12 million €.

4.2. Return to public hands

The public management allows answering to the needs of the users, at the best price, making sure that the public money is good allocated to the improvement of the service and not in the payment for private shareholders. For example in Belfort (100 000 inhabitants) an eastern France conglomeration, in 2006 the transport network comes back in local government control. That allowed the organizing authority to save 8 million € over 4 years with regard to the price proposed by the outgoing private company. During this period, the number of journeys progressed of 40 % thanks to an ambitious policy.

That is the proof that a state owned company and a management independent from multinational groups can thus allow to revitalize a network by realizing substantial savings.

You can find also two other French examples about the return to public hands to a publicly owned, a local government owned company: in Marseilles and Toulouse two south French conglomerations of each more than one million inhabitants. In Marseilles the newly built

tram come from Veolia hands to the urban transport authority internal operator, after a hard fight from 2005 until 2008: 46 days on strike and three court decisions. In Toulouse after a lobbying by the CGT, and some left wing politicians, the entire network come back from Veolia hands, and the Toulouse Company became a public owned one in 2006. That was a hard political fight, but a victorious one.

That is the proof that it is possible to strike back, even against the biggest multinational group!

Local Public Transport in Hungary

Structure and main issues of the urban public transport system

Urban transport is typically provided by the state-owned VOLÁN enterprises and by the transport companies of local governments in Hungary.

The VOLÁN companies primarily give long-distance and regional passenger transport services, but in several cities the urban transport services belong to the scope of their activities, too. Therefore the urban and regional services within the same company group may cause some problems in several areas. The problem arises from the difference in funding, since it is non-transparent for the local governments what proportion is spent on the urban and the regional transport from the subsidies from the local government and the state. The VOLÁN enterprises that perform both, urban and regional transport services, should be managed separately and it makes the operation more difficult for them. Several attempts have been already made in cities to separate completely the urban and the regional transport, but little success has been achieved so far. Debrecen is one of the exceptions, where the local government-owned local public transport service provider (Debreceni Közlekedési Zrt) has managed to take the bus transport as well as the tram and trolleybus services.

There are 6 cities, which dispose over their urban public transport companies. Budapest, Debrecen, Kaposvár, Mickolc, Pécs and Szeged, where the public transport (PT) belongs to the local government in 100%. The PT companies are merged with other service companies, operate as a holding entity (a trustee) and the local government owns them in 100% in Debrecen, Miskolc and Pécs. In the other towns the PT entities perform the services under the authority of the local government directly.

Currently the urban transport services are not in private hands in Hungary; however, this risk is increasing. The private sector has already appeared in Debrecen and in Pécs. Although the city owns the bus transport services and the drivers are the employees of the company, the buses and the maintenance activity belong to an external, non-local governmental or not a state-owned company. This phenomenon might continue to spread, so the trade unions have to take action in the near future. The outsourcing of the maintenance activities is not the correct direction because with this solution the price of the service is also increasing, since the buses (which are provided by the maintenance company) are also included in the price of the services, for which the city has to pay, in addition the vehicles are not the transport company's property. In other words, the city buys the buses for the private supplier.

Key characteristics:

- only state-owned and municipal-owned companies,
- mixture of urban and regional services state-owned VOLAN companies;
- no transparent for local governments
- Buses and maintenance activities owned by private suppliers

Financing of the public transport system

The financing of urban transport is essentially composed of three lots:

- Fare incomes
- **Normative subsidy and price supplement** by the state
- Subsidy by local government

Beside the listed items the service providers have other revenues as well, depending on what other tasks they do (i.e. parking fees) or possible advertising revenues, which amount is not significant compared to the total revenue.

Generally the fare revenues cover 50% of the cost of the PT. The state (**normative subsidy**) supports the PT in 110 towns, in total HUF 35 billion. Only of interest, Budapest transport receives HUF 32 billion out of the total amount and many other towns disapprove of it (which is understandable).

The **price compensation** is intended to support the enterprises that are liable to offer price reduction tariffs (for student and pensioner passes), it means these companies receive some compensation in order to fill the gaps in their income under the statutory requirements. The state provided nearly HUF 23 billion for local transport, out of which the Budapest transport received HUF 17 billion in 2009.

The proportion of the subsidies of the local governments is greatly different and depends on the financial possibilities of the local authorities. Nevertheless almost every local government supports the local transport form their own resources with one exception. The local government (Municipality of Budapest) did not finance the operation of Budapest transport in the past 8 years (2010 is the first year when the situation has changed).

Following the example of BKV, the Budapest transport, was operated and financed in the recent years from the items below:

1. Fare revenues:	HUF 48 billion
2. Normative subsidy:	HUF 32 billion
3. Price compensation:	HUF 17 billion
4. Municipality of Budapest:	-
TOTAL	HUF 97 billion

The budget of BKV is about HUF 120 billion, it is apparent that its revenues do not cover all the expenses; therefore it is constantly generating loss, which is explained by the failure of the owner's obligations. The Budapest transport is close to bankruptcy and after the autumn elections significant changes are expected.

Key characteristics:
- BKV is currently the property of the state and the municipality
- Low level of service because of funding problems
- Urban transport concept: lack of united approach

Legal framework for public transport and the implementation of the PSO regulation

The EU law has been incorporated into the Hungarian legal system. The directive of EU 2003/59 on urban transport is not yet applied; the trade unions have turned to court in this matter. The other questions are properly arranged, so is the legal background of the regulation of EU 1370/2007, too.

The outsourcing of PT has not reached such an extent that the employees' rights and employment issues could have suffered because of this. The trade unions are concerned about the issue of quality service, but not because of the effects of outsourcing, rather the financial problems cause trouble. Unfortunately, just the issue of the lack of financing feeds the growing political will which projects the outsourcing and the privatization of different tasks of PT.

In Hungary most of the transportation companies signed the service contract for 8 years just before joining the EU in 2004. The year of 2012 can bring the first major changes, that is to say 2011 will be dedicated to the preparations and it will be a great challenge for the trade unions. The results and the experiences of the SCRIPT project can be one of the best help for the employees.

In the period of changes the regulation of 1370/2007, its application and the development of favourable conditions for the employees will be put forward, in the course of these processes the trade unions are facing difficult tasks.

Key characteristics:
- The future of the urban transport depends on the ideas and financial subsidies of the new right-wing government and local governments
- Tender or direct award
- The importance of quality service, the continuity of upkeeping the working conditions of the employees

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

The divided state of trade unions is shown by the significant number of trade unions in the transport sector and within the urban transport, as well. The other problem is that collective agreements are concluded at the local levels, so to ensure the unified regulations and working conditions are not achieved at the sectoral level. The difference in wages can be explained by this.

The average wage is € 1030/month in Budapest, which can be 20-30% less in some country towns. Those trade unions which strongly appear in the representation of employees can fight for better conditions for the workers. One of the explanations is not only the divided trade unions, but the other problem is the lack of social dialogue and its poor quality, which is typical in Hungary.

The trade unions negotiate at local levels and try to represent separately the local interests. Collective agreements on sub-sectoral level exist only within the VOLÁN enterprises, but in

the urban transport there is no such agreement. In the urban transport field a trade union federation has been established which is suitable for nationwide representation, but it has achieved little progress so far. The reason is that the employer's side is not willing to enter into negotiations and there is not legal regulation to help the trade unions in the enforcement of such negotiations.

On one hand the employers depend on their own local governments; therefore, there is a strong political influence, on the other hand the cooperation is not too strong between the employers of the towns and the gap is getting deep between the capital and the towns due to the hidden conflict (because of the higher state support of the capital). The local governments owning the PT companies are not willing to enter into negotiation with the trade unions at all. The unified representation of interests does not occur and the local level dialogue is more typical in Hungary. The European practice of social dialogue is failed, which allows conflicts to develop.

In spite of dividedness of the trade unions they collaborate on local levels and their organization is pretty high. The membership can be 80-90% in the towns, but in certain towns (Debrecen, Pécs) this number is lower, where the private supplier appeared (on the field of maintenance work). The membership is lower (50-60%) at the VOLÁN enterprises, mainly due to their regional location.

The membership of KSZOSZ covers a large part of VOLÁN companies and the Budapest transport. We currently have discussions in the interest of covering urban transport more broadly by gathering the local trade unions of the towns into the national association (KSZOSZ). This is a realistic chance, which is growing gradually and is expected to be realized early next year. The largest freight transport trade union is also the member of KSZOSZ.

Key characteristics:

- The organization is high, but the trade unions are divided, which is a barrier to the effective representation of interests.
- Local level collective agreements, different working conditions in the urban transport.
- The collaboration of sectoral trade unions is underdeveloped in the urban transport trade unions with weaker representation of interests are lagging behind.

Local Public Transport in Latvia

Structure and main issues of the urban public transport system

Latvian public transport is divided into intercity and urban local transport. Each city has its own municipal companies, which provide urban transport and inter-regional traffic. The main forms of public transport: road transport and electrified transport. In the three largest Latvian cities there are also trams available for public transport. In Riga there are trams, trolleys, buses and minibuses available for public transport. Riga city traffic is managed by the company RP SIA *Rīgas satiksme*, but the minibuses belong to private companies. RP SIA *Rīgas satiksme* became one of the largest municipal enterprises in Riga city. At present, the company employs a staff of nearly 5.000. *Rīgas satiksme* provides the following services:

- tram (252 trams, 9 tram routes);
- trolleybus (346 trolleybuses, 20 trolleybus routes);
- bus (478 buses, 54 bus routes);
- parking (3680 parking units).

Key characteristics:

- Latvia has a urban and intercity passenger transport. These are national or local companies.
- In parallel, there are minibuses owned by private companies.
- Latvia is divided into regions and each region has its own local municipal company, which provides her own public transport.

Financing of the public transport system

Public transport is funded by the Latvian government grants and municipal subsidies.

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

The Latvian Trade Union of Public Service and Transport Workers LAKRS represents members and their interests all over Latvia. The transport sector is treated separately, as it involves the city, intercity and freight transport industries, as well as taxi services.

LAKRS represents approximately 70% of all urban transport workers in about 12 passenger transport traffic companies throughout the country. As well as LAKRS have as individual members - long-distance drivers.

LAKRS represents the interests of its members in: **National Tripartite Cooperation Council and Transport and Communications industry Tripartite Cooperation Sub., State and municipal institutions and courts.**

Trade union sign collective agreements with the Professional Organization. Each of the transport company can build the Professional organization. Organization need to appoint head of professional org., which will represent all organizations (trade union) members in cooperation with LAKRS and employers. There are four main features:

- Companies establishing a Professional Organization
- Professional Organization signed a collective agreement with trade union
- Professional Organization Chairman is responsible for the collective agreement
- condition observation and a «representative» company in cooperation with the employer

Almost every Latvian professional organization has concluded a collective agreement with LAKRS.

Important:

- 12 transport organizations (created from 3 or more people);
- 90% of all org. have a collective agreements;
- 1 professional organization = 1 Trade Union = 1 collective agreement.

Key characteristics:

Challenges with employers:

- Employers don't want to cooperate with trade unions;
- Employers are not interested to sign the collective agreement (it endanger the transparency of their actions);
- Employers don't respect trade unions;
- Only some employers are interested in their employees interests;
- Employers are working only in their own interests;
- Difficult to start and direct negotiations with employers.

Local Public Transport in Lithuania

Structure and main issues of the urban public transport system

The buses are the main public transport means in Lithuania, additionally in two major cities – Vilnius and Kaunas – there are also trolley-buses. The major public transport companies are joint stock companies, 100% of their shares belong to the local municipalities. There is a very small share of private urban transport. The suburban, intercity and international bus routes are covered by the private companies. No urban rail at all. Taxi and minibus companies are private.

Key characteristics:

- The major public transport companies belong to the local municipalities.
- The share of private urban transport is small.
- The suburban, intercity and international bus routes are covered by the private companies.
- No urban rail at all. Taxi and minibus companies are private.

Financing of the public transport system

Public transport is financed via the tickets for the provided service. There are compensations for the government established percentage privileges for the certain groups of passengers (Disabled, pensioners, pupils).

Local municipalities are ordering the service and they conclude the agreements with the concrete carriers on the routes and services. In case of non-profitable routes there are subsidies, but the municipalities always have no money, thus the compensations are very late. As the example in the Vilnius bus depot – the dept of the bus company makes over one hundred million Litas and nearly the same sum makes the debt of the Vilnius municipality to the bus depot. In case of late subsidies the accounts of the company are blocked, taxes are late as well as wages.

Key characteristics:

- In case of non-profitable routes there are subsidies, but the municipalities always have no money, thus the compensations are very late.
- In case of late subsidies the accounts of the company are blocked, taxes are late as well as wages.

Legal framework for public transport and the implementation of the PSO regulation

PSO Regulation is not properly implemented, especially paragraph 4 because the conditions for private and municipal carriers differ a lot in respect of functions, financing and control.

The private companies have the profitable routes with all income. Accountability is not transparent and not properly controlled.

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

There are corresponding transport trade unions and the company level collective agreements in Vilnius and Kaunas both bus and trolley-bus depots, in Rokiskis, Birzai and some other places. Almost 50% of the urban transport companies have no trade unions.
There are no Work councils as well, at least they are not known. It means that employers are organising work and wages one-sided.

The Labour Code of Lithuania has the provision on Collective agreements with 3 options provided: CBA agreed and signed by the company trade unionIf there is no company trade union this right can be delegated to the branch trade union (usually it is not the case) work council.

And the 4th case when there is no trade union at all. In such case any dispute case goes to court. There are no specialised labour courts.

There is the umbrella organisation in Lithuania,the Forum of the transport trade unions, that signed the collaboration agreement with the employers; organisation LINAVA.

There are no branch agreements at all. Thus, wages are very low in the regions.

Key characteristics:

- Trade unions: poorly organized
- There is the umbrella organisation in Lithuania, the Forum of the transport trade unions, that signed the collaboration agreement with the employers: organisation LINAVA.
- There are no branch agreements at all. Thus, wages are very low in the regions.

Local Public Transport in Malta

This Service was introduced in Malta in 1930. At first, The Public Transport was operated by bus owners, each of them working on a particular route. At that time, the route was distinguished by the colour, everyone different from each other. This created a very colourful situation at the terminus in the capital city of Malta, Valletta, where all the Public Transport operated from different towns and villages, ended their journey.

This pattern kept on running for quite a number of years, until 1971, when the Association for Public Transport (ATP) was founded. The members of the ATP were the bus owners and in a General Meeting, held every two years, they elected an Executive Committee made of the President, Vice President, Secretary, Treasurer and three ordinary Members.
During the General Meeting, each member has a number of votes according to the number of buses he has in the business.

The ATP has a vast network, covering the whole island of Malta, besides offering other services, like direct services and a special night service from popular night spots on the island.

The aim of the ATP is to provide an efficient, frequent and economical service to the customers. The ATP owns 508 buses, and has 600 employees, mainly bus drivers, despatchers, Inspectors and Ticket Collectors. The service caters for 82 routes, spread all over the island and performing around 4500 trips daily. ATP caters also for school children trips and other unscheduled work.
The service accommodates 32,000,000 passengers yearly with a turnover of 18,000,000 Euros. With the joining of Malta in the European Union in 2004, there was a need that the Public Transport had to be in line with EU legislation. Talks led to the introduction of:

- 25 new direct routes, resulting in a successful service with newly attracted commuters.
- Drastic improvement in the communication sector of the Transport Services with the introduction of two-way radio system.
- printed informative media and Website.
- 147 old buses were replaced by super low floor buses.
- The formation of Maltabus Advertising Limited, owned by the ATP is a living source for 450 bus owners, while exposing information to the public.
- Introduction of the ticketing machine system and new bus shelters. These shelters rendered a new and modern street furniture, thus promoting a more professional impact.

The existence of the ATP comes to an end on the 3rd. July, 2011, when the multinational company ARRIVA, will take over as the main operator of the Public Transport in Malta, following a restructuring exercise, done by the Government of Malta, who awarded a ten year contract to the company, following a competitive tender procedure to operate the Service.

ARRIVA plans to employ a workforce of about 900 workers. Their managing plans will give a radical change to the services rendered for so many years.

From the very start of their arrival in Malta, ARRIVA started talks with the General Workers Union, who claims the majority of members in the sector. The change in the workers representation came into force, following an inhouse strive for membership with the GWU, from the workers themselves, after learning that the transition talks between the Government and

their previous representing Union, were not concluded up to their expectations due to lack of observation of PSO Regulation which was introduced nearly two years ago.

This Regulation has to be endorsed in the procedure of future tendering processes.

The major aim of the GWU is to ensure that most of the present Public Transport Workers would be engaged by ARRIVA. There are other problems to be addressed, such as the effects of the change on most of the workers who are joining ARRIVA as employees, when they have been working for many years as self employed workers and the strive to continue having the Public Transport as a Service to the community and not as a profit making objective.

Another challenge for the GWU will be the implementation of a new Collective Agreement where EU legislation about working time, continuation of Service, Health and Safety, and ongoing training programmes for the workers and new recrutes, must be the key subjects of the Agreement.

Local Public Transport in Romania

Structure and main issues of the urban public transport system

Romania has a rich network of urban public transport above the ground, and Bucharest city has the largest transport network in Romania and among the largest in Europe. The network is composed of a subway system, plus three methods of surface transport: trams, buses and trolleybuses. Although there are many points of correspondence/connection, the subway and surface transport system are administered by different institutions (like Metrorex and R.A.T.B.) and use separate tickets, making the transfer between both systems very difficult for several times. For this reason, there is an intention for both transport networks to be unified in the shortest time, under the Metropolitan Transportation Authority.

Autonomous Transport Company of Bucharest is the main public transport company for passengers in Bucharest and Ilfov county (is the county which surrounding the capital). So, the surface transport in Bucharest is the responsibility of Autonomous Transport Company of Bucharest (R.A.T.B.). In Romania there is a local surface transport company in every city. The surface transport includes an extensive system of buses, trolleybuses, trams and light rail line. R.A.T.B. network is among the densest in Europe, being the fourth largest on the continent and carrying 2.26 million passengers daily on 116 bus routes, 20 trolleybus lines and 25 tram lines (including the mentioned light rail). As the subway system, R.A.T.B. undergoing a phase of renewal, characterized by converting the tram lines to light rail lines and the purchase of new vehicles, especially buses.

Public passenger transport is carried out on approximately 500 km of tram lines, bus lines 900 km and 300 km of trolleybus lines, from a total of 227 square kilometers of Bucharest. The largest share of public passenger transport is holded by R.A.T.B., about 70% of total transport demand, followed by subway/metro/underground transport with 20%.

The link between urban and interurban is made in Ilfov County, where R.A.T.B. has the suburban lines.

One of the «oldest» metropolitan areas in Romania is Oradea (a city in the west part of Romania) since 2002. There are another cities where we meet metropolitan areas like: Iasi (a city in East part of Romania) since 2004, Constanta since 2007 and Timisoara since 2009.

Urban public transport system is part of the national transport system (the air transport, shipping, railways, road transport), representing the tertiary area (services) of the economy. According with the geographical component (urban population) there are urban public transport systems in:

- the capital Bucharest
- in large cities (like: Constanta, Brasov, Cluj, Timisoara etc.).
- in medium towns (Sibiu, Medias, Slatina, Giurgiu etc.).
- in small towns (Sinaia, Eforie Nord, Radauti, Turda, Salonta etc.)

According with the used vehicles by category, we have:

- Electrical transport (tram, trolleybus, metro)
- Motor transport (bus, minibus and taxi (car)
- Environmentally friendly transport (of the future) – cycling

Key characteristics:

- In comparison with the private sector the charges/dues/taxes in the state area are lower.
- Also, especiallyBucharest is a very crowded city and is facing a major problem like "rhythmicity", which can not be respected in all transport lines.
- Wages and working conditions in many cases are better in the state area than in the private sector.

Financing of the public transport system

At the national level there are 46 Autonomous Local Transport Companies and Companies (12 Autonomous Local Transport Companies and 34 Public Transport Companies), the Autonomous Transport Companies are under state umbrella and patronage of the municipality.

Public utility services as required by the law are subordinated to local authorities, local councils or county authorities. The Autonomous Local Transport Companies and Local Companies receive limited subsidies. Most of these services belong to the state.

It is true that for the budgets of local communities, metropolitan transport has meant an additional expense, in the sense that the subsidies have been provided and allocated to them, but residents of suburban municipalities are happy with this service. This one is a reason for metropolitan transport to start to become an attractive one in other cities.

Metropolitan transport lines are managed by private carriers/operators, the prices are higher than for public transport, but it is a necessity for travel and comfort – is not accessible to all willing people.

Financing by local governments: the transport autonomous companies at the city level that belong to the local authorities (City Halls), which provides necessary resources to both exploitation and transport development projects in that area.

Financing by the state (Ministry of Transport and Infrastructure): Metro/subway system of Bucharest)

Financing infrastructure by public - private partnership: for example the tram line in Oradea.
private owned taxis: in case of the minibuses lines (maxi taxi) in some cities, as well as the transport provided by taxi system.

Key characteristics:

- Lack of funding from the local and municipal authorities (where appropriate)
- Low/poor endowment of technical equipment and from the organizational point of view - poor management of urban traffic
- Competition between systems and lack of political decision makers in combatting this phenomenon (see the draft metropolitan transportation authority project)
- Preferential allocation of development projects in transport systems and increasing corruption in connection with the implementation of these projects.

Legal framework for public transport and the implementation of the PSO regulation

The main characteristics of the PSO Regulation are: Direct award to its own operator in their own area or suburbs including railways. Direct awards to small and medium-sized companies. Requirements on quality standards and especially on the social standards (takeover of collective labor agreements, social agreements, keeping/preservation of rights: working conditions, measures against social dumping).

Currently in Romania there are laws which regulates the public services, such as: the Law No. 51/2006 of community services for public utility. For the local public transport there is the Law Nr. 92/2007. It is necessary to complete these laws and to be adapted to European legislation.

Key characteristics:

- Adapting the PSO Regulation in national law

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

The trade unions from the urban public transport sector were set up immediately after 1989 based on the structure of the old and existig transport companies. As a general framework, there are trade unions at the level of current transport companies.

At the R.A.T.B level (the only exisiting public transport company at Bucharest level) there are several unions set up by the means of transport, electric, buses, administrative etc. These unions are able to negotiate in common, the collective labor agreements at the branch level – (signed by seven unions). Some of these unions have formed federations, the Federation of Transport and Public Services, currently "ATU - Romania", who managed to negotiate the Collective agreements at the industry of transport level. Other examples, Road Transport Federation (drivers), Taxi Drivers' Unions Federation. In turn, these federations have belonged or belong to the representative confederations (like CNSLR - FRATIA, B.N.S.).

In the urban public transport a Collective Bargaining Agreement is negotiated at the following levels: branch, group of units and at the Rural, Housing and Local Transport Administration level. All the Collective Bargaining Agreements contain special chapters which regulates/ governing the working conditions, wages, working and rest time, period of the leave/vacation and additional leave, how to pay the overtime, by special rates.

Regarding the labor/industrial disputes which led to the outbreak of strikes, are well known to R.A.T.B. level (in 1999, 2000, 2010) there were spontaneous strikes, the main claims being violation of the Collective Barganing Agreements. On 1st June 2010, a solidarity strike took place at the R.A.T.B. level, which was legally started by SLTC "SPERANTA" Union.

Unfortunately this strike was not supported by other unions in R.A.T.B., who became solidary / supportive of the administration/management and local authority represented by the General Mayor of Bucharest.

Key characteristics:

- The atomisation of the union movement and lack of a common reaction.
- Betraying the interests of union members by some representative leaders.
- Poor organization and obedience to authorities and decision management (as example R.A.T.B. solidarity strike).

Note:
The public transport unions must give up pride and obedience, and through common actions to joint toghether into strong federations to become major players in the development policy of urban public transport system at the European level.

Local Public Transport in Slovenia

Structure and main issues of the urban public transport system

Only one public transport service is public (municipally) owned, the other are private companies. For example town Celje (the third largest town in Slovenia) does not have public transport service on the base of concession. Public transport service was changing step by step. The outcomes of those changes are less bus routes and lower quality of busses.

Municipally owned public transport company exists only in Ljubljana, the capital of Slovenia.

Deregulation caused lot of problems and worsened economic and social standard of the employees.

Fares have risen faster than inflation, number of employees (almost 50%) and passengers have slumped due to less of employees in the industrial sector, on the other hand citizens were able to by their own cars.

For further information have a look at the national report Slovenia (see seminar documents) from the UITP brochure: „Organization and major players of short-distance public transport“ , Edition May 2010

Key characteristics:

- High fares, low demand
- Poor Wages and conditions
- Lower standard of busses (Veolia for example has brought busses to Maribor, that no longer were acceptable for Belgium)

Financing of the public transport system

Subventions are negotiated between the Municipals and operators. Subvention for the passenger is settled according to the recommendation of the state.

Bus operators are demanding higher subvention for the bus transport. We can suspect that they will try to achieve cartel agreement to get higher subventions.

For further information have a look at the national report Slovenia (see seminar documents) from the UITP brochure: "Organization and major players of short-distance public transport", Edition May 2010

Key characteristics:
- Private greed before public need

Legal framework for public transport and the implementation of the PSO regulation

PSO regulations already exists in Slovenia and they are considered in the process of public competitions for concessions in the shape of public tenders.

Key characteristics:
- Legislation for controlled competition model is in place
- Quality Contracts would fully protect employees' jobs, terms and conditions

Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements

The bus industry is weakly unionised in Slovenia. Most bus drivers are unionised in municipally owned company and Veolia and less in the smaller bus companies. Even they are organized, they are in different trade unions organized on the state level. Membership in different trade unions sometimes leads to weak position on negotiations on working conditions and salaries.

In the bus industry there is collective agreement at national level, actual bargaining for salaries and working conditions is negotiated at the company level. This means salary rates and terms and conditions vary across the country. Due to working condition and paid working time, there were many disputes with companies. This was the reason for many strikes. Trade unions are not satisfied with the outcome, therefore we can expect more trade union actions.
Key bargaining issues currently are:
- improvements to hourly rates of pay
- payment of non-driving time (there is no payment for stops over 10 minutes)
- reducing maximum spells of duty and maximum duty lengths
- normal payment for overtime and unsocial hours

Trade unions are free to strike over any dispute with the employer as long as negotiations have been exhausted first. Sometimes strikes have taken place over unfair dismissals and breaking of agreements.

Key characteristics:
- Weak unions with low density
- Ability to stage effective strike action depends on cooperation between trade unions
- Collective bargaining at company level according the branch collective agreement
- Powerful multinationals seeking to minimise labour costs

2. Overview over multinational companies active in urban public transport in Europe

As we saw in the SCRIPT project multinational companies are important players in the local public transport market (cf. Table 3 in this Tutorial). The following multinational companies should be mentioned:

ARRIVA (2011)

- Owner: Deutsche Bahn (since August 2010)
- Active in 12 countries in The EU: Czech Republic, Denmark, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Spain, Sweden and the UK. Arriva will start operating bus services in Malta in July 2011.
- approx. 4 Bill EURO turnover
- 38.500 employees
- 14.150 vehicles
- www.arriva.co.uk

EGGED (2009)

- cooperative owned company
- leading public transport operator in Israel (55% market shares),
- active in 3 EU countries: Bulgaria, Poland, the Netherlands (starting Dec. 2011 in the region Waterland)
- 6.227 employees (without Europe)
- 3.033 vehicles (without Europe)
- www.egged.com

KEOLIS (2010)

- owner: SNCF (56,5%), AXA + CDPQ (40,7%), management + staff (2,8%)
- Australia, Canada and USA
- Active in 9 countries in Europe: Belgium, Denmark, France, Germany, Netherlands, Norway, Portugal, Sweden, UK
- 3,2 Bill EURO turnover
- 47.200 employees
- 15.800 vehicles
- www.keolis.com

NOBINA (2011)

- owner: Majority shareholders include Blue Bay Asset Management, Avenue Capital Group, Fidelity Funds and Lone Star Funds
- active in 4 countries in Europe: Denmark, Finland, Norway, Sweden,
- 736 Mio EURO turnover
- 10.403 employees
- 3.618 vehicles (only busses)
- www.nobina.com

VEOLIA TRANSDEV (2011)

- owner: Veolia Environnement, CDC
- merger of Véolia Transport and Transdev
- active in 28 countries worldwide
- active in 16 countries in Europe: Belgium, Croatia, Czech Republic, Finland, France, Germany, Ireland, Netherlands, Poland, Portugal, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, UK
- 8,6 Bill EURO turnover
- 119.000 employees
- 60.000 vehicles
- www.veoliatransdev.com

There are also some multinational companies, which operate only in one EU Member State (not eligeble for establishing a European Works Council):

First Group (2011)

- owner: Majority shareholders include Lloyds Banking Group PLC, Capital Research & Mgmt Co, Standard Life Invs Ltd, AXA SA, JP Morgan Chase & C, Blackrock Inc
- worldwide: Canada, U.S.A. and **UK**
- 7,7 Bill EURO turnover
- 125.000 employees
- 60.000 vehicles
- www.first.com

MTR (2010)

- owned by County of Hongkong (76%), 24% by private shares
- worldwide: China (Hongkong, Beijing, Hangzhou, Shenzhen), Australia (Melbourne and **Sweden** (operator of Stockholm Metro since 2009; owner of Stockholm Metro is Stockholm County Council)
- bidder in U.K. and Denmark (public transport by train), Sweden (Stockholm Metro)
- www.mtr.com.hk

Stagecoach (2011)

- owner: Majority shareholders are individuals (96,2%)
- worldwide: Canada, USA and **UK**
- 2,7 Bill EURO turnover
- 30.000 employees
- 13.000 vehicles
- www.stagecoach.com

Examples for the market share of multinational companies in some European countries:

France	Malta	**Sweden**	UK
• Keolis • Veolia Transdev	• Arriva	• Arriva • Keolis • Veolia Transdev • Nobina	• Arriva • First • Stagecoach
69% **market share in French market**	100% **market share in Maltese market**	85% **market share in Swedish market**	49% **market share in UK market**

3. European Works Councils (EWC)

The establishment of European Works Councils (EWC) in multinational companies was governed by Directive 94/45/EC, which has been modified in 2009 with the **Directive 2009/38/EC.** The provisions of the new EWC have to be applied in any case from June 2011.
(http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2009:122:SOM:EN:HTML
You can chose any EU language in the right hand corner at the top of the page.)

What are the conditions to establish a European Works Council ?

In any transnational company (community-scale undertaking) with at **least 1.000 employees** within the EU Member States and **at least 150 employees** in each of **at least two Member States**, workers' representatives have the legal right to ask for establishment of a EWC.

Scope: A EWC is...

a body for **information** and **consultation** of workers' representatives in transnational companies within the European Union on issues of « transnational dimension » (negotiation of agreements is not forseen but possible).

Information means...

- the transmission of data in order to enable workers' representatives to acquaint themselves with a subject matter and to examine it (e.g. the structure of the multinational Group and substantial changes; its economic and financial situation; the probable development of its activities; the employment situation and its probable development; the main investment strategies);
- it shall be given at such time, in such fashion and with such content that workers reps' can undertake an in-depth assessment of the possible impact,
- where appropriate, prepare for consultations.

Consultation means...

- the establishment of dialogue and exchange of views between workers' representatives and management at such time, in such fashion and with such content that enables workers' representatives to express an opinion on the basis of the information provided by the management and
- within a reasonable time, which may be taken into account within the transnational company.

Proplem with « Transnational dimension » ...

- It is not defined. Therefore management tends to interpret it as measures, which affect the whole trans-national group.
- But there are agreements, which clearly define "measures of transnational dimension" as measure that affect employees in at least two countries.

Importance of EWCs

- One of the most important effects of EWCs is, that workers' representatives from one multinational company can meet at European level and exchange views at the expenses of the company;
- EWCs allow to be better prepared for changes and negotiate social agreements at national level;
- The networking allows to intervene at cross-border level at the central management in solidarity;
- In case of delocation, closure of companies, mass redundancies etc. the measures can not be stopped but postponed and social measures can be negotiated;
- EWCs have a legal status: if companies do not respect the rights of the EWC, it can complain at the Court. This can indeed stop a mass redundancy or a delocalization measure.

How to establish a new EWC

- Workers' representatives from at least two companies (subsidiaries) in at least two EU countries formally ask for the establishment of a EWC.
- A SPECIAL NEGOTIATION BODY will be set up and negotiate an agreement. The members of this SNB are elected or nominated according to the national law, which implements the EWC Directive.
- This EWC agreement defines the composition of a EWC and the conditions for its functioning (e.g. number of seats, number of meetings, a Steering Group, resources for the activities of the EWC, training of EWC members, definition of issues to be reported by the management: definition of transnational dimension, rules regarding the modification / re-negotiation of the agreement, etc.).

The role of the ETF...

- It informs and coordinates the trade unions prior to the establishment of a EWC.
- It can participate as an expert/coordinator for the unions in the Special Negotiation Body and as an expert for EWC's work, if it is agreed in the EWC agreement.
- The ETF Executive Committee adopted guidelines on the establishment of EWCs.

Examples for EWC in public transport

ARRIVA EWC

- EWC established in 1999
- 11 members from 9 countries; threshold 100 workers
- Currently, after take over by Deutsche Bahn, negotations are taking place whether / how to integrate the ARRIVA EWC within the Deutsche Bahn EWC

Kéolis EWC

- Established in January 2011: 13 members (1 seat per 10% work force but at least one per country) from 5 countries
- Bureau with 3 members; costs for assistance, an expert and operational costs for the Bureau paid by management; time credit 5 hours/month; for Bureau members 10 h/month; 2 meetings/year; half a day preparatory meeting; interpretation and translation in all langauges of the EWC members; language training and training in economic rules is paid; this time is considered as working time
- Transnational dimension: measures that affect the whole group or companies in two countries at least
- Currently discussions to create an SNCF EWC; the Kéolis EWC shall remain

EWC Véolia Environnement

- Established in 1999 (agreement recently renewed); 45 members from 21 countries (threshold 500 workers for all Véolia departments together); workers from all Véolia sectors are represented in the EWC: Waste, water, energy, transport
- 2 meetings per year (one day preparatory meeting, one day plenary, half a day conclusion meeting); interpretation in all languages of EWC members; translation of main documents in all langauges
- Bureau with 7 members (provided with mobile phone, lap top, internal internet address); time credit: 1 day per meeting for preparation of the meeting; Bureau members 60 days for all together; 3 days training for EWC members per mandate; 6 days for Bureau members ; additionally language training possible; budget: 10.000 € for aquisition of expertise; 3 experts can be nominated as advisors

- Transnational dimension: all issues that are effecting workers in at least two countries negotiation of transnational agreements of principles, chartas or resolutions are possible; temporary working groups can be established
- After the merger of Véolia transport and TRANSDEV (with own EWC) the structures for European workers' representation are under review.

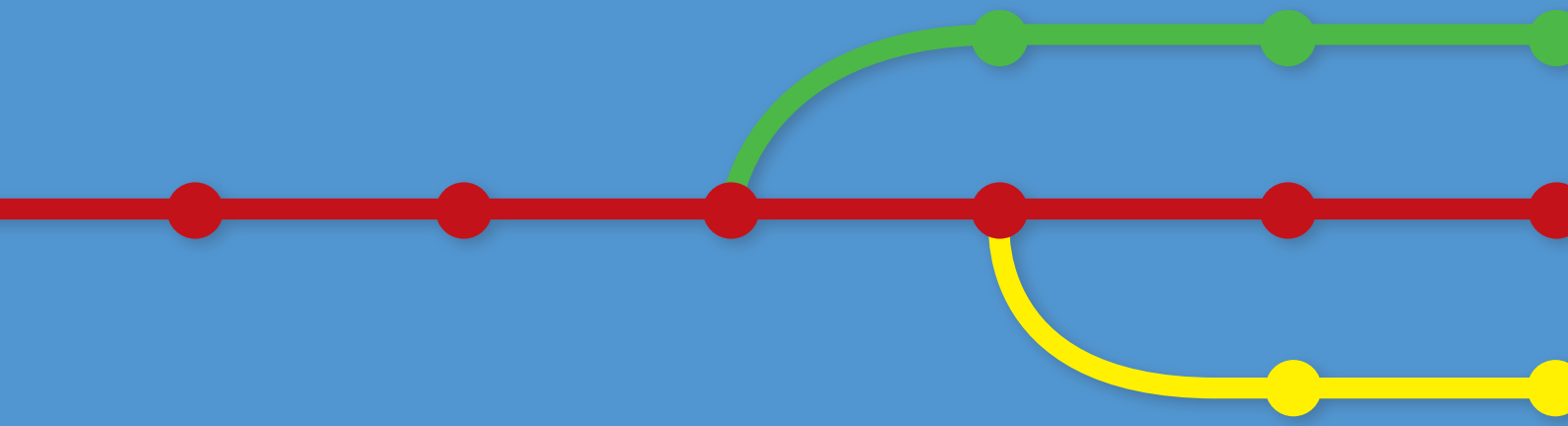
More information: Workers' participation website
http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils

4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

BULGARIA	CZECH REPUBLIC
Federation of Transport Trade Unions in Bulgaria 106 Maria Luiza Boulevard BG - 1233 Sofia **Email:** fttub@abv.bg **Tel:** +359(0)2 931 80 01 **Fax:** +359(0)2 831 71 24	**Transport Workers' Union** W. Churchilla 2 CZ - 113 59 Prague 3 **Email:** osd@cmkos.cz **Tel:** +420(0)2 22 718 928 **Fax:** +420(0)2 22 718 927
CROATIA	CROATIA
Railway Workers' Trade Union of Croatia TRG Francuske Republike 13 HR - 10000 Zagreb **Email:** szh@szh.hr **Tel:** +385(0)1 370 75 81 **Fax:** +385(0)1 370 24 24	**Trade Union of Traffic and Communications of Croatia** Fabkoviceva 1 HR - 10 000 Zagreb **Email:** tajnikspivh@net.hr **Tel:** +385(0)1 46 55 696 **Fax:** +385(0)1 46 55 640
CROATIA	CYPRUS
Trade Union Associations of Driver and Traffics Workers of Croatia	**Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers** 11 Strovolos Avenue CY - 25018 Strovolos **Email:** pantelis.stavrou@sek.org.cy **Tel:** +357(0)22 849 849 **Fax:** +357(0)22 849 850
ESTONIA	FRANCE
Estonian Transport & Road Workers Trade Union Kalju 7-1 EE - Tallinn 10414 **Email:** aime.tamme@etta.ee **Tel:** +372(0)6 41 31 29 **Fax:** +372(0)6 41 31 31	**Fédération Nationales des Syndicats de Transport CGT** Case 423 263 rue de Paris F - 93514 Montreuil Cedex **Email:** transports@cgt.fr **Tel:** +33(0)1 48 18 80 82 **Fax:** +33(0)1 48 18 82 54

GERMANY	GREAT BRITAIN
Ver.di Paula-Thiede-Ufer 10 D - 10179 Berlin **Email:** kora.siebert@verdi.de **Tel:** +49(0)30 69 56 17 03 **Fax:** +49(0)30 69 56 33 50	**Unite the Union** Transport House 128 Theobald's Road GB - LONDON WC1X 8TN **Email:** graham.stevenson@unitetheunion.com **Tel:** +44(0)20 76 11 25 00 **Fax:** +44(0)20 76 11 25 55
HUNGARY	HUNGARY
Federation of Road Transport Workers' Unions Akacfa U. 15 H - 1072 Budapest **Email:** kszosz@freemale.hu **Tel:** +36(0)1 46 16 500 **Fax:** +36(0)1 32 22 626	**Trade Union of Hungarian Railwaymen** Ürömi u. 8 H - 1023 Budapest **Email:** vsz@t-online.hu **Tel:** +36(0)13 26 15 95 **Fax:** +36(0)13 36 12 05
LATVIA	LITHUANIA
Latvian Trade Union of Public Service and Transport Workers LAKRS Bruniniekustreet 29/31 - 503 LV - 1001 Riga **Email:** arodbiedriba@lakrs.lv **Tel:** +371(0)67 03 59 40 **Fax**: +371(0)67 03 59 36	**Lithuanian Transport Workers´ Federation** Minties 7-44 LT - 08233 Vilnius **Email:** petraska@vap.lt **Tel:** +370(0)686 173 84 **Fax:** +370(0)5 261 28 51
LITHUANIA	LITHUANIA
Trade Union in Kaunas bus park	**Trade Union in Kaunas trolley bus park**
LITHUANIA	LITHUANIA
Trade Union in Vilnius bus park	**Trade Union in Vilnius trolley bus park**
LITHUANIA	MALTA
UAB Vilniaus troleibusai naujoji profesinė sajunga	**General Workers' Union (GWU)** Workers' Memorial Building South Street M - Valletta VLT 11 **Email:** mparnis@gwu.org.mt **Tel:** +356(0)21 25 679 262 **Fax:** +356(0)21 234 968
POLAND	POLAND
Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ « Solidarność » **(Public service union)**	**Trade Union Workers of PKP Federation** ul. Stefana Jaracza 2 PL - 00-378 Warszawa **Email**: jaracza@fzzk.org.pl **Tel:** +48(0)22 622 98 30 **Fax:** +48(0)22 622 98 30

ROMANIA	ROMANIA
Federatia Nationala «Drum de Fier» B-dul Dinicu Golescu nr. 38 Palat Cfr etaj 7 camera 26 bis. Sector 1 Bucuresti **Email:** fndf2003@yahoo.com **Tel:** +40(0)21 317 03 03 **Fax:** +40(0)21 317 03 03	**Transport and Public Services Trade Union Federation - ATU Romania** Statia de Metrou Piata Unirii 1 Dispecerat Sector 4 RO - Bucuresti **Email:** uslmetrou@metrorex.ro **Tel:** +40(0)21 337 32 43 **Fax:** +40(0)21 337 32 43
ROMANIA	SLOVENIA
Public Transport Union	**Sindikat Strojevodij Slovenije (SSSLO)** Trg OF 7 SLO - 1000 Ljubljana **Email:** sindikat.ssslo@slo-zeleznice.si **Tel:** +386(0)12 912 671 **Fax:** +386(0)1 23 13 424
SLOVENIA	SLOVENIA
Sindikat Veolia Transport KNSS Neodvisnost	**Sindikat SIVAP-S**
SLOVENIA	
Sindikat Voznikov	



ETF (European Transport Workers' Federation)
Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11
B-1000 BRUSSELS
Tel: +32.2.285 46 60
Fax: +32.2.280 08 17
e-mail: etf@etf-europe.org
web: www.etf-europe.org

EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION