

UVJETI I PRAVA SOCIJALNOGA KARAKTERA U JAVNOM PRIJEVOZU

Instrumenti namjenjeni **predstavnicima sindikata u cilju**  
poznavanja izmjena iz područja propisa i tržišta **u javnom prijevozu**

# TRENING ZA SINDIKALNE OJELATNIKE IZ PODRUČJA GRADSKOG JAVNOG PRIJEVOZA

**MATERIJAL ZA TRENINGE ZA TRI SESIJE**

Autor: Volker Röske

CROATIAN



## 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**

## SADRŽAJ

### 1. Karakteristike tržišta lokalnih prijevoza u Europskoj Uniji ..... p. 5

Važnost javnog prijevoza u održivom društvu/ PSO – Novi europski propisi o javnom prijevozu / Projekt ETF SCRIPT / Nekoliko statističkih podataka / aktivni trening u grupama

PSO (Public Service Obligation) – Obveza javne usluge (OJU)

### 2. Sjednica - u koju svrhu ? ..... p. 12

Edita se sastaje s Jonasom / Britanski pokus Izrada jednog projekta o dnevnom redu

### 3. Sjednica 1: Pravilnik OJU - sindikalni instrument? ..... p. 16

Koji je predmet Pravilnika OJU-a? / Tri vrste javne dodjele / tri vrste direktnе dodjele / Zaštita zaposlenika, socijalni i kvalitetni standardi u procesu nadmetanja/transparentnost / Razdoblje tranzicije/

### 4. Sjednica 2: Nacionalno izvješće – poznavanje strukture javnog prijevoza na nacionalnoj razini i na razini tržišta ..... p. 24

### 5. Sjednica 3: Putni list socijalne zaštite ..... p. 30

Pro-aktivan pristup i novi akteri / Korak 1: Analiza SWOT / Pasul 2: prednosti Pravilnika / Korak br. 3: kalendar i akteri / Korak br. 4: putni list

### PRIVITCI (samo na engleskom jeziku) ..... p. 39

- Nacionalna izvješća o nacionalnim sustavima javnog prijevoza u različitim državama članicama Europske Unije i u zemljama kandidatima za pristupanje Europskoj Uniji ..... p. 1
- Generalno predstavljanje multinacionalnih kompanija aktivnih u javnom gradskom prijevozu .... p. 24
- Europska radnička vijeća (European Works Councils - EWC) ..... p. 26



# 1. KARAKTERISTIKE TRŽIŠTA LOKALNIH JAVNIH PRIJEVOZA U EUROPSKOJ UNIJI

## Važnost javnog prijevoza za jedno održivo društvo

 poraba javnoga prijevoza važan je pokazatelj pristupa mobilnosti u našem društvu kao i održivosti prijevoznog sustava. Javni prijevoz manje zagađuje okoliš i može biti alternativa korištenju osobnih automobila. Godine 2006., prema statistikama napravljenim u tom trenutku, postotak javnog prijevoza na razini Europske Unije u cijelokupnom prometu putnika bio je od 15,%.<sup>1</sup>

Između 1995. i 2006. godine, na razini Eurospke Unije, postotak korisnika javnoga prijevoza (*modal share*) u usporedbi s cijelokupnom performansom prijevoza putnika zabilježio je lagani rast od otprilike 1%-27, dok je apsolutni broj putnika koji koriste lokalni javni prijevoz (usluge autobusa, tramvaja i metra) porastao sa skoro 2 % u istom razdoblju.

Unatoč dominantnoj poziciji koju drže osobna vozila – 72,7 %, u usporedbi s postotkom od 9,6 %, koliko spada na lokalne usluge autobusa, tramvaja i metroa, ulozi javnoga prijevoza posvećena je sve veća i veća pozornost u prijevoznoj politici na razini Europske Unije i to u većini država članica. U naše vrijeme, skoro 80 % europskih građana živi u gradovima i koristi istu infrastrukturu i isti okoliš za zadovoljavanje potrebe pokretljivosti, što može rezultirati činjenicom da lokalni javni prijevoz bi mogao postati važnim igračem za osiguranje kvalitetnog života građana.

U cilju održivog ublaživanja mobilnosti građana i smanjenja utjecaja opasnosti na okoliš, svi modaliteti lokalnog prijevoza kao i pješačenje, korištenje bicikla, motocikla, automobila i javnog prijevoza moraju se razvijati u cilju realizacije intregriranog i održivog sustava lokalnog prijevoza. Kako bi se nosili s ovim problemima i kako bi postigli taj cilj, javni prijevoz i pogotovo javni prijevozi, lokalni prijevozi, moraju razviti „nove razine udobnosti, kvalitete i brzine koje će odgovarati očekivanjima ljudi”, prema formuli uporabljenoj u Bijeloj karti<sup>2</sup> o Eurospkoj politici prijevoza.

Nitko iz Eurospke Unije ne može nijekati sve veću važnost prijevoznih politika u gradovima, što ne isključuje s druge strane, nedostatak koherentnosti između političkih ciljeva i stvarnog stanja lokalnog javnog prijevoza u državama članicama Eurospke Unije. Sveukupno, tržište lokalnog javnog prijevoza (godine 2008.) iznosi poslovnu brojku od otprilike 60 miljardi eura, s otprilike 882.000 zaposlenika<sup>3</sup>. Štoviše, postoji zajednička karakteristika svim zemljama: javni prijevoz zahtijeva kompenzacije iz javnih proračuna što, drugim riječima, znači da lokalni javni prijevoz ne može se financirati isključivo od tarifa, pogotovo u slučaju kada postoji politički cilj ponuđivanja usluga javnog prijevoza, s postupnim i održivim tarifama. Međutim, možemo već predvidjeti da će sadašnji ograničeni (okrnjeni) javni proračuni doprinjeti tome da će se ubuduće postojeće poteškoće u financiranju javnog lokalnog prijevoza.

Odgovornost za javni lokalni prijevoz spada uglavnom na lokalne političke čimbenike, koji imaju moć odlučivanja, i na lokalne nadležne vlasti, što objašnjava razlog zbog kojeg se lokalni javni prijevoz razlikuje od zemlje do zemlje, toliko unutar Eurospke Unije kao i od grada do grada, ovisno o praksama i

1 cf. za sljedeće podatke korišten je: Eurostat (Ed.): Panorama of Transport edija 2009, p. 14 + 101;

2 cf. Europska prijevozna politika za godinu 2010.: trenutak odluke, Bruxelles, COM(2001) 370 final, p.85ff., 2011. prilagođen u aktualiziran u Bijeloj Karti, COM(2011) 144 final

3 Vidi Tablicu broj 1 „Tržište lokalnog prijevoza“ iz obog materijala; podaci su izvučeni na dan 13-03-11. iz SBS i iz tablica t\_tran\_hv s početne stranice EUROSTAT-a, raspoložive na adresi: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>

nacionalnom zakonodavstvu. Na europskom prostoru postoji široki spektar struktura i organizacijskih modela za lokalni prijevoz: uglavnom, način organizacije financiranja, struktura vlasništva i struktura lokalnih operatera prijevoza, vrsta odnosa između nadležnih vlasti i operatera i barem korištenje konkurenčnih mehanizama na tržištu lokalnog prijevoza, u okviru postojećeg režima propisivanja o ugovaranju.

## PSO (Public Service Obligation)/ Obveza javne usluge – Novi europski propisi o javnom prijevozu

Dana 3. prosinca 2009., stupili su na snagu novi europski propisi o tržištu javnog prijevoza putnika, i to „Propis Europske Komisije (CE) broj 1370/2007. Parlamenta Europe i Vijeća Europe od 23. listopada 2007., o javnim uslugama željezničkog i cestovnog prometa i o ukidanju Propisa (CEE) broj 1191/69 i broj 1107/70 Vijeća“. Od tog trenutka taj je propis važeći u svim državama članicama i obvezatan je u svim svojim stavkama.

Cilj ovog novog Propisa Europske Komisije (CE) broj 1370/2007. (nadalje u tekstu nazvan Propis PSO) je „jamčenje sigurnih, efikasnih i visokokvalitetnih usluga prijevoza posredstvom regulirane konkurencije (naglašavanje autora), jamčeći istovremeno transparentnost i dobro funkcioniranje javnih usluga prijevoza putnika, uzimajući u obzir socijalne čimbenike, čimbenike koji se odnose na okoliš i na regionalni razvoj“, kao što se navodi u obrazloženju za propis PSO.<sup>4</sup>

Svrha Propisa PSO je određivanje mogućih načina djelovanja nadležnih vlasti u procesu dražbe i jamčenja isporuke usluga od općeg interesa u lokalnom javnom prijevozu, određujući istovremeno i uvjete pod kojima nadležne vlasti, pri nametanju obveza javne usluge ili pri njihovom ugovaranju, kompenziraju troškove nastale kod operatera i/ili dodjeljuju ekslusivna prava u zamjenu za izvršavanje obveza javne usluge.

Ovo je jedno lice monede, a naličje je činjenica da lokalni javni prijevoz osiguravaju ljudi. U državama članicama Europske Unije, postoje više od 880.000 zaposlenika koji rade kao vozači, kao osoblje zaduženo za održavanje ili u administraciji i koji su obvezni suočavati se sa raznim posljedicama, uglavnom negativnim, sa vidljivim izmjenama propisa na razini lokalnog javnog prijevoza i sa promjenama tržišta zbog određenih konkurenčnih čimbenika kao što su: smanjenje broja zaposlenika – radne snage, smanjenje plaća, privatizacija društava u vlasništvu gradova, gubitak sigurnosti radnog mjesa u slučaju promjene operatera ili transfera poduzeća ili, u najboljem slučaju, s promjenama uvjeta o funkcioniranju.

U uvjetima konkurenčije, specifičnim jednom reguliranom tržištu lokalnog javnog prijevoza, uvelike će stanje konkurenčije utjecati na radne i socijalne uvjete. Sindikati i radnička vijeća moraju se suočavati s poslodavcima u cilju poboljšanja radnih uvjeta i držanja pod kontrolom onih utjecaja koji imaju ne-socijalni karakter konkurenčije na tržištu javnog lokalnog prijevoza, i to, uz pomoć socijalnih klauzula. Štoviše, sindikati moraju naučiti kako da se ophode s novim igračem koji je došao na tržište javnog lokalnog prijevoza: nadležna vlast, kao jedan od glavnih aktera procesa, regulirano PSO-om (Obvezom javne usluge), dodjeljivanja ugovora i javnih usluga. Ostali su akteri dobro poznati sindikatima i predstavnicima radnika: privatni ili operateri lokalnog prijevoza, od kojih najviše njih funkcioniraju na lokalnoj razini, što ne isključuje i nazočnost privatnih operatera na nacionalnoj ili multinacionalnoj razini.

<sup>4</sup> Vidi notu o obrazloženju br. 4 Pravilnika Europske Komisije (CE) Nr. 1370/2007.

## Projekt ETF SCRIPT

Godine 2011. ETF je organizirao jedan sindikalni projekt namijenjen sindikatima koji obuhvaćaju radnike iz gradskog javnog prijevoza, koji se je projekt usredotočio na nove države članice i na zemlje kandidate, i čiji je cilj bolje predviđanje promjena na tržištu javnog gradskog prijevoza u cilju provedbe novog Propisa PSO (Obveze javne usluge) i znatno bolje (u)poznavanje glavnih aktera na tržištu – najvažnijih multinacionalnih kompanija.

Projekt ima namjeru ponuditi informacije o adekvatnim raspoloživim instrumentima za vršenje utjecaja na političke odluke i, nakon što su te odluke donesene, na utjecanje na sadržaj ugovora o javnim uslugama, i to korištenjem sredstava/poluga koje pruža novi pravilnik. Predstavnici sindikata moraju naučiti odgovarati na razna pitanja iz ovoga područja o elaboraciji politika, među kojima i o načinu intervencije na političkoj razini u principijelnom odlučivanju o načinu organiziranja javnog prijevoza, o mogućnostima koje pruža Pravilnik PSO (OJU) za osiguranje zaštite zaposlenika u slučaju promjene operatera, o tipu socijalnih kriterija i kriterija o kvaliteti o kojima se mora voditi računa, o razini specifičnih standarda koji se moraju zaštititi itd.

Cilj je ujedno bio i organiziranje jedne razmjene iskustva među sindikatima iz različitih zemalja, o sljedećim strategijama:

- Utjecanje na razinu na kojoj se donose političke odluke;
- Jamčenje zastupljenosti radnika u jednom takvom razdoblju promjena na tržištu javnog prijevoza;
- Raspoloživi resursi i vrste strategija koje će se izgraditi.

To uključuje i sposobnost analiziranja konkurentnog tržišta i njegovog uvjeta kao i analizu mogućih budućih evolucija na lokalnom tržištu javnog prijevoza, kao osnova sindikalnim strategijama u dotičnom sektoru.

Sudionici u projektu SCRIPT dolaze iz 12 novih zemalja članica i zemalja kandidata, i to: Bugarska, Hrvatska, Cipar, Češka Republika, Mađarska, Malta, Litva, Letonija, Poljska, Rumunjska i Slovenija. (PS: Mislim da nedostaje Makedonija, kao zemlja kandidat).

Ovaj materijal predstavlja rezultat projekta SCRIPT<sup>5</sup> i pomoći će kako sindikatima i radnicima tako i predstavnicima radnika u cilju poznavanja promjena i poteškoća na budućem konkurentnom i reguliranim tržištu javnog gradskog prijevoza.

## Nekoliko statističkih podataka

Tržište javnog gradskog prijevoza u Eurospoj Uniji može se opisati, karakterizirati uz pomoć odgovora na sljedeća pitanja:

- Koja je poslovna brojka u ovom sektoru?
- Koliko poduzeća postoji u ovom sektoru?
- Koliko zaposlenika radi u ovom sektoru?

<sup>5</sup> Upućujemo svoju zahvalu gospodinu Alain Sutoru, CGT (Francuska), gospodinu Martinu Mayeru, Unite (Velika Britanija), gospodinu Stefanu Heimlichu, ver.di (Njemačka) i gospodri Sabini Trier (ETF) na razgovorima, korisnim dopirnosima i suradnji u projektu SCRIPT, kao i svim sudionicima na tri seminara, na njihovom zalaganju tijekom ovih seminara

Tablica broj 1 nudi ogodovore o sveukupnoj brojci lokalnog tržišta prijevoza u Europskoj Uniji (EU-27), za 2008. godinu:

<b>TABLICA BROJ 1: EUROPSKA UNIJA – TRŽIŠTE LOKALNOG PRIJEVOZA (lokalni prijevoz, bez pristojbi, godina 2008.)</b>			
	<b>Zaposlenici</b>	<b>poduzeća</b>	<b>Poslovna brojka/ promet</b>
<b>EU27 – Europska Unija (27 zemalja)</b>	<b>882.200</b>	<b>14.717</b>	<b>59.874,0</b>
BG – Bugarska	16.362	703	210,7
CZ – Češka Republika#	15.000	:	:
EE – Estonija	2.420	17	25,7
CY – Cipar	979	173	40,7
LV – Letonija	10.425	133	155,5
LT – Litva	11.438	431	225,5
HU – Mađarska	28.270	75	693,6
PL – Poljska	47.476	897	1.401,3
RO - Rumunjska+	46.872	2.119	554,4
SI – Slovenija	1.031	17	39,6
HR – Hrvatska	2.931	44	47,7
MT-Malta*	1.050	1	18,0
<b>Ukupno: ţari participante la proiectul SCRIPT</b>	<b>184.254</b>	<b>4.610</b>	<b>3.412,7</b>

+ nesigurni podaci; \* podaci za ATP, uključujući neovisne. (izvor : SCRIPT); # procjena SCRIPT; ; ne postoje podaci;  
Izvor: SCRIPT za Maltu i Češku Republiku; svi ostali podaci dolaze iz Eurostata, izvadak na dan: 13-03-2011; cf. fn. 3

Unatoč činjenici da službeni podaci nisu potpuni za sve zemlje i unatoč potrebi dodavanja novih procjena, može se reći da, općenito, tržište lokalnog javnog prijevoza u Europskoj Uniji -27 karakteriziraju sljedeći aspekti:

- Poslovna brojka od otprilike 60 mld. EURA,
- Koja proizlazi iz otprilike 14.700 poduzeća
- S otprilike 882.000 de zaposlenih.

Ove brojke pružaju opću sliku onoga što se zove „Tržište javnog lokalnog prijevoza Europske Unije”, ali ove statistike samo su u manjoj mjeri povezane sa stvarnim stanjem u ovom sektoru, u svakoj državi članici Europske Unije.

Postoje dosta različitih specifikacija, koje se razlikuju od zemlje do zemlje, kao što je na primjer, sa stajališta udjela javnog prijevoza u cijelokupnoj brojci putnika (2007)<sup>6</sup>. Pa se tako onda Mađarska (38%), Bugarska (29%) i Slovačka (28%), nalaze na samom vrhu, a Litva (sa svojih ispod 10%), Velika Britanija

<sup>6</sup> prema Eurostatu (Ed.): Panorama of Transport, izdanje 2009.

(13%) i Nizozemska (13%), na samom kraju. Ili pak, s druge strane, Estonija, koja ima vrlo dobar udio lokalnog prijevoza tramvajima i autobusima (23%), ali vrlo nizak udio, od samo 2% željezničkog prijevoza.

Slične razlike postoje i u dvanaest zemalja koje su sudjelovale u projektu SCRIPT: Bugarska, Hrvatska, Cipar, Češka Republika, Estonija, Mađarska, Malta, Letonija, Litva, Poljska, Rumunjska i Slovenija, koje zajedno imaju relativno mali udio u poslovnoj brojci, u broju poduzeća i zaposlenika (vidi dalje Tablicu broj 2: Tržišni udjeli).

**TABLICA BROJ 2: TRŽIŠNI UDIO JAVNOG GRADSKOG PRIJEVOZA U ZEMLJAMA SUDIONICAMA U PROJEKTU SCRIPT**

Tržište lokalnog prijevoza	Poslovna brojka	Broj poduzeća	Zaposlenici
Ostale države članice EU	95%	76%	83%
Zemlje sudionice u projektu SCRIPT	<b>5%</b>	<b>24%</b>	<b>17%</b>

Međutim, moramo biti oprezni: podaci sami po sebi govore jako malo o stvarnoj prirodi administracije lokalnog javnog prijevoza na nacionalnoj razini u zemljama sudionicama u projektu SCRIPT; podaci iz Tablice broj 1 koji se odnose na zemlje sudionice u projektu SCRIPT pružaju samo slabašnu sliku usporednog stanja u tim zemljama.

Ista se stvar može dogoditi i s podacima u jednoj prezentaciji na internetu, prezentaciji o aktivnostima multinacionalnih kompanija (vidi niže Tablicu broj 3: Multinacionalne kompanije aktivne u zemljama sudionicama u projektu SCRIPT), iz tablice proizlazi sljedeći rezultat: sveukupno, samo otprilike 7.300 od 184.000 zaposlenika (4%) u zemljama sudionicama u projektu SCRIPT, radi u multinacionalnim kompanijama.

Zaključak prema kojemu multinacionalne kompanije ne igraju nikakvu ulogu na tržištu lokalnog javnog prijevoza u novim zemljama članicama Europske Unije ne bi bio ispravan. U slučaju Slovenije i Malte, može se vidjeti da multinacionalna društva drže vidljivo dominantnu poziciju. Zanimljiva je jedna druga tema: na europskom tržištu lokalnog javnog prijevozu pojavljuje se jedan novi multinacionalni igrač: Egged Europe započeo je u Bugarskoj financiranjem autobusa i drži većinski paket dionica u određenim poljskim kompanijama lokalnog javnog prijevoza. U ostalim zemljama sudionicama u projektu SCRIPT (Cipar, Estonija, Litva, Letonija i Rumunjska) ne postoji informacija o aktivnostima multinacionalnih kompanija na tržištu lokalnog javnog prijevoza.

**TABLICA 3:**  
**AKTIVNOSTI MULTINACIONALNIH KOMPANIJA U ZEMLJAMA SUDIONICAMA U PROJEKTU SCRIPT**

Zemlja	Multinacionalna kompanija	Zaposlenici	Autobusi	Aktivnosti lokalnog javnog prijevoza
Bugarska	Egged Europe	n/a	140	Egged Europe je podružnica 100% kompanije Egged Taavura Ltd. sa sjedištem u Izraelu i posjeduje 51% bugarske kompanije „TransTriumf“ iz Varne (Egged Bulgaria)
Hrvatska	Veolia	338	133	Panturist; regionalni prijevoz u području Osijeka; od mjeseca siječnja 2011.: VTV Pavlic d.o.o. u Zagrebu
Češka Republika	Veolia	2.217	1.351	U 12 mreža gradskog prijevoza
	Arriva	400	250	Kompanije: Bosak Bus s.r.o., Osnado pol s.r.o.
Mađarska	Arriva	384		Otprilike 200 vozača u Budimpešti (pod-ugovaratelj BKV-a);
Malta	Arriva	900	500	Lansiranje na dan 3. srpnja 2011. (Arriva Malta; otprilike 600 zaposlenika, procjena)
Poljska	Veolia	2.382	915	U dva grada: Varšava i Tzew
	Arriva	n/a	n/a	Samo na tržištu željezničkog prijevoza (140 zaposlenika; 20 garnitura)
	Egged Europe	n/a	n/a	MOBILES Poljska je 100% podružnica kompanije Egged Europe i drži većinski paket dionica 17 lokalnih kompanija o prijevozu.
Slovenija	Veolia	702	362	U 3 kompanije: Certus, I&I, SAP

Izvori: internetske stranice [veolia.com](http://veolia.com) [arriva.com](http://arriva.com) SI; [egged.com](http://egged.com); skinuto: 10 / i / 23/03/2011.

Osim predočenih čisto statističkih podataka:

Kako bi se bolje shvatio sustav lokalnog javnog prijevoza u vašoj zemlji, mora se najprije analizirati lokalna razina, znači prvo lokalna a zatim nacionalna.

Na primjer, sudionici u projektu SCRIPT imaju nejasnoće vezano za broj poduzeća, jer polaze od pretpostavke da, u slučajevima poput Cipra, Hrvatske ili Litve, postoje poduzeća koja se nalaze u podacima Eurostata i koja ne djeluju u lokalnom prijevozu već u međugradskom prijevozu, ili, u drugim slučajevima, broj poduzeća može se činiti neispravnim zbog toga jer su u međuvremenu neke kompanije ušle u stečaj.

## Aktivni trening u grupama

U cilju dobivanja jedne sveuobuhvatnije slike i poradi boljeg razumijevanja nacionalnog tržišta lokalnog javnog prijevoza kao i načina njegova funkciranja, moraju se analizirati više one karakteristike i aspekti kvalitativnoga karaktera, koje se ne mogu dobiti samo iz statističkih podataka. Morate komunicirati s drugima, i vaše kolege su oni sami najbolji stručnjaci. Ili možete pokušati dobiti podatke u vašem Nacionalnom statističkom uredu, a to je zadatak koji se može lakše napraviti onda kada je to rad u grupi



**U cilju analiziranja načina na koji se prikupljaju više informacija lokalnog i nacionalnog karaktera, preporuča se uporaba sindikalne strukture i sastanci sa sindikalnim grupama i predstavnicima zaposlenika, i to putem razmjene od kompanije do kompanije.**

Ovaj materijal vam može pomoći da prepozname i jedan način kojim možete dobiti širu perspektivu o mehanizmu tržišta lokalnog javnog prijevoza u dotičnoj zemlji,

- Vezano uz specifične karakteristike vašega nacionalnog tržišta po pitanju lokalnog javnog prijevoza i
- U vezi s ključnim pokazateljima po sindikate, relevantnima za to tržište.



**Što bolje poznajete ključne pokazatelje sa sindikalnog stajališta, time ćete bolje koristiti nove instrumente koje vam stavlja na raspolaganje Pravilnik PSO (OJU) u svrhu poboljšanja i organiziranja sindikalne aktivnosti poradi uključivanja standarda sa socijalnim karakterom i zaštitnih klausula zaposlenika u konkurentnom procesu nadmetanje i u ugovorima o javnim uslugama.**

## 2. JEDNICA – U KOJU SURHU?

### Edita se sastaje s Jonasom

**E**dita, vozačica trolejbusa u Litvi, sindikalna predstvanica i predsjednica Radničkog vijeća u lokalnom prijevoznom poduzeću susreće se s kolegom Jonasom, vozačem autobusa i delegatom ateljea u istom poduzeću, kako bi zajedno pripremili jednu sindikalnu sjednicu. Razmišljajući o dnevnom redu buduće sjednice, Edita predlaže predstavljanje kratkog izvješća o međunarodnom sindikalnom seminaru na kojem je sudjelovala prije nekoliko tjedana.

**Jonas:** „Toliko?“ i, nakon kratke neugodne šutnje nastavi: „Mislim da da nije dovoljno zanimljivo za članove našeg sindikata“.

**Edita:** „Ma ja mislim da će biti, ako ćete čuti što se dogodilo u Velikoj Britaniji sa sustavom lokalnog javnog prijevoza u uvjetima nedostataka liberalizacije, slobodne konkurenциje i privatizacije“, odgovori Edita. „Štoviše, čula sam i o novom Pravilniku PSO (OJU), koji će regulirati buduću konkurenčiju na našem tržištu lokalnog prijevoza. Mislim da nam je potreban plan akcije“.

**Jonas:** „Šališ se, Edita, kako misliš plan?“

**Edita:** „Jonas, ne više od 5 ili 10 minuta. Govorit ću vam o onome što sam ja čula na seminaru, od jednog sindikalca iz Sheffielda, o njegovom iskustvu s konkurenčijom na tržištu lokalnog prijevoza. Pogledaj što sam si zabilježila. Budi pažljiv, i nakon izvješća možemo se odlučiti što ćemo napraviti“.

**Jonas:** „Budi ljubazna i počni.“

Edita uzima svoj papir i počinje čitati bilješke.

**Edita:** „Britansko iskustvo<sup>7</sup>:

#### 1. Lokalni javni prijevoz u Veliku Britaniju i Sjevernoj Irskoj.

Više od 95 % lokalnih autobusnih usluga pripada privatnim operaterima. Lokalnim autobusnim tržištem u Velikoj Britaniji dominiraju pet nacionalnih kompanija: First Group, Stagecoach, Arriva (koju će novoosnovana kompanija, spajanjem, Transdev / Veolia absorbirati, proces je u tijeku), Go Ahead i National Express, koje, zajedno, predstavljaju 70 % lokalnog tržišta autobusa. Odredene kompanije u vlasništvu grada preživjele su val privatizacije osamdesetih godina prošloga stoljeća, među kojima je najveća Lothian Regional Transport, mreža gradskih autobusa u Edinburghu. Autobusi u Belfastu i autobusi u Sjevernoj Irskoj sačuvani su također kao javno vlasništvo. Autobusne usluge izvan Londona bile su liberalizirane godine 1986. (Zakonom o prijevozu iz godine 1985.), što znači da su operateri autobusa slobodni registrirati se i pružati usluge prijevoza autobusima na rutama koje oni odaberu, s vlastitim tarifama i voznim redovima. Lokalna vijeća nemaju skoro nikakve snage reći nešto po pitanju pruženih usluga. Autobusne kompanije slobodne su međusobno konkurirati za isti dio puta i po različitim taksama (tarifama). Autobusni operateri obvezni su registrirati svoje usluge kod Komesara pri Cestovnoj

<sup>7</sup> Edita zahvaljuje Martinu Mayeru, Sindikat Unite (Velika Britanija) na izvješću predstavljenom na seminaru u Vilniusu, mjeseca ožujka 2011.

službi, koji je pak vladin regionalni činovnik, opunomočen primjenjivati sankcije u slučaju kada prijevozni operater ne ispunjava registrirane usluge ili pak onda kada se njegovi autobusi smatraju nesigurnima. Bilo kakva izmjena prijevoznih usluga s autobusima mora se registrirati 8 tjedana unaprijed kod Komesara pri Cestovnoj službi.

Ako ne postoje autobusni operateri spremni ponuditi prijevozne usluge autobusom u jednom području ili u jednom vremenskom intervalu za koji Lokalno vijeće smatra da bi trebale biti, ono može ponuditi ugovor u uvjetima konkurentnog nadmetanja. U praksi, puno prijevoznih usluga nedjeljom i uvečer, kao i malo korištene linije, upravo ih na ovaj način financira Lokalno vijeće. U ruralnim zonama, do 100 % od mreže može se financirati nadmetanjem ponuda.

Privatizacija i liberalizacija često su shvaćane kao prava katastrofa po lokalne prijevozne usluge autobusom. Tarife su porasle brže od inflacije, broj putnika se smanjio, a frekvencija (čestotnost) se smanjila na svim linijama, s izuzetkom onih gdje je najveća gužva (koje su pak linije najprofitabilnije u vremenskom intervalu od 7 ujutro do 6 navečer, od ponedjeljka do subote). Izvan ovog dnevnog reda, usluge su drastično smanjene a Lokalna vijeća nisu imala dovoljno fondova da bi podržvali sve putem nadmetanja ponuda.

Usluga prijevoza autobusom u Londonu bila je privatizirana, ali ne i liberalizirana. Služba Transport for London (TfL) definira mrežu linija, voznih redova i tarifa i zatim nudi svaku liniju ili kombinaciju linija na ugavaranje, putem nadmetanja ponuda, raznim autobusnim operaterima u Londonu. Ugovori pokrivaju razdoblja od 3 do 5 godina. Obzirom na činjenicu da autobusni prijevozni operateri u Londonu u potpunosti ovise o dobivanju ugovora s TfL-om, gubitak linija može imati pogubne posljedice na njih. Vozači autobrašta mogli bi biti primorani transferirati se i do 30 milja daleko do depoa novog operatera ili pak izgubiti svoje radno mjesto. Unatoč tome, taj sistem ugavaranja na temelju nadmetanja uopće se smatra boljim modelom od liberaliziranog modela koji se primjenjuje u ostalim dijelovima zemlje.

Najvažnije tri karakteristike su sljedeće:

- Lakomost privatne kompanije prije javnih potreba
- Visoke tarife, smanjena potražnja
- Nezadovoljavajuće plaće i uvjeti

## 2. Pravni okvir: implementacija Pravilnika PSO - OJU

Zakon o lokalnom prijevozu od 2009. godine ovlašćuje lokalna vijeća da uvedu jedan nov „Ugovor o kvaliteti”, u skladu s modelom kontrolirane konkurenkcije. Ova legalna ovlast je opcionalna i trenutno još uvijek nije uvedena nigdje. Biranjem vlade desne orientacije, mjeseca svibnja 2010., možda se otežao postupak kojim lokalna vijeća odabiru taj put/način.

Sustav „Ugovora o kvaliteti” dopušta Vijeću da ponovo ima kontrolu nad autobusnom mrežom i da odredi vozne redove i linije, što će pak kasnije omogućiti ugavaranje cijele mreže (ili podjelu mreže po manjim ugovornim zonama) s jednim autobusnim operaterom, koji bi imao ekskluzivna prava djelovanja na ugovorenim linijama. Ugovori bi trebali biti dodijeljeni prije svega prema kriterijima kvalitete, a ne po jednostavnom pravilu najnižih troškova, kao u slučaju nadmetanja ponuda, odakle i naziv „Ugovor o kvaliteti”.

Zakon o lokalnom prijevozu od 2009. godine previđa značajnu razinu zaštite transferiranih zaposlenika od sadašnjeg poslodavca kod novog dobitnika Ugovora o kvaliteti. Prije svega, treba

**identificirati sve postojeće zaposlenike autobusnih prijevoznih usluga iz područja pokrivenog Ugovorom o kvaliteti i njima se treba osigurati transfer na jedno radno mjesto kod novog operatera.** Transferiranim zaposlenicama se zatim jamče plaće i radni uvjeti isti kao što su imali kod prijašnjeg operatera; postoji obaveza plaćanja određenih mirovinskih prava jednakih onima kod bivšeg operatera.

**UNITE i ostali zastupljeni sindikati autobusne industrije žestoko su se i dugo vremena borili za uvođenje Ugovora o kvaliteti kao i za dobivanje potrebne zaštite zaposlenika.** Iako je na snazi novi Zakon o prijevozu, nažalost u praksi nije zabilježen nikakav pomak u njegovoj primjeni. Pretpostavlja se da će proces implementacije Ugovora o kvaliteti trajati 2 do 3 godine od pokretanja/započinjanja. Svi glavni prijevozni operateri autobusima žestoko se protive Ugovorima o kvaliteti.

**U ovom trenutku, sva nadmetanja ponuda (sve licitacije) u Velikoj Britaniji i Sjevernoj Irskoj odvijaju se u skladu s odredbama Direktiva 2004/17/CE și 2004/18/CEE o nabavama, a primjena u praksi Ugovora o kvaliteti predstavlja alternativu u svrhu implementacije odredaba novog Pravilnika PSO (OJU).**

**Tri najvažnije karakteristike su sljedeće:**

- **Zakonodavstvo za kontroliranu konkureniju postoji, ali još nigdje nije djelatan**
- **Ugovori o kvaliteti dali bi kompletну zaštitu radnim mjestima, ponudili bi rokove i uvjete na koje zaposlenici imaju pravo;**
- **Autobusni operateri su protiv promjena i skreću pozornost na financijske i birokratske troškove koji bi bili veći.**

**Edita:** „Kakvo je tvoje mišljenje o ovim iskustvima?“

**Jonas:** „Mi nismo u Velikoj Britaniji i nemamo multinacionalne kompanije u ovom području!“, i nakon kratke stanke, Jonas nastavlja: „Ima međutim nekih stvari koje su slične s našim problemima: tarifi se povećavaju, usluge se smanjuju, manji je broj putnika, nedostaju standardi i kvaliteta, niske plaće i neodgovarajući radni uvjeti – ali što mi možemo napraviti ovdje u Kaunasu, u Litvi?“, kaže Jonas nakon što je Edita završila s onime što je mislila reći.

## Izrada jednog nacrta radne agende

**Edita:** „Što možemo mi napraviti? Ispravno postavljeno pitanje, ali prije negoli ćemo odgovoriti moramo se zapitati,

- što znamo o tržištu javnog prijevoza i o konkurentnim mehanizmima u našoj zemlji,
- što znamo o pravnom okviru,
- kako možemo promijeniti ovu nesigurnu situaciju naših radnih mesta?

Zar nema dovoljno materijala za našu sjednicu? upita već pomalo nervozna Edita.

**Jonas:** „ U pravu si Edita, bilo bi sasvim dovoljno materijala no unatoč tome i prije svega želio bih da mi nešto kažeš o Pravilniku PSO (OJU) ili kako si ga već nazvala. Ali nemamo dovoljno informacija o našem tržištu lokalnoga javnoga prijevoza na litavskom jeziku. Znaš li nešto o stanju u Vilniusu, Klaipedi ili Siauliji? Štoviše, što možemo mi napraviti, jedan sindikat, da utječemo na konkurentne mehanizme u našoj zemlji?“

**Edita:** „Jonas, pa ja mislim da si ti upravo nabrojio teme s dnevnoga reda naše sjednice. – U redu. – Ne možemo sve napraviti, ne možemo o svemu razgovarati na jednoj sjednici, ali mislim da imamo dovoljno materijala i za više sjednica – ne bismo mogli tako napraviti?“

**Jonas:** „Idemo organizirati tri sjednice:

- Prvu sjednicu o Pravilniku PSO (OJU) i što je važno za nas kao sindikat,
- Drugu sjednicu o stanju na našem tržištu lokalnoga javnoga prijevoza, kako bih rekla, naše nacionalno izvješće
- I treću sjednicu na kojoj možemo razgovarati o onome što možemo ili onome što bismo mogli napraviti – o putnom listu“

**Edita:** „A koliko bi trebale trajati sjednice ?“

**Jonas:** „Pa mislim da su 3 sata dovoljna, bilo bi dobro da počnemo u 2 sata poslijepodne s našom tradicionalnom mjesecnom sjednicom, sljedeće subote. Sljedeća će sjednica biti mjeseca rujna.

- Edita, možeš li početi na prvoj sjednici sa svojom pričom o britanskom iskustvu? – za ovu sjednicu ja ću pripremiti izlaganje o pravnim problemima, pa Pravilnik PSO (OJU). Dobro da sam se sjetio, dobio sam neke materijale od naših kolega iz Vilniusa, „priručnik za sindikate ili nešto u tom smislu“ – bacit ću ja pogled na to. Malo – pomalo, postaje zanimljivo.“

**Edita:** „Komplicirane stvari, Jonas, a na drugoj sjednici možemo početi s pitanjima o Pravilniku PSO (OJU) i možemo o tome razgovarati, otprilike 20 - 30 minuta. A sada ću sjesti i napisati pozivnicu koju ćemo staviti na naše oglasne ploče, počevši od onih u depoima pa do zgrade s uredima. Što misliš, hoće li Alfonsas doći? Nisam ga vidjela već nekoliko tjedana.“

**Jonas:** „Alfonsas? Mislim da hoće, ako mu kažem da ćeš govoriti o britanskim iskustvima s lokalnim javnim prijevozom. Sastajem se s njim sljedećeg petka na liniji broj 6, kada ga mijenjam na kraju smjene. Pogledaj, imamo još samo 15 minuta i ulazim u smjenu – na liniju broj 6. Baš me zanima koliko će članova doći. Vidimo se na sjednici, Edita, dolazim te i ja slušati kako govorиш u Velikoj Britaniji – još jednom!“



**Sljedeće tri sindikalne sjednice primjeri su organizacijskog razvoja i istovremeno će pomoći boljem razumijevanju aspekata o složenosti praksa ugovaranja u europskom lokalnom javnom prijevozu, što ih stoga preporučuje za korištenje kao instrumente – kao temeljne resurse za planiranje i organiziranje sindikalne strategije o poboljšanju socijalnih standarda i standarda o kvaliteti u ugovorima u dodijeli procesa.**

**Ovaj materijal može ponuditi samo korisne sugestije, a koncept organiziranja triju sjednica predstavlja samo jedan okvir, koji će zaživjeti samo zalaganjem sudionika i njihovim stalnom fantazijom da spajaju znanja s djelovanjem.“ A nagrada će biti putovanje samo po sebi.**

### 3. PRVA SJEDNICA : PRAVILNIK PSO – JE LI ON SINDIKALNI INSTRUMENT?



#### Material

**Pravilnik PSO:** Pravilnik (CE – Europske Komisije) broj 1370/2007. o javnim uslugama željezničkog i cestovnog prijevoza putnika

Varijanta Pravilnika PSO na vašem jeziku može se naći na internetu, na adresi:  
<http://eur-lex.europa.eu/JOHml.do?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML>

Odaberite opciju vezanu za jezik s desen strane, gore, zatim pritisnite na stranicu broj 1.

#### Sporazum Europske Unije iz Lisabona

<http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1296&lang=en>

### Koja je svrha Pravilnika PSO (OJU) ?

 Svrsna je „jamčenje sigurnih, efikasnih i visokokvalitetnih usluga prijevoza putnika posredstvom regulirane konkurenčije, jamčeći istodobno transparentnost i dobro funkcioniranje javnih usluga prijevoza putnika, uzimajući pritom u obzir socijalne čimbenike, čimbenike vezane uz okoliš i čimbenike o regionalnom razvoju”, kao što стоји u obrazlaganju novog Pravilnika<sup>8</sup>. Ostvarivanje svega navedenoga zahtjeva odgovarajuće mјere koje moraju poduzeti „nadležne vlasti u državama članicama”, kao što je navedeno nadalje u obrazlaganju, „kako bi jamčili da će takve usluge biti pružene”. Istodobno je neosporno da „jako puno od usluga javnog cestovnog prijevoza putnika koje su potrebne s točke gledišta općeg ekonomskog interesa ne mogu funkcionirati po komercijalnim pravilima”<sup>9</sup>.

Iz tog razloga, nadležne su vlasti predviđele „obveze u javnim uslugama” s drugim riječima „definirani ili određeni zahtjev koji je zahtjev odredila nadležna vlast, kako bi osigurala javne usluge prijevoza putnika, od općeg interesa – koje jedan operater, ako bi uzimao u obzir vlastite ekonomske interese, ne bi preuzeo pod isto takvim uvjetima ili u takvoj mjeri a bez da bi bio plaćen”<sup>10</sup>.

Prema tome, cilj ovog novog pravilnika je reguliranje uvjeta „kojim nadležna tijela, onda kada nameću ili ugovaraju obveze od javnog interesa, nadoknađuju operatore javnih usluga za podnesene troškove i / ili [ovo podebljavanje slova dodoao je ETF] daju ekskluzivna prava u zamjenu za ispunjenje obveza u javnim službama”. (Članak 1 (1, točka 2). Ta činjenica pokazuje vrlo jasno da, u svojstvu „lex specialis”, Pravilnik PSO ima za cilj određivanje jedinstvenih normi o konkurenčiji za usluge javnog prijevoza putnika kao usluge od općeg ekonomskog interesa. Ovaj pravilnik stvara bitne veze između zakona o javnoj nabavi i zakona o socijalnoj pomoći, obzirom da u svim zemljama je dokazano da usluge javnog prijevoza putnika se ne mogu odvijati onda kada javne vlasti ne izdvajaju plaćanja (iznose) kao financijsku korekciju (kada javne vlasti ne daju financijsku potporu).

<sup>8</sup> Vidi notu za obrazlaganje broj 4

<sup>9</sup> Vidi notu za obrazlaganje broj 5

<sup>10</sup> Članak 2 (e)



### Ciljevi Pravilnika PSO (OJU) sljedeći su:

- konkurenčija regulirana po pitanju socio-ekonomskih angažmana i
- jednake norme o konkurenčiji za usluge javnog prijevoza putnika.

Angažmani socio-ekonomiske prirode mogu biti: specijalne tarife za učenike, studente i starije osobe ili pak usluge noćnog prijevoza na specijalnim linijama itd.

Jednaka pravila o konkurenčiji su kako slijedi: transparentni parametri određeni unaprijed zbog toga da bi gradske vlasti i vlada kompenzirali dodatna plaćanja.

### Međutim prvo treba pojasniti sljedeće aspekte:

Primjena Pravilnika PSO (OJU) znači pokretanje putem prepoznavanja karakteristika nacionalnog tržišta javnog prijevoza kao i pokretanje „temeljnih struktura” koje slijede.

Za određivanje „temeljnih struktura” nacionalnog tržišta javnog prijevoza, mora se napjprije potražiti odgovor na sljedeća pitanja:

- Da li kompanija dobiva naknadna plaćanja kako bi ispunila svoje socio-ekonomске obaveze, kao na primjer specijalne tarife za učenike, studente, osobe treće dobi ili za usluge noćnog prijevoza na specijalnim linijama itd. ?
- Da li kompanija posjeduje nekakvu vrstu ekskluzivnih prava, u vezi s obvezom osiguranja prijevoza i/ili vozognoga reda, koja su regulirana nacionalnim zakonodavstvom? (na primjer, kompanija ima koncesiju za javni lokalni prijevoz za uslugu na liniji 203, od ponedjeljka do petka, s određenim voznim redom?)



**U slučaju pozitivnoga odgovora na jedno od ova dva pitanja, mora se primjeniti Pravilnik PSO (OJU), s izuzetkom odredaba koje su u suprotnosti s nacionalnim zakonodavstvom.**

### Tri vrste javne dodjele!

Pravilnik PSO (OJU) opisuje tri vrste javne dodjele ugovora o javnoj nabavi – i u tome se sastoji razlika u odnosu na druge zakonodavne akte Europske Unije o javnoj nabavi. Nadležna vlast ima mogućnost slobodnog odabira između tri opcije u slučaju primjene odgovarajućih uvjeta.

- Konkurenčijska dodjela (članak 5 stavak (1)) i
- Putem procedure dražbe ponuda (članak 5 stavak (3))
- Izravne dodjele (članak 5 (2))

Obuhvaćanje triju opisanih procedura dodjele, dopušta Pravilniku PSO (OJU) odgovoriti kako na:

- princip slobodnog organiziranja usluga od javnog interesa, onako kako su one opisane u članku 16 u Ugovoru Europske Unije tako i na
- princip supsidijarnosti, u skladu s predstavljanjem ovog principa u članku 5 Ugovora Europske Unije.

## Dvije vrste konkurencijske dodjele

Procedura dodjele kroz kompetitivni postupak u skladu s **konkurencijskom dodjelom** (članak 5 stavak (1)), mora se odviti u skladu s primjenjivim propisima Direktiva 2004/17/CE i 2004/18/CEE, „u slučaju kada takvi ugovori ne poprimaju oblik ugovora o koncesiji usluga, u skladu s definicijom iz tih direktiva“. Pojam „koncesije usluga“<sup>11</sup> odnosi se na ugovor sklopljen između jednog korisnika javnog ugovora i kompanije, koji ugovor sadrži detalje i, eventualno, obavezu isporučivanja jedne usluge, bez ikakve odredbe o plaćanju ugovaratelju. Ekonomski rizik koji podrazumijeva jedna koncesija usluga spada na ugovaratelja.

Ukoliko to žele, države članice mogu nastaviti koristiti proceduralne norme predviđene u Direktivama 2004/17/CE i 2004/18/CEE kao i prije, sve dok ugovori o uslugama ne poprime oblike koncesije usluga.



**Idemo pronanalizirati primjer „Britansko iskustvo“: Ujedinjeno Kraljevstvo koristi uglavnom ponude koje su u skladu s konkurencijskim dodjelama (članak 5 stavak (1)).**

Unatoč tome, prema mišljenju ETF-a, to se može primjeniti samo u slučajevima kada se, na primjer, putničke pristoje u smjeru na nadležnu vlast koja onda ona snosi finansijski rizik a ne operater javnih prijevoznih usluga.

U slučaju kada se odvija **postupak dražbe ponuda**, u skladu s člankom 5 stavak (3) Pravilnika PSO, to znači da procedura mora udovoljiti sljedećim četirima kriterijima:

- Mora biti otvorena za sve operatere;
- Mora biti fer;
- Mora biti transparentna i
- Mora poštovati princip non-diskriminacije.

Jednom kada su ti principi ispunjeni, „procedura može uključiti pregovore u skladu s ovim principima, u cilju određivanja optimalnog načina ispunjenja specifičnih ili kompleksnih zahtjeva“.

Najvažnija je stvar ta da je proces dražbe ponuda instrument koji se može koristiti za realizaciju boljih veza između lokalnih i regionalnih sustava prijevoza i političke odgovorosti na razini gradova i regija.

Štoviše, proces dražbe ponuda je instrument koji je dobro koristiti u cilju konzerviranja i zaštićivanja postojećih gradskih prijevoznih mreža, kao i angažmana socio-ekonomske prirode, u uvjetima kada su nadležna vlast i interni operater slobodni odrediti koji su ti uvjeti u kojima se odvija lokalni javni prijevoz.



**Uzmimo ponovo primjer „britanskog iskustva“. Takozvani „Ugovor o kvaliteti“ odgovara procesu dražbe ponuda u skladu s člankom 5 (3)**

11 Cf. Commission interpretative communication on concessions under Community law, EU Official Journal C 121, 29 April 2000

## Tri vrste izravne dodjele

Javna je dodjela definirana kao: „dodjela jednog ugovora o javnim uslugama određenom operateru javne usluge, bez konkurenčijske procedure”. (Članak 2 slovo (h)). To se može dodijeliti na tri različita načina:

- jednom internom operateru (članak 5 stavak (2)),
- jednom malom ili srednjem poduzeću (članak 5 stavak (4)) ili
- jednom željezničkom operateru (članak 5 stavak (6)).



**Izravna dodjela je novi tip dodjele i može se koristiti samo u slučaju kada se proces dodjele odvija u skladu s Pravilnikom PSO!**

Nadležna lokalna vlast može napraviti **izravnu dodjelu jednom internom operateru** (članak 5 stavak (2)), i u tom slučaju lokalna nadležna vlast ona sama vrši usluge prijevoza autobusom, tramvajem ili metroom ili direktno dodjeljuje svom vlastitom internom operateru (pod-točka j).

U ovom slučaju, treba se provjeriti da li lokalna vlast zadržava svoju kontrolu nad internim operaterom”, na sličan način kao i na svoje vlastite odjele”; štoviše, interni operater je predmet određenih strogih propisa:

1. Interni operater **može biti aktivan samo na teritoriju lokalne vlasti**, s izuzetkom linija dolazaka in polazaka,
2. **Njegovo sudjelovanje u otvorenom postupku nadmetanja ponuda za usluge javnog prijevoza izvan teritorija lokalne vlasti zabranjena je i**
3. U slučaju podugovaranja usluga prijevoza, interni operater **mora sam obavljati većinu prijevoznih usluga**.

U skladu sa zakonom o radu kompanija, lokalna ili regionalna vlast ne mora posjedovati 100% internog operatera, no postoji ovabeba određenih garancija da javna vlast mora imati „dominantan utjecaj” koji „odgovara kontroli nad vlastite odjele”.

Prema tome, mogu postojati oblici javno-privatnog partnerstva (PPP).

Izravna dodjela ugovora o javnim uslugama može se napraviti prema **malim i srednjim poduzećima**, u slučaju kada usluga prijevoza koja će biti predmetom ugovora je manjih dimenzija a ugovorna vrijednost ne prelazi iznos od dva milijuna eura, godišnja distanca prijevoza ne prelazi 600.000 km, ili kompanija raspolaže s manje od dvadeset i tri vozila. U takvim slučajevima, **izravna dodjela ugovora u javnim prijevoznim uslugama malim i srednjim poduzećima** (članak 5 stavak (4)) jamči zaštitu (brojnim) malim i srednjim poduzećima, s nacionalnog tržišta lokalnog prijevoza, pogotovo onima koji su posljednjih godina trpjela u kontekstu tržišnih perturbacija prouzrokovanim procedurama dražbe ponuda.

Na kraju, na temelju članka br. 5 stavak (6), izravne dodjela ugovora o javnim uslugama željezničkog prijevoza u gradskim, predgradskim i regionalnim sredinama, mogu biti samo na razdoblje od maksimalno deset godina. U situaciji masovnog „stavljanja na raspolaganje potrebnih ekonomskih aktiva” ovo se razdoblje može produžiti čak i na petnaest godina. U takvim slučajevima izravne dodjele željezničkog prijevoza, isporučitelj željezničkih usluga nije nužno javni ili interni operater.

Unatoč strogim propisima i/ili preciznim unaprijed određenim uvjetima, izravna dodjela ne treba se smatrati kao prepreka, već prije kao mogućnost za realizaciju socio-ekonomskih angažmana u cilju pokrivanja specijalnih zahtjeva lokalnog javnog prijevoza u skladu s principom supsidijarnosti lokalne odgovorne vlasti.

## Osiguranje zaštite zaposlenika kao i socijalnih i kvalitativnih standarda u okviru procesa dražbe ponuda

Pravilnik PSO otvara novu dimenziju za udovoljavanje zahtjevima o socijalnim standardima i o standardima kvalitete u procesu nadmetanja (dražbe). Središnji povezni faktor koji lokalnim nadležnim vlastima pruža mogućnost proširivanja standarda za dodjelu, pogotovo po pitanju zaštite zaposlenika u slučaju promjene operatera kao i socijalnih standarda te standarda o kvaliteti, nalazi se u



### Članku 5, stavak 5 i 6:

(Stavak 5) Bez zadiranja u nacionalno i komunitarno pravo, uključivši kolektivne sporazume, nadležne vlasti mogu zahtijevati odabranom operateru koji će pružati javne usluge, da već zaposlenom osoblju koje će obavljati javne usluge, prava koje bi to osoblje imalo ako bi bilo došlo do transfera u smislu Direktive 2001/23/CE. U slučaju kada nadležne vlasti zahtijevaju od javnog operatera da poštuje određene socijalne standarde, dokumentacija o nadmetanju i ugovori o javnim uslugama, mora uzeti popis predmetnog osoblja i pružiti transparentne detalje o njihovim ugovornim pravima i uvjetima, kojima se zaposlenici smatraju vezanim za te usluge

(Stavak 6) U slučaju kada nadležne vlasti, u skladu s internim pravom, zahtijevaju operaterima javnih usluga da poštuju određene standarde kvalitete, ti će standardi biti uključeni u dokumentaciju o nadmetanju i u ugovore o javnoj nabavi usluga.

## Što to znači?

**Socijalni standardi** mogu biti: zaštićivanje radnih mjesta u slučaju promjene operatera nakon dražbe ponuda ili jamčenje postojećih standarda u kolektivnom ugovoru o radu, standardi o treningu, sigurnosti i zdravstvenoj zaštiti na radnom mjestu, radno vrijeme itd.

**Standardi o kvaliteti** mogu biti: oprema za specijalna vozila kao što su vozila s spuštenim podom, frekvencija usluga, superiorno sinkronizirano radno vrijeme, uniforman sustav izдавanja voznih karata itd.

Za lokalni sustav javnog prijevoza bitno je da lokalne nadležne vlasti definiraju socijalne standarde i standarde o kvaliteti (vidi sljedeći primjer!), koji se moraju nametnuti onima koji apliciraju na ugovore; što su ti standardi preciznije definirani, time se smanjuje mogućnost da nadležna vlast odabere „najjeftinijeg operatera”.



### Zapamtite:

- U postupku dražbe, socijalni standardi i standardi o kvaliteti su samo opcija a ne obveza!
- Primjena jedne takve opcije podrazumijeva akcije lobiranja ne samo kod onih faktora koji odlučuju, u okviru nadležene vlasti, već i lobiranje kod političara!



### Socijalni standardi u jednom izdanju o ponudi: jedan primjer

#### Izdanja (publikacije) za ponudu

Izvadak iz dokumentacije u vezi s:

Opće informacije: Ugovor o uslugama za Mrežu autobusa (D-Mannheim) Schwetzingen-Hockenheim - broj dokumenta: 32487-2011; datum objavlјivanja: 29/01/2011.

Prihvaćanje ponude u skladu s člankom broj 5 stavak (3) Pravilnik Europske Komisije (CE) nbr. 1370/2007.

...

#### Specifikacije iz ugovora

...

**8. Osoblju se jamči poštivanje u smislu Direktive 2001/23/CE i poštivanje socijalnih standarda, u smislu Pravilnika Europske Komisije (CE) br. 1370/2007.**

...

Za sačuvanje prava koje su radnici imali kod prijašnjeg operatera..., odabrani je operater pozvan da osoblju osigura prava koja bi osoblje uživalo prije, u slučaju transfera u smislu Direktive 2001/23/CE. ...

Odabrani operater mora se obavezati da će preuzeti svo uključeno osoblje.... i da će se potpuno složiti sa svim socijalnim standardima primjenjivim na dan objavlјivanja ovih općih podataka, kao minimalnim standardima. ... Što se tiče radnih uvjeta ( i socijalnih uvjeta), treba pogledati kolektivne ugovore iz privitka broj 38a, b, c, e, g, h i i.

...

## Transparentnost

Počevši s 03.12.2009., svaki postupak dražbe i izravne dodjele **mora se obavijiti u Službenom glasilu Europske Unije (članak 7) godinu dana prije** pokretanja postupka dražbe ili dodjeljivanja. Nadležne vlasti moraju objaviti svoje namjere:

- za koji su se tip dodjele odlučile,
- kada započinje postupak dražbe,
- volumen dražbe (jedna linija ili jedna skupina prijevoznih linija ili cijeli sustav loklanog prijevoza)
- zatraženi socijalni standardi i standardi o kvaliteti (vidjeti gore navedeni primjer), ako je slučaj.



**Sindikati mogu koristiti ovu obvezu o objavlјivanju kako bi dobili cjelovitu opću sliku o onome što se događa, što je planirano u jednom gradu.**



Sve informacije o dražbama mogu se naći na početnoj stranici: TED - Tenders Electronic Daily. Upisi se mogu napraviti na adresi <http://ted.europa.eu/TED/>, i mogu se vizualizirati sve procedure o nadmetanju u tom području za svaku zemlju: „Transport and related services“ („Usluge prijevoza i pripadajuće usluge“). Jezik se odabire u gornjoj desnoj strani.

Slika broj 1 donosi jedan primjer i detalj iz 676 publikacija o nadmetanju, u razdoblju od 03/12/2007. i 09/03/2011., u Poljskoj. Ako na internetu kliknete na broj dokumenta, dobit ćete više informacija i više podataka o dotičnoj ponudi.

#### PICTURE 1: PODACI DOBIVENI IZ TED (VERZIJA NA ENGLESKOM JEZIKU)

Search scope: Archives				
Your selection:				
Country: <input checked="" type="checkbox"/> PL from: <input checked="" type="checkbox"/> Dec 3, 2007		CPV code: <input checked="" type="checkbox"/> 60112000 <input checked="" type="checkbox"/> 60172000 <input checked="" type="checkbox"/> 60210000 <input checked="" type="checkbox"/> 63712100 to: <input checked="" type="checkbox"/> Mar 9, 2011		
676 items found, displaying 1 to 25. [First/Prev] <a href="#">1</a> , <a href="#">2</a> , <a href="#">3</a> , <a href="#">4</a> , <a href="#">5</a> , <a href="#">6</a> , <a href="#">7</a> , <a href="#">8</a> [Next/Last]				
Document number	Description	Country	Publication date	Deadline
<input checked="" type="checkbox"/> 75559-2011	PL-Rybnik: public road transport services	PL	08-03-2011	05-04-2011
<input checked="" type="checkbox"/> 75049-2011	PL-Bielchatów: public transport services by railways	PL	08-03-2011	
<input checked="" type="checkbox"/> 74815-2011	PL-Poznań: public transport services by railways	PL	08-03-2011	
<input checked="" type="checkbox"/> 70074-2011	PL-Łódź: public road transport services	PL	03-03-2011	
<input checked="" type="checkbox"/> 69930-2011	PL-Wrocław: public transport services by railways	PL	03-03-2011	
<input checked="" type="checkbox"/> 68899-2011	PL-Sokółka: public road transport services	PL	03-03-2011	
<input checked="" type="checkbox"/> 67385-2011	PL-Świerklanie Górne: public transport services by railways	PL	02-03-2011	31-03-2011
<input checked="" type="checkbox"/> 60619-2011	PL-Katowice: public road transport services	PL	23-02-2011	31-03-2011
<input checked="" type="checkbox"/> 60569-2011	PL-Katowice: public road transport services	PL	23-02-2011	31-03-2011
<input checked="" type="checkbox"/> 59944-2011	PL-Tarnów: public road transport services	PL	23-02-2011	
<input checked="" type="checkbox"/> 59228-2011	PL-Świerklanie Górne: public transport services by railways	PL	22-02-2011	31-03-2011
<input checked="" type="checkbox"/> 58294-2011	PL-Wieliczka: public road transport services	PL	19-02-2011	04-03-2011

TED vam nudi i godišnje izvješće nadležnih vlasti o primjeni Pravilnika PSO (OJU), za koji je nadležna vlast odgovorna, u skladu s člankom 7(1). Unatoč tome,



#### Zapamtite:

- Sve informacije objavljene u TED-u ondose se na već donesene odluke! – Prema tome, one vam nude samo sliku prošlosti a ne budućnosti!**
- Poradi promjene situacije, potreban vam je plan (vidi sjednicu broj 3)**

## Tranzicijsko razdoblje

Zadnje što dolazi na red, ali ne i najmanje važno je: Tranzicijsko razdoblje Pravilnika PSO (OJU) završava s danom 3.12.2019.

Počevši s 03.12.2019., sve dodjele ugovora u željezničkom i cestovnom javnom prijevozu trebaju poštovati u potpunosti članak broj 5 iz Pravilnika PSO, u skladu s člankom 8, stavak (2).

Tranzicijsko razdoblje je istovremeno i „lakmus papir”, koji pokazuje da li i u kojem obliku mogu fuzionirati prijašnje različite forme organizacije usluga putničkoga javnoga prijevoza u zemljama članicama. Pravilnik PSO na eksplicitan način određuje činjenicu da su države članice obvezne **”Poduzeti mjere za postupno usklađivanje s odredbama članka 5”**.

I ima još jedan aspekt: Tranzicijsko razdoblje kontrolira Europska Komisija „u roku od šest mjeseci nakon prve polovice tranzicijskog razdoblja“ (članak 8 stavak (2)). Države članice moraju izvješćivati Europsku Komisiju o stadiju provedbe Pravilnika PSO.

Prema tome, najkasnije 2014. godine u svakoj će se od država članica održati rasprava na nacionalnoj razini o stadiju provedbe procedura dodjeljivanja prema Pravilniku PSO, što uključuje i utjecaj na lokalno tržište javnih prijevoza, utjecaj na aktere s tržišta kao i utjecaj na način primjene socijalnih standarda i standarda o kvaliteti ili ne.



**Na kraju sastanka, trebali biste imati odgovor na sledeća pitanja:**

- **Koji su ključni aspekti Pravilnika PSO i da li su ti aspekti ispravno shvaćeni?**
- **U mojoj zemlji, Pravilnik PSO je nešto novo? Što je bilo novo za mene?**
- **Koji se izazovi pojavljuju u nacionalnom sektoru gradskog prijevoza u mojoj zemlji i da li Pravilnik PSO odgovara na neka pitanja u vezi s privatizacijom i zaštitom radnika?**
- **Koji su problemi ostali bez odgovora?**
- **Za ova pitanja i / ili probleme potreban je još jedan sastanak s jednim predstavnikom nadležne vlasti?**
- **Kakvih mi problema imamo, kao sindikat, u vezi s provedbom Pravilnika PSO?**

## 4. DRUGA SJEDNICA, BR. 2: NACIONALNO IZVJEŠĆE – POZNAVANJE STRUKTURE JAVNOG PRIJEVOZA NA NACIONALNOJ RAZINI I NA RAZINI TRŽIŠTA



### Materijal:

Pogledajte na siteove nacionalnih instituta za statistiku;

Pogledajte na site vašeg nacionalnog ministarstva prijevoza;

Pogledajte na siteove važnih operatera u lokalnom javnom prijevozu na nacionalnoj razini, u svim gradovima s više od 50.000 stanovnika;

U slučaju multinacionalnih operatera na nacionalnoj razini, pogledajte na siteove:

U slučaju multinacionalnih operatera na lokalnim javnim tržištima prijevoza, pogledajte i na site Partizipation, na adresu <http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils>.

Direktiva 2009/38/CE o uspostavljanju jednog europskog radničkog vijeća u poduzeću ili jedne procedure o informiranju i konzultiranju radnika u poduzećima i grupama poduzeća komunitarnih dimenzija (reformiranje).

Svi ostali materijali mogu se naći na stranici Partizipation (Participacija radnika), uključujući usporedbe s Bugarskom i Rumunjskom

pcenito, sindikati posjeduju bogate spoznaje o vlastitom sektoru djelovanja, u kojim se organizira i pregovaraju kolektivni ugovori, što predstavlja i postulat kao i rezultat uspjeha sindikalne aktivnosti. Unatoč tome, ustanovili smo da, pogotovo u sektoru javnog lokalnog prijevoza, sindikati su organizirani po kompanijama, da su manji (brojčano) i raznorazni a da se spoznaje i znanja o nacionalnom tržištu lokalnog javnog prijevoza usredotočuju na velike operatere prijevoza u glavnim gradovima i u ostalim gradovima u zemlji.

Poradi poboljšanja znanja o nacionalnom tržištu lokalnih javnih prijevoza, bilo bi korisno organizirati sastanak, na kojem bi sudjelovali kolege iz različitih kompanija i gradova. (U ovom slučaju, trajanje sjednice ovisi o rasponu tema i podataka o kojima će se izlagati na sjednici).

Sljedeći priručnik donosi navedene sugestije o informacijama koje se moraju prikupiti poradi izrade nacionalnoga izvješća.



## Priručnik za izradu nacionalnog izvješća o strukturi i tržištu javnog prijevoza

### Lokalno tržište javnog prijevoza

- glavni akteri: gradski/privatni operateri, multinacionalne kompanije;
- broj vozila, broj zaposlenika;
- igrači na tržištu: veliki i /ili mali i srednji; multinacionalni operateri;
- broj putnika: u porastu / smanjivanje
- tarife: velike / smanjene
- uloga privatizacije
- ...
- Glavni su problemi...

### Financiranje sustava javnog lokalnog prijevoza

- Odakle dolazi novac: od putnika, države i /ili gradskog proračuna i / ili regije?
- Proporcija finansijske kompenzacije obzirom na volumen tržišta
- Gradski javni prijevoz ima potporu programa na nacionalnoj razini /regionalnoj razini / mjesnoj i ta je potpora popraćena političkim direktivama?
- ...
- Glavni su problemi ...

### Pravilnik PSO

- Proces primjene Pravilnika PSO (CE – Europska Komisija) br. 1370/2007.: da li se u potpunosti poštuje?
- Dodatne zakonodavne odredbe na nacionalnoj razini koje se odnose na dodjelu?
- ...
- Glavni su problemi...

### Sindikalna struktura

- Struktura sindikalne zastupljenosti; organiziran omjer prema broju sindikalnih članova?
- Koji je predmet propisa kolektivnih ugovora na nacionalnoj razini i /ili na razini poduzeća?
- Zaštita zaposlenika i socijalni standardi: kakvi problemi postoje po tom pitanju?
- Glavni su problemi ..

U sljedećim se stranicama donosi kao jedan takav primjer, jedno nacionalno izvješće, koje sadrži strukturu, teme i podatke o nacionalnom izvješću o Hrvatskoj<sup>12</sup>. Moguće je da se, o određenim točkama, druga nacionalna izvješća usredotočuju drugačije.

<sup>12</sup> Mulțumiri Katarinei Mindum, reprezentant al Sindicatului Muncitorilor Feroviari din Croația pentru sprijinul acordat.

KARAKTERISTIČNE CRTE LOKALNOG JAVNOG PRIJEVOZA	NACIONALNO IZVJEŠĆE O HRVATSKOJ
<b>Glavne karakteriste</b>	Sustav javnog prijevoza u Hrvatskoj uključuje tri glavna podsustava: tramvaj, autobus, željeznica – od kojih, podsustav prijevoza s tramvajem obuhvaća 64%, prijevoz autobusom 32% a željeznički podsustav 14% od sveukupnog broja putovanja javnim prijevoznim sredstvima.
<b>Broj operatera</b>	44 (sursa: Eurostat)
<b>Radna snaga</b>	2.391 (sursa: Eurostat)
<b>cifra de afaceri</b>	47,7 Mio. EURO (sursa: Eurostat)
<b>Glavni operateri</b>	<p>Gradski javni prijevoz koncentriran je u sljedećim gradovima:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zagreb (autobus &amp; tramvaj),</li> <li>• Rijeka,</li> <li>• Split,</li> <li>• Dubrovnik,</li> <li>• Pula,</li> <li>• Osijek (autobus &amp; tramvaj) i</li> <li>• Zadar.</li> </ul> <p>U ovim navedenim gradovima, operateri gradskog prijevoza u vlasništvu su gradova.</p> <p>Osim spomenutih gradova, javni cestovni prijevoz organiziraju 15 privatnih <b>operatera na regionalnoj razini</b>, od kojih je nekoliko već otišlo u stečaj ili se bore na rubu stečaja.</p>
<b>Multinacionalni operateri</b>	Postoji jedan multinacionlani operater (Panturist, koji djeluje u Osijeku, sa 338 zaposlenika), podružnica francuske grupe Veolia, koja djeluje kao regionalna mreža u okolini grada Osijeka i surađuje sa sustavom ticketinga (karata) s gradskim operaterom, pa je ovo jedini integrirani sustav ticketinga u Hrvatskoj.
<b>Broj putnika</b>	<p><b>Gradski prijevoz:</b>  Tramvaj: 168.057.000 (2000)  192.940.000 (2009)  Autobus: 221.246.000 (2000)  191.312.000 (2009)</p> <p>Otprilike 65% putnika koji koriste javni grradski prijevoz u Hrvatskoj pripada zagrebačkom operateru ZET u Zagrebu.</p> <p><b>Regionalni prijevoz:</b>  Broj se putnika drastično smanjio, od 148.408.000 (1990) n  58.493.00 (2009)</p> <p>sursa: Statistički godišnjak Republike Hrvatske,  verzija za internetske stranice SLJH2010.pdf</p>

KARAKTERISTIČNE CRTE LOKALNOG JAVNOG PRIJEVOZA	NACIONALNO IZVJEŠĆE O HRVATSKOJ
<b>Broj vozila</b>	<p><b>Gradski prijevoz:</b>  Tramvaj: 443 (2000)  415 (2009)  Autobus: 1.033 (2000)  1.270 (2009)</p> <p><b>Regional prijevoz:</b>  Nema službenih podataka    Podružnica Panturist iz Osijeka, koja pripada francuskoj grupi Veolia posjeduje 133 autobusa.</p>
<b>Koncesije</b>	Koncesije za autobuse dodjeljuju se na razdoblje od 5 godina, ali samo otprilike 45 -55% od njih funkcioniра u stvarnosti, a to je stanje određeno činjenicom da operateri zahtijevaju koncesiju koja uključuje karakteristiku o frekvenciji (koliko često voze autobusi) od svakih 10 – 15 minuta, između 5 – 7 minuta poslijepodne, dok u stvarnosti osiguravaju uslugu samo u intervalima od svakih 30 minuta.
<b>Nadoknada troškova</b>	Takse pokrivaju samo 20% (estimativno) od sveukupnih troškova.
<b>Subvencije / nadoknada obveza javne usluge</b>	<p>Nadoknade za učenike i studente dolaze od države za sve operatere.</p> <p>Ne postoje druge kompenzacije, kao što su na primjer kompenzacije za gorivo, za specijalna vozila ili kompenzacije za poštivanje standarda o kvaliteti usluge itd.</p> <p>Gubitak operatera u vlasništvu grada pokriven je gradskim holdingom (u Zagrebu na primjer, s prihodima koje imaju poduzeća u vlasništvu grada, kao što su plinske instalacije, opskrba vodom, izgradnja stanova, čistoća, ili robni terminal).</p>

KARAKTERISTIČNE CRTE LOKALNOG JAVNOG PRIJEVOZA	NACIONALNO IZVJEŠĆE O HRVATSKOJ
<b>Specijalne karakteristike</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• U Hrvatskoj ne postoje udruge prijevoznika, svaki sustav ili prijevoznik ima svoj vlastiti sustav operatora, svoj vlastiti sustav izračunavanja cijena, čak i zagrebački operator ZET ima sustav ticketinga za usluge prijevoza autobusom i jedan sustav za prijevoz tramvajem.</li> <li>• Pristojbe su velike, pogovoto u slučaju regionalnog prijevoza.</li> <li>• U nekim regijama, usluge prijevoza putnika postoje samo za učenike, a druge regije postaju „bijele mrlje“ za lokalni sustav janog prijevoza.</li> <li>• U zagrebačkoj regiji, instaliran je željeznički predgradski-gradski sustav, što je dovelo do toga da se broj putnika koji koristi željeznički gradski prijevoz udvostruči u posljednje dvije godine.</li> <li>• Većina kompanija u regionalnom prijevozu suočava se s financijskim poteškoćama.</li> <li>• Rivalitet između takozvanih „crnih linija“ koje dolaze svakih 5-10 minuta prije programiranih usluga.</li> <li>• Slaba ili nepostojeća kontrola kada je u pitanju provjera kvalitete.</li> <li>• Relativno male plaće, manje u prosjeku s 20% od prosječnih plaća.</li> <li>• Loši uvjeti rada, pogotovo kada je u pitanju radno vrijeme.</li> <li>• Pravilnik PSO: socijalni partneri nisu uključeni u proces harmonizacije i nadzora zakona i metodologija, postoji nacionalno zakonodavstvo, koje se međutim ne primjenjuje.</li> <li>• Postoje 14 lokalnih sindikata.</li> <li>• Može se primjetiti iznimno jak fenomen unutarnjeg nastanka sindikata, fenomen koji je uzeo maha, za osnivanje kvazi-sindikata, udruga koje nisu ni registrirane kao sindikati i ne ispunjavaju sindikalne zadaće, sindikati bez članova.</li> </ul>

Nacionalna će izvješća ojačati sposobnost sindikata i predstavnika zaposlenika da bolje analiziraju vlastito tržište lokalnog javnog prijevoza, te će doći ususret podupiranju izvršenja vlastite analize jakih strana, slabih strana, mogućnosti i prijetnji (SWOT analiza, vidi sjednicu broj 3). Istovremeno, ona može pomoći i u prepoznavanju raznih operacionih područja za odvijanje efikasnog socijalnog dijaloga s članovima sindikata.

Preporuča se da ovo nacionalno izvješće bude dopunjeno TED analizom (vidi sjednicu broj 1) o korištenim procedurama dodjele na nacionalnoj razini.

Onda kada se radi o multinacionalnim kompanijama koje djeluju u vašim zemljama, treba prikupiti i informaciju o instrumentu Europskog radničkog vijeća (EWC) u trans-nacionalnim kompanijama. Da li postoji europsko radničko vijeće u dotičnom multinacionalnom operatoru? Da li moja zemlja ima jedno mjesto u ovom Europskom radničkom vijeću EWC? Ukoliko ima, da li imamo svog predstavnika? Tko je predstvanik u europskom radničkom vijeću EWC?

Moguće je da se nacionalno izvješće ne finalizira u roku od 3 sata, zbog nedostatka mnogih detalja, i u tom se slučaju mogu podijeliti zadaće ostalim članovima skupine a popunjavanje nacionalnog izvješća može se napraviti na drugoj, dodatnoj, sjednici.



**Na kraju sastanka, trebalo bi da imate odgovor na jedno od sledećih pitanja:**

- **da li sam ispravno shvatio strukturu sektora gradskog javnog prijevoza u svojoj zemlji?**
- **Koje su tri navažnije karakteristike, bitne po sustav lokalnog javnog prijevoza?**
- **Da li znam ponešto o razini provedbe Pravilnika PSO? Kakvih problema ima?**
- **Postoje i druge karakteristike, isto toliko bitne i relevantne?**
- **Dali su sindikati uključeni u proces dodjele i na koji način?**

## 5. SJEDNICA BROJ 3: PUTNI LIST ZA SOCIJALNU ZAŠTITU



### Material

Svi materijali sa sjednice broj 1 i 2, kao i rezultati sa sjednica broj 1 i 2.

 jednica broj 3 ralikuje se od prijašnjih sjednica, prva sjednica ističe 3 različite **informacije o novom Pravilniku PSO**, o novim izazovima koje donosi i o šansama koje se nude sindikatima; druga sjednica naglašava **informacije o vašem nacionalnom tržištu lokalnog javnog prijevoza**, informacije o strukturi tog tržišta i o tipu organizacije, o akterima na tom području i o načinu funkciranja procedura dodjele ugovora o javnom prijevozu. Većina sudionika na objema sjednicama imat će sada više informacija i bolje će razumjeti probleme s lokalnog tržišta javnog prijevoza.

### Pro-aktivan pristup i novi igrači

Prijašnje su sjednice ponudile jednu opću sliku o budućim evolucijama u vašem gradu ili regiji, koje se odnose, na primer, na mogućnost ili nemogućnost da se vaša kompanija javnog prijevoza suoči s nadmetanje ponuda. Druga stvar koju ste saznali je ta da su se na tržištu pojavili neki novi igrači: multinacionlne kompanije, koju su jaki konkurenti za gradske operatere u javnom prijevozu, i znate još i to da vaša nadležna vlast i loklani političari su oni koji odlučuju o tipu procedure dodjele: direktna dodjela jednog ugovora o javnih uslugama jednom operateru koji je u vlasništvu grada ili će biti nadmetanje ponuda.

U ovoj situaciji, sindikati moraju promijeniti svoju perspektivu i strategiju. Trebaju se ostvariti/obaviti „pregovori“ s političarima i nadležnim vlastima prije započinjanja običnih pregovora o kolektivnom ugovoru o plaćama i radnim uvjetima, na razini kompanije, s poslodavcima i njihovim predstavnicima.



### Preduvjet

U slučaju da postoji obveza prema kojoj nadležna vlast mora dodijeliti ugovor o javnim uslugama operateru javnog prijevoza, sindikati moraju usvojiti drugačiju strategiju: jedan od bitnih trenutaka je **principijelna odluka o vrsti procedure i/ili sadržaju specifikacija**. I treba imati u vidu da postoje i drugi partneri za pregovaranje: predstavnici lokalnih nadležnih vlasti i lokalni političari.

Ovaj **pro-aktivan** pristup je zapravo posljedica normi o publiciraju, s jedne strane, i s druge strane uloge koju ima novi akter u procesu dodjeljivanja: lokalna nadležna vlast (vidi sjednicu broj 1). Obzirom da se imai u vidu ta činjenica, **sjednica broj tri će sjednica (3) biti prije svega sastanak o strategiji sindikalne politike u kontekstu procedure dodjele**. Ako započnete kampaniju nakon objavljinanja TED procedure za dodjelu u vašem gradu, već ste izgubili bitan trenutak za utjecanje na buduće rokove i uvjete za radnike u javnom prijevozu, u zajednici koju zastupate!

Obzirom da ste upoznati s ovim preduvjetom, koji je posljedica Pravilnika PSO, možete početi s trećom sjednicom.

Središnja točka treće sjednice je pitanje:

**Kako se dolazi do sindikalne strategije koja će osigurati zaštitu zaposlenicima i koja će poboljšati socijalne standarde i standarde o kvaliteti u okviru procedure dodjele?**

Za izradu sindikalne strategije, treba se još razgovarati i o drugim važnim pitanjima vezanim za sljedeće tri teme, koje sjednici daju jednu određenu strukturu:

- Koje su nam jake i slabe točke koje imamo, kakve opasnosti nam prijete i kakve oportunitosti imamo?
- Kakve argumente imamo protiv promjene operatera (u slučaju direktnog dodjele lokalnom operateru javnog prijevoza) i (u slučaju nadmetanja ponuda) u korist nametanja socijalnih standarda svakoj konkurentnoj kompaniji u okviru procedure?
- Kakav nam putni list treba?



#### Primjedbe edukacijskog karaktera:

**Sjednica se može organizirati javno ili s raznim radnim grupama ili kao kombinacija dviju mogućnosti, ovisno o broju sudionika. U slučaju grupe veće od 20 sudionika, onda se mogu podijeliti u 2 ili 3 grupe, ali sve radne grupe moraju raditi s istim pitanjima!**

**Sve grupe moraju razgovarati o svim koracima, jedan iza drugog: korak 1, korak 2, korak 3 i korak 4.**

## Korak broj 1: Analiza SWOT

Akronim SWOT odnosi se na pojmove u engleskom jeziku za jače strane (strengths – S), slabe strane (weaknesses – W), mogućnosti (opportunities- O) i opasnosti (threats – T), u našem slučaju ova metoda služi jednom jedinom cilju: Plasiranje rezultata prijašnjih rasprava na sjednicama 1 i 2 u određenu strukturu.

- Sljedeći se aspekti mogu koristiti kao materijali sa ovu sekvencu:
  - Odgovori na pitanja sa prve sjednice 1, kao što su:
    - Koji su ključni aspekti Pravilnika PSO?
    - Da li Pravilnik PSO nudi odgovore o privatizaciji i zaštiti zaposlenika?
    - Kakvih mi problema imamo kao sindikat vezano uz provedbu Pravilnika PSO?
    - Da li nam je potreban sastanak s jednim predstavnikom nadležnih vlasti kako bismo pojasnili ova pitanja?
  - Nacionalno izvješće o strukturi i tržištu avnog prijevoza i analiza TED (vidi sjednicu broj 2)

Kao i

- Odgovore na pitanja s druge sjednice, sjednice 2, pitanja tipa:
  - Analizirajući lokalnu situaciju, koje su tri najvažnije ključne karakteristike?
  - Jesu li sindikati uključeni u proces dodjele i na koji način?

S ovim materijalom i s iskustvom stečenim na dvjema sjednicama, sve karakteristike, šanse, probleme, ideje itd. mogu se staviti na račun vanjskih i unutarnjih faktora, prema dolje navedenom prijedlogu.

### **Unutarnji faktori:**

- **Jake strane:** karakteristike po kojima su sindikati u prednosti, kao što su: visoka sindikalna gustoća; postojanje putnog lista za direktnu dodjelu; postojanje jedne kolektivne konvencije koja će biti nametnuta kao obvezni socijalni standard u slučaju nadmetanja ponuda itd.
- **Slabe strane:** karakteristike koje sindikat stavlja u slabiju poziciju u odnosu na druge: smanjena sindikalna gustoća (frekventnost); niska razina znanja, itd.

### **Vanjski faktori:**

- **Mogućnosti:** vanjski faktori koji bi mogli poduprijeti sindikate, kao što su politička potpora, shema razvoja sustava lokalnoga javnoga prijevoza itd.
- **Opasnost:** vanjski elementi koji bi mogli zadavati poteškoće sindikatima, kao što su: ukidanje subvencija, nedostatak stavljanja problema lokalnog javnog prijevoza na dnevni red nadležne vlasti, nedostatak političke potpore itd.

### **SLIKA 2: PRIMJER SWOT ANALIZE, NA LOKALNOM JAVNOM PRIJEVOZU**

Povoljno	Nepovoljno
<ul style="list-style-type: none"> <li>Visoka sindikalna gustoća</li> <li>Organiziranje seminara o Pravilniku PSO</li> <li>Sindikalna kampanja (OJU) o lokalnom javnom prijevozu</li> <li>Putni list za direktnu dodjelu</li> <li>Kolektivni ugovor o socijalnim standardima u slučaju nadmetanja ponuda</li> <li>...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Smanjena sindikalna gustoća</li> <li>Nedostatak potpore kolega</li> <li>Niska razina znanja o Pravilniku PSO</li> <li>...</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Problem lokalnog javnog prijevoza nalazi se na dnenom redu nadležne vlasti</li> <li>Financiranje je jasno i sigurno</li> <li>Porast broja putnika</li> <li>Politička potpora</li> <li>...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ukidanje subvencija</li> <li>Problem lokalnog javnog prijevoza ne nalazi se na dnenom redu nadležne vlasti</li> <li>Nedostaje politička potpora</li> <li>Gradski operater će se privatizirati</li> <li>...</li> </ul>

#### **Zapamtite:**

**Na dijagrami SWOT analize ne postoji dovoljno prostora za nabranje svih detalja; na primjer, akon dobijete kao rezultat interni korisni faktor „kolektivni ugovor o socijalnim standardima, u slučaju nadmetanja ponuda”, morate imati sve detalje o kolektivnom ugovoru ili, u najmanju ruku, ključne točke ovog ugovora!**

#### **Prijedlozi za organiziranje:**

**Svaka radna grupa predstavlja svoje rezultate na javnoj sjednici a rezultate radnih grupa stavlja se u dijagram kao što je navedeno u slici broj 2. Ukoliko se to želi, može se napraviti popis prioriteta koji će obuhvatiti sve elemente.**

## Korak broj 2: Prednosti primjene Pravilnika PSO, u principu

Kod pripreme razgovora s predstvincima lokalne nadležne vlasti, sljedeći korak iz treće sjednice bit će pronalaženje načina obrazlaganja u korist Pravilnika PSO (lobiranje u korist ovog pravilnika).

Prema tome, napravite popis koji će obuhvatiti pozitivne argumente i koristi za lokalnu nadležnu vlast, u slučaju **direktnih dodjela** i u slučaju procedure **nadmetanja ponuda**. Evo kako može izgledati takav popis:

Nadležna vlast može:

- dodijeliti ugovor o uslugama javnog prijevoza vlastitoj kompaniji (gradu);
- može slobodno odlučiti o izvoru jedne procedure o direktnoj dodjeli;
- može direktno dodijeliti ugovore o uslugama javnog prijevoza putnika malim i srednjim poduzećima;
- može direktno dodijeliti ugovore o javnim uslugama željezničkog prijevoza za gradski, prigradski i regionalni prijevoz;
- može odabrati proceduru koji podrazumijeva nadmetanje ponuda koja će odgovarati specifičnoj situaciji jednog lokalnog prijevoznog sustava;
- može odrediti zaštitu zaposlenika u slučaju promjene operatere, te može odrediti socijalne standarde i standarde o kvaliteti.

S druge strane, nadležna vlast uživa u:

- Imala na raspolaganju transparente i jednakе mјere predstavljanja finansijskih operacija/protoka po pitanju subvencija i plaćanja za regularizaciju usluga prijevoza putnika;
- Korištenjem mogućnosti koje nudi Pravilnik o direktnim dodjelama može imati kao rezultat realizaciju ušteda troškova s tranzakcijama i uštedu administrativnih troškova;
- Može direktno kontrolirati sustav lokalnog javnog prijevoza i može efikasno ostvarivati lokalnu političku volju.

Po pitanju materijala, mogu se konzulitrati sugestije za sjednicu broj 1.

## treći korak - 3: Kalendar i akteri



### Sugestije o organiziranju

Za ovaj korak, puni sastav će se podijeliti u dvije grupe; jedna grupa koja će se baviti izradom primarnog projekta kalendar i druga grupa koja će pripremiti relevantne aktere s kojima će komunikirati u slučaju procedura dodjele lokalnog javnog prijevoza.

### Raspored

Prije izrade kalendarja,, moraju se provjeriti važni datumi, kao što su:

- Datum kada se treba poslati nacionalno izvešće o dotičnoj zemlji Europskoj Komisiji, zbog evaluacije napretka u provedbi Pravilnika PSO u vašoj zemlji (nacionalno izvešće o napretku)
- Datum/Datumi isteka efektivne/efektivni koncesije/ugovora//koncesija//ugovora operatera/operatera lokalnog javnog prijevoza
- Datum kada će lokalna nadležna vlast odlučiti o vrsti procedure dodjele
- Datum do kada se treba finalizirati jedan projekt sindikalnog koncepta
- Datum diskusije s lokalnom nadležnom vlašću / eventualno s lokalnim operatorom o sindikalnom konceptu
- Datum do kada ...

## Akteri

Sastavite popis relevantnih osoba / tijela na lokalnoj i regionalnoj razini uključenih u donošenje odluka o organiziraju vašeg lokalnog javnog prijevoza, na primjer:

- Sindikat
- Loklani operator /lokalni operateri
- Nadležna lokalna vlast
- Udruge putnika
- Grupe o zaštiti okoliša
- Političke stranke
- Drugi navijači kao što su „Kampanija za bolji prijevoz“ (<http://www.bettertransport.org.uk>) u Velikoj Britaniji ili „Pro-željeznički Savez Hrvatska/Alijansa za željeznicu“ (<http://www.szz.hr>) u Hrvatskoj ...

Koraci od 1 – 3 definiraju prvi dio sjednice broj 3, čiji je cilj

- sređivanje svih informacija prikupljenih na prijašnjim sjednicama i
- stavljanje ovih informacija u središte pozornosti.



### Nakon predstavljanja i proučavanja ovog prvog dijela, dobit ćete

- Elemente SWOT analize,
- Argumente potrebne za razgovore s predstavnicima lokalnih nadležnih vlasti
- Popis relevantnih osoba uključenih u sljedeći proces koji ćete organizirati
- Jedan nacrt kalendara .

Do ovog ste trenutka razvili relevantne dijelove za kreiranje sindikalne strategije. U četvrtom dijelu, kombinirat ćemo rezultate s prijašnjih sjednica da bismo izradili jedan plan, jedan putni list.

## Korak broj 4: Putni list za sindikalnu akciju

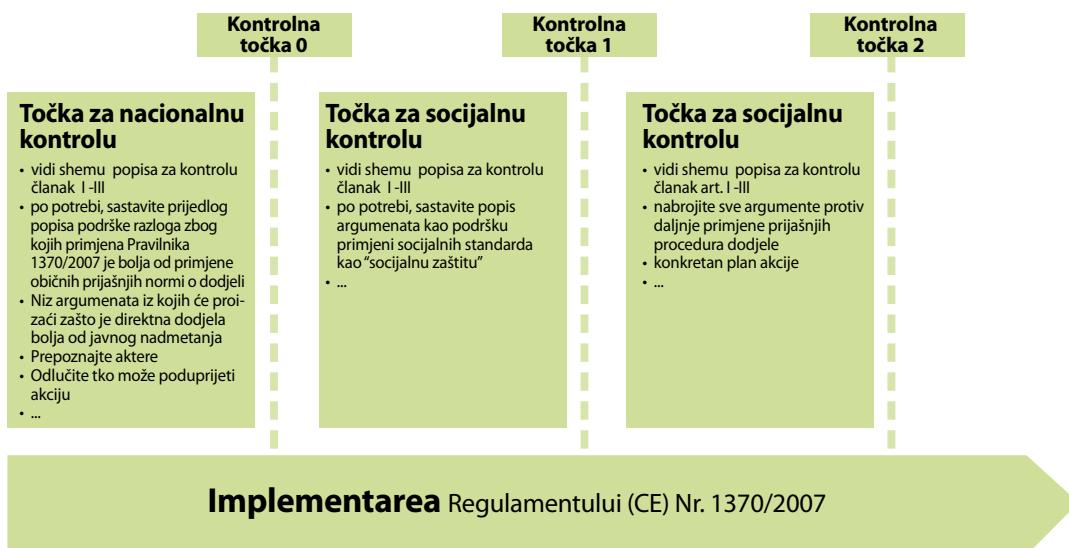


### Sugestije o organiziranju:

Za ovaj dio, sastavite radne skupine s 5 – 7 sudionika, čiji će jedini zadatak biti izrada putnog lista s tri kontrolne točke: jedna kontrolna točka na nacionalnoj razini, jedna socijalna i jedna za akciju, kao što se može vidjeti na donjim slikama.

Radne grupe ne trebaju raditi više od 45 – 60 minuta, ovisno o tome kako teče sjednica. Nakon aktivnosti po radnim grupama, potrebna je plenarna sjednica koja će trajati otprilike 60 minuta, ovisno o broju grupa ili sudionika. U plenu, mora se raspravljati o raznim prijedlozima o putnom listu za socijalnu zaštitu.

### SLIKA 3: FOAIE DE PARCURS PENTRU PROTECTIE SOCIALĂ



Jedini je cilj „putnog lista“ stimulacija aktivnosti grupe i, kao i sljedeći popis provjere, ona je samo prijedlog za predstavnike sindikata. Vi ste oni koji najbolje poznajete stanje u vašoj zemlji ili u vašoj zajednici strategija sindikata mora odgovarati specifičnoj lokalnoj/nacionalnoj situaciji.

## Popis kontrole za sindikalne predstavnike

Kao potpora predloženom planu akcije za lojalnu i odgovornu konkurenčiju sa socijalnoga stajališta u lokalnom javnom prijevozu, sindikalni predstavnici na lokalnoj i regionalnoj razini u svakoj zemlji članici, individualno, mogu postupiti prema sljedećoj shemi popisa za kontrolu.

Nemojmo zaboraviti međutim da se ovaj popis kontrole razlikuje od zemlje do zemlje jer svaka zemlja ima vlastiti nacionalni način upravljanja industrijskim odnosima.

Sljedeći popis provjere napravljen je tako da bude potpora izradi proširenog procesa sindikalne akcije i primjeni u praksi interesa zaposlenika u javnom prijevozu:

### I. Priprema aktivnost

- Nemojte zaboraviti: nacionalne kodove (šifre) industrijskih odnosa i nacionalnog zakonodavstva o industrijskim odnosima;
- Sastavite popis svih propisa nacionalnog zakonodavstva za popunjavanje/dopunjavanje Pravilnika PSO;
- Skrenite pozornost na specijalne izuzetke, kao na primjer činjenicu da se trenutno, samo Direktive 2004/17/CE i 2004/18/CE (Europske Komisije) primjenjuju na zakon o javnim nabavama za javne usluge prijevoza putnika. U tom slučaju, vrlo je bitno da se analiziraju restrikcije koje postoje i koja blokiraju primjenu ovih općih propisa o javnim nabavama.
- Pripremite opću prezentaciju datuma isteka postojećih ugovora o uslugama i/ili koncesijama u području prijevoza putnika. Puno se ovih podataka mogu pronaći preko interneta.
- Pronalaženje lokalnih ili regionalnih nadležnih vlasti;

- Pronalaženje kontakt partnera za relevantna tijela korisnika;
- Odluka o mogućnosti izrade plana akcije;
- Određivanje načina raspodjele zadaća među dobrovoljnim predstavnicima i sindikalnim zaposlenicama s cijelom radnom normom;
- osnivanje/izrada jednog preliminarnog rasporeda;
- ...

## II. Rok finalizacije akcijskog plana

**Činjenica da rokovi finalizacije procedura dodjele se često produljuju rezultira činjenicom da se pojavljuje potreba duljeg roka za finalizaciju akcijskog plana.** Ovaj bi plan trebao minimalno konkretnizirati u roku od:

- Dvije godine, u slučaju moguće direktne dodjele jednom internom operateru;
- Godinu i pol u slučaju mogućih tipova direktne dodjele nadalje
- Dvije godine, u slučaju procedure nadmetanja ponuda u skladu s člankom 5 (3)
- Šest mjeseci, u slučaju mogućeg zahtjeva za dodjelu koji se i prije koristio na temelju nadmetanja, u skladu s člankom 5 (1)

Zapamtite: rokovi finalizacije mogu se značajno razlikovati od zemlje do zemlje.

## III. Aktivnosti vezane uz proces akcijskog plana

- Procjena kalendarja (rasporeda) / programa
- Određivanje vrste dodjele kojoj se mora težiti imajući u vidu akcijski plan:
  - Direktna dodjela internom operateru
  - Direktna dodjela malom ili srednjem operateru
  - Direktna dodjela isporučitelju željezničkih usluga
  - Procedura nadmetanja ponuda
- Prepoznavanje aktera: predstavnici lokalnih ili regionalnih nadležnih vlasti, lokalni ili regionalni političari koji sudjeluju u određivanju i odlučivanju politike lokalnog prijevoza i njegove organizacije u okviru političkih tijela;
- Odlučujući faktori koji mogu podržati akciju: političari, skupine građana, udruge putnika, udruge potrošača, .....
- Analiza broja sudionika na tržištu i, ako je potrebno, njihove regionalne raspodjele
- Ako je potrebno, određivanje identiteta 5 ili 8 najvažnijih sudionika na tržištu
- Izrada jedne generalne slike nacionalnih propisa koji se primjenjuju na postojeća prava o industrijskoj sigurnosti
- Obuhvaćanje/sastav članova sindikata prema modelu predstavljenih sjednica
- Prikupljanje i registriranje argumenata u korist primjene Pravilnika PSO
- Određivanje foruma (tijela) koja mogu dati svoju potporu (sindikati, predstavnici saveza radnika, udruge, skupine građana, političari, stručnjaci...)?
- Određivanje zadataka
- Prepoznavanje i određivanje odgovornih osoba i mogućih partnera za suradnju
- Izrada revidiranog kalendarja
- Promatranje sudionika u akcija
- Sastavljanje zapisnika
- Organiziranje razgovora s predstavnicima političkih stranaka
- Organiziranje razgovora s lokanim i regionalnim administracijama (upravama)
- Organiziranje razgovora s drugim sindikatima

- Organiziranje razgovora s prijašnjem operaterima
- Organiziranje razgovora s putnicima i skupinama korisnika i sa drugim akcijskim lokalnim skupinama
- Sazivanje generalnih sjednica sindikata
- Uzimanje u obzir (kao mogućnost) aktivnosti odnosa s javnošću (informativni štandovi, letci, javne rasprave....)
- Registriranje etapa i posredničkih rezultata
- Pripremanje nacionalnih kampanija u okviru sindikata, ovisno o slučaju
- ....

#### **IV. Akcijski plan: Korektna i odgovorna socijalna konkurencija u lokalnom prijevozu**

- Ovisno o slučaju, sastavlja se paket argumenata koji će dokazati da je direktna dodjela bolja u usporedbi s javnim nadmetanjima ponuda
- Sastavljanje popisa direktnih dodjela
- Ovisno o slučaju, sastavlja se paket/niz napomena o razlogu koji bi se mogao uzeti u obzir u cilju „re-municipalizacije“ (stavljanje opet u gradske ruke)
- Sastavljanje popisa primjera o re-municipalizacija (povratak u vlasništvo grada/regije)
- Uzimanje u obzir važnosti socio-ekonomskih obveza iz perspektive sve veće potrebe promoviranja održive mobilnosti u napućenim zonama
- Registriranje referencija o standardima kvalitete, o kvaliteti usluga, kao na primjer, standardi o kvaliteti vozila i linija
- Dokazivanje načina na koji standardi o kvaliteti se odnose na kvalitetu i kvalifikaciju relevantnih zaposlenika u osiguranju usluga prijevoza putnika, eventualno koristeći konkretnе primjere standarda o kvaliteti za zaposlenike (rukovodstvo, održavanje, service, generalna administracija) –
- Sugestija sheme formiranja i profesionalne kvalifikacije
- Sastavljanje popisa standarda o kvaliteti
- Referentne vrijednosti i/ili definicije socijalnih standarda za zaštitu zaposlenika, pogotovo u osoiguranju kontinuirane valjanosti postojećih kolektivnih radnih ugovora u okviru operacionalne tranzicije u trenutku promjene operatera, uzimanje u obzir konkurentnih kolektivnih sporazuma i sugestije o nprocedurama, sačuvanje i/ili obvezu primjene kolektivnih ugovora (sporazumi o plaći), zadržavanja prava na su-određivanje, itd. ....
- Sastavljanje popisa o socijalnim standardima u raznim zemljama
- Prikupljanje protuargumenata pri daljnjoj primjeni prijašnjih procedura dodjele
- Izrada jedne usporedbe i/ili opće prezentacije iz koje će proizaći prednosti Pravilnika PSO u kontrastu s prijašnjim praksama dodjele, što se tiče socio -ekonomске usluge u prijevozu
- Konkretiziranje jednog akcijskog plana, koji će obuhvatiti i aktivnosti (rad) vezane za odnose s javnošću
- Uključivanje akcijskog plana u pregovore / kampanje za kolektivni ugovor
- ....

A sada vratimo se **Editi** i **Jonasu** koji se pripremaju za sjednicu lokalnog sindikata. Započeli su s kratkim predstavljanjem jednoga seminara o posljedicama/utjecajima Pravilnika PSO i završili su s jednim prijedlogom za 3 sastanka na tu temu.

Nakon što su prešli korz ovaj materijal, većina vas će reći: previše tema za tri lokalne sindikalne sjednice i imali bi pravo jer sve informacije, problemi i pitanja o načinu dodjele ugovora o lokalnom javnom prijevozu je previše samo za tri sindikalne sjednice koje traju otprilike traju tri sata svaka.

Izrada sindikalne strategije ne može se finalizirati u samo tri sata i, prema tome, ovaj materijal izgleda više kao „buket cvijeća“ iz kojeg možete izabrati koji cvijet hoćete, ili drugim riječima, organizacijski razvoj sindikata i njihov rezultat, sindikalna strategija, ne mogu sve funkcionirati samo ako "Putovanje samo po sebi je naknada".

Muslim da u ovom su duhu **Editi** i **Jonas** organizirali svoja tri sastanka.

## Bibliografija

COM (2001) 370 finalno: Eurospka prijevozna politika za godinu 2010.: trenutak odluke (BIJELA KARTA), Bruxelles, 2001.

COM (2011) 144 final: BIJELA KARTA,

Interpretativna obavijest Komisije o koncesijama u komunitarnom pravu, Službeno Glasilo Europske Unije,UE C 121, 29. travnja 2000.

Eurostat (Ed.): Panorama PRiijevoda, Izdanje iz 2009., Luxemburg, 2009.

Eurostat: Statistike o loklanom javnom prijevozu, na internetskoj stranici <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>; podaci iz SSI-i t\_tran\_hv-tablice i skinute na dan 13-03-11

Pravilnik Europske Komisije (CE) broj 1370/2007. Europskog Parlamenta i Vijeća europe od 23 listopada 2007. o javnim službama željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i o ukidanju Pravilnika (CEE) broj 1191/69 i 1107/70.

# PRIVITAK

(SAMO NA ENGLESKOM JEZIKU)

- Nacionalna izvješća o sustavima gradskog javnog prijevoza u raznim državama članicama Eurospke Unije i u zemljama kandidatima.
- Opći pogled na multinacionalne kompanije aktivne u gradskom javnom prijevozu.
- Europska radnička vijeća (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 workplace 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 prevail 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 intercommunalism, 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 dépôts*”, 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, Miskolc, 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:	-
<b>TOTAL</b>	<b>HUF 97 billion</b>

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 4<sup>th</sup> 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 3<sup>rd</sup> 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 recruits, 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 surrounds 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 held 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 other 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, especially Bucharest 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 together 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 buy 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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.veoliatransdev.com)

There are also some multinational companies, which operate only in one EU Member State (not eligible 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](http://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](http://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](http://www.stagecoach.com)

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

France	Malta	Sweden	UK
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keolis</li> <li>• Veolia Transdev</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arriva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arriva</li> <li>• Keolis</li> <li>• Veolia Transdev</li> <li>• Nobina</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arriva</li> <li>• First</li> <li>• Stagecoach</li> </ul>
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/JOHml.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 foreseen 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.

#### **Problem 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, negotiations 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 languages 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 languages
- 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 acquisition 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>

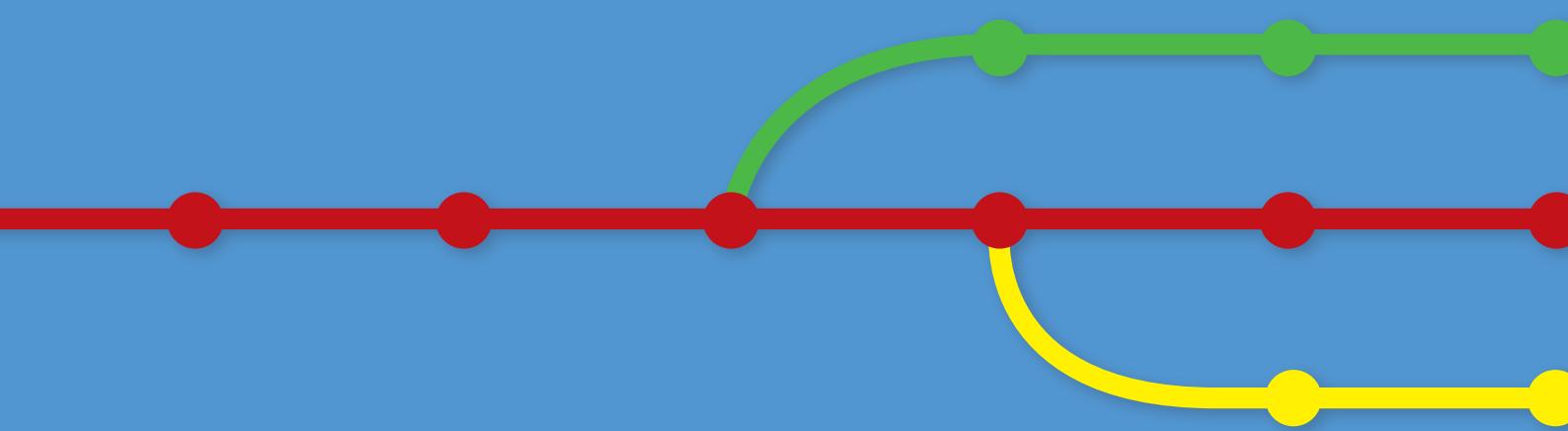
## 4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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





**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](mailto:etf@etf-europe.org)  
web: [www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)



**EUROPEAN TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION**