

# SOCIÁLNÍ PRÁVA A PODMÍNKY V HROMADNÉ DOPRAVĚ

Nástroje, jejichž pomocí můžou **zástupci odborů** překonat změny v regulaci **hromadné dopravy** a na trhu

## NÁVOD PRO ODBOROVÉ AKTIVISTY VYKONÁVAJÍCÍ ČINNOST V OBLASTI MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

MATERIÁL PRO ŠKOLENÍ SLOŽENÉ ZE TŘÍ ČÁSTÍ

Vypracoval: Volker Röske

CZECH



## **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**



**S podporou Evropské unie**


## OBSAH

- 1. Charakteristika místního trhu hromadné dopravy v EU .....p. 5**  
 Význam hromadné dopravy v udržitelné společnosti / PSO (Povinnost veřejné služby) – nové nařízení EU pro hromadnou dopravu / Projekt ETF SCRIPT / Statistiky / aktivní studium ve skupinách
  
- 2. Diskuze – s jakým cílem? .....p. 11**  
 Edita se potká s Jonášem / britský experiment / sestava denního programu
  
- 3. 1. diskuze: nařízení PSO - prostředek pro odbory? .....p. 15**  
 Co reguluje nařízení PSO? / tři druhy veřejných kontraktů / tři druhy přímých zakázek  
 Ochrana zaměstnanců, sociální a kvalitativní normy v průběhu jednání s konkurencí / transparentnost / přechodná doba
  
- 4. 2. diskuze: Zpráva – poznatky o struktuře a trhu státní hromadné dopravy .....p. 23**
  
- 5. 3. diskuze: Harmonogram pro sociální konvoj .....p. 28**  
 Proaktivní přístup a noví účinkující / 1. Krok: analýza SWOT / 2. Krok: výhody nařízení PSO / 3. Krok: harmonogram a účinkující / 4. Krok: harmonogram
  
- PŘÍLOHA: (pouze v angličtině) .....p. 37**  
 Národní hlášení vypracovaná na téma systémů hromadné dopravy v členských státech  
 Evropské unie a jejich kandidátských zemích..... p. 1  
 Přehled multinacionálních podniků aktivně činných v oblasti městské hromadné dopravy .. p. 24  
 Evropské podnikové rady (European Works Councils (EWC)) ..... p. 26



# 1. CHARAKTERISTIKA MÍSTNÍCH TRHŮ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V EU

## Význam hromadné dopravy z hlediska udržitelné společnosti

 oužívání hromadné dopravy dobře signalizuje, jaký je uvnitř určité společnosti přístup k mobilitě a do jaké míry je udržitelný systém dopravy. Hromadná doprava méně znečišťuje životní prostředí a představuje alternativní možnost vůči používání vlastních motorových vozidel. V roce 2006 představoval podíl hromadné dopravy v Evropské unii 15,7%<sup>1</sup>.

Modal split hromadné dopravy v 27 členských státech EU mezi rokem 1995 a 2006 v porovnání s osobní dopravou narostl o 1%, přičemž místní hromadná doprava (autobus, tramvaj a metro) zaznamenala ve stejném období nárůst cestujících skoro o 2%.

Podíl osobních automobilů 72,7% je dominantní oproti podílu místní dopravy (autobus, tramvaj, metro), který představuje 9,6% avšak její role se dostává stále více do pozornosti v politice hromadné dopravy na úrovni Evropské unie a ve většině členských států. Skoro 80% občanů EU žije ve městech a z hlediska požadavků jejich mobility vzniká různorodost nároků v oblasti infrastruktury. Důsledkem toho může dostat místní osobní doprava vyšší důležitost v zájmu zabezpečování životní úrovně občanů.

V zájmu snižování účinků na životní prostředí a podpory udržitelné mobility občanů je třeba vyvinout integrovaný a udržitelný systém místní dopravy ve všech způsobech přepravy, jako například veškeré způsoby místní dopravy, kam patří chůze pěšky, jízda na kole, jízda na motorce, jízda autem a hromadná doprava. V zájmu toho, aby bylo možné tyto problémy řešit a dosáhnout tento cíl, je třeba vyvinout hromadnou dopravu a obzvláště místní hromadnou dopravu na novou „úroveň pohodlí, kvality a rychlosti odpovídající očekávání lidí“, jak je uvedeno v Bílé knize Evropské komise<sup>2</sup>.

V Evropské unii nikdo nepochybuje o tom, že politika městské hromadné dopravy je pořád důležitější. Na druhé straně však vidíme, že mezi politickými cíli a skutečným stavem místní hromadné dopravy není konzistence v členských státech Evropské unie. V roce 2008 byl celkový obrat trhu hromadné dopravy skoro 60 miliard EUR a v této sféře pracovalo skoro 882.000 zaměstnanců<sup>3</sup>. Ve všech státech vidíme jednu společnou vlastnost: místní hromadnou dopravu je nutné kompenzovat ze státního rozpočtu, což znamená, že místní hromadnou dopravu nelze financovat pouze z přepravních poplatků, obzvláště v tom případě, kdy je politickým cílem to, aby služby hromadné dopravy byly cenově přístupné. Avšak už teď je jasné to, že kvůli omezenému rozpočtu zůstanou existující problémy ve financování hromadné dopravy.

Odpovědnost za místní hromadnou dopravu nesou v první řadě místní rozhodující politické síly a příslušné místní úřady. Tohle vysvětluje fakt, proč se místní hromadná doprava liší v jednotlivých státech Evropské unie. Kromě toho nalézáme rozdíly i mezi jednotlivými městy v závislosti na národní legislativě a praxi. V rámci Evropské unie jsou z hlediska struktury místní dopravy a jejího organizačního modelu velké rozdíly: v první řadě je to způsob organizace financování, vlastnictví a struktura poskytovatelů místních přepravních služeb, charakter vztahu mezi příslušnými úřady a poskytovateli služeb, jakož i uplatnění mechanismů konkurence na trhu místní přepravy jako součásti v současnosti platného systému regulace týkající se uzavírání smluv.

1 (vid. níže uvedené údaje: Eurostat (Ed.): „Panorama of Transport“ statistická kniha vydaná v roce 2009, strany 14 + 101; .

2 vid. Bílá kniha s názvem „Evropská dopravní politika na rok 2010: čas rozhodnout“, Brusel, COM(2001) 370 finální, 85ff o., 2011, která byla upravená a aktualizovaná v další Bílé knize o evropské dopravní politice, COM(2011) 144 finální.

3 Vid. Tabulka číslo 1 této příručky s názvem „Místní trh dopravy“, údaje lze najít na stránce <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/> EUROSTAT v tabulkách SBS a t\_tran\_hv (13. 03. 2011).

## PSO – Nové evropské nařízení v oblasti hromadné dopravy

3. prosince 2009 vstoupilo do platnosti nové nařízení EU o osobní přepravě: Nařízení „Evropského parlamentu a rady 1370/2007/EK (23. října 2007) o železničních a silničních službách přepravy osob a o zrušení nařízení rady 1191/69/EGK a 1107/70/EGK“. Od té doby toto nařízení platí a je závazné ve všech členských státech, jakož i jeho veškeré body.

Cílem nového nařízení 1370/2007/EK je následující: cílem **nařízení PSO** je zajištění „bezpečných, účinných služeb přepravy osob na vysoké úrovni **díky regulované soutěži** (zdůrazněno autorem) zajišťující transparentnost a výkon veřejných služeb přepravy osob, s důrazem na hlediska sociální, environmentální a hledisko rozvoje regionu“, což lze najít i v odůvodnění nařízení PSO.<sup>4</sup>

Cílem nařízení PSO je to, aby určilo, jak mají postupovat příslušné úřady v průběhu jednání s konkurencí, jakož i to, aby zaručilo poskytnutí služeb všeobecného zájmu v místní hromadné dopravě. Nařízení PSO dále určuje podmínky, za kterých příslušné úřady platí vzniklé náklady za veřejné služby v případě předepsaných povinností veřejných služeb anebo při uzavření smlouvy týkající se takovýchto povinností a/nebo zabezpečí výhradní práva ve smyslu plnění závazků veřejných služeb.

Tohle je jedna strana mince, druhá pak je ta, že místní hromadnou dopravu poskytují lidé. Ve státech Evropské unie pracuje více než 880.000 zaměstnanců v profesi řidič, údržbář nebo v administrativě. Tito pracovníci se musí vyrovnat s různými i negativními účinky vzniklými na trhu přepravy, se změnami díky regulaci přepravy a konkurenci. Patří sem například: propouštění pracovních sil, snižování platů, privatizace podniků ve vlastnictví samospráv, ztráta jistého pracovního místa, převody podniků, anebo změny pracovních podmínek.

V případě regulovaného trhu místní hromadné dopravy ovlivňují účinné podmínky trhu velkou mírou sociální a pracovní podmínky. Odbory a podnikové rady musí udělat všechno v zájmu toho, aby se zlepšily pracovní podmínky a aby se pomocí sociálních doložek zpomalili antisociální účinky konkurence na trhu hromadné dopravy. Odbory a podnikové rady se dále musí naučit jak přistupovat k zainteresovaným na trhu hromadné dopravy a k příslušnému úřadu, jež představují nejdůležitější elementy procesu regulovaných veřejných zakázek prostřednictvím nařízení PSO. Ostatní účinkující jsou už dobře známí odborům i zástupcům zaměstnanců: jsou to místní poskytovatelé služeb, anebo poskytovatelé dopravních služeb ve vlastnictví samospráv. Velká část těchto poskytovatelů služeb funguje na místní úrovni, ale jsou mezi nimi i soukromí poskytovatelé služeb fungující na celostátní úrovni, anebo ve více státech.

## Projekt ETF SCRIPT

ETF zorganizoval v roce 2011 odborový projekt pro odbory sdružující zaměstnance v městské hromadné dopravě; v centru projektu byli nové členské státy a kandidátské státy. Cílem bylo zviditelnění změn na trhu hromadné dopravy pod účinky nařízení PSO a poznání nejdůležitějších účinkujících na trhu, zejména největší multinationální podniky.

Cílem projektu bylo podat zprávu o nástrojích, které jsou k dispozici a které jsou vhodné pro vynesení rozhodnutí a také to, že když se zrodí rozhodnutí, jaké máme nástroje k ovlivnění obsahu smluv veřejných služeb díky možnostem poskytnutým v novém nařízení. Zástupce odborů musí být schopen odpovědět na mnohé otázky týkající se politiky dané oblasti, například jak lze na politické úrovni ovlivnit rozhodování o fondech, jak má probíhat organizace hromadné dopravy? Jaké možnosti zajišťuje nařízení

<sup>4</sup> Vid. Odůvodnění nařízení 1370/2007/EK 4.

PSO k ochraně zaměstnanců v případě změny poskytovatele služeb? Jaké sociální a kvalitativní kritéria lze očekávat, jakou standardní úroveň je nutné chránit?

Dalším cílem byla výměna zkušeností týkajících se strategií mezi odbory z různých států v níže uvedených otázkách:

- Jak lze ovlivnit úroveň politických rozhodnutí;
- Jak lze zaručit zastoupení zaměstnanců a zajistit odborové zastoupení v průběhu trhu hromadné dopravy;
- Jaké pracovní síly jsou k dispozici a jaké strategie je nutné vytvořit.

Sem patří i to, abychom byli schopni analyzovat účinný trh a jeho podmínky, jakož i možný budoucí vývoj na trhu hromadné dopravy jako základu odborové strategie odvětví.

Účastníci projektu SCRIPT pochází z 12 nových členských států a kandidátských států:

Bulharsko, Chorvatsko, Kypr, Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Malta, Lotyšsko, Litva, Polsko, Rumunsko a Slovinsko.

Tento návod byl vypracován jako výsledek projektu SCRIPT,<sup>5</sup> jeho cílem je pomoci odborům a jejich členům a zástupcům zaměstnanců v tom, aby se vyrovnali se změnami a výzvami regulovaného účinného trhu hromadné dopravy.

## Statistiky

Trh městské hromadné dopravy v Evropské unii můžeme charakterizovat podle odpovědí na níže uvedené otázky:

- Jaký je obrat odvětví?
- Kolik podniků funguje v odvětví?
- Kolik zaměstnanců pracuje v odvětví?

V tabulce číslo 1 se nacházejí odpovědi týkající se celého místního přepravního trhu v 27 členských státech EU za rok 2008.

**1. TABULKA:  
MÍSTNÍ PŘEPRAVNÍ TRH EU (BEZ MÍSTNÍ SUCHOZEMSKÉ DOPRAVY A TAXÍKŮ, 2008)**

|  | Počet zaměstnanců | podniky       | obrat           |
|--|-------------------|---------------|-----------------|
| <b>EU27 – Evropská unie (27 států)</b> | <b>882.200</b>    | <b>14.717</b> | <b>59.874,0</b> |
| BG – Bulharsko                         | 16.362            | 703           | 210,7           |
| CZ – Česká republika#                  | 15.000            | :             | :               |
| EE – Estonsko                          | 2.420             | 17            | 25,7            |
| CY – Kypr                              | 979               | 173           | 40,7            |
| LV – Lotyšsko                          | 10.425            | 133           | 155,5           |
| LT – Litevsko                          | 11.438            | 431           | 225,5           |

<sup>5</sup> Děkujeme Alainovi Sutorovi (CGT, Francie), Martinovi Mayerovi (unite, Spojené království), Stefanovi Heimlichovi (ver.di, Německo) a Sabině Trier (ETF) za ochotné diskuze a za jejich příspěvky k projektu SCRIPT, dále děkujeme účastníkům třech seminářů za jejich nadšení.

|  |                |              |                |
|--|----------------|--------------|----------------|
| HU – Maďarsko                                  | 28.270         | 75           | 693,6          |
| PL – Polsko                                    | 47.476         | 897          | 1.401,3        |
| RO - Rumunsko+                                 | 46.872         | 2.119        | 554,4          |
| SI – Slovinsko                                 | 1.031          | 17           | 39,6           |
| HR – Chorvatsko                                | 2.931          | 44           | 47,7           |
| MT-Malta*                                      | 1.050          | 1            | 18,0           |
| <b>Členské státy projektu SCRIPT dohromady</b> | <b>184.254</b> | <b>4.610</b> | <b>3.412,7</b> |

+ nespolehlivé údaje; \*údaje pro ATP, včetně osob samostatně výdělečně činných (zdroj: SCRIPT); # SCRIPT odhad; nejsou údaje; Zdroj: ohledně Malty a České republiky SCRIPT; ostatní data pochází z Eurostat, datum údajů: 13. 03. 2011; vid. výše 3

Oficiální údaje nejsou kompletní v souvislosti se všemi státy, v některých případech jsme museli uvést odhad, ve všeobecnosti je však možné tvrdit, že obrat trhu místní hromadné dopravy představuje ve 27 členských státech Evropské unie celkem 60 miliard EUR,

- Který dosahuje přibližně 14.700 podniků dohromady
- Pomocí přibližně 882.000 pracovníků.

Tato čísla dávají všeobecný obraz o „trhu místní hromadné dopravy v EU“. Tyto statistiky však nedostatečně odráží skutečnou situaci v odvětví v jednotlivých členských státech EU.

Rozdíly v jednotlivých státech jsou dost podstatné: například když se podíváme na podíl hromadné dopravy z celé přepravy osob (2007)<sup>6</sup>. Na začátku seznamu je Maďarsko (38%), Bulharsko (29%) a Slovensko (28%), na konci seznamu jsou Litevsko (méně než 10%), Velká Británie (13%) a Holandsko (13%). Anebo například v Estonsku je velmi dobrý poměr autobusů a tramvají v místní hromadné dopravě (23%), ale železniční doprava je jen 2%.

Podobné rozdíly najdeme, když se podíváme na 12 států zapojených do projektu SCRIPT: Bulharsko, Chorvatsko, Kypr, Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Malta, Lotyšsko, Litevsko, Polsko, Rumunsko a Slovinsko. Tyto státy představují dohromady poměrně malou část obratu, podniků a zaměstnanců. (vid. Tabulka 2. : podíly na trhu).

## 2. TABULKA: PODÍL TRHU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VE STÁTECH ZÚČASTNĚNÝCH V PROJEKTU SCRIPT

| Místní trh hromadné dopravy               | obrat     | Počet podniků | Počet zaměstnanců |
|---|-----------|---------------|-------------------|
| Ostatní členské státy EU                  | 95%       | 76%           | 83%               |
| <b>Státy zúčastněné v projektu SCRIPT</b> | <b>5%</b> | <b>24%</b>    | <b>17%</b>        |

Avšak rád bych upozornil na to, že údaje podávají málo informací o tom, jaká je místní hromadná doprava ve státech zúčastněných v projektu SCRIPT. Z hlediska údajů ze statistik a údajů o státech zúčastněných v projektu SCRIPT by to byli jen hrubé odhady, kdybychom chtěli srovnávat státy mezi sebou.

6 (vid. Eurostat (edit.): publikace s názvem „Panorama of Transport“ z roku 2009



Podobná situace je v případě údajů, když se podíváme na internetu na činnosti multinacionálních podniků (vid. Tabulku č. 3: multinacionální podniky ve státech zúčastněných v projektu SCRIPT), což ukazuje následující: ze 184.000 zaměstnanců ve státech zúčastněných v projektu SCRIPT pracuje celkem 7.300 (4%) v multinacionálním podniku.

Nebylo by však správné vyvodit ten důsledek, že multinacionální podniky nehrají žádnou roli na trhu městské hromadné dopravy v členských státech EU. Když se podíváme na Maltu, anebo Slovinsko, vidíme, že v těchto státech mají multinacionální podniky silnou a dominantní pozici. Další otázka hodná pozornosti: na evropském trhu městské hromadné dopravy se objevil nový multinacionální účinkující: Egged Europe začal financovat autobusy v Bulharsku a v současnosti vlastní většinu akcií v několika polských podnicích městské hromadné dopravy. V ostatních státech zúčastněných v projektu SCRIPT, jakými jsou Kypr, Estonsko, Lotyšsko, Litevsko a Rumunsko, však nevíme o multinacionální činnosti na trhu městské hromadné dopravy.

**3. TABULKA: ČINNOST MULTINACIONÁLNÍCH PODNIKŮ VE STÁTECH ZÚČASTNĚNÝCH V PROJEKTU SCRIPT**

| Stát            | multinacionální podnik | Počet zaměstnanců | Počet autobusů | Místní činnosti v hromadné dopravě  |
|-----------------|------------------------|-------------------|----------------|---|
| Bulharsko       | Egged Europe           | n/a               | 140            | Egged Europe je 100%-ní dceřinnou společností izraelské firmy Egged Taavura Lft.; firma vlastní 51% podniku „TransTriumi“ se sídlem ve Varně (Egged Bulgaria) |
| Chorvatsko      | Veolia                 | 338               | 133            | Panturist; regionální doprava v okolí Osijeku; od ledna 2011 VTV Pavlic d.o.o. v Záhřebu  |
| Česká republika | Veolia                 | 2.217             | 1.351          | přepravení síť ve 12 městech  |
|                 | Arriva                 | 400               | 250            | Podniky: Bosak Bus s.r.o, Osnado spol s.r.o.  |
| Maďarsko        | Arriva                 | 384               |                | Přibl. 200 řidičů v Budapešti (subdodavatel BKV);   |
| Malta           | Arriva                 | 900               | 500            | Od 3. Července 2011 (Arriva Malta; přibl. 600 zaměstnanců (odhad))  |
| Polsko          | Veolia                 | 2.382             | 915            | Ve dvou městech: Varšava a Tczew  |
|                 | Arriva                 | n/a               | n/a            | Jen na trhu železnic (140 zaměstnanců; 20 souprav)  |
|                 | Egged Europe           | n/a               | n/a            | A MOBILES Poland je dceřinnou společností Egged Europe se 100%-ním vlastnickým podílem, který vlastní většinu akcií v 17 místních dopravních podnicích.       |
| Slovinsko       | Veolia                 | 702               | 362            | 3 podniky: Certus, I&I, SAP   |

Zdroje: webové stránky veolia.com a arriva.com; egged.com; datum přistoupení: 10. a 23. 03. 2011

Co je za statistikami:

V zájmu lepšího pochopení systému městské hromadné dopravy ve Vašem státě je třeba prozkoumat místní úroveň před celostátní úrovní. Účastníci projektu SCRIPT si například nebyli jisti v počtu podniků, protože předpokládali, že v určitých případech, jako například Kypr, Chorvatsko, anebo Litevsko, budou v údajích EUROSTAT uvedeny takové podniky, které fungují ne v místní dopravě, nýbrž v mezi-městském transportu, v jiných případech se zdá, že počet podniků není skutečný, protože mezi nimi byli i takové, které zbankrotovali.

## Aktivní studium ve skupinách

V zájmu pochopení celého obrazu, trhu místní hromadné dopravy ve státě a způsobu jeho fungování je třeba prozkoumat několik kvalitativních charakteristik a vlastností. Takovéto vědomosti není možné získat pouze ze statistik. Je nutno komunikovat s ostatními a ve většině případů budou nejlepšími odborníky kolegové. Anebo je třeba zkusit získat údaje od statistického úřadu daného státu. Práce bude lehčí, když se bude pracovat ve skupině.



**Je potřebné využít odborovou strukturu, je třeba se setkat ve skupinách zástupců odborů a zaměstnanců a je třeba se podívat na to, jak lze získat více celostátních a místních informací díky výměně informací mezi podniky.**

Tento návod může pomoci najít způsob, jak lze získat lepší obraz o mechanismu celostátní místní hromadné dopravy,

- O speciálních charakteristikách trhu národní městské hromadné dopravy a
- O nejdůležitějších numerických ukazovatelích odborů fungujících na daném trhu.



**Čím lépe známe nejdůležitější ukazovatele z hlediska odborů, tím lépe lze využít nové prostředky nařízení PSO na to, aby bylo možné napravit a organizovat odborovou činnost v zájmu vykonávání odborové činnosti, aby během jednání s konkurencí a ve smlouvách veřejných zakázek byli uvedené sociální standardy a doložky zabývající se ochranou zaměstnanců.**

## 2. DISKUZE – S JAKÝM CÍLEM?

### Edita se setká s Jonášem

**E** dita, která je řidičkou trolejbusu v Litevsku, je odborovou zástupkyní a předsedkyní podnikové rady místního dopravního podniku, setkává se s jedním kolegou, Jonášem, který je autobusovým řidičem a odborovým důvěrníkem ve stejném podniku. Spolu se připravují na odborovou diskuzi. Dohodnou si program následující diskuze a Edita navrhuje, že podá krátkou zprávu o mezinárodním odborovém semináři, na kterém se zúčastnila před několika týdny.

**Jonáš:** „To je vše?“ – potom po krátké přestávce pokračuje: „Nemyslím si, že je to dost zajímavé pro naše členy.“

**Edita:** „Bylo by to zajímavé, kdybys slyšel, co se stalo ve Velké Británii se systémem hromadné dopravy kvůli deregulaci, privatizaci a volné soutěži.“ – odpovídá Edita. „A slyšela jsem o novém nařízení PSO, které bude regulovat i naši budoucí soutěž na trhu místní hromadné dopravy u nás. Podle mě potřebujeme plán v souvislosti s tím, co budeme dál dělat.“

**Jonáš:** „Edito, to nemyslíš vážně, potřebujeme plán?“

**Edita:** „Jonáši, jedná se pouze o 5-10 minut. Řeknu Ti, co jsem slyšela od jednoho člena ze Sheffieldu na tom semináři o jejich zkušenostech v městské hromadné dopravě související s konkurencí. Zde jsou mé poznámky. Poslouchej a po zprávě se rozhodneme, co musíme udělat.“

**Jonáš:** „Dobře, tak začni.“

Edita vybere své poznámky a začne číst.

**Edita:** „A britská zkušenost<sup>7</sup>“

#### 1. Místní hromadná doprava ve Velké Británii a Severním Irsku

Více než 95% místních autobusových služeb je v soukromém vlastnictví. Místní autobusový trh ovládá pět multinacionálních firem ze Spojeného království: tyto firmy jsou: FirstGroup, Stagecoach, Arriva (které zrovna zahrnuje fúze Transdev/Veolia), Go Ahead a National Express; tyto dohromady představují 70% místního autobusového trhu. Několik podniků ve vlastnictví samospráv přežilo vlnu privatizace v roce 1980 – mezi nimi je nutno zmínit městskou autobusovou síť v Edinburghu, Lothian Regional Transport. Ve větší části Belfastu a Severního Irsku zůstaly autobusy rovněž v soukromém vlastnictví.

Na území mimo Londýna nastala v roce 1986 deregulace autobusových služeb (Zákon o dopravě, 1985). To znamená, že poskytovatelé autobusových služeb mohou volně registrovat a provozovat autobusové služby na autobusových trasách, které si zvolí, s vlastními cenami a harmonogramem. Samospráva nemůže zasahovat do toho, jaké autobusové služby jsou k dispozici. Autobusové společnosti mohou mezi sebou volně soutěžit na stejné trase a

<sup>7</sup> Edita děkuje Martinovi Mayerovi, zástupci unite (Spojené království) za jeho příspěvek na semináři ve Vilniusu v březnu 2011.

s různými cenami za dopravu. Poskytovatelé autobusových služeb se musí registrovat u dopravního komisaře, který je regionálním úředníkem vlády a který může udělit pokutu, když poskytovatel služby nezhájí registrované autobusové linky, anebo když autobusy nejsou bezpečné. Jakékoli změny v poskytovaných autobusových službách je nutno zaregistrovat do 8 týdnů u dopravního komisaře.

Pokud je poskytovatel autobusové služby připraven k tomu, aby poskytl autobusovou službu na takovém území, anebo v takovém období, kdy a kde je podle samosprávy požadavek na takovou službu, samospráva může zadat zakázku na tuto službu v rámci výběrového řízení. V praxi to znamená financování mnohých nedělních a večerních linek a málo využívaných tras prostřednictvím samospráv. Na venkově může být financováno až 100% sítě v rámci výběrového řízení.

Privatizaci a deregulaci z hlediska autobusových služeb považují mnozí za katastrofu. Ceny za dopravu narostly rychleji než inflace, počet cestujících se podstatně snížil a snížila se hustota linek kromě nejvytíženějších linek (což může být velmi ziskové od pondělka do soboty v době mezi 7:00 a 18:00 hodinou). V rámci tohoto období však drasticky snížili služby a samosprávy nemají dost zdrojů na to, aby je podporovali v rámci výběrového řízení.

Autobusovou dopravu v Londýně privatizovali, ale deregulace nenastala. Transport for London (TfL) rozhoduje o síti linek, o cestovním pořádku, o cenách za dopravu a prostřednictvím výběrového řízení zadává objednávky na linky, anebo kombinace linek různým londýnským poskytovatelům autobusových služeb. Smlouvy se uzavírají na 3-5 let. Protože jsou londýnští poskytovatelé autobusových služeb úplně závislí na získání smluv TfL, ztráta jedné linky může mít katastrofální následky. Může se stát, že řidiče autobusů třeba přemístí do vzdálenosti až 30 mil (přibližně 48 km) do autobusové garáže jiného poskytovatele autobusových služeb, nebo jinak ztratí svou práci. Navzdory tomu mnozí považují model výběrového řízení za mnohem lepší než model deregulace, který je platný v ostatních částech státu.

Tři nejdůležitější charakteristiky jsou následující:

- Chamtivost soukromých vlastníků důležitější nežli potřeby veřejnosti
- Vysoké náklady, nízké zisky
- Nízké mzdy a špatné podmínky

## 2. Právní rámec: vykonání nařízení PSO

Zákon o dopravě z roku 2009 v rámci kontrolovaného modelu umožňuje pro samosprávy zavedení „kvalitativní smlouvy“. Tahle je volitelná a nikde jinde ji nezavedli. Zvolení pravicové vlády v květnu 2010 ztěžuje samosprávám pokračování v tomto případě

Systém „Kvalitativní smlouvy“ umožňuje samosprávám, aby získali zpět kontrolu nad sítí autobusů a určovali jízdní řád a linky. Budou mít možnost uzavřít smlouvu s jedním poskytovatelem služby pro celou autobusovou síť (anebo rozdělení sítě do menších oblastí a podle toho uzavření smluv); tento poskytovatel autobusových služeb bude mít exkluzivitu provozovat smluvní autobusové linky. Smlouvy lze zadávat podle kvalitativních hledisek a ne na základě nejnižší ceny, tak jak se to uskutečňuje během výběrového řízení – odtud pochází výraz „kvalitativní smlouva“.

Místní zákon o dopravě z roku 2009 zajišťuje podstatnou ochranu zaměstnancům, které současní zaměstnavatelé přemísťují k jinému zaměstnavateli, který vyhrál výběrové řízení. Za prvé je třeba

identifikovat všechny zaměstnance, kteří pracují v rámci poskytování autobusových služeb v dané oblasti, na kterou se vztahuje kvalitativní smlouva a je nutné zabezpečit přemístění zaměstnance k novému poskytovateli služeb. Přesměrovaným zaměstnancům garantují, že jejich mzdy a podmínky nebudou horší než předtím. Přemístění zaměstnanci by měli mít zabezpečené stejně dobré důchodové podmínky.

UNITE a ostatní odbory zastupující zaměstnance v autobusovém průmyslu vedli dlouhou kampaň za zavedení kvalitativních smluv a za patřičnou ochranu zaměstnanců. U nás platí nový zákon místní dopravy, bohužel však pokrok v jeho uskutečňování není viditelný. Proces uskutečňování kvalitativní smlouvy bude podle očekávání trvat dva až tři roky. Všichni důležití poskytovatelé autobusových služeb intenzivně vystupují proti kvalitativním smlouvám.

V současnosti platí ve Velké Británii a Severním Irsku směrnice výběrového řízení 2004/17/EK a 2004/18/EGK o veřejném obstarávání. Pokud se uskuteční kvalitativní smlouvy, můžou se uskutečnit i nová nařízení PSO.

Tři nejdůležitější charakteristiky jsou následující:

- Zákon související s modelem kontrolovaného výběrového řízení vznikl, ale ještě jej nikde nepoužili.
- Kvalitativní smlouvy by v plném rozsahu ochránili pracovní místa a podmínky zaměstnanců.
- Poskytovatelé autobusových služeb jsou proti změnám a upozorňují na to, že bude ještě více byrokracie a náklady se zvýší.

**Edita:** „Co říkáš na tyhle zkušenosti?“

**Jonas:** „Nejsme ve Velké Británii a na našem území nejsou multinacionální podniky!“ – po chvíli Jonáš pokračoval: „Mluvila jsi ale o takových věcech, které se podobají na naše problémy: zvyšují se přepravní ceny, snižuje se okruh služeb, snižuje se počet cestujících, nemáme kvalitativní standardy, mzdy jsou nízké a pracovní podmínky jsou špatné – ale co můžeme udělat tady, v Kaunase, v Litevsku? – odpověděl Jonáš, když Edita dokončila svou zprávu.“

## Sestavení harmonogramu

**Edita:** „Co můžeme udělat? Tohle je důležitá otázka, ale než na ni odpovíme, musíme si položit následující otázky:

- Co víme o výběrovém mechanismu a trhu hromadné dopravy ve vlastním státě?
- Co víme o právním rámci?
- A jak můžeme naše pracovní místa přetvořit, aby byla ještě bezpečnější?

Bude to stačit na diskuzi?“ Edita je zanícená.

**Jonáš:** „Máš pravdu, Edito, to bude stačit, napřed však bych chtěl slyšet víc o novém nařízení PSO nebo jak se jmenuje. Nemáme dostatečné informace o trhu místní hromadné dopravy v Litevsku. Víš něco o situaci ve Vilniusu, Klaipedu anebo Šiauliai? A co můžeme udělat my, jako odbory v zájmu toho, abychom mohli ovlivnit mechanismus výběrového řízení v našem státě?“

**Edita:** „Jonáši, podle mě jsi zrovna teď řekl to, co by mělo být na programu naší diskuze. OK. Tohle se celé nevejde do jedné diskuze, ale myslím, že máme dost témat a otázek i na více diskuzí – můžeme to tak udělat?“

**Jonáš:** „Tak zorganizujeme tři diskuze:

- Jednu o nařízení PSO a co je důležité pro nás, jakožto odborový svaz,
- Druhou o situaci místní hromadné dopravy, nazveme ji zprávou o národní situaci,
- A třetí o tom, co můžeme udělat, co bychom měli udělat – o plánu.

**Edita:** „Jak dlouho by měli jednotlivé diskuze trvat?“

**Jonáš:** „Myslím, že to budou tři hodiny – začneme ve 14.00 na našem obvyklém měsíčním sezení. Následující taková schůze bude v září. Edito, mohla bys začít první diskuzi svou zprávou o situaci v Británii? A já si připravím právní otázky, o nařízení PSO. Teď mě napadlo, že jsme dostali od kolegů z Vilnius materiálu s názvem „odborová příručka“, nebo něco podobného – podívám se na ni. Pomalu se to začíná zajímavě vyvíjet.“

**Edita:** „To bude těžké, Jonáši; druhou diskuzi můžeme začít otázkami o nařízení PSO, můžeme je probrat za 20-30 minut. Teď však napíšu pozvání na tabule v autobusových garážích, v údržbě a v kancelářské budově. Myslíš, že přijde i Alfonsas? Neviděla jsem ho už několik týdnů.“

**Jonáš:** „Alfonsas? Myslím, že když mu řeknu o tom, že podáš zprávu o zkušenostech souvisejících s městskou hromadnou dopravou v Británii, tak určitě přijde. Příští pátek se s ním setkám na lince 6, vystřídám ho na konci jeho směny. Jsem zvědavý, kolik lidí přijde. Edito, tak se uvidíme na schůzi. Taky si přijdu vyslechnout Tvou zprávu o britské situaci – i podruhé.“



**Následující tři odborové schůze jsou dobrým příkladem rozvoje organizace a jejich pomocí získáme všeobecné informace, abychom lépe pochopili, jak je komplikovaná praxe zakázek v evropské místní hromadné dopravě. Takže tyto diskuze můžeme využít jako základní prostředek odborového plánování a organizace v zájmu zlepšení sociálních a kvalitativních standardů během výběrového řízení.**

**Tento návod může poskytnout jen užitečné návrhy, organizační koncepce třech schůzí k tomuto zajišťuje pouze rámec. Díky zanícení a ochotě zúčastněných lze sjednotit vědomosti s činy. „Cestování je odměnou““**

## 3. DISKUZE: NAŘÍZENÍ PSO – NÁSTROJ PRO ODBOROVÉ SVAZY?



### Materiál:

**Nařízení PSO:** nařízení 1370/2007/EK o železničních a silničních službách osobní přepravy.

Nařízení PSO lze najít na internetu ve Vašem jazyce na následující webstránce:

(<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML>)

V pravém horním rohu si zvolte jazyk a poté klikněte na 1. stránku.

**Lisabonská smlouva EU**

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

### Co reguluje nařízení PSO?

Čílem nařízení PSO je zabezpečení bezpečných, účinných služeb osobní přepravy na vysoké úrovni, transparentnost a výkon veřejných služeb díky regulované soutěži, se zaměřením na sociální, environmentální a regionální hlediska.<sup>8</sup> Jak to lze najít i v odůvodnění nařízení PSO.<sup>8</sup> V zájmu toho musí „příslušné úřady členských států“ vynést vhodná opatření, pokračuje odůvodňování „v zájmu poskytování těchto služeb“. Dále je nepochybné, že „mnohé služby osobní dopravy uspokojující hospodářské požadavky všeobecného zájmu nelze provozovat během pracovního dne“.<sup>9</sup>

Z toho vyplývá, že příslušné úřady rozhodují o „povinnostech veřejných služeb“, čili „příslušný úřad rozhodl o určení povinnosti v zájmu toho, aby byly zajištěny ty služby osobní dopravy všeobecného zájmu, které by jeden poskytovatel služby nepřijal, anebo by je nepřijal v takovéto míře, anebo ne s těmito podmínkami výlučně s protislužbou, pokud by se zaměřil výlučně na své vlastní obchodní zájmy.“<sup>10</sup>

Tím pádem je cílem nového nařízení to, aby regulovalo „ty podmínky, za kterých v případě předepsání povinností veřejného zájmu, anebo uzavření smlouvy týkající se takovýchto povinností, náklady na tyto povinnosti budou kompenzovány poskytovatelům veřejných služeb a/nebo (zdůrazněno prostřednictvím ETF) zabezpečí výhradní práva na plnění veřejných služeb. (1. Článek (1), 2. Odstavec). Tímto je jednoznačné, že jako zvláštní nařízení je cílem PSO, aby zavedl jednotná pravidla pro veřejné služby osobní dopravy jako služby hospodářského zájmu. V zájmu využití výhod poskytnutých zákonem spájí nařízení zákon o veřejném obstarávání, protože v každém státě se potvrdilo, že služby osobní přepravy nelze zabezpečovat bez finanční podpory úřadů.

<sup>8</sup> Vid. odůvodnění 4.

<sup>9</sup> Vid. odůvodnění 5

<sup>10</sup> 2. článek (e)



### Cíle nařízení PSO jsou následující:

- Regulovaná soutěž v společensko-hospodářských povinnostech a
- Jednotná pravidla soutěže v službách osobní přepravy.

Společensko-hospodářské povinnosti můžou být následující: výhodná přepravní cena pro studenty a důchodce, anebo na speciálních nočních spojích atd.

Jednotná pravidla soutěže jsou následující: transparentní a předem určené parametry pro samo-správy zajišťující kompenzaci a vládu.

## Napřed však třeba vyjasnit následující:

Aplikaci nařízení PSO je třeba zahájit tím, že se určí charakteristiky národního trhu hromadné dopravy a jakou „základní strukturu“ sleduje toto nařízení.

V zájmu určení „základní struktury“ národního trhu hromadné dopravy je nutné odpovědět na následující otázky:

- Dostane podnik kompenzaci za plnění společensko-hospodářských závazků? (Například za zvýhodněné ceny pro studenty a důchodce, anebo za noční linky na speciálních trasách, atd.)
- Podnik má výhradní práva a tato práva jsou spojená se zabezpečováním jakékoli dopravy a/anebo cestovního pořádku. Tyto jsou zabezpečovány národním zákonem, např. Má podnik koncesi na místní hromadnou dopravu v souvislosti s linkou 203 podle cestovního pořádku jezdící od pondělka do neděle?



**Pokud je na kteřukoli ze dvou otázek odpověď ano, tak je třeba uplatnit nařízení PSO s výjimkou případů, kdy je toto vyloučeno národním zákonem.**

## Existují tři druhy zakázek veřejného obstarávání!

Nařízení PSO představuje tři druhy zakázek veřejného obstarávání – tohle ho odlišuje od ostatních zákonů obstarávání v EU: v případě existence souvisejících podmínek může příslušný úřad volně vybírat ze třech možností.

- Zadání zakázky (5. článek (1)), a
- Výběrové řízení (5. článek (3))
- Přímá zakázka (5. článek (2))

Díky zde uvedeným třem jednáním zakázek veřejného obstarávání vyhovuje nařízení PSO následujícím kritériím:

- Na jedné straně základnímu principu EU, článku 16 o volné organizaci služeb veřejného zájmu,
- Na straně druhé dodatečnému základnímu principu uvedenému ve smlouvě EU, článku 5.



## Existují dva druhy zakázek

Řízení udělení zakázek je třeba vykonat v rámci výběrového řízení **udělení zakázky** (5. Článek, (1)) ve smyslu směrnice 2004/17/EK a 2004/18/EGK „pokud tyto smlouvy nebyly vypracované ve formě koncesních smluv určených v těchto směrnících“. Výraz „koncese na služby“<sup>11)</sup> se týká smlouvy mezi majitelem franchise ve vlastnictví státu a podnikem, která obsahuje detaily a v některých případech povinnosti plnění služeb, ale neobsahuje odměnu pro majitele franchisu. Hospodářské riziko spojené s koncesí poskytování služeb nese podnikatel.

Pokud chtějí, tak členské státy mohou i dále používat nařízení 2004/17/EK a 2004/18/EGK, pokud je používali i předtím, s výjimkou případů, když smlouvy na služby byly vypracované ve formátu koncese.



**Podívejme se na příklad ze „zkušenosti Britů“: řízení zadávání zakázky se ve Spojeném království odehrává v rámci tendru. (5. Článek, odstavec (1)).**

Podle názoru ETF tohle lze aplikovat pouze v těch případech, když například finance z cen jízdenek odbrzdí odpovídý úřad, který nese i finanční riziko a ne poskytovatel služby osobní dopravy.

Když se uskutečňuje **výběrové řízení** v souladu s nařízením PSO, 5 článek, bod (3), to znamená, že řízení musí odpovídat následujícím podmínkám:

- Musí být otevřené pro všechny poskytovatele služeb;
- Musí být čestné;
- Musí být transparentní a
- Musí odpovídat základnímu principu boje proti diskriminaci.

Když jsou splněné tyto základní principy, „v souladu s těmito základními principy může řízení zahrnovat jednání v zájmu toho, aby bylo možné determinovat jak nejlépe splnit specifické anebo komplikované předpisy“.

Kromě toho je **výběrové řízení takový nástroj, který je třeba využít na to, abychom co nejlépe spojili místní a regionální dopravní systémy se samosprávnou a regionální politickou odpovědností.**

Dále je **výběrové řízení** takový nástroj, kterého pomocí můžeme chránit a zachovávat existující samosprávné dopravní sítě spolu s jejich společensko-hospodářskými závazky a příslušný úřad a vnitřní poskytovatel služeb může volně determinovat ty podmínky, za kterých se vykonává místní hromadná doprava.



**Podívejme se na „britskou zkušenost“: „Kvalitativní smlouva“ je v souladu s 5. Článkem, bodem (3) o procesu výběrového řízení.**

11 (vid. Vysvětlení Komise o koncesích spadajících do platnosti Evropské unie, Úřední věstník EU, 29. dubna 2009

## Existují tři druhy přímých zakázek:

Definice **přímé zakázky** je následující: „udělení zakázky veřejné služby danému poskytovateli služby bez předběžného výběrového řízení“ (článek 2h.). Existují tři možnosti jak udělit smlouvu přímo:

- Vnitřnímu poskytovateli služeb (5. článek (2)),
- Malému anebo střednímu podniku (5. článek (4)), anebo
- Poskytovateli železničních služeb (5. Článek (6)).



**Přímé zadání zakázky je nový způsob smluvní zakázky, kterou lze aplikovat výhradně tehdy, když proces zakázky vyhovuje nařízení PSO.**

Příslušná samospráva může přímo zadat zakázku vnitřnímu poskytovateli služeb (5. Článek (2)). V tomto případě může samospráva provozovat vlastní autobus, trolejbus a metro, anebo **přímo zadá zakázku vlastnímu vnitřnímu poskytovateli služeb** (podčlánek j.).

V tomto případě je nutné zajistit, aby kontrolu vnitřního poskytovatele služeb „jako vlastní agentury“ vykonávala i dále samospráva. Kromě toho se vnitřního poskytovatele služeb týkají přísné předpisy:

1. **Může být aktivní jen na území samosprávy**, kromě přijíždějících a odjíždějících linek,
2. Má zakázáno se **zúčastnit otevřeného výběrového řízení** vypsaného na hromadnou dopravu **mimo území samosprávy** a
3. Pokud poskytuje dopravní služby jako subdodavatel, **velkou část přepravních služeb musí poskytnout sám.**

Ve smyslu společenské smlouvy není povinné, aby vnitřní poskytovatel služby byl v 100% vlastnictví samosprávy anebo regionálního úřadu, avšak musí být zaručené, že úřad má „stejnou kontrolu nad svými agenturami“ a „dominantní vliv“ nad vnitřním poskytovatelem služeb.

Důsledkem toho mohou být aplikované různé formy spolupráce mezi veřejnou a soukromou sférou (PPP).

Přímé zadání zakázky se může týkat i **malých a středních podniků**, pokud daná dopravní služba není rozsáhlá a smluvní hodnota nepřekročí dva miliony EUR, anebo roční dopravní výkon nepřekročí 600.000 km, anebo pokud podnik vlastní méně než 23 vozidel. V tomto případě zajišťuje přímá zakázka pro malé a střední podniky (5. Článek (4)) to, že **malý a střední podnik** fungující na daném místním dopravním trhu bude chráněn, obzvláště ty podniky, které kvůli konkurenci museli z trhu odejít.

Ve smyslu 5. Článku (6) existuje možnost **zadání přímé železniční zakázky** v městské, předměstské a regionální železniční dopravě, na dobu trvání maximálně 10 let. Pokud jsou „velkou mírou k dispozici potřebné hospodářské nástroje“, tuto dobu lze prodloužit až na 15 let. Zakázku na železniční služby může obdržet podnik, který nemusí být ve vlastnictví státu a nemusí být vnitřním poskytovatelem služeb.

Navzdory přísné regulaci a/nebo přesným podmínkám je třeba považovat přímou zakázku ne za překážku, ale za možnost, aby společensko-hospodářské závazky splnily speciální požadavky související s hromadnou dopravou místní samosprávy v souladu se základním principem subsidiarity.

## Zajištění ochrany zaměstnanců a sociálních a kvalitativních předpisů ve výběrovém řízení

Nařízení PSO otevírá novou dimenzi z hlediska sociálních a kvalitativních předpisů během výběrového řízení. Nejdůležitějším faktorem pro příslušnou samosprávu je předložení předpisů zadání zakázky, obzvláště týkající se ochrany zaměstnanců v případě změny poskytovatele služeb. Sociálních a kvalitativních předpisů se týká následující:

### 4. článek odstavce (5) a (6):

(5) Bez porušení národních a evropských práv, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, můžou příslušné úřady žádat od vybraného poskytovatele služeb, aby **zaměstnancům**, které přijme do zaměstnání, zajistil stejná **práva**, která by měli v případě, kdyby se převod uskutečnil **podle směrnice 2001/23/EK**. Pokud příslušné úřady zajistí, aby poskytovatelé služeb **závazně plnili určité sociální předpisy**, je nutné v dokumentech týkajících se výběrového řízení vyjmenovat zaměstnance, kterých se to týká a je nutné uvést transparentní údaje o jejich smluvních právech a podmínkách, na základě kterých jsou tito zaměstnanci zohledněni v těchto službách.

(6) Pokud **příslušné úřady** předepíší poskytovatelům služeb v souladu s národními zákony, aby **vyhověli jednotlivým kvalitativním předpisům**, tyto předpisy je nutné uvést v dokumentech konkursu a ve smlouvách veřejných služeb.

## Co to znamená?

**Sociální předpisy** můžou být následující: ochrana pracovních míst v případě změny poskytovatele služby po výběrovém řízení, anebo garantování předpisů existující kolektivní smlouvy, předpisů vzdělání, ochrana zdraví a předcházení úrazům, pracovní doba atd.

**Kvalitativní předpisy** můžou být následující: speciální, například nízkopodlažní vozidla, frekvence poskytování služby, velkou mírou synchronizované cestovní pořádky, jednotný systém jízdenek atd.

Je velmi důležité, aby byli v místním systému hromadné dopravy určeny sociální a kvalitativní předpisy. (viď. Níže uvedený příklad). Tyto předpisy mají determinovat příslušné samosprávy pro zájemce o udělení smlouvy. Čím přesnější budou tyto předpisy, tím méně hrozí, že příslušný úřad vybere „nejlevnějšího“ poskytovatele služeb.



### Poznámka:

- **Sociální a kvalitativní předpisy nejsou v průběhu výběrového řízení povinné, je to pouze možnost.**
- **V zájmu uskutečnění možností je nutné vykonávat lobby v okruhu politiků a osob oprávněných rozhodovat.**

### Sociální předpisy související s uveřejněním výběrového řízení (příklad):

#### Úryvek ze smluvních specifikací:

Všeobecné informace související s poskytováním služby, autobusová síť schwetzingen-hockenheim (Německo, Mannheim) – číslo dokumentu: 32487-2011; termín uveřejnění: 29. 01. 2011

Přijetí tendru odpovídá nařízení 1370/2007/EK 5. Článku, odstavci (3) ...

#### Smluvní specifikace

...

8. Poskytovatel služby musí zodpovídat směrnici 2001/23/EK, jakož i sociálním předpisům uvedeným v rozhodnutí 1370/2007/EK ...

V zájmu ochrany zaměstnaneckých práv předchozího zaměstnavatele ... vyzýváme vybraného poskytovatele služeb, aby zajistil zaměstnancům předešlého zaměstnavatele ta práva, na která mají nárok v souladu se směrnicí 2001/23/EK v případě přesměrování ...

Vybraný poskytovatel služby se má vyjádřit v souvislosti s tím, že převezme všechny zaměstnance, kterých se to týká ... a jako minimální předpis v plné míře dodrží sociální předpisy platné v této všeobecné zprávě publikované v daném termínu. ... Pracovní a sociální podmínky vid'. Kolektivní smlouva, přílohy 38a, b, c, e, g, h a i. ...

## Transparentnost

Od 03. 12. 2009 je nutné **uveřejnit** začátek tendrového řízení, vypsání tendru a rozhodnutí o přímém udělení zakázky jakož i každé tendrové řízení a přímé udělení zakázky jeden rok předem v **Úředním věstníku EU (7. Článek)**. Příslušné úřady musí uveřejnit následující informace:

- O jakém udělení zakázky rozhodli,
- Kdy se začne výběrové řízení,
- Rozsah tendru (jedna nebo více linek, anebo celá místní dopravní síť), a
- Pokud existují, potřebné sociální a kvalitativní předpisy (vid'. Příklad uvedený výše).



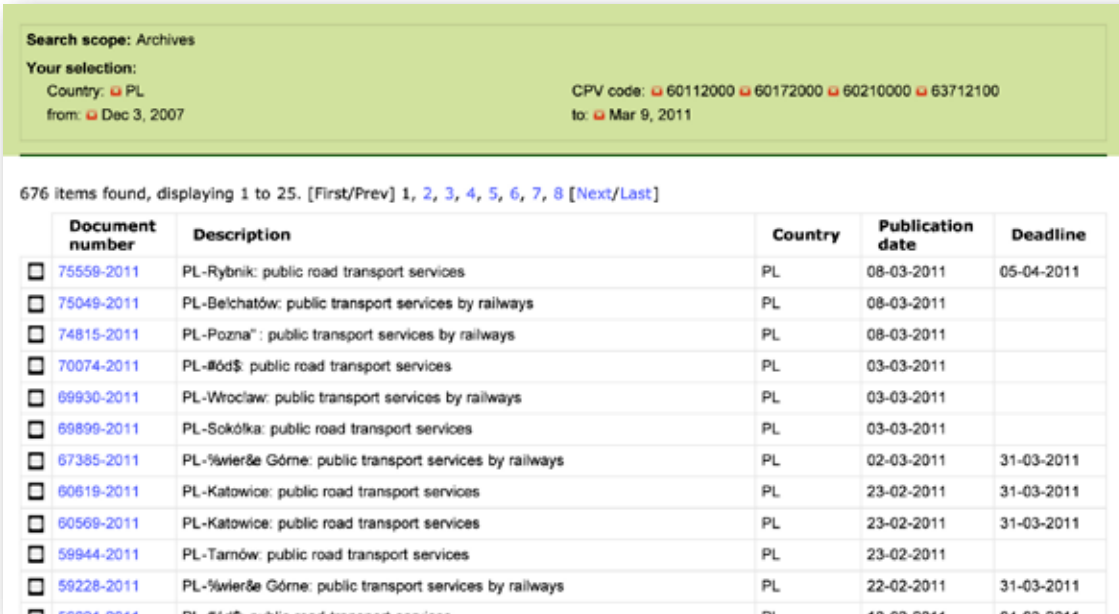
**Odborové svazy se můžou díky povinnosti uveřejnění dozvědět, co se zrovna děje a co plánuje daná samospráva.**



Veškeré informace související s tendry lze nalézt na následující webstránce: TED - **Tenders Electronic Daily** (Denní elektronické informace o tendrech). Na webstránce <http://ted.europa.eu/TED/> se může registrovat kdokoli a může si prohlédnout všechna tendrová řízení v souvislosti se všemi státy pod nadpisem „Doprava a související služby“.  
Jazyk lze zvolit v horním pravém rohu.

Obrázek 1. Zobrazuje příklad a část z 676 uveřejněných tendrů z období mezi 03. 12. 2007 až 09. 03. 2011 v Polsku. Když si klikneme na internetu na číslo dokumentu, najdeme další údaje a data související s daným tendrem.

### OBRÁZEK 1.: PŘÍKLAD ČÁSTI Z TED (ANGLICKÁ VERZE)



| Document number | Description   | Country | Publication date | Deadline   |
|-----------------|---|---------|------------------|------------|
| 75559-2011      | PL-Rybnik: public road transport services               | PL      | 08-03-2011       | 05-04-2011 |
| 75049-2011      | PL-Belchatów: public transport services by railways     | PL      | 08-03-2011       |            |
| 74815-2011      | PL-Poznań: public transport services by railways        | PL      | 08-03-2011       |            |
| 70074-2011      | PL-#ód\$: public road transport services                | PL      | 03-03-2011       |            |
| 69930-2011      | PL-Wrocław: public transport services by railways       | PL      | 03-03-2011       |            |
| 69899-2011      | PL-Sokółka: public road transport services              | PL      | 03-03-2011       |            |
| 67385-2011      | PL-Świerże Górne: public transport services by railways | PL      | 02-03-2011       | 31-03-2011 |
| 60619-2011      | PL-Katowice: public road transport services             | PL      | 23-02-2011       | 31-03-2011 |
| 60569-2011      | PL-Katowice: public road transport services             | PL      | 23-02-2011       | 31-03-2011 |
| 59944-2011      | PL-Tarnów: public road transport services               | PL      | 23-02-2011       |            |
| 59228-2011      | PL-Świerże Górne: public transport services by railways | PL      | 22-02-2011       | 31-03-2011 |
| 56921-2011      | PL-#ód\$: public road transport services                | PL      | 18-02-2011       | 04-03-2011 |

V informacích TED lze také najít roční zprávu související s aplikací nařízení PSO příslušného úřadu v souladu s rozhodnutím v 7. Článku, odstavci (1). Avšak...



#### Poznámka:

- **Veškeré informace publikované v TED poskytují zprávy o případech, ve kterých už bylo rozhodnuto, čili se tímto způsobem dostaneme jen k informacím souvisejícím s minulostí, o budoucnosti se nic nedozvíme!**
- **Ke změně je potřebný plán (vid' Diskuzi 3.)**

## Přechodné období

Nakonec, ale ne v poslední řadě: přechodné období nařízení PSO skončí dne 03. 12. 2019.

Od 03. 12. 2019 musí všechny zakázky na železniční a silniční dopravu odpovídat ve smyslu 8. Článku odstavce (2) v plné míře 5. Článku nařízení PSO.

Přechodné období je „test, který o všem rozhodne“, jenž ukáže, zda je možné sjednotit odlišující se organizační formy služeb hromadné dopravy v členských státech a pokud ano, tak jakým způsobem. Nařízení PSO jednoznačně tvrdí, že členské státy „**vnášají rozhodnutí** v zájmu **postupného vyhovění** 5. Článku.“

Kromě toho existuje další prvek: přechodné období kontroluje Evropská komise „do šesti měsíců po první polovině přechodného období“ (8. Článek (2)). Členské státy musí připravit pro Evropskou komisi zprávu o vykonání nařízení PSO.

Následně je nutné ve všech členských státech nejpozději do roku 2014 provést národní dialog o tom, jaká je situace v souvislosti s vykonáním výběrových řízení v souladu s nařízením PSO. Sem patří vliv na hromadnou dopravu a účastníky trhu, jakož i to, jak byli splněny anebo nebyli splněny sociální a kvalitativní předpisy.



**Na konci diskuze je nutno odpovědět na následující otázky:**

- **Které jsou nejdůležitější otázky nařízení PSO a správně jsem tyto otázky interpretoval/a?**
- **Je nařízení PSO nové pro můj stát? Co bylo nové pro mě?**
- **Jakým výzvám musí čelit sektor hromadné dopravy v mém městě? Odpoví nařízení PSO na otázky související s privatizací a ochranou zaměstnanců?**
- **Jaké problémy neumíme vyřešit?**
- **Je potřeba diskutovat se zástupcem příslušného úřadu v souvislosti s vyřešením těchto otázek a/nebo problémů?**
- **Jaké problémy máme my, jako odborový svaz, v souvislosti s vykonáním nařízení PSO?**

## 4. 2. DISKUZE: NÁRODNÍ SPRÁVA – ZNALOSTI O STRUKTUŘE NÁRODNÍ HROMADNÉ DOPRAVY A TRHU



### Podklady

Podívejte se na webstránku statistického úřadu daného státu!

Podívejte se na webstránku ministerstva dopravy daného státu!

Podívejte se na webstránku hlavního poskytovatele hromadné dopravy vykonávajícího činnost ve městě s více než 50.000 obyvateli!

Pokud existují multinacionální poskytovatelé služeb, podívejte se na jejich webstránku!

Pokud existují multinacionální poskytovatelé služeb, podívejte se na Workers' Participation: <http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils!>

Směrnice 2009/38/EK (Přepřevod) o založení Evropské podnikové rady anebo o informacích podniků na evropské úrovni a informování zaměstnanců podnikových skupin a vytvoření řízení souvisejícího s konzultacemi mezi těmito skupinami.

Všechny ostatní další materiály, které srovnávají národní řízení například v souvislosti s Bulharskem anebo Rumunskem, lze nalézt na webstránce Workers' Participation.

Ušeoobecně lze tvrdit, že odborové svazy dobře poznají ten sektor, ve kterém jsou aktivně činné, sdružují se a ve kterém jednají v souvislosti s kolektivní smlouvou. To je výchozí podmínka a výsledek úspěšné práce odborových svazů. Navzdory tomu vyšlo najevo, že obzvlášť v sektoru místní hromadné dopravy se zdá, že odborové svazy se vážou k určitým jednotlivým podnikům, jsou malé a diversifikované a znalosti o národním trhu hromadné dopravy se koncentrují hlavně v hlavním městě a ve větších městech na významnější poskytovatele služeb. V zájmu toho, abychom lépe poznali národní trh hromadné dopravy, by bylo dobré uspořádat diskusi, které by se zúčastnili kolegové z různých podniků a měst (v tomto případě závisí délka diskuze od navržených témat a údajů).

Níže uvedený návod poskytuje návrhy k tomu, jak lze shromáždit informace ke zprávě o stavu ve státě:

### Návod k sestavení zprávy o struktuře hromadné dopravy a trhu hromadné dopravy

#### Místní trh hromadné dopravy

- Hlavní účinkující: poskytovatelé služeb ve vlastnictví samosprávy, soukromém a mezinárodním,
- Počet vozidel a zaměstnanců,
- Struktura účinkujících na trhu: velcí a/nebo malí a střední, multinacionální poskytovatelé služeb,
- Počet cestujících: roste/klesá,
- Ceny za dopravu: drahé/levné,
- Úloha privatizace,
- ...
- Hlavní problémy jsou následující: ...

**Financování místní hromadné dopravy**

- Odkud pocházejí finance: od cestujících, od státu a/anebo od samosprávy a/anebo regionu?
- Poměr finanční kompenzace vůči trhovému objemu
- Dostává městská hromadná doprava podporu z národních/regionálních/místních programů a jsou s ní spojené politické směrnice?
- ...
- Hlavní problémy jsou následující: ...

**Nařízení PSO**

- Průběh vykonání nařízení 1370/2007/EK: vyhovuje v plné míře?
- Existují další národní zákony týkající se přidělení smluv?
- ...
- Hlavní problémy jsou následující: ...

**Struktura odborových svazů**

- Struktura zástupců odborových svazů, poměr členů odborových svazů
- Co regulují kolektivní smlouvy na národní a/anebo podnikové úrovni?
- Ochrana zaměstnanců a sociální předpisy: jaké jsou problémy?
- ...
- Hlavní problémy jsou následující: ...

Na následujících stránkách naleznete jeden příklad zprávy o stavu ve státě: struktura chorvatské zprávy, témata a údaje<sup>12</sup>. Je možné, že jiné zprávy se v některých otázkách zaměřují na jiné faktory.

| CHARAKTERISTIKA MÍSTNÍ HROMADNÉ DOPRAVY | ZPRÁVA - CHORVATSKO   |
|---|---|
| <b>Všeobecná charakteristika</b>        | Systém hromadné dopravy se v Chorvatsku skládá z třech podsystémů (tramvaj, autobus a železnice), mezi kterými představuje tramvaj 64%, autobus 32% a železnice 14% z celkové hromadné dopravy.   |
| <b>Počet poskytovatelů služeb</b>       | 44 (zdroj: Eurostat)  |
| <b>Počet pracovních sil</b>             | 2.391 (zdroj: Eurostat)   |
| <b>Obrat</b>                            | 47,7 milionů EUR (zdroj: Eurostat)  |
| <b>Hlavní poskytovatelé služeb</b>      | <p><b>Městská hromadná doprava</b> se koncentruje ve městech:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Záhřeb (autobus a tramvaj)</li> <li>• Rijeka,</li> <li>• Split,</li> <li>• Dubrovník,</li> <li>• Pula,</li> <li>• Osijek (autobus a tramvaj), a</li> <li>• Zadar.</li> </ul> <p>V těchto městech jsou poskytovatelé městské hromadné dopravy ve vlastnictví samosprávy.</p> <p>Kromě měst vyjmenovaných výše organizuje silniční přepravu <b>15 regionálních poskytovatelů služeb v soukromém vlastnictví</b>. Někteří z nich zbankrotovali, anebo jsou na hranici bankrotu.</p> |

12 Poděkování Katarině Mindum, zástupkyni Odborového svazu pracovníků železnic v Chorvatsku, za pomoc.



| CHARAKTERISTIKA MÍSTNÍ HROMADNÉ DOPRAVY                              | ZPRÁVA - CHORVATSKO  |
|--|--|
| <b>Multinacionální poskytovatelé služeb</b>                          | Existuje jeden multinacionální poskytovatel služeb (V Osijeku Panturist, který má 338 zaměstnanců), který je dceřinnou společností francouzské skupiny Veolia a který provozuje v Osijeku a jeho okolí regionální síť a vzhledem k systému jízdenek spolupracuje se samosprávným poskytovatelem služeb. Tohle je jediný integrovaný systém jízdenek v Chorvatsku.  |
| <b>Počet cestujících</b>   | <p><b>Městská doprava:</b><br/> Tramvaj: 168.057.000 (2000)<br/> 192.940.000 (2009)<br/> Autobus: 221.246.000 (2000)<br/> 191.312.000 (2009)</p> <p>Cestující městské hromadné dopravy přepravuje z 65% poskytovatel služeb ze Záhřebu ZET.</p> <p><b>Regionální doprava:</b><br/> Počet cestujících poklesl drasticky z 148.408.000 cestujících (1990) na 58.493.000 (2009).</p> <p>Zdroj: Internetová verze statistické ročenky Chorvatské republiky z roku 2010. (SLJH2010.pdf)</p> |
| <b>Počet vozidel</b>   | <p><b>Městská doprava:</b><br/> Tramvaj: 443 (2000)<br/> 415 (2009)<br/> Autobus: 1.033 (2000)<br/> 1.270 (2009)</p> <p><b>Regionální doprava:</b><br/> Úřední údaje nejsou k dispozici</p> <p>Dceřinná společnost Veolia, Panturist, má v Osijeku 133 autobusů.</p>   |
| <b>Koncese</b>   | Autobusové koncese jsou platné 5 let, ale mezi nimi skutečně funguje jen přibližně 45-55%. Tohle je zřejmé z toho, že poskytovatelé služeb se přihlašují na koncese s tím, že mezi 17:00 a 19:00 hodinou budou jezdit autobusy každých 15 minut, ale ve skutečnosti jezdí jen každých 30 minut.  |
| <b>Obrat</b>   | Poplatky pokrývají pouze 20% (odhad) všech nákladů.  |
| <b>Dceřinné podniky / kompenzace za plnění služebních povinností</b> | <p>Vláda platí všem poskytovatelům služeb slevy pro studenty.</p> <p>Jinou kompenzací, např. na pohonné hmoty, speciální vozidla anebo kvalitativní předpisy služeb, atd. poskytovatelé nedostávají.</p> <p>Ztráty poskytovatelů služeb ve vlastnictví samospráv hradí samosprávný holding (v Záhřebu např. ze zisků následujících: ostatní samosprávné podniky, jako například plynárny, vodárny, odvoz odpadu, výstavba bytů anebo terminál zboží).</p>                              |

| CHARAKTERISTIKA MÍSTNÍ HROMADNÉ DOPRAVY | ZPRÁVA - CHORVATSKO  |
|---|--|
| <b>Speciální charakteristika</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• V Chorvatsku není dopravné sdružení, všechny dopravní systémy anebo všechny dopravní systémy anebo všichni poskytovatelé služeb mají vlastní systém jízdenek a cen, záhřebský poskytovatel služeb ZET má zvláštní systém jízdenek na autobus a další systém jízdenek na tramvaj.</li> <li>• Ceny za dopravu jsou vysoké, hlavně v souvislosti s regionální dopravou</li> <li>• V některých regionech mají k dispozici osobní přepravu pouze studenti, některé regiony jsou z hlediska hromadné dopravy „prázdným místem“.</li> <li>• V záhřebském regionu byl zaveden systém železnic město-předměstí. Během uplynulých dvou let se počet cestujících využívajících tyto služby zdvojnásobil.</li> <li>• Nejvíc podniků provozujících služby v regionálních podnicích má velké finanční těžkosti.</li> <li>• Linky jezdící „načerno“ jezdí 5-10 minut před linkami podle cestovního pořádku.</li> <li>• Kvalitativní hlediska neexistují, anebo nejsou vhodná.</li> <li>• Mzdy jsou poměrně nízké, jsou aspoň o 20% nižší než průměrná mzda.</li> <li>• Pracovní podmínky nejsou vhodné, zejména z hlediska pracovní doby.</li> <li>• Nařízení PSO: sociální partneři se neúčastní procesu harmonizace a navzdory tomu, že probíhá sledování z hlediska zákonů, směrnic a národních zákonů, nakonec nejsou uplatňované.</li> <li>• 14 místních odborových svazů</li> <li>• Obzvláště velké jsou odborové svazy, podoborové svazy a taková sdružení, která na jedné straně nejsou evidovaná jako odborové svazy a na druhé straně nevykonávají úlohy odborových svazů a existuje i mnoho odborových svazů bez členství.</li> </ul> |

Díky zprávám o situaci ve státě můžou zástupcové odborů lépe analyzovat vlastní trh místní hromadné dopravy. S jejich pomocí lze pak analyzovat vlastní silné stránky, slabé stránky, možnosti a hrozby (analýza SWOT, vid. 3. Diskuze). Tohle může napomoci rozhodnout o různých oblastech činnosti pro účinný dialog mezi členy odborů.

Zprávu je nutno doplnit o analýzu TED o zakázkách a výběrových řízeních (vid. 1. Diskuze).

Pokud ve Vašem státě fungují multinacionální podniky, je třeba shromáždit znalosti související s nástroji aplikovanými v podnicích Evropské podnikové rady. Funguje Evropská podniková rada v multinacionálním podniku, kterého se to týká? Pokud ano, máme zástupce? Kdo je náš odborový zástupce v Evropské podnikové radě?

Je možné, že zpráva nebude hotová ani za tři hodiny, protože chybí mnoho dalších podrobností. V tomto případě lze pověřit ostatní členy skupiny různými úkoly a na další schůzi je možné zprávu dokončit.



Na konci diskuze je třeba vědět odpovědět na některé z následujících otázek:


- **Mám dobrý přehled o struktuře sektoru městské hromadné dopravy v mém městě?**
- **Co jsou tři nejdůležitější charakteristiky systému místní hromadné dopravy?**
- **Vím něco o úrovni vykonávání nařízení PSO? Jaké jsou problémy?**
- **Existují další relevantní charakteristiky?**
- **Zúčastňují se odborové svazy v zakázkovém procesu, a když ano, tak jak?**

## 5. 3. DISKUZE: PROGRAM PRO SOCIÁLNÍ KONVOJ



### Podklady:

Veškerý materiál a výsledky diskuze 1. a 2.

 . Diskuze je jiná jako předešlé dvě. V 1. Diskuzi je kladen důraz na **informace související s novým nařízením PSO** a na výzvy, jakož i možnosti odborů. Druhá diskuze se zaměřila na trh národní **hromadné dopravy ve Vašem státě**, na její strukturu, organizaci, účinkující v dané oblasti, výběrové řízení v hromadné dopravě a **související informace**. Nejvíc účastníků obou diskuzí má už více informací a lépe chápe problémy trhu hromadné dopravy.

### Proaktivní přístup a noví účinkující

Předchozí diskuze načrtli představy o budoucím rozvoji Vaší samosprávy anebo regionu, například bude-li v podniku hromadné dopravy výběrové řízení. Dále jste se dozvěděli, že se na trhu objevili noví účinkující: to jsou multinacionální podniky, které jsou vážnou konkurencí poskytovatelů služeb hromadné dopravy Vaší samosprávy. Dále jste se kromě toho dozvěděli, že Vaše samospráva a místní politici rozhodují o výběrovém řízení: o přímém zadání zakázky poskytovali služeb ve vlastnictví samosprávy anebo o konkurzu.

V této situaci musí odborové svazy změnit perspektivu a strategii. Před obvyklým jednáním na úrovni podniku, mezi zaměstnavateli a zaměstnanci o mzdách a pracovních podmínkách a v kolektivní smlouvě je třeba „jednat“ s politiky a úřady.

#### Podmínky

Protože příslušný úřad je povinný zadat zakázku veřejných služeb poskytovateli služeb hromadné dopravy, odborové svazy musí změnit strategii: nejdůležitější moment je ten, když se zrodí rozhodnutí související **s výběrovým řízením a/nebo obsahem specifikace tendru**. Existují i jiní partneři na jednání: představitelé příslušné samosprávy a politikové. Tento proaktivní přístup je novým účinkujícím na jedné straně v pravidlech uveřejnění a na druhé straně v procesu zadávání zakázek, důsledkem role příslušné samosprávy (vid. 1. Diskuzi). Podle těchto poznatků je cílem 3. Diskuze v první řadě **vytvoření strategie politiky odborových svazů v souvislosti s jednáním udělování zakázek**. Když se začne kampaň po zhlédnutí zadání zakázek zveřejněného prostřednictvím TED a samosprávy, už byla ztracena ta možnost, aby bylo možné ovlivnit podmínky zaměstnanců pracujících v hromadné dopravě v budoucnosti.

Důsledkem nařízení PSO se vytvořili podmínky k zahájení 3. Diskuze.

Ústřední otázkou 3. Diskuze je následující:

**Jak umíme vytvořit odborovou strategii v zájmu ochrany zaměstnanců a jak umíme opravit sociální a kvalitativní předpisy během výběrového řízení?**

V zájmu vypracování odborové strategie je třeba prodiskutovat další důležité otázky související s níže uvedenými třemi tématy. Díky těmto otázkám bude struktura diskuzí následující:

- Jaké jsou naše silné stránky, slabé stránky, hrozby a možnosti?
- Jaké jsou naše argumenty v případě přímého zadání zakázky proti změně poskytovatele služby a v případě výběrového řízení jaké máme použít argumenty na to, aby sociální předpisy byli povinně určené pro každý konkurenční podnik účastníci se výběrového řízení?
- Jaký plán potřebujeme?



**Poznámky související se vzděláváním:**

**Tuhle diskuzi lze organizovat formou pléna anebo s různými pracovními skupinami anebo kombinací obou podle počtu účastníků. Pokud je počet účastníků vyšší než 20, je možné je rozdělit na 2 anebo 3 skupiny, ale všechny skupiny se musí zabývat stejnými otázkami.**

**Všechny skupiny si musí postupně prodiskutovat všechny kroky za sebou: 1. Krok, 2. Krok, 3. Krok a nakonec 4. Krok.**

## 1. krok: analýza SWOT

Zkratka SWOT se skládá ze začátečních písmen anglických slov, které znamenají: silné stránky, slabé stránky, hrozby a možnosti. V našem případě tato metoda slouží k jednomu cíli: aby výsledky předešlé 1. a 2. Diskuze zahrnuli do určité dané struktury.

- K tomuhle pořadí lze využít následující:
  - **Odpovědi na otázky, které vznikly během 1. Diskuze:**
  - **Které jsou nejdůležitější otázky nařízení PSO?**
  - **Odpovídá nařízení PSO na otázky související s privatizací a ochranou zaměstnanců?**
  - **Jakým problémům musíme čelit díky vykonání nařízení PSO my jako odborové svazy?**
  - **Je potřebná ještě další diskuze s příslušným úřadem v zájmu vyřešení těchto otázek?**
- Zpráva o struktuře hromadné dopravy a trhu hromadné dopravy a analýza TED (vid. 2. Diskuzi),
  - a
- Odpovědi na otázky vzniklé během 2. Diskuze:
  - **Které jsou tři nejdůležitější charakteristiky systému hromadné dopravy ve Vašem státě?**
  - **Které jsou tři nejdůležitější charakteristiky po kontrole místní situace?**
  - **Zúčastňují se odborové svazy v procesu zadávání zakázek, a pokud ano, tak jak?**

S tímto materiálem a se zkušenostmi z dvou předchozích diskuzí lze určit veškeré charakteristiky, šance, problémy, představy atd. v souvislosti s vnitřními i vnějšími faktory. (vid. Níže uvedený návrh).

**Vnitřní faktory:**

- **Silné stránky:** přednosti odborového svazu, například velký počet členů, plán k přímému zadání zakázky; to, že během výběrového řízení se určí zavést povinné sociální předpisy v kolektivní smlouvě atd.
- **Slabé stránky:** takové vlastnosti, kvůli kterým se dostane odborový svaz do nevýhodné situace, jako např. nízký počet členů; nedostatečné znalosti atd.

**Vnější faktory:**

- **Možnosti:** vnější faktory, které mohou pomoci odborovým svazům, jako například politická podpora, systém rozvíjející místní hromadnou dopravu atd.
- **Hrozby:** vnější faktory, které mohou způsobit problém pro odborové svazy, jako například snížení podpory, to, že místní hromadná doprava není uvedena v programu příslušného úřadu, nedostatek politické podpory atd.

**OBRÁZEK 2.: PŘÍKLAD ANALÝZY SWOT O MÍSTNÍ HROMADNÉ DOPRAVĚ**

| pozitivní  | negativní   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký počet členů odborového svazu</li> <li>• Semináře o nařízení PSO</li> <li>• Odborová kampaň pro místní hromadnou dopravu</li> <li>• Plán k přímému zadání zakázky</li> <li>• Kolektivní smlouva k sociálním předpisům v případě výběrového řízení</li> <li>• ...</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nízký počet členů odborového svazu</li> <li>• Nedostatek podpory ze strany kolegů</li> <li>• Nedostatečné znalosti o nařízení PSO</li> <li>• ...</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Místní hromadná doprava je uvedena v programu příslušné samosprávy</li> <li>• Financování je jednoznačné a jisté</li> <li>• Roste počet cestujících</li> <li>• Politická podpora</li> <li>• ...</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snižuje se podpora</li> <li>• Místní hromadná doprava není uvedena v programu příslušné samosprávy</li> <li>• Neexistuje politická podpora</li> <li>• Neexistuje jednotný cenový systém</li> <li>• Poskytovatele služby ze samosprávy budou privatizovat</li> <li>• ...</li> </ul> |

**Poznámka:**

V tabulce SWOT není dost místa na vyjmenování všech podrobností – například když je výsledkem „v případě sociálních předpisů kolektivní smlouvy výběrového řízení“ pozitivní vnitřní faktor, musíte mít všechny podrobnosti kolektivní smlouvy, anebo alespoň její nejdůležitější body!

**Poznámky související se vzděláváním:**

Všechny pracovní skupiny představí své výsledky v plénu, kde je možné uvést výsledky jednotlivých pracovních skupin v tabulce podobné obrázku 2. Pokud by chtěli, mohou vypracovat seznam priorit z každé položky

## 2. krok: výhody aplikace nařízení PSO

Jako příprava k diskuzím s příslušnými zástupci samosprávy je následující krok 3. Diskuze to, abychom se naučili argumentovat ohledně nařízení PSO.

V zájmu toho připravte pro samosprávu seznam, kde jsou uvedené následující argumenty podporující **přímé zakázky a výběrová řízení**. Seznam může vypadat následovně:

Příslušný úřad

- Může udělit zakázku o poskytování služby hromadné dopravy vlastním (samosprávným) podnikům;
- Může volně zvolit řízení udělení přímé zakázky;
- Přímou může udělit zakázku o poskytování služby hromadné dopravy malým a středním podnikům,
- Přímou může udělit zakázku o poskytování služby železniční dopravy v souvislosti s městskou, předměstskou a regionální dopravou;
- Může zvolit takové výběrové řízení, které odpovídá speciální situaci místního systému hromadné dopravy;
- Poskytovatel služby může po svém zvolení vynést rozhodnutí o ochraně zaměstnanců a může určit sociální a kvalitativní předpisy.

Tímto příslušný úřad

- Dostane transparentní a jednotná pravidla na popis finančních transakcí v souvislosti s poskytováním služeb osobní přepravy, podporou a kompenzací;
- Ušetří na transakcích a administrativních nákladech, pokud využije možnosti zajištěné prostřednictvím nařízení o přímé zakázce;
- Přímou může zkontrolovat systém místní hromadné dopravy a účinně může uplatnit politickou vůli.

K materiálu vid. Návrhy související s 1. Diskuzí.

## 3. krok: Program a účinkující



### Poznámka související se vzděláváním

**K tomuto kroku je možné rozdělit plénum na 2 skupiny: mezi nimi jedna skupina vypracuje první plán programu a druhá skupina sestaví seznam všech účinkujících v souvislosti s tím, s kým třeba začít komunikovat v případě jednání udělování zakázek.**

### Program

Před sestavením programu zkontrolujte důležitá data, jako například

- Termín, kdy je třeba odeslat zprávu o Vašem státě Evropské komisi v průběhu vykonávání nařízení PSO v zájmu vyhodnocení pokroku (národní zpráva o pokroku)
- Hraniční termín současné smlouvy / současných smluv koncese místního poskytovatele / místních poskytovatelů služeb hromadné dopravy
- Termín, kdy příslušná samospráva rozhodne o jednání udělení zakázky
- Termín, kdy má být vyhotoven plán koncepce odborového svazu
- Termín, kdy koncepci odborového svazu prodiskutují s příslušnou samosprávou / podle možnosti s místním poskytovatelem služeb
- Termín, kdy ...

### Účinkující

Sestavte seznam o souvisejících místních a regionálních orgánech a osobách, jež se zúčastnily v rozhodovacím procesu souvisejícím s místní hromadnou dopravou, v její organizaci atd.

- odbory
- místní poskytovatel/é služeb
- příslušná samospráva
- sdružení cestujících
- environmentální skupiny
- politické strany
- další podporovatelé, jako například, „Campaign for Better Transport“ (Kampaň za lepší dopravu)(<http://www.bettertransport.org.uk>) ze Spojeného království, anebo chorvatský “Savez za Željeznicu“ (Chorvatský svaz podporovatelů železnice)(<http://www.szz.hr>) ...

Kroky 1-3 určují první část 3. Diskuze. Cílem první části je

- obnovit všechny informace shromážděné během předešlých diskuzí a
- soustředit se na tyto informace.



**Jako výsledek první části se vyhotoví následující:**

- **prvky analýzy SWOT**
- **potřebné argumenty k diskuzi se zástupci příslušné samosprávy**
- **seznam dotčených osob, které budou přítomné v následujícím jednání, které zorganizujete a**
- **náčrt programu.**

Teď byli vypracované všechny části související se založením odborové strategie – ve 4. Kroku se sjednotí všechny výsledky předešlých diskuzí v zájmu sestavení programu.

## 4. krok: Program k opatřením odborového svazu



**Poznámky související se vzděláváním:**

**K tomuto kroku sestavte pracovní skupiny složené z 5-7 účastníků. Tito budou mít jeden úkol: vypracovat program. Tento program musí mít tři kontrolní body: jeden národní, jeden sociální a jeden bod kontroly opatření, jak je to viditelné na níže uvedeném obrázku.**

**Pracovní skupiny mají spolupracovat maximálně 45-60 minut v závislosti na pokroku diskuzí. Po pracovních skupinách ale třeba zorganizovat asi 60 minutovou plenární schůzi v závislosti na počtu skupin nebo účastníků. Na plenární schůzi si třeba projednat různé návrhy související s programem a jako výsledek schůze má vzniknout společný návrh týkající se programu sociálního konvoje.**



### OBRAZEK 3.: PROGRAM PRO SOCIÁLNÍ KONVOJ



**Jediným cílem tohoto „Programu“ je podnětí skupinové práce. Tohle je pouze návrh, jako například níže uvedený kontrolní seznam zástupců odborů. Vy znáte nejlépe situaci ve Vašem státě nebo obci – odborovou strategií je třeba vytvořit adekvátně k situaci v daném městě/státě.**

## Kontrolní seznam pro zástupce odborů

V zájmu poctivé a odpovědné konkurence ze sociálního hlediska navrhované pro místní hromadnou dopravu mohou zástupcové místních a regionálních odborů v rámci podpory jednat podle navrhovaného plánu opatření v souladu s níže uvedeným kontrolním seznamem.

Avšak nezapomínejme, že kontrolní seznam se v jednotlivých státech liší, protože každý stát se vlastním způsobem stará o průmyslové kontakty. Berte tedy do úvahy právní nařízení a národní zákony související s průmyslovými vztahy.

Cílem níže uvedeného seznamu je to, aby byl vytvořen proces širší odborové činnosti v zájmu realizace plnění požadavků pracovníků hromadné dopravy.

### I. Příprava

- Nezapomínejte na právní nařízení a národní zákony související s průmyslovými vztahy!
- Vytvořte seznam všech národních právních vztahů doplňujících nařízení PSO!
- Sledujte speciální výjimky, například to, že ve sféře zákona veřejného obstarávání v hromadné dopravě se v současnosti aplikují pouze směrnice 2004/17/EK a 2004/18/EK! V tomto případě je důležité zkontrolovat jaká omezení brání aplikaci těchto všeobecných pravidel veřejného obstarávání!
- Vypracujte přehled o datech vypršení platnosti smluv a/anebo koncesí týkajících se služeb hromadné dopravy. Mnohé z těchto dat lze vyhledat i na internetu.
- Určete příslušné samosprávy anebo regionální úřady!

- Určete kontaktní osoby v příslušných klientských orgánech!
- Rozhodněte o tom, zda je nutné vypracovat plán opatření!
- Určete rozdělení práce mezi dobrovolníky a zástupci odborů zaměstnanými v plném úvazku!
- Připravte předběžný harmonogram!
- ...

## II. Průběh plánu opatření

Prodloužení průběhu jednání udělování zakázek znamená to, že i v případě plánu opatření je potřebná delší lhůta průběhu.

Tohle je minimální doba:

- Dva roky pro vnitřního poskytovatele služeb u zadání přímé zakázky
- Jeden a půl roku v případě ostatních typů zadání přímých zakázek
- Dva roky v případě jednání smluvních udělení zakázek v souladu s 5. Článkem odstavcem (3)
- Šest měsíců v případě aplikace zakázek na základě dřívějších konkursních zakázek v souladu s 5. Článkem odstavcem (1)

Poznámka: Vyjmenované doby průběhu se můžou podstatně lišit v jednotlivých státech.

## III. Činnosti související s plánem opatření spojené s procesem

- Vyhodnoťte programy/harmonogramy!
- Určete jaký typ zakázky je nutno hledat v souvislosti s plánem opatření!
  - **Přímá zakázka vnitřnímu poskytovateli služeb**
  - **Přímá zakázka malému a střednímu poskytovateli služeb**
  - **Přímá zakázka podniku poskytujícímu železniční služby**
  - **Smluvní zakázka**
  - **Řízení o udělení smluvní zakázky**
- Určete účinkující: zástupcové příslušných samospráv anebo regionálních úřadů, jakož i místní a regionální politici, kteří společně rozhodují o místní dopravní politice a o její organizaci v rámci politických orgánů
- Rozhodněte o tom, kdo podporuje opatření: politici, občanská sdružení, sdružení cestujících a zákazníků, ...
- Zkontrolujte počet účinkujících na trhu a podle potřeby i jejich regionální rozptyl!
- V případě potřeby určete 5-8 nejdůležitějších účastníků na trhu!
- Připravte přehled o existujících národních zákonech souvisejících s bezpečností v průmyslu!
- Podobně jako ve výše uvedených diskuzích, zahrňte členy odborových svazů!
- Sepište argumenty za aplikaci nařízení PSO!
- Kdo je schopen pomoci? (odborové svazy, zástupcové odborů, sdružení, občanský sdružení, politici, odborníci, ...)
- Delegujte úkoly!
- Určete odpovědné osoby a možné partnery spolupráce!
- Upravte harmonogram!
- Pozorujte chování účastníků opatření!
- Vypracujte zápis!
- Mluvte se zástupci politických stran!
- Mluvte s místním a regionálním ředitelstvím státní správy!
- Mluvte s ostatními odborovými svazy!

- Mluvte s předešlým poskytovatelem služby!
- Mluvte se skupinami cestujících a zákazníků a ostatními místními akčními skupinami!
- Svolejte odborové schůze!
- Uvažujte o PR! (informační stánky, letáky, veřejné dialogy, ...)!
- Zapište si všechny kroky a výsledky!
- V případě potřeby vykonajte národní kampaně uvnitř odborových svazů!
- ...

#### IV. Plán opatření: Čestná a ze sociálního hlediska odpovědná soutěž v místní hromadné dopravě

- V případě potřeby sestavte takové argumenty, které ukážou proč je lepší přímá zakázka než veřejná soutěž!
- Vyjmenujte příklady přímého zadání zakázky!
- V případě potřeby sestavte více hledisek souvisejících s tím, proč je vhodné vzít službu zpět do okruhu účinnosti samosprávy!
- Vyjmenujte příklady pro vrácení služby do okruhu účinnosti samosprávy (samospráva/regionální vlastnictví)!
- Promyslete si význam společensko-hospodářských povinností z hlediska narůstající potřeby podpory udržitelné mobility v oblastech s velkým provozem!
- Připravte evidenci kvalitativních předpisů služby, například o hraničních číslech souvisejících s kvalitativními předpisy vozidel a linek.
- Dokažte, jaké účinky mají kvalitativní předpisy na kvalitu osobní přepravy a na odborné vzdělání pracovníků, případně využijte konkrétní příklady určitých kvalitativních předpisů pro zaměstnance (řízení, údržba, služba a všeobecná administrativa)! Návrh: systémy vzdělávání a kvality.
- Vyjmenujte příklady norem kvality!
- Určete hraniční čísla pro sociální předpisy a/anebo definici v zájmu ochrany zaměstnanců, obzvláště v souvislosti s následujícím: zajištění průběžné platnosti existující kolektivní smlouvy na místě poskytování služeb, ochrana pracovních míst, ochrana pracovních smluv v případě změny poskytovatele služeb v přechodné době, promyšlení soutěže kolektivních smluv, návrhy související s jednáním, ochrana kolektivních smluv (dohody o mzdách) a/anebo povinnosti plnění, ochrana práv účasti zaměstnanců atd. ...!
- Vyjmenujte příklady související se sociálními předpisy v jiných státech!
- Sepište argumenty, které jsou proti dalšímu uplatňování předešlých jednání udělování zakázek!
- Srovnajte a/anebo připravte přehled, který prezentuje výhody nařízení PSO oproti předchozí praxi zadávání zakázek v oblasti společensko-hospodářských dopravních služeb!
- Konkretizujte plán opatření, včetně práce PR!
- Začleňte plán opatření do kampaně/jednání o kolektivní smlouvě!
- ...

Vraťme se ještě k **Editě** a **Jonášovi**, když uvažovali o místní odborové diskuzi: na začátku diskuze byla prezentována krátká zpráva o semináři týkajícím se účinků nařízení PSO, nakonec byl navržen plán zorganizovat 3 diskuze.

Po přečtení návodu řekla většina to, že těchto témat je příliš moc na 3 diskuze místních odborů. Mají pravdu: veškeré informace související se způsobem udělování zakázek v hromadné dopravě, problémy a otázky jsou příliš rozsáhlé pro tři diskuze, ze kterých každá trvá tři hodiny. Strategii odborového svazu nelze vypracovat za tři hodiny. Důsledkem toho je tento návod něco jako „kytice květin“ – každý si může vybrat květinu, která se mu líbí. Organizační rozvoj odborových svazů, jakož i jejich výsledek, odborová strategie může fungovat jen v případě, když je „odměnou cesta“.

Myslím si, že **Edita** s **Jonášem** plánovali tyto tři diskuze v tomto duchu.

## Reference

COM (2001) 370 finální: Evropská dopravní politika na rok 2010: čas rozhodnout (BÍLÁ KNIHA), Brusel, 2001

COM (2011) 144 finální: Bílá kniha  
Správa Komise o koncesích spadajících do práva EU, Úřední věstník EU, vydání C 121, 29. duben 2000

Eurostat (Ed.): „Panorama of Transport” vydání z roku 2009, Luxemburg, 2009

Eurostat: Statistiky související s místní hromadnou dopravou z webstránky <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>; údaje pocházejí z tabulek SBS a t\_tran\_hv-tables a byli staženy 13. 3. 2011

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1370/2007/EK (23. říjen 2007) o železničních a silničních službách a Nařízení rady o umístění mimo účinnost 1191/69/EGK a 1107/70/EGK

# PŘÍLOHA

## (POUZE V ANGLICKÉM JAZYCE)

- Národní zprávy o systémech hromadné dopravy různých členských států Evropské unie a kandidátských států
- Přehled multinacionálních podniků aktivně fungujících v oblasti hromadné dopravy
- Evropské podnikové rady



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

#### Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

## Local Public Transport in Czech Republic

### Structure and main issues of the urban public transport system

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

### Financing of the public transport system

The public transport system in the Czech Republic is financed as follows:

- rail transport – intercity: by state
- rail transport – regional and local: by regions
- bus transport – regional: by regions
- bus transport – urban/local: by municipalities

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

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

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

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

## Local Public Transport in Croatia

### Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

**Public transport in Split** makes a network of urban - suburban railway and bus lines,

**public transport in Osijek** makes a network of tram and bus lines.

The public transport in Zagreb, Split and Osijek is provided by municipal enterprises. In all other cities there are private bus companies and the local governments are organizing the public transportation through the issuance of concessions.

#### Key characteristics:

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

### Financing of the public transport system

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

#### Key characteristics:

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

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

In accordance with the progress in EU accession process and taking an increasing number of provisions of the *acquis* into national legislation, the PSO contracts will be detailed in line with European practice. An important part of the responsibility in this process relates to the involvement of all levels of local government regarding the regulation and organization of public transport on its territory, which implies certain decentralization.

With regard to social conditions, Croatia started with the harmonization of legislation for road transport, but the operational application of the duration of driving and rest are lagging behind, while the implementation of regulations on working time has just begun.

**Key characteristics:**

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

**Structure of the national trade union representation in urban public transport and collective agreements****Urban-suburban railway transport**

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

**Tram and bus transport**

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

**Key characteristics:**

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

**Urban public transport in France**

by Alain Sutour, CGT Transport

**Introduction**

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

**1. Human and social****1.1. Users**

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

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

### 1.2. Work force

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

### 1.3. Social frame

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

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

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

## 2. Urban public transports' organisation

### 2.1. Urban transport authorities

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

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

## 2.2. Financing urban transports

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

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

## 2.3. Market structure

French urban public transports market is liberalized for a while. Nowadays 90% of the transport networks are open to competitive tendering procedures. From that 78% are under Delegation of public utility, and 12% under procurement contracts.

The other companies are internal operators with (6%) or without (4%) financial autonomy. A minority even if against all odds Toulouse’s network, responsible for the mobility of about a million inhabitants, became some years ago an internal operator.

## 3. The result of a liberalization

### 3.1 An oligopoly

As a result of this long time liberalization little and family owned companies progressively disappeared as do a lot of internal operators. 69% of the networks, more than the two thirds, are operated by only three companies Kéolis (a subsidiary of SNCF) for 27%, Veolia transport (a subsidiary of Veolia environment) for the same percentage and Transdev (a subsidiary of the “*Caisse des 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 from 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 debt 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 union. If 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 surrounding the capital). So, the surface transport in Bucharest is the responsibility of Autonomous Transport Company of Bucharest (R.A.T.B.). In Romania there is a local surface transport company in every city. The surface transport includes an extensive system of buses, trolleybuses, trams and light rail line. R.A.T.B. network is among the densest in Europe, being the fourth largest on the continent and carrying 2.26 million passengers daily on 116 bus routes, 20 trolleybus lines and 25 tram lines (including the mentioned light rail). As the subway system, R.A.T.B. undergoing a phase of renewal, characterized by converting the tram lines to light rail lines and the purchase of new vehicles, especially buses.

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

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

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

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

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

According with the used vehicles by category, we have:

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

#### **Key characteristics:**

- In comparison with the private sector the charges/dues/taxes in the state area are lower.
- Also, 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 existing 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 Bargaining 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 solitary/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 by their own cars.

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

**Key characteristics:**

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

**Key characteristics:**

- Private greed before public need

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

In the bus industry there is collective agreement at national level, actual bargaining for salaries and working conditions is negotiated at the company level. This means salary rates and terms and conditions vary across the country. Due to working condition and paid working time, there were many disputes with companies. This was the reason for many strikes. Trade unions are not satisfied with the outcome, therefore we can expect more trade union actions.

Key bargaining issues currently are:

- improvements to hourly rates of pay
- payment of non-driving time (there is no payment for stops over 10 minutes)
- reducing maximum spells of duty and maximum duty lengths
- normal payment for overtime and unsocial hours

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

**Key characteristics:**

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

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

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

### ARRIVA (2011)

- Owner: Deutsche Bahn (since August 2010)
- Active in 12 countries in The EU: Czech Republic, Denmark, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Spain, Sweden and the UK. Arriva will start operating bus services in Malta in July 2011.
- approx. 4 Bill EURO turnover
- 38.500 employees
- 14.150 vehicles
- [www.arriva.co.uk](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%<br>market share in<br>French market   | 100%<br>market share in<br>Maltese market                  | 85%<br>market share in<br>Swedish market  | 49%<br>market share in<br>UK market   |

### 3. European Works Councils (EWC)

The establishment of European Works Councils (EWC) in multinational companies was governed by Directive 94/45/EC, which has been modified in 2009 with the **Directive 2009/38/EC**. The provisions of the new EWC have to be applied in any case from June 2011.

(<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2009:122:SOM:EN:HTML>

You can chose any EU language in the right hand corner at the top of the page. )

#### What are the conditions to establish a European Works Council ?

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

#### Scope: A EWC is...

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

#### Proplem with « Transnational dimension » ...

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

#### Importance of EWCs

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



### How to establish a new EWC

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

### The role of the ETF...

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

### Examples for EWC in public transport

#### ARRIVA EWC

- EWC established in 1999
- 11 members from 9 countries; threshold 100 workers
- Currently, after take over by Deutsche Bahn, 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 aquisition of expertise; 3 experts can be nominated as advisors

- Transnational dimension: all issues that are affecting 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>

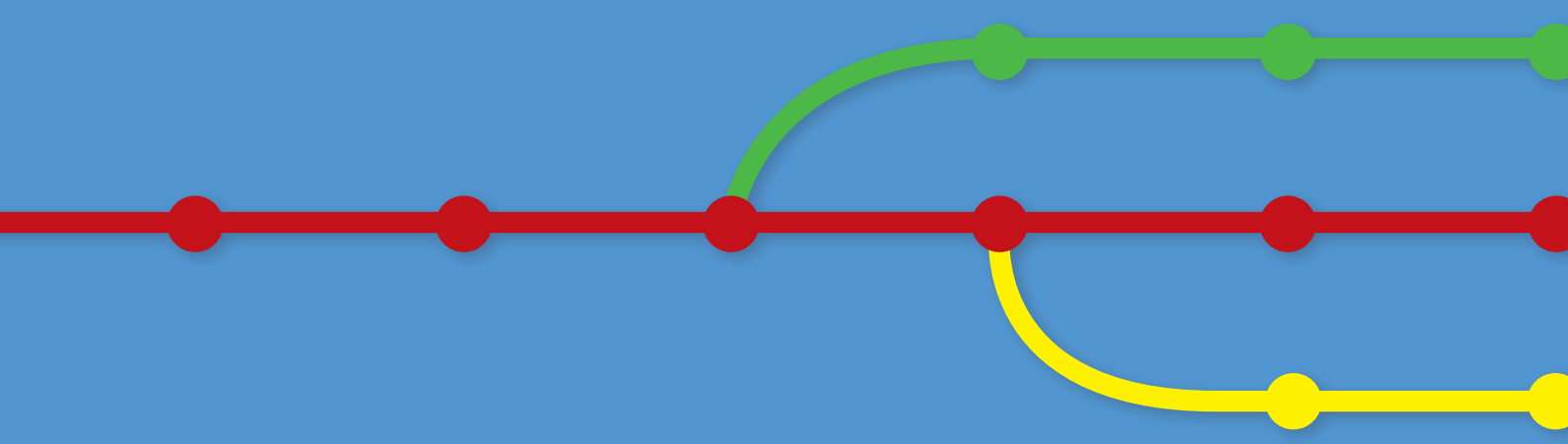
#### 4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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