

SOTSIAALSED TINGIMUSED JA ÕIGUSED ÜHISTRANSPORTIS

Vahendid **ametiühingute esindajatele ühistranspordi** määruse ja turu muudatuste rakendamiseks

JUHEND AMETIÜHINGUTE AKTIVISTIDELE LINNASISESES ÜHISTRANSPORTIS

KOOLITUSMATERJAL KOLMEKS ÕPPUSEKS

koostanud Volker Röske

ESTONIAN



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



Euroopa Liidu toetusega

SISUKORD

1. EL kohaliku ühistranspordituru omadused p. 5

Ühistranspordi tähtsus jätkusuutlikus ühiskonnas / - Uus Euroopa ühistranspordi määrus /
ETF SCRIPT projekt / Veidi statistikat / aktiivne õpe rühmades

2. Koosolek – mis eesmärgiga? p. 11

Edita kohtub Jonasega / Briti eksperiment / Päevakorra koostamine

3. Koosolek 1: PSO (avalike teenuste) määrus – vahend ametiühingutele? p.15

Mida PSO määrus reguleerib? / kolm avaliku teenindamise lepingu tüüpi /
kolm otselepingu tüüpi / Töötajate kaitse, sotsiaalsed ja kvaliteedistandardid pakkumismenetluse
käigus / läbipaistvus / Üleminekuperiood /

4. Koosolek 2: Siseriiklik aruanne – riigi ühistranspordi struktuuri ja turu tundmine p. 23

5. Koosolek 3: Sotsiaalse kaitse tegevuskava..... p.28

Ennetav lähenemine ja uued osalejad / 1. samm: SWOT-analüüs /
2. samm: PSO määruse eelised / 3. samm: ajakava ja tegijad / 4. samm: tegevuskava

LISAD (ainult inglise keeles) p.37

Erinevate EL riikide ja kandidaatriikide ühistranspordi süsteemide aruanded p. 1
Ülevaade aktiivsetest hargmaistest ettevõtetest linnasises ühistranspordis p. 24
Euroopa töönöukogud (EWC)..... p. 26

1. EL KOHALIKU ÜHISTRANSPORTIDITURU OMADUSED

Ühistranspordi tähtsus jätkusuutlikus ühiskonnas

88

Uhistranspordi kasutamine on oluline näitaja ligipääsust liikuvusele meie ühiskonnas ning transpordisüsteemi jätkusuutlikkusest. Ühistransport põhjustab keskkonnale vähem reostust ja seda saab kasutada alternatiivina erasöidukitele. 2006. aastal moodustas ühistransport 15,7%¹ kogu sõitjakäibest Euroopa Liidus.

Perioodil 1995-2006 tõusis EL-27's ühistranspordi osatähtsus vähe, umbre 1%, vörreldes kogu reisijatevõte näitajatega, samas kohaliku ühistranspordi (buss, tramm ja metroo) reisijate absoluutarv tõusis samal perioodil peaaegu 2%.

Hoolimata erasöiduautode valdavast, 72,7%-lisest osakaalust vörreldes kohaliku ühistranspordiga (bussi-, trammi- ja metrooteenused) - 9,6%, on kohalik ühistransport pälvinud üha rohkem tähelepanu transpordipoliitikas nii EL tasandil kui ka enamikes liikmesriikides. Tänapäeval elab peaaegu 80% Euroopa kodanikest linnakeskkonnas ning nad kasutavad liikumiseks sama taristut ja ruumi. Seega võib kohalikust ühistranspordist saada oluline tegur kodanike elukvaliteedi kindlustamisel.

Et aidata kaasa kodanike jätkusuutlikule liikuvusele ja vähendada keskkonna reostust, tuleb kõik kohalikud transpordiliigid nagu kõndimine, jalgrattasõit, mootorrattad, mootorsöidukid ja kogu ühistransport ühendada integreeritud jätkusuutlikuks kohalikuks transpordisüsteemiks. Probleemide käsitlemiseks ja selle eesmärgi saavutamiseks peab ühistransport, eriti kohalik ühistransport, välja töötama uued "muugavuse, kvaliteedi ja kiiruse tasemed mis vastavad inimeste ootustele", nii on sõnastatud Komisjoni Euroopa Transpordipoliitika valges raamatus².

Euroopa Liidus ei eita keegi linnasisese ühistranspordipoliitika kasvavat tähtsust. Samas on näha, et EL liikmesriikides puudub kooskõla poliitiliste eesmärkide ja kohaliku ühistranspordi tegeliku olukorra vahel. Kokku oli kohaliku ühistranspordituru käive (2008) peaaegu 60 miljardit eurot ning seal oli umbes 882 000 töötajat³. Ning selles suhtes on kõikides riikides üks asi sarnane: kohalik ühistransport vajab toetust riigieelarvest. Teisisõnu, ühistransporti ei saa rahastada üksnes piletitulust; eriti kui poliitiline eesmärk on pakkuda taskukohaste piletihindadega kohalikku ühistransporti. Kuid võib eeldada, et praegusel ajal on riigieelarve piiratud võimaluste töttu veelgi raskem kohaliku ühistransporti rahastada.

Kohaliku ühistranspordi eest vastutavad peamiselt kohalikud poliitilised otsustajad ja kohalikud pädevad asutused. Seega on arusaadav, miks kohalik ühistransport erineb EL's riigiti. Erinevused on isegi linnaide vahel, olenevalt riigi seadustest ja tavatest. Euroopa Liidus on kohaliku ühistranspordi struktuur ja korraldus väga erinevad, seda peamiselt finantseerimise korraldamise, kohalike transpordiettevõtete valdamise ja struktuuri osas, aga ka pädevate asutuste ja ettevõtetevaheliste suhete ning konkurentsimehhaniitmide kasutamise suhtes kohalikul ühistransporditurul vastavalt kehtivale korrale ja regulatsioonidele lepingute sõlmimise kohta.

1 Võrdle järgmisi andmeid: Eurostat (Ed.): Panorama of Transport 2009 väljaanne, lk. 14 + 101;

2 Võrdle: Euroopa transpordipoliitika 2010. aastaks: aeg otsustada, Brüssel, COM(2001) 370 lõppversioon, lk.85ff., 2011 parandatud ja uuendatud uues valges raamatus, COM(2011) 144 lõppversioon

3 Vt. tabel 1 „Kohalik transporditurg“ käesolevas juhendis, andmed on võetud 13-03-11 SBS'il ning tabelid EUROSTAT koduleheküljelt <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>

PSO – Uus Euroopa ühistranspordi määrus

3. detsembril 2009 jõustus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistasakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70. Sellest päevast alates on see kehtiv kõigis liikmesriikides ning kohustuslikud on selle määruse kõik osad.

Uue määruse (EÜ) nr. 1370/2007 (edaspidi: **PSO määrus**) eesmärk on tagada turvaline, tõhus ja kvaliteetne reisijateveoteenus **reguleeritud konkurentsi abil** (autori poolt rõhutatud), mis tagab samas ka avaliku reisijateveoteenuse läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitsest kui piirkondliku arengu aspektist lähtudes, nagu on kirjas PSO määruse põhjenduses.⁴

PSO määruse eesmärk on kindlaks määrata, kuidas pädevad asutused võivad toimida pakkumismenetluse käigus ja tagada üldhuviteenuse osutamine kohalikus ühistranspordis. Samuti sätestab määrus tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtjale, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused.

See on asja üks külj; teine on see, et inimesed on need, kes seda kohaliku ühistranspordi teenust osutavad. Enam kui 880 000 Euroopa Liidu liikmesriigi töötajat töötab kas sõidukijuhina, remonditöölisesa või halduspersistent. Nad peavad tegelema erinevate, peamiselt negatiivsete mõjudega, mis tulenevad nähtavatest muutustest kohaliku ühistranspordi regulatsioonis ning turu ümberkujunemises konkurentsi tõttu: tööjõu vähendamine, palkade kärpimine, munitsipaalomandis olevate firmade erastamine, tööhõivegarantii kaotus teenusepakkaja vahetumise või ettevõtte üleviimise korral mujale või isegi töötimustele muutumise korral.

Konkurentsivõimelise turu tingimused reguleeritud kohalikul ühistransporditurul mõjutavad laialdaselt sotsiaal- ja tööttingimusi. Ametiühingud ja töönõukogud peavad lävima tööandjatega, et parandada tööttingimusi ning tõrjuda kohaliku ühistranspordi konkurentsi kahjustavat toimet sotsiaalküsismisi käsitelevate sätete abil. Samuti peavad nad õppima suhtlema kohaliku transpordituru uue osalise - pädeva asutusega, kes on üheks peamiseks asutuseks PSO reguleeritud avaliku teeninduse hankelepingute sõlmimise protsessis. Teised osalised on ametiühingutele ja töötajate esindajatele juba head tuttavad: era-sektori või munitsipaalomandis olevad kohalikud transpordiettevõtjad. Enamik neist tegutseb kohalikul tasandil, kuid on olemas ka riigi või rahvusvahelisel tasandil tegutsevaid eraettevõtjaid.

ETF SCRIPT projekt

2011. aastal algatas ETF ametiühingute projekti linnasisese ühistranspordi töötajate ametiühingutele, mis keskendus uutele liikmesriikidele ja kandidaatriikidele. Eesmärgiks oli paremini ette näha muutusi linnasisese ühistranspordi turul, võttes arvesse uut PSO määrust ning tundes paremini turu põhijõude – suuri hargmaiseid ettevõtteid.

Projekti eesmärk oli anda teavet olemasolevatest võimalustest, mis sobivad poliitiliste otsuste mõjutamiseks ning peale nende otsuste tegemist, avaliku teeninduse lepingute sisu mõjutamiseks, kasutades uue määruse võimalusi. Ametiühingute esindajad peavad õppima andma vastuseid paljudele küsimustele poliitika planeerimise vallas, nagu näiteks kuidas poliitilisel tasandil sekkuda põhiküsimusel: kuidas

⁴ Vt. Põhjendust nr. 4 määruses (EÜ) Nr. 1370/2007

korraldada ühistransporti? Millised on PSO määrusega antud võimalused töötajate kaitse tagamiseks teenusepakuja vahetumise korral? Millised on kavandatud sotsiaalsed ja kvaliteedikriteeriumid ning millisel tasemel on kaitse?

Samuti oli eesmärgiks strateegia-alaste kogemuste vahetus erinevate riikide ametiühingute vahel:

- kuidas avaldada mõju poliitiliste otsustele tegemise tasandil;
- kuidas garanteerida töötajate esindatus ja tagada ametiühingute esindatus ühistranspordituru muutustele perioodil;
- millised on olemasolevad vahendid ning milline on plaanitav strateegia?

Samuti hõlmab see suutlikkust analüüsida konkurentsialukorda turul ning võimalikke tulevikusuundi kohalikul ühistransporditulurul, mis on kui ametiühingute strateegia aluseks selles sektoris.

SCRIPT projekti osalised olid 12'st uuest liikmes- ja kandidaatriigist:

Bulgaaria, Horvaatia, Küpros, Tšehhi, Eesti, Ungari, Malta, Läti, Leedu, Poola, Rumeenia ja Sloveenia.

Käesolev juhend on koostatud SCRIPT projekti⁵ tulemusena ning toetab ametiühinguid ja nende liikmeid ning ka töötajate esindajaid muutustega väljakutsetega toimetulemiseks reguleeritud konkurentsil põhineval linnasisese ühistranspordi turul.

Veidi statistikat

Euroopa Liidu linnasisese ühistranspordi turgu võib iseloomustada vastates järgnevatele küsimustele:

- Kui suur on sektori käive?
- Palju on sektoris ettevõtteid?
- Palju on sektoris töötajaid?

Tabelis 1 leiate vastused nendele küsimustele EL27 kohaliku transpordi turu kohta aastal 2008.

TABEL 1: EL KOHALIKU TRANSPORDI TURG (KOHALIK MAISMAAVEDU, V.A. TAKSOD 2008)

	töötajad	ettevõtted	käive
EU27 – Euroopa Liit (27 riiki)	882.200	14.717	59.874,0
BG - Bulgaaria	16.362	703	210,7
CZ - Tšehhi #	15.000	:	:
EE - Eesti	2.420	17	25,7
CY - Küpros	979	173	40,7
LV - Läti	10.425	133	155,5
LT - Leedu	11.438	431	225,5
HU - Ungari	28.270	75	693,6

⁵ Täname järgmisi inimesi: Alain Sutor, CGT (Prantsusmaa), Martin Mayer, Unite (Suurbritannia), Stefan Heimlich, ver.di (Saksamaa) ja Sabine Trier (ETF) nende abi- ja koostöövalmis arutelude ja panuse eest SCRIPT projekti heaks ning samuti kolme seminarit osavõtjaid nende pühendumuse eest.

PL - Poola	47.476	897	1.401,3
RO - Rumeenia+	46.872	2.119	554,4
SI - Sloveenia	1.031	17	39,6
HR -Horvaatia	2.931	44	47,7
MT-Malta*	1.050	1	18,0
Kogusumma: SCRIPT projekt'i liikmesriigid	184.254	4.610	3.412,7

+ kahtlased andmed; * ATP andmed, k.a. FIE'd (alus: SCRIPT); # SCRIPT ligikaudne hinnang; : andmed puuduvad; Alused: SCRIPT Malta ja Tšehhi; kõik muud andmed Eurostat, võetud: 13-03-2011; cf. fn. 3

Ametlikud andmed kõikide riikide kohta ei ole veel valmis ning tuli anda mõned ligikaudsed hinnangud, kuid üldiselt võib öelda, et EL27kohaliku ühistranspordi:

- käive oli umbes 60 miljardit eurot,
- mis saavutati umbes 4700 ettevõttes,
- umbes 882 000 töötajaga.

Need andmed annavad ülevaate EL kohaliku ühistranspordi turust, kuid sellel statistikal on vähe ühist sektori tegeliku olukorraga erinevates EL liikmesriikides.

On väga erinevad tingimused ning need erinevad riigist riiki: nt. kui vaadata ühistranspordi osakaalu kogu reisijateveo käibest (2007)⁶. Ungari (38%), Bulgaaria (29%) ja Slovakki (28%) on eesotsas ning Leedu (alla 10%), Suurbritannia (13%) ja Holland (13%) lõpus. Või näiteks Eestis on bussidel ja trammidel suur osakaal kohalikus transpordis (23%), kuid raudteeveo osakaal on ainult 2%.

Sarnaseid erinevusi võib leida, kui vaadata kahtteist SCRIPT projektis osalenud riiki: Bulgaaria, Horvaatia, Küpros, Tšehhi, Eesti, Ungari, Malta, Läti, Leedu, Poola, Rumeenia ja Sloveenia. Need riigid koos moodustavad suhteliselt väikese osa käibest ning ettevõtete ja töötajate arvust. (vt. tabel 2: turuosa).

TABEL 2: LINNASISESE ÜHISTRANSPORDI TURUOSA SCRIPT'IS OSALENUD RIIKIDES

Kohalik ühistranspordi turg	käive	ettevõtete arv	töötajaid
Muu EL turuosa	95%	76%	83%
SCRIPT'is osalenud riigid	5%	24%	17%

Kuid tuleb olla ettevaatlik, sest andmed üksinda ei anna ülevaadet kohaliku ühistranspordi tegelikust olukorras SCRIPT'is osalenud riikides. Vaadates statistikat tabelis nr. 1 ja olles näinud SCRIPT'is osalenud riikide andmeid, saab neid riike ainult väga umbkaudu võrrelda.

Sama olukord on interneti-põhisel ülevaatal saadud rahvusvaheliste ettevõtete andmetega (vt. tabel nr. 3 – SCRIPT'is osalenud riikides tegutsevad hargmaised ettevõtted), mis näitab järgmist tulemust: kokkuvõttes töötab 184 000 SCRIPT'is osalenud riikide töötajatest ainult umbes 7300 (4%) hargmaistes ettevõtetes.

6 cf. Eurostat (Ed.): Transpordipanoraam 2009.a. väljaanne

Järeldus, et hargmaised ettevõtted ei mängi mingit rolli EL uute liikmesriikide kohaliku ühistranspordi turul, ei ole samas õige. Kui vaadata Sloveeniat või Malta, on näha, et hargmaised ettevõtted on nendes riikides ülekaalus. Märkimisväärne on teinegi teema: Euroopa kohaliku ühistranspordi turul on uus rahvusvaheline osaleja: Egged Europe alustas Bulgaarias busside finantseerimisega ning on põhiaktionär osades Poola kohaliku ühistranspordi firmades. Teistest SCRIPT'i osalenud riikidest nagu Küpros, Eesti, Läti, Leedu ja Rumeenia ei ole andmeid hargmaiste ettevõtete tegevuse kohta kohaliku ühistranspordi turul.

TABEL 3: RAHVUSVAHELISTE FIRMADE TEGEVUS SCRIPT'IS OSALENUD RIIKIDES

Riik	hargmaine ettevõte	töötajad	bussid	Kohalik ühistransport
Bulgaaria	Egged Europe	n/a	140	Egged Europe on 100% lisraelis asuva Egged Taavura Ltd. tütarettevõtja ja tema käes on 51% Bulgaaria ettevõttest „TransTriumf“ Varna (Egged Bulgaria)
Horvaatia	Veolia	338	133	Panturist; piirkondlik transport Osijek piirkonnas; alates 2011. a. jaan. VTV Pavlic d.o.o. Zagrebis
Tšehhi	Veolia	2.217	1.351	12 linnasises transpordivõrgus
	Arriva	400	250	Firmad: Bosak Bus s.r.o, Osnado spol s.r.o.
Ungari	Arriva	384		Umbes 200 juhti Budapestis (BKV allhankija);
Malta	Arriva	900	500	Alustab 3.juuli 2011 (Arriva Malta; umb. 600 töötajat, ligikaudne arv)
Poola	Veolia	2.382	915	Kahes linnas: Varssav ja Tczew
	Arriva	n/a	n/a	Ainult raudteeturul (140 töötajat; 20 rongi)
	Egged Europe	n/a	n/a	MOBILES Poland on 100% Egged Europe tütarettevõtja ning põhiaktionär 17 kohalikus transpordifirmas.
Sloveenia	Veolia	702	362	3 firmas: Certus, I&I, SAP

Allikas: interneti-põhine ülevaade veolia.com and arriva.com kodulehekülgedelt; egged.com; allalaaditud :10. ja 23.03.2011

Lisaks statistikale:

Et oma riigi kohalikust ühistranspordisüsteemist paremini aru saada, tuleb kõigepealt vaadata enne riigitasandit kohalikku tasandit. Näiteks kahtlevad SCRIPT'i osalenud riigid ettevõtete arvus, sest eeldatakse, et mõnes riigis, nagu Küprosel, Horvaatias ja Leedus, on EUROSTAT andmete kohasel ettevõtteid, mis ei tegutse küll kohalikus transpordis, aga tegutsevad linnaidevahelises transpordis, või mõnel puhul ei tundu ettevõtete arv õige, sest vahepeal on mõned ettevõtted läinud pankrotti.

Aktiivne õpe rühmades

Et saada laiem ülevaade ning et paremini aru saada oma riigi kohaliku ühistranspordi turust ja selle töö-režiimist, tuleb vaadata kvaliteediomadusi ja eripärasid. Neid teadmisi ei saa ainuüksi statistikast. Suhelge teiste inimestega - oma kolleegid on tavaliselt just parimad asjatundjad. Või püüdke saada andmeid oma riigi statistikaametist. Kui teil on selleks oma töörühm, siis läheb see töö lihtsamalt.



Peaksite kasutama ametiühingu struktuure ja kokku saama rühmas, kus on ametiühingute ja töötajate esindajad, et arutada, kuidas saada rohkem teavet riigi ja kohaliku tasandi kohta vahetades infot erinevate ettevõtete esindajatega.

Käesolev juhend võib aidata leida viisi, kuidas saada ulatuslikum ülevaade kohaliku ühistranspordi turu mehhanismist oma riigis,

- oma riigi kohaliku ühistranspordi turu eripärasustest ning
- mis on ametiühingute jaoks olulised selle turu võtmenäitajad



Mida paremini te teate ametiühingute jaoks olulisi võtmenäitajaid, seda paremini saate kasutada PSO määrase uusi vahendeid, et parandada ning korraldada ametiühingute tegevust sotsiaalsete standardite ja töötajate kaitse sätete alusel pakkumismenetluses ning avaliku teenindamise lepingutes.

2. KOOSOLEK – MIS EESMÄRGIGA?

Edita kohtub Jonasega

Edita, Leedu trollijuht, ametiühingu esindaja ning kohaliku transpordifirma tööonõukogu esimees, kohtub oma kolleegi Jonasega, kes on samas ettevõttes bussijuht ja ametiühingukomitee esimees, et ette valmistada ametiühingu koosolekuks. Nad arutavad järgmise koosoleku päevakorda ning Edita teeb ettepaneku teha lühikokkuvõte rahvusvahelisest ametiühinguseminarist, millel ta osales mõned nädalad tagasi.

Jonas: „Kas see on kõik?“, ning jätkab peale pausi: „Ma ei usu, et see meie liikmetele huvi pakub.“

Edita: „On küll, kui kuuled, mis juhtus kohaliku transpordisüsteemiga Suurbritannias dereguleerimise, erastamise ja vaba konkurentsi tulemusena“ vastab Edita. „Ja veel kuulsin ma uuest PSO määrusest, mis hakkab meie kohaliku transpordituru edasist konkurentsi reguleerima. Mina arvan, et meil on vaja kavandada, mida teha.“

Jonas: „Edita, kas sa tõesti arvad, meil on vaja selleks kava?“

Edita: „Jonas, ainult 5 või 10 minutit. Ma räägin sulle, mida üks ametiühingutegelane Sheffieldist mulle seal seminaril oma kogemustest kohalikul transporditurul rääkis. Mul on märkmed siin. Kuula, ja pärast saame otsustada, mida teha.“

Jonas: „Olgu, hakka siis pihta.“

Edita võtab oma paberi ja hakkab lugema oma märkmeid.

Edita: „**Briti kogemus**⁷:

1. Kohalik ühistransport Suurbritannias ja Põhja-Iirimaal

Üle 95% kohalikest bussiteenustest on erakätes. Viis Ühendkuningriigi hargmaist firmat domineerivad kohalikul bussiturul; FirstGroup, Stagecoach, Arriva (parajasti uue Transdev/Veolia ühinemise käigus kaduv), Go Ahead ning National Express, omavad kokku 70% kohalikust bussiturust. Mõned linnade valduses olevad firmad pääsesid erastamise lainest 1980ndatel, suurim neist on Lothian Regional Transport, mis on Edinburghi linnasisene bussivõrk. Belfasti bussid ja enamik Põhja-Iirimaa ühistranspordist on samuti veel riigiomandis.

Londonist väljuvad bussiliinid dereguleeriti 1986.a.(Transpordiseadus 1985). See tähendab seda, et bussiteenuste pakkujad võivad vabalt registreerida ja osutada bussiteenuseid oma valitud liinidel, oma piletihindade ja sõiduplaanidega. Kohalikel omavalitsustel ei ole peaegu mingit sõnaõigust selle koha pealt. Bussifirmad võivad omavahel vabalt võistelda ühel ja samal liinil ning küsida erinevaid piletihindu. Bussiteenuse pakkujad peavad oma teenused registreerima liiklusvoliniku juures, kes on kohaliku omavalitsuse ametnik ning kellel on õigus appi võtta trahvisüsteem, kui bussiettevõtja ei paku registreeritud teenust või kui nende bussid loetakse ohtlikeks. Kõik bussiteenuste muutused peab liiklusvoliniku juures registreerima 8 nädalase etteateamisega.

⁷ Edita tänab Martin Mayerit, unite (Ü.K.) selle aruande eest Vilniuse seminaril märtsis 2011.

Kui ükski bussiteenuse pakkija ei ole valmis osutama bussiteenust mingis piirkonnas või kellaajal, kus ja mis ajal kohaliku omavalitsuse arvates peaks bussiteenus olema, võib omavalitsus välja pakkuda lepingu võistleva pakkumismenetluse teel. Tegelikult on paljud pühapäevased ning öhtused teenused kui ka vähekasutatavad liinid tervikuna sel moel kohalike omavalitsuste poolt finantseeritud. Maakohtades võib kuni 100% võrgust olla rahastatud võistleva pakkumismenetluse abil.

Erastamist ja dereguleerimist peetakse üldiselt kohalike bussiliinide jaoks hävitavaks. Piletihinnad on tõusnud inflatsioonist kiiremini, reisijate arv on järslt langenud ning sagedus on langenud köigidel liinidel, v.a. kõige hõivatumatel liinidel (mis võivad olla väga tulused kella 07.00 ja 18.00 vahel, esmaspäevast laupäevani). Väljaspool neid aegu on teenuseid kõvasti kärbitud ja kohalikel omavalitsustel ei ole jätkunud raha neid kõiki toetada võistleva pakkumismenetlusega.

Londoni bussiteenused erastati, kuid ei dereguleeritud. Londoni Transpordiamet (TfL) määratleb liinivõrgu, sõiduplaanid ja piletihinnad ning seejärel sõlmib igal liini või kombineeritud liinide peale lepingud erinevate Londoni bussiteenuste pakkujatega võistleva pakkumismenetluse teel. Lepingud on kas kolmeks või viieks aastaks. Kuna Londoni bussiteenuste pakkujad sõltuvad täielikult TfL lepingute saamisest, võib liinist ilma jäamine olla nende jaoks katastroofiliste tagajärgedega. Bussijuhte peab kas üle viima uue teenusepakkua depoosse kuni 50km kaugusele või nad kaotavad oma töökoha. Siiski peetakse sellist pakkumismenetlusega lepingusüsteemi paremaks mudeliks kui seda on deregulatsiooni mudel, mis kehtib riigi teistes osades.

Kolm kõige olulisemat tunnusjoont on:

- Isiklik ahnus on tähtsam, kui ühiskondlik vajadus
- Kõrged piletihinnad, madal nõudlus
- Kehvad palgad ja tingimused

2. Õigusraamistik: PSO määrase rakendamine

2009.a. Kohaliku transpordi seadus annab kohalikele omavalitsustele õiguse rakendada reguleeritud konkurentsi "Kvalitedilepingute" mudeli raames. See õigus on vabatahtlik ja siamaani ei ole seda kasutatud. Parempoolse valitsuse võidu tõttu 2010. a. mai valimistel võib aga selle võimaluse kasutamine omavalitsustel olla raskendatud.

"Kvalitedilepingu" süsteem võimaldab omavalitsusel tagasi võita bussivõrgu kontrolli ning keh-testada liinid ja sõiduplaanid. Seejärel on võimalik sõlmida terve võrgu leping (või jagada võrk väiksemateks piirkonna lepinguteks) ühele bussiteenuste pakkujale, kes saab omale ainuõiguse osutada teenuseid lepingulistel liinidel. Lepingu sõlmimise kriteerium peaks olema kvaliteet, mitte lihtsalt odavaim hind, nagu see on võistlevas pakkumismenetluses, siit ka termin "Kvalitedileping".

2009.a. Kohaliku transpordi seadus tagab märkimisväärse kaitse töötajatele, kes olemasoleva tööandja juurest viiakse üle uue, "Kvalitedilepingu" sõlminud tööandja juurde. Kõigepealt tehakse kindlaks kõik bussiteenuse töötajad piirkonnas, mis on Kvalitedilepinguga kaetud ning tagatakse nende üleviimine teenusepakkua ettevõttesse. Üleviidud töötajatele garanteeritakse palk ja tingimused, mis on sama head, kui eelmises ettevõttes. Üleviidud töötajatele tuleb pakkuda pensionitingimusi samal tasemel, kui varem.

UNITE ja teised bussiveo sektori töötajaid esindavad ametiühingud on pikalt ja visalt võidelnud Kvaliteedilepingute rakendamise ning tööliste kaitse eest. Meil on uus Kohaliku transpordi seadus, kuid kahjuks ei ole meil olnud märkimisväärset edasiminekut seaduse elluviimisel. Eeldatavasti võtab Kvaliteedilepingute rakendamine aega kaks või kolm aastat. Kõik suuremad bussiteenuste pakkujad on ägedalt Kvaliteedilepingute vastu.

Käesoleval hetkel kuulub kogu võistlev pakkumismenetlus Suurbritannias ja Põhja-Iirimaal Hankedirektiivide 2004/17/EÜ ning 2004/18/EÜ alla. Kui rakendatakse Kvaliteedilepingud, on võimalus ka ellu viia uue PSO määruse sätted.

Kolm olulisemat omadust on:

- Reguleeritud konkurentsi mudeli seadusandlus on olemas, kuid ei kehti veel kuskil
- Kvaliteedilepingud kaitseksid täielikult töötajate töökohti ja tingimus
- Bussiteenuseid pakkuvad ettevõtjad on muutustele vastu ning hoiatavad, et tulemuseks on rohke bürokraatia ja kõrgemad hinnad.

Edita: "Mida sa nende kogemuste peale ütled? "

Jonas: „Me ei ole Suurbritannias ja siin meie sektoris ei ole hargmaiseid ettevõtteid!“ ning peale lühikest pausi Jonas jätkab: „Kuid seal on tõesti probleeme, mis tunduvad sarnased meie omadega: tõusvad piletihinnad, vähem teenuseid, vähem reisijaid, kvaliteedistandardite puudumine ning kehvad palgad ja tingimused - kuid mida saame meie siin Kaunases või Leedus teha?“, küsib Jonas vastu, kui Edita on oma jutu lõpetanud.

Päevakorra koostamine

Edita: „Mida me saame teha? See on õige küsimus, kuid enne vastuse andmist peame küsimaa,

- mida me teame ühistranspordi turust ning konkurentsimehhaniidist oma riigis,
- mida me teame õigusraamistikust,
- kuidas saame me muuta oma ebakindlust töökohtade suhtes?

Kas sellest materjalist siis ei piisa meie koosolekuks?“ ärritub Edita.

Jonas: „Sul on õigus, Edita, sellest piisaks, kuid kõigepealt tahaks ma kuulda rohkem sellest PSO määrusest, või mis selle nimi oli? Aga meil ei ole piisavalt informatsiooni Leedu kohaliku ühistranspordi turu kohta. Kas sina tead midagi Vilniuse, Klaipeda või Šiauliai olukorrast? Ja mida saame meie, ametiühing, teha konkurentsi mehhaniidide mõjutamiseks?“

Edita: „Jonas, mulle tundub, et sa just rääkisid meie koosoleku päevakorra teemadest. - Olgu. – Me ei saa saavutada kõike ühe koosolekuga, aga ma arvan, et meil on piisavalt materjali ja küsimusi arutamiseks mitmel koosolekul – miks mitte seda teha?“

Jonas: „Korraldame kolm koosolekut:

- ühe PSO määruse kohta ja mis selles on oluline meie kui ametiühingu jaoks,

- teine koosolek oleks meie kohaliku ühistranspordi turust, näiteks: meie siseriiklik aruanne
- ja kolmas, mida me saame teha või mida me peaksime tegema – tegevuskava.“

Edita: „Ja kui pikad peaksid need koosolekud olema?“

Jonas: „Ma arvan, et kolmest tunnist piisab, alustame kell 14.00 igakuise laupäevase koosolekuga. Järgmine on septembris – Edita, sa ehk alustaksid järgmist koosolekut oma Briti kogemuste looga? – Ma valmistan koosolekuks ette kõik juriidilised küsimused ja PSO määruse. Mulle tuli just meelete, et meie kolleegid saatsid Vilniusest meile mingid materjalid, „ametiühingute juhend“ või midagi sellist – ma vaatan järgi. Vähehaaval hakkab asi huvitavaks minema.“

Edita: „See on raske teema, Jonas. Ja teist koosolekut võime alustada küsimustest PSO määruse kohta ja nende küsimuste arutamisega, nii umbes 20 või 30 minuti jooksul. Ma hakkan nüüd bussijaamade, hooldus- ja haldushoonete informatsioonitahvlite tarbeks kutseid valmis kirjutama. Kas sa arvad, et Alfonsas tuleb ka? Ma ei ole teda mitu nädalat näinud.“

Jonas: „Alfonsas? Ma arvan, et kui ma talle ütlen, et sina teed ettekande Briti kohaliku ühistranspordi kogemustest, siis ta tuleb. Ma kohtun temaga järgmisel reedel 6. liinil, tema vahetuse lõpus – oi, meil on ainult 15 minutit, siis algab minu vahetus 6. liinil. Mind huvitab, palju liikmeid kohale tuleb – Edita, näeme siis koosolekul – ma tulen ka sinu Briti lugu kuulama – teist korda!“



Järgmised kolm ametiühingukoosolekut on näited korralduse arengust ning samuti sisaldavad need üldist teavet, et paremini mõista Euroopa kohaliku ühistranspordi lepingutavade keerukust. Neid peaks kasutama põhilise abivahendina ametiühingu sotsiaalse ja kvaliteedistrateegia planeerimisel ning korraldamisel lepingute sõlmimise protsessis.

Käesolev juhend pakub kasulikke nõuandeid ning kolme koosoleku organisatoorne kontseptsioon on vaid raamistik. Kõik oleneb osavõtjate pühendumusest ning nende jätkuvast eesmärgist ühendada teadmised tegevusega. „Teekond innustab.“

3. KOOSOLEK NR. 1: PSO MÄÄRUS – JA VAHEND AMETIÜHINGUTELE?



Materjal:

PSO määrus: Määrus (EÜ) Nr. 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel. PSO määruse leiad oma emakeeles internetist:
<http://eur-lex.europa.eu/JOHtmldo?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML>
 Vali keel paremal ülevaalt. Seejärel klõpsa lk.1.

EÜ Lissaboni leping

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

Mida PSO määrus reguleerib?

PSO määruse eesmärk on “tagada turvaline, tõhus ja kvaliteetne reisijateveoteenus reguleeritud konkurentsi abil, mis tagab samas ka avaliku reisijateveoteenuse läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitsest kui piirkondliku arengu aspektist lähtudes”, nagu on esitatud uue määruse põhjenduses.⁸ Selleks, et seda saavutada, on vaja “liikmesriikide pädevate asutuste” vastavaid meetmeid, “et tagada selliste teenuste osutamine”, läheb põhjendus edasi. Samuti on vaieldamatu tõsiasi see, et “mitmete üldise huvi seisukohalt vajalike riigisisestel reisijateveoteenustel osutamine ei paku majanduslikku huvi”.⁹

Seetõttu on pädevad asutused kavandanud “avaliku teenindamise kohustused”, st. “pädeva asutuse määratletud või kindlaks määratud nõue üldist huvi pakkuba avaliku reisijateveoteenuse osutamise tagamiseks, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ilma hüvitusetat ei osutaks, või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel”.¹⁰

Selle tulemusena on uue määruse eesmärk reguleerida tingimusi, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtjale, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või [rõhk lisatud ETF poolt] annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused” (Art.1(1, l. 2)). Seega on selge, et kui “lex specialis”, PSO määruse eesmärk on luua ühtsed konkurentsireeglid avaliku reisijateveo teenuse sektorile, kui üldist majanduslikku huvi pakkuba teenuse valdkonnale. See seob riigihanke seadust järjepidevalt hüvitistele seadustega, kuna kõikides riikides on tõestatud, et avaliku reisijateveo teenused ei saa läbi ilma ametivõimude poolt eraldatud hüvitismakseteta.

8 Vt. põhjendus nr. 4

9 Vt. põhjendus nr. 5

10 Art. 2 (e)



PSO määruse eesmärgid on:

- reguleeritud sotsiaal-majanduslike kohustuste konkurents ja
- ühtsed avaliku reisijateveo teenuste konkurentsireeglid

Sotsiaal-majanduslikud kohustused on näiteks: sooduspiletid õpilastele, üliõpilastele ning vanematele inimestele või öised teenused teatud liinidel jne.

Ühtsed konkurentsireeglid on: linnavalitsuste ja riigivalitsuse poolt rahaliste hüvitiste läbipaistvad ning eelnevalt kehtestatud normid.

Kuid kõigepealt tuleb selgeks teha:

PSO määruse rakendamiseks on vajalik alustada riigisisese ühistranspordituru eripärade ja selle "põhistruktuuri" määratlemisega.

Et välja selgitada, mis on riigi ühistranspordi "põhistruktuur", peab vastama järgmistele küsimustele:

- Kas ettevõte saab rahalisi hüvitisi sotsiaal-majanduslike kohustuste täitmise eest, nagu nt. sooduspiletite eest õpilastele, üliõpilastele ning vanematele inimestele või kas on olemas öised teenused teatud liinidel jne?
- Kas ettevõttel on ainuõigusi ja kas need on seotud kohustusega pakkuda transporditeenust ja/või sõiduplaani ning kas see on riigi seadustega reguleeritud, nt. kas ettevõttel on kohaliku ühistranspordi tegevusluba kindlaks määratud sõiduplaaniga nr. 203 liinile esmaspäevast pühapäevani?



Kui vastus ühele nendest kahest küsimusest on jah, kohaldatakse PSO määrust, v.a. juhul, kui see on siseriiklike seadustega välistatud.

Kolm avaliku teenindamise lepingu tüüpi!

PSO määrus kirjeldab kolme tüüpi avaliku teenindamise lepingut – ja just selles erineb see muust EL hankemenetluse seadusandlusest: pädev asutus võib vabalt valida kolme võimaluse vahel kui vastavad tingimused on täidetud.

- Konkurentsil põhinevad lepingud (Art. 5(1)) ning
- Võistleval pakkumismenetlusel põhinevad lepingud (Art. 5(3))
- Otselepingud (Art. 5(2))

Hõlmates ülalkirjeldatud kolme avaliku teenindamise lepingu menetlusviisi, täidab PSO määrus

- üldhuviteenuste tasuta korraldamise põhimõtet nagu on sätestatud EL Lepingu artiklis nr. 16 ning samuti
- üldhuviteenuste tasuta korraldamise põhimõtet nagu on sätestatud EL Lepingu artiklis nr. 16 ning samuti
- subsidiaarsuse põhimõtet nagu on sätestatud EL Lepingu artiklis nr. 5.

Kaks konkurentsil põhineval lepingu tüüpi

Võistleva pakkumismenetlusega **konkurentsil põhinevad lepingud** (art. 5(1)) sõlmitakse vastavalt direktiivides 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ kohalduvatele normidele, „kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul.“ Termin „kontsessioonileping“¹¹ viitab lepingule avaliku frantsiisiandja ning ettevõtte vahel, mis sisaldab teenuse osutamise üksikasju ning võimalik, et ka kohustust, kuid ei sätesta frantsiisiandja tasu. Kontsessioonilepinguga seonduv majanduslik risk on töövõtja kanda.

Liikmesriigid võivad jätkuvalt kasutada direktiivides 2004/17/EÜ ning 2004/18/EÜ sätestatud menetlusnorme, tingimusel, et teenuselepinguid ei sõlmita kontsessioonilepingute kujul..



Vaata näidet “Briti kogemus”: Ühendkuningriik rakendab enamasti pakkumismenetlust konkurentsil põhinevate lepingute sõlmimisel. (Art. 5(1)).

ETF arvates kehtib see siiski ainult juhul, kui näiteks piletitasud suunatakse vastutavale asutusele, kes sel juhul kannab rahalist riski, aga mitte reisijateveoteenust osutavale ettevõtjale.

Võistleva pakkumismenetluse läbiviimisel PSO määrase art. 5(3) kohaselt peab menetlus täitma nelja järgnevat tingimust:

- olema avatud köikidele ettevõtjatele;
- olema aus;
- olema läbipaistev ning
- järgima mittediskrimineerimise põhimõtteid.

Kui need põhimõtted on täidetud, „võib menetlus sisalda läbirääkimisi vastavalt nimetatud põhimõttetele, et määrata kindlaks, kuidas kõige paremini spetsiifilistele või keerukatele nõuetele vastata.“

Eelkõige on **võistlev pakkumismenetlus** vahend, mida saab kasutada kohalike ja piirkondlike transpordisüsteemide paremaks sidumiseks kohaliku ning piirkondliku poliitilise vastutusega.

Pealegi on **võistlev pakkumismenetlus** vahend, mida saab kasutada olemasolevate kohalike transpordivõrkude ning nende sotsiaalmajanduslike kohustuste säilitamisel ja kaitsmisel. Pädev asutus ning teenusepakuja **võivad vabalt määrata**, millistel **tingimustel** kohalikku ühistransporti korraldada.



Vaadake näidet “Briti kogemus”. Nn. “Kvaliteedileping” täidab võistleva pakkumismenetluse tingimusi vastavalt artiklile 5(3).

Kolme tüüpi otselepingud

Otseleping on “avaliku teenindamise leping, mis sõlmitakse konkreetse avaliku teenuse pakkujaga ilma eelneva võistleva pakkumismenetlusteta.” (Art. 2(h)). Seda võib sõlmida kolmel erineval viisil:

- sõltuva teenusepakkujaga (Art. 5(2)),
- väikese või keskmise suurusega ettevõttega (Art. 5(4)) või
- raudtee-ettevõtjaga (Art. 5(6)).



Otseleping on uus lepinguliik ning seda võib kasutada tingimusel, et lepingumenetlus vastab PSO määrule!

Pädev asutus võib sõlmida **otselepingu sõltuva teenusepakkujaga** (art. 5(2)). Sellisel juhul osutab kohalik omavalitsus ise bussi- trammi- ja metrooteenust või sõlmib selleks lepingu sõltuva teenusepakkujaga (Art. alapunkt j).

Sellise juhul tuleb tagada kohaliku omavalitsuse kontroll sõltuva teenusepakkija kui oma asutuse üle. Lisaks kehtivad sõltuvale teenusepakkujale ranged reeglid:

1. tegutseda võib vaid omavalitsuse territooriumil, välja arvatud saabuvad ja lähkuvad liinid,
2. on keelatud osaleda väljaspool selle pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes
3. allhanke korral peab sõltuv teenusepakkija osutama **enamiku transporditeenustest ise**.

Äriühinguõiguse kohaselt ei ole kohustuslik, et sõltuv teenusepakkija kuulub 100% riigiasutusele, kuid peab olema tagatud, et avalikul sektoril on “valitsev mõju”, mis vastab “kontrollile oma asutuste üle”.

Selle tulemusena on võimalik avaliku ja erasektori partnerlus.

Otselepinguid võib sõlmida ka **väikese ja keskmise suurusega ettevõtetega** juhul, kui transporditeenus, mille kohta leping sõlmitakse, on väikese ulatusega ning lepingumaksumus ei ületa kahte miljonit eurot või kui aastane transpordivõimsus ei ületa 600 000 km või kui ettevõttel on alla kahekümne kolme sõiduki. Sel juhul tagab otseleping väikese ja keskmise suurusega **ettevõtetega** (art. 5(4)), et (arvukad) väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted on erinevatel siseriiklikest kohaliku transpordi turgudel kaitstud; eriti need, kes on viimaste aastate jooksul kannatanud võistlevast pakkumisest tulenenud turu muutuste all.

Lõpetuseks, art.5 (6) kohaselt võib **raudteeteenuste otselepinguid** linnaasiseses, linnalähis ja piirkondlikus transpordis sõlmida kehtivusega kuni kümme aastat.

Tingimusel, et eraldatakse laialdaselt “vajalikke majanduslikke vahendeid”, võib seda kehtivusaega pikendada kuni viieteistkümnelle aastale. Sellisel juhul ei pea otselepinguid raudteeteenuste kohta sõlmima avalike asutustega või sõltuva teenusepakkujaga.

Hoolimata karmidest reeglitest ja/või täpsetest eeltingimustest ei tohiks otselepingutesse suhtuda kui takistustesse, pigem on need võimalused sotsiaal-majanduslikeks kohustusteks, et rahuldada kohaliku ühistranspordi erivajadusi kompetentse kohaliku omavalitsuse subsidiaarsuse põhimõttel.

Töötajate kaitse ning sotsiaalsete ja kvaliteedistandardite tagamine pakkumismenetluse käigus.

PSO määrus avab sotsiaalsetele ja kvaliteedistandarditele pakkumismenetluses uue dimensiooni. Keskne ühendav tegur kohaliku pädeva asutuse lepingute taseme tõstmiseks, eriti töötajate kaitse suhtes teenusepakkuja muutumise korral ning sotsiaalsed ja kvaliteedistandardid on sätestatud:



Artikli 4 lõigetes 5 ja 6:

(Lõige 5) Ilma et see piiraks liikmesriikide ja ühenduse õigust, sealhulgas tööturu osapoolte vahel sõlmitud kollektiivlepinguid, võivad pädevad asutused nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt, et see annaks eelnevalt töölevõetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud direktiivi 2001/23/EÜ kohaselt. Kui pädevad asutused nõuavad avaliku teenuse osutajatelt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad pakkumisdokumendid ja avaliku teenindamise lepingud sisaldama asjaomase personali loetelu, personali lepingujärgsete õiguste läbipaistvaid üksikasju ning tingimusi, milliste alusel on töötajad teenustega seotud.

(Lõige 6) Kui pädevad asutused nõuavad vastavalt siseriiklikule õigusele avaliku teenuse osutajatelt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad need standardid sisalduma pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes.

Mida see tähendab?

Sotsiaalsed standardid võivad olla: töökohtade kindlustamine pakkumisemenetlusejärgse teenusepakkuja muutumise korral või olemasolevate lepingu- või koolitusstandardite, töötervishoiu ja -ohutuse, tööaja jne tagamine.

Kvaliteedistandardid võivad olla: erisöidukite seadmed, nt. madala põrandaga söidukid, teenuse sagedus, ühtlustatud söiduplaanid, üldine piletisüsteem jne.

Sotsiaalsete ja kvaliteedinõuete määratlemine kohalikus ühistranspordis on väga oluline (vt. järgnevat näidet!). Kohalikud pädevad asutused peavad need lepingutaotlejatele kehtestama. Mida täpsemalt on need määratletud, seda raskem on pädeval asutusel valida "odavaim teenusepakkuja".



Märkus:

- **Sotsiaalsed ja kvaliteedistandardid ei ole pakkumisemenetluses kohustuslikud, vaid võimalus!**
- **Et seda võimalust rakendada, tuleb veenda nii pädeva asutuse otsustajaid kui poliitikuid!**



Sotsiaalsed standardid pakkumismenetluse teates: näide

Väljavõte lepingu kirjeldusest:

Üldinfo teenuselepingu kohta / Schwetzingen-Hockenheim bussivõrk (D-Mannheim) – Dokumendi number: 32487-2011; väljaande kuupäev: 29/01/2011

Pakkumise vastuvõtmine vastab määruse (EÜ) 1370/2007 art. 5 (3) nõuetele.

...

Lepingu kirjeldus

...

8. Lubab töötajatel täita direktiivi 2001/23/EC nõudeid ja järgida sotsiaalseid standardeid määruse (EÜ) nr. 1370/2007 tähenduses.

...

Eelmise teenusepakkuja töötajate kaitseks... peab valitud teenusepakkuja käesolevaga andma eelmistele ettevõtja töötajatele samad õigused, mis neil oleks olnud juhul, kui nad oleks üle viidud Direktiivi 2001/23/EÜ kohaselt. ...

Valitud teenusepakkuja peab kinnitama, et kohustab kõiki asjaspuutuvaid töötajaid... ja järgima piiramatuks kõiki sotsiaalseid standardeid, mis kehtivad käesoleva üldinfo avaldamise kuupäeval kui miinimumnõudeid. ... Töö (ja sotsiaalsete) tingimuste kohta vaata lisasid 38a, b, c, e, g, h ja i.

...

Läbipaistvus

Alates 3.12.2009 peavad kõik pakkumismenetlused ja otselepingud olema **avaldatud Euroopa Liidu Teatajas (art.7) üks aasta enne** pakkumiskutse väljakuulutamist või üks aasta enne otselepingu sõlmimist. Pädevad asutused peavad avaldama, mida nad tahavad teha:

- millise lepingusõlmimise viisi nad on valinud,
- millal pakkumismenetlus algab,
- pakkumismenetluse ulatus (üks liin või suur osa liine või terve kohaliku transpordi süsteem)
- vajalikud sotsiaalsed ja kvaliteedistandardid (vt. ülalolevat näidet), kui need on üldse vajalikud.



Ametiühingud saavad seda avaldamiskohustust kasutada konkreetses omavalitsus-ses toimuvast ja planeeritavast ülevaate saamiseks.



Kogu informatsiooni pakkumismenetlustest võib leida kodulehelt: TED - **Tenders Electronic Daily**. Igaüks võib registreeruda leheküljel <http://ted.europa.eu/TED/> ja näha iga riigi pakkumismenetluste korda "Transport and related services (Transport ja sellega seotud teenused)" alt.

Nagu enne, ülevalt paremast nurgast saad valida sobiva keele.

Joonisel 1 on näide ning üksikasjad 676 Poola pakkumismenetluse teadetest ajavahemikus 03.12.2007 kuni 09.03.2011. Kui klöpsad internetis dokumendi numbrile, leiad rohkem üksikasju ja andmeid konkreetse pakkumismenetluse kohta.

JOONIS 1: TED ÜKSIKASJAD (INGL. K. VERSIOON)

Search scope: Archives				
Your selection:				
		CPV code:		
Country:	<input checked="" type="checkbox"/> PL	60112000	60172000	60210000
from:	<input checked="" type="checkbox"/> Dec 3, 2007	to: <input checked="" type="checkbox"/> Mar 9, 2011		
676 items found, displaying 1 to 25. [First/Prev] 1 , 2 , 3 , 4 , 5 , 6 , 7 , 8 [Next/Last]				
Document number	Description	Country	Publication date	Deadline
75559-2011	PL-Rybnik: public road transport services	PL	08-03-2011	05-04-2011
75049-2011	PL-Bielchatów: 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-Łódź: public road transport services	PL	03-03-2011	
69930-2011	PL-Wrocław: public transport services by railways	PL	03-03-2011	
68899-2011	PL-Sokołka: public road transport services	PL	03-03-2011	
67385-2011	PL-Świerklaniec Góra: 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-Świerklaniec Góra: public transport services by railways	PL	22-02-2011	31-03-2011
58894-2011	PL-Wieliczka: public road transport services	PL	19-02-2011	04-03-2011

Samuti leiad TED'is pädeva asutuse aastaaruande PSO määruse rakendamise kohta nagu on ettenähtud vastavalt art. 7 (1). Kuid....



Märkus:

- Kogu informatsioon, mis on avaldatud TED'is, on otsuste kohta, mis on juba tehtud! – Nii et see on ainult vaade minevikku ning mitte tulevikku!**
- Selleks, et asju muuta, peaks sul olema tegevuskava (vt. Koosolek 3).**

Üleminekuperiood

Lõpetuseks: PSO määruse üleminekuperiood lõppeb 3.12.2019.

Artikli 8 (2) kohaselt peab alates 3.12.2019 raudteel ja maantee ühistranspordilepingute sõlmimine olema terviklikult vastavuses PSO määruse artikliga 5.

Üleminekuperiood on samas ka indikaatoriks, näidates kas ja kuidas saab liikmesriikide avaliku reisiteveo varem erinenud korraldusvorme ühendada. PSO määrus sätestab sõnaselgelt, et liikmesriigid "võtavad meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5".

Ning üks element on veel: Üleminekuperioodi kontrollib Euroopa Ühenduste Komisjon „kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimest poolt“ (artikkel 8 (2)). Liikmesriigid peavad Euroopa Ühenduste Komisjonile esitama aruande PSO määruse rakendamise olukorrast.

Sellest tulenevalt peavad liikmesriigid korraldama hiljemalt 2014.aastal siseriikliku arutelu lepingumenetluste rakendamisest vastavalt PSO määrusele. Arutatakse mõju kohalikule ühistransporditurule, turuosalistele ning kas ja kuidas sotsiaalsed ja kvaliteedistandardid on ellu viidud või mitte.



Koosoleku lõpus peaksite andma vastused järgmistele küsimustele:

- **Millised on PSO määruse võtmeküsimused ning kas ma sain nendest õigesti aru?**
- **Kas PSO määrus on minu riigis uus? Mis oli minu jaoks uus?**
- **Millised on siseriikliku linnasisese transpordisektori väljakutsed meie riigis ning kas PSO määrus annab vastused erastamise ja töötajate kaitse kohta?**
- **Milliseid probleeme ei saanud me lahendada?**
- **Kas peame eraldi koosoleku pädeva asutuse esindajaga, et arutada neid küsimusi ja/või probleeme?**
- **Millised on meie kui ametiühingu probleemid PSO määruse rakendamisel?**

4. KOOSOLEK NR. 2: SISERIIKLICK ARUANNE – RIIGI ÜHISTRANSPORTI STRUKTUURI JA TURU TUNDMINE



Materjalid:

Riigi Statistikaameti koduleht;
 Transpordiministeeriumi koduleht;
 Külastage põhiliste (köikides linnades, kus on üle 50 000 elaniku) kohalike ühistransporditeenuste pakkujate kodulehti;
 Külastage siseriiklkul tasandil tegutsevate hargmaiste teenusepakkujate kodulehti.

Nende hargmaiste teenusepakkujate puhul, kes tegutsevad kohalikul ühistranspordituru, külastage ka töötajate osaluse veebilehte <http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils>.

Euroopa töönöukogu asutamise direktiiv 2009/38/EÜ või liikmesriigiüleste ettevõtete ja liikmesriigiüleste kontsernide menetlusviisid töötajate teavitamise ja nõustamise mõttes (uuendatud).

Muu materjal on kätesaadav, kui võrrelda siseriikllike menetlusviise, nt. Bulgaarias ja Rumeenias, töötajate osaluse veebilehel.



Idiselt on ametiühingutel suhtelist head teadmised sektorist, milles nad tegutsevad, on organisierunud ja arutavad kollektiivlepinguid. Seda ka eeldatakse ning see on tõhusa ametiühingutöö tulemus. Siiski leidsime, et eriti kohalikus ühistranspordisektoris tuleb ette, et ametiühingud on ettevõttepõhisid, väikesed ja erinevad ning et teadmised kohaliku ühistranspordituru kohta hõlmavad infot suuremate teenusepakkujate kohta pealinnas ja teistes suuremates linnades. Selleks, et parandada teadmisi riigi kohaliku ühistranspordituru kohta, oleks hea korraldada koosolek, milles osalevad kollegid erinevatest ettevõtetest ja linnadest. (Sellisel juhul oleneb koosoleku pikkus teemade ulatusest ning kogutud andmetest.)

Järgmine suunis toob välja mõningad ettepanekud informatsiooni kohta, mida koguda siseriikliku aruande jaoks:



Ühistranspordi struktuuri ja turu siseriikliku aruande koostamise suunis.

Kohalik ühistransporditurg

- Põhilised osalised: munitsipaal-, eraomandis olevad ja hargmaised teenusepakkujad;
- sõidukite, töötajate arv;
- Turuosaliste struktuur: suured ja/või väikesed ja keskmise suurusega; hargmaised teenusepakkujad
- Reisijate arv: kasvav/kahanev
- Piletihinnad: kallid/odavad
- Erastamise roll
- ...
- Põhilised probleemid on ...

Kohaliku ühistranspordi finantseerimine

- Kust tuleb raha: reisijad, riik ja /või omavalitsus ja /või piirkond?
- rahalise hüvitise osakaal turumahust
- Kas siseriiklikud/piirkondlikud/kohalikud programmid ning poliitilised juhendid toetavad linnasisest ühistransporti?
- ...
- Põhilised probleemid on ...

PSO määrus

- Määruse (EÜ) nr. 1370/2007 rakendamise kord: täielikult nõuetele vastav?
- Täielendavad siseriiklikud seadused lepingute sõlmimise kohta?
- ...
- Põhilised probleemid on ...

Ametiühingute struktuur

- Ametiühingu esindatuse struktuur; organiseeritud ametiühinguliikmete osakaal?
- Kollektiivlepingud siseriiklikul ja /või ettevõtte tasandil, mida nad reguleerivad?
- Töötajate kaitse ja sotsiaalsed standardid: mis on probleemiks?
- ...
- Põhilised probleemid on ...

Taolise siseriikliku aruande näide on järgnevatel lehekülgedel – Horvaatia riigi aruande struktuur, teemad ja andmed¹². Võibolla on teiste riikide aruannete tähelepanu keskendunud muule mõningates punktides.

KOHALIKU ÜHISTRANSPORDI TUNNUSJOONED	HORVAATIA RIIGI ARUANNE
üldised tunnused	Horvaatia ühistranspordisüsteem koosneb kolmest alamsüsteemist – tramm, buss ja raudtee – milles trammi alamsüsteemile kuulub 64%, bussile 32% ja raudteele 14% kogu ühistranspordisüsteemi reisidest.
teenusepakkujate arv	44 (allikas: Eurostat)
töötajaid	2391 (allikas: Eurostat)
käive	47,7 milj. eurot (allikas: Eurostat)
Põhilised teenusepakkujad	<p>Linnasisene ühistransport on koondatud linnades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zagreb (buss & tramm), • Rijeka, • Split, • Dubrovnik, • Pula, • Osijek (buss & tramm) ja • Zadar. <p>Nendes linnades on linnasisese transpordi teenusepakkujad linnaomandis.</p> <p>Väljaspool nimetatud linnasid on maantee ühistransport korraldatud umbes 15 eraomandis oleva piirkondliku teenusepakkuja poolt. Osad neist läksid pankrotti või on pankroti äärel.</p>

¹² Täname abi eest Katarina Mindumi Horvaatia Raudteetöölise Ametiühingust.

KOHALIKU ÜHISTRANSPORDI TUNNUSJOONED	HORVAATIA RIIGI ARUANNE
hargmaised teenusepakkujad	Üks hargmaine teenusepakkaja (Panturist Osijekis 338 töötajaga), prantsuse Veolia kontserni tüarettevõte, osutab piirkondlikku teenust Osijeki ümbruses ning teeb piletimügisüsteemis koostööd linna teenusepakkujaga. See on ainus integreeritud piletimügisüsteem Horvaatias.
reisijate arv	<p>Linnasisene transport: Tramm: 168 057 000 (2000) 192 940 000 (2009)</p> <p>Buss: 221 246 000 (2000) 191 312 000 (2009)</p> <p>Umbes 65% Horvaatia linnasisese ühistransporti reisijatest on Zagrebi reisijateveoettevõtja ZET reisijad.</p> <p>Piirkondlik transport: Reisijate arv on tugevasti langenud 148 408 000-lt (1990) 58 493 00-le (2009)</p> <p>allikas: Horvaatia Vabariigi Statistika Aastaraamat 2010, interneti väljaanne SLJH2010.pdf</p>
sõidukite arv	<p>Linnasisene transport: Tramm: 443 (2000) 415 (2009)</p> <p>Buss: 1033 (2000) 1270 (2009)</p> <p>Piirkondlik transport: ametlikud andmed puuduvad</p> <p>Veolia tüarettevõttel Panturist Osijekis on 133 bussi.</p>
kontsessioonid	Busside tegevusload antakse 5 aastaks, kuid ainult umbes 45 kuni 55% neist on tegelikult käigus. See on tingitud asjaolust, et ettevõtted taotlevad kontsessioonilepinguga tegevuslubasid nt. reisasedusega iga 10 – 15 minuti tagant, kuid tegelikkuses pakuvad teenust iga 30 minuti tagant.
kulude hüvitamine	Piletihinnad katavad ainult 20% (orienteeruv) kogukuludest
Subsiidiumid / hüvitise avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest	<p>Kõik teenusepakkujad saavad õpilaste ja üliõpilaste veo hüvitised valitsuselt.</p> <p>Muid hüvitisi, nt. kütuse, erisõidukite või teenuse kvaliteedistandardite eest jne. ei maksta.</p> <p>Linnaomandis olevate teenusepakkujate kahjumi katavad munitsipaalettevõtted (nt. Zagrebis tulu teistest linnaomandis olevatest ettevõtetest, nagu näiteks gaasitööst, veevarustusest, jäätmeveost, elamuühitusest ja kaubaterminaalist)</p>

KOHALIKU ÜHISTRANSPORDI TUNNUSJOONED	HORVAATIA RIIGI ARUANNE
eripärad	<ul style="list-style-type: none"> • Horvaatias ei ole transpordiametit, igas transpordisüsteemis või igal erineval teenusepakkujal on oma pilet- ja hinnasüsteem, isegi Zagrebi teenusepakkujal ZET'il on üks piletisüsteem oma bussidele ja teine oma trammidele • Piletihinnad on kõrged, eriti piirkondlikus transpordis • Mõningates piirkondades on reisijateveo teenused ainult õpilastele, mõned piirkonnad on muutunud ühistranspordisüsteemi „valgeks laiguks“ • Zagrebi piirkonnas on sisse seatud linnasisese- ja linnalähiraudtee süsteem. Kahe aastaga on linnasisese raudtee reisijate arv kahekordistunud. • Enamik piirkondliku transpordi ettevõtetest on majanduslikes raskustes • Konkurents nn.„mustade liinidega“, mis saabuvad 5-10 minutit enne plaanipärast teenust • Kehv või puuduv kvaliteedikontroll • Suhteliselt madalad palgad, vähemal 20% keskmisest madalamad • Kehavad töötgingimused, eriti tööaja suhtes • PSO määrus: Sotsiaalpartnerid ei ole seaduste ja põhimääriste ühtlustamisesse ja seiresse kaasatud, siseriiklikud seadused on olemas, kuid neid ei rakendata • 14 kohalikku ametiühingut • Ametiühingute järsk kasv, kvaasiühingute loomine: ühingud, mis pole ametiühingutena registreeritud ega täida ametiühingute kohustusi, liikmeteta ametiühingud

Siseriiklikud aruanded võimaldavad ametiühingutel ja töötajatel paremini analüüsida oma kohaliku ühistransporditurgu. Aruanded aitavad analüüsida oma tugevusi ja nõrkusi, võimalusi ja ohte (SWOT-analüüs, vt koosolek nr. 3). See aitab tuvastada erinevaid võimalusi ametiühingute liikmetega tõhusa dialoogi pidamiseks.

Siseriikliku aruande lõpus peaks olema TED-analüüs siseriiklikest lepingute sõlmimise menetlustest (vt koosolek 1).

Kui riigis tegutsevad hargmaised ettevõtted, peaks samuti koguma teavet Euroopa töönõukogude võimalustesse kohta rahvusvahelistes ettevõtetes. Kas vastaval hargmisel teenusepakkujal on Euroopa töönõukogu? Kas minu riigil on koht selles ETNis? Kui jah, on see koht tädetud? Kes on ametiühingu esindaja ETNis?

Võib juhtuda, et peale 3 tundi ei ole siseriiklik aruanne valmis, sest paljud üksikasjad puuduvad. Sel juhul võite määrata rühma liikmetele erinevad kohustused ning lõpetada aruanne täiendaval koosolekul.

**Koosoleku lõpus peaksite andma vastused järgmistele küsimustele:**

- **Kas ma saan õigesti aru oma riigi linnasisese ühistranspordisektori struktuurist?**
- **Millised on kolm kõige olulisemad kohaliku ühistranspordisüsteemi võtmemadused?**
- **Kas ma tean midagi PSO määruse rakendamise tasemest? Millised on esilekerkinud probleemid?**
- **Kas on ka muid olulisi tunnusjooni?**
- **Kas ametiühingud on kaasatud lepingumenetluse protsessi, mis viisil?**

5. KOOSOLEK NR. 3: SOTSIAALSE KAITSE TEGEVUSKAVA



Materjalid:

Kõik materjalid ja tulemused koosolekutelt 1 ja 2.



Koosolek nr. 3 on erinev kahest eelnevast koosolekust. Esimene koosolek esitas **info PSO määruse kohta** ning kaasnevad väljakutsed ja võimalused ametiühingutele.

Teine koosolek esitas **info siseriikliku kohaliku ühistranspordituru kohta**, selle struktuuri ja korraldusliku poole ning osaliste kohta, ning selle, kuidas ühistranspordi lepingumenetluse viisid toimivad. Enamikul osalejatest on nüüd rohkem teavet ja parem arusaamine kohaliku ühistransporditurst.

Ennetav lähenemine ja uued osalised

Eelnevad koosolekud andsid ettekujutuse tuleviuarengust teie omavalitsuses või piirkonnas; näiteks, kas teie kohalik transpordiettevõte hakkab osa võistlevast pakkumismenetlustest või mitte. Ning olete teada saanud, et turul on uued osalised: hargmaised ettevõtted, mis on munitsipaalsetele transporditeenustele pakkujatele võimsaks konkurendiks. Samuti saite teada, et teie kohalik pädev asutus ja kohalikud poliitikud on need, kes valivad lepingutübü: avaliku teenindamise otselepingu linnaomandis oleva teenusepakkujaga või võistleva pakkumismenetluse.

Sellises olukorras tuleb ametiühingutel muuta seisukohti ja strateegiat. Enne tavakohaseid kollektiivlepingu läbirääkimisi tööandjate ja nende esindajatega palkade ja tööttingimuste asjus ettevõtte tasmel tuleb korraldada „läbirääkimised“ poliitikute ja ametiasutustega.



Eeltingimus

Seoses sellega, et pädeval asutusel on kohustus sõlmida avaliku teenindamise lepingud ühistranspordi teenusepakkujaga peavad ametiühingud kasutusele võtma teistsuguse strateegia: Võtmeküsimumuseks on põhimõtteline otsus **lepingu sõlmimise viisi ja/või pakkumismenetluse sisu määramine**. On ka teised läbirääkimiste osapooled: kohaliku pädeva asutuse esindajad ja poliitikud.

Selline **ennetav lähenemisviis** on ühelt poolt pakkumismenetluse reeglite tulemus, teiselt poolt on see tänu sellele, et lepingute sõlmimise menetluses on uus osaline, pädev asutus (vt. koosolek 1). Seda silmas pidades on **koosolek nr. 3 eelkõige strateegia koosolek ametiühingute poliitikast lepingumenetluse raames**. Kui alustate kampaaniait alles pärast teie omavalitsuse lepingute menetluskorra nägemist TED's, olete juba kaotanud olulise võimaluse mõjutada kohalike ühistransporditöötajate tulevasi tööttingimusi!

Olles teadlik sellest eeltingimusest, mis tuleneb PSO määrusest, võib alustada koosolekut nr.3.

Koosoleku nr. 3 keskpunktiks on järgmine küsimus:

Kuidas jõuame ametiühingu strategiani, mis tagab töötajate kaitse ning parandab sotsiaalseid ja kvaliteedistandardeid lepingumenetluse raames?

Selleks, et välja töötada ametiühingu strateegia, tuleb arutada järgmisi tähtsaid küsimusi. Nende põhjal saab koosoleku üles ehitada:

- Millised on meie tugevused ja nõrkused, võimalused ja ohud?
- Millised on meie vastuargumendid teenusepakkija vahetamisele (kohaliku ühistranspordiettevõttega otse-lepingu sõlmimise poolt) ning – võistleva pakkumismenetluse puhul – kõikidele võistlevatele ettevõtetele sotsiaalsete standardite kehtestamise poolt?
- Millist tegevuskava vajame?



Õpetuslikud märkused:

Selle koosoleku võid korraldada üldkoosoleku vormis, erinevates töörühmades või kombineerida neid kahte varianti. Oleneb osalejate arvust: kui rühmas on üle 20 osaleja, võid osalejad jaotada kaheks või kolmeks rühmaks. Kõik rühmad tegelevad samade küsimustega!

Kõik rühmad peaksid arutama köiki samme järjestikku: 1. samm, 2. samm, 3. samm ja 4. samm.

1. samm: SWOT analüüs

SWOT (ingl.k.) tähendab Tugevused, Nõrkused, Võimalused ja Ohud ning meil täidab see ainult ühte ülesannet: luua eelnevate koosolekute nr.1 ja 2 arutelude tulemustele teatud struktuur.

Selle osa materjalideks võib kasutada:

- Vastuseid koosoleku nr.1 küsimustele nagu näiteks:
 - Millised on PSO määrase võtmeküsimused?
 - Kas PSO määrus annab vastused erastamise ja töötajate kaitse kohta?
 - Millised on meie kui ametiühingu probleemid PSO määrase elluviimisel?
 - Kas on vaja korraldada kohtumine pädeva asutuse esindajatega, et neid küsimusi selgitada?
- Ühistranspordi struktuuri ja turu siseriiklik aruanne ning TED-analüüs (vt. Koosolek nr. 2)
 - ning samuti
- Vastused koosoleku nr. 2 küsimustele nagu näiteks:
 - Millised on kolm kõige olulisemat kohaliku ühistranspordisüsteemi põhiomadust teie riigis?
 - Vaadates kohalikku olukorda, millised on kolm kõige olulisemat põhiomadust?
 - Kas ametiühingud on kaasatud lepingumenetluse protsessi, mis viisil?

Nende materjalide ja eelneva kahe koosoleku kogemuste abil saate sise- ja välisteguritele paika panna kõik tunnusjooned, võimalused, probleemid, ideed jne. nagu alljärgnevalt soovitatud.

Sisemised tegurid:

- Tugevused:** ametiühingu kasulikud tunnusjooned, nagu näiteks nende suur liikmelisus; otselepingute tegevuskava; võistleva pakkumismenetluse puhul kollektiivlepingu kui kohustusliku sotsiaalse standardi kohustuse kehtestamine jne.
- Nõrkused:** tunnusjooned, mis panevad ametiühingu ebasoodsasse olukorda, nagu näiteks väike liikmelisus; puudulikud teadmised jne.

Välistegurid:

- Võimalused:** välistegurid, mis võivad ametiühinguid toetada, nagu näiteks poliitiline toetus, kohaliku ühistransporti arendusprojekt jne.
- Ohud:** välistegurid, mis võivad ametiühingutele kahju tekitada, nagu näiteks toetuste kärpimine, kohalik ühistransport ei ole pädeva asutuse päävakorras, poliitilise toetuse puudumine jne.

JOONIS 2: SWOT-ANALÜÜSI NÄIDE KOHALIKU ÜHISTRANSPORDI KOHTA

kasulik	kahjulik
<ul style="list-style-type: none"> suur ametiühingute liikmelisus seminarid PSO määruse kohta ametiühingu kampaania kohalikku ühistranspordi toetuseks otselepingute tegevuskava sotsiaalsete standardite kollektiivleping pakkumismenetluse korral ... 	<ul style="list-style-type: none"> väike ametiühingute liikmelisus puudub kolleegide toetus kehv PSO määruse tundmine ...
<ul style="list-style-type: none"> kohalik ühistransport on pädeva asutuse päävakorras, rahastamine on selge ja kindel reisijate arvu kasv poliitiline toetus ... 	<ul style="list-style-type: none"> subsidiidimate kärpimine, kohalik ühistransport ei ole pädeva asutuse päävakorras puudub poliitiline toetus ühtse hinnasüsteemi puudumine linnaomandis oleva teenusepakkuja erastamine ...

Märkus:

Tabelis ei ole piisavalt ruumi, et kõiki üksikasju välja tuua. Nt. kui tulemuseks on kasulik sisetegur „kollektiivleping kui kohustuslik sotsiaalne standard võistleva pakkumismenetluse puhul“, peaksid teil olema teada kollektiivlepingu üksikasjad või vähemalt lepingu olulisemad punktid!

Õpetuslikud märkused:

Iga töörühm esitleb oma tulemused ühiskoosolekul ja töörühmade tulemused võib

panna tabelisse, nagu näidatust joonisel nr. 2.

Kui soovite, võite reastada kõik detailid tähtsuse järgi.

2. samm: PSO määrase põhimõttelise rakendamise eelised

Selleks, et valmistuda aruteluks kohaliku pädeva asutuse esindajatega on järgmiseks sammuks koosolekul nr. 3 õppida, kuidas PSO määrase poolt argumente esitada.

Koostage nimekiri, kus on kirjas pooltväited ja teenused, mis pädevale asutusele esitada otselepingute ning võistleva pakkumismenetluse puhul. See nimekiri võiks välja näha selline:

Pädev asutus võib

- sõlmida ühistransportideenuse lepinguid oma (munitsipaal-) ettevõtetega;
- vabalt valida otselepingumenetluse tüübi;
- sõlmida otselepinguid väikeste ja keskmise suurusega ettevõtetega;
- sõlmida linnasisese, linnalähi ja piirkondliku transpordi avaliku teenindamise otselepinguid raudteeveoettevõtjaga;
- valida võistleva pakkumismenetluse viisi, mis sobib kohaliku transpordisüsteemi olukorraga;
- määrata nii töötajate kaitse teenusepakkaja muutumise korral kui ka sotsiaalsed ja kvaliteedistandardid.

Vastutasuks, pädev asutus:

- saab läbipaistvad ja ühtsed eeskirjad rahavoogude kirjeldamiseks reisijateveo teenuste eest saadavate toetustele ning korrigeerivate maksete kohta;
- saab määrasega võimaldatud otselepinguid kasutades hoida kokku teingu- ja halduskulusid;
- saab otseselt reguleerida kohalikku ühistranspordisüsteemi ja rakendada tõhusalt poliitilist tahet.

Materjalide osas vaata soovitusi koosolekuks nr. 1.

3. samm: Ajakava ja tegijad



Õpetuslik märkus

Selleks sammuks võid üldkoosoleku jaotada kaheks rühmaks: üks tegeleb ajakava esimese variandi väljatöötamisega ning teine valmistab ette nimekirja köikidest asjaspuutuvatest pooltest, keda kohaliku ühistranspordi lepingute sõlmimine puudutab.

Ajakava

Enne ajakava ettevalmistamist, kontrolli olulisi kuupäevi, nagu

- kuupäev, millal peab saatma Euroopa Ühenduste Komisjonile siseriikliku aruande PSO määrase rakendamise hindamiseks (siseriiklik eduaruanne)
- kehtivate kohaliku ühistranspordi kontsessioonilepingu(te) aegumistähtaeg/tähtajad
- kuupäev, millal pädev asutus otsustab pakkumismenetluse viisi
- kuupäev, millal ametiühingu strategiakontseptsiooni ettepanek peab valmis olema
- kuupäev ametiühingu strateegia arutamiseks kohaliku pädeva asutusega / võib-olla ka kohaliku teenusepakkujaga
- kuupäev, millal ...

Tegijad

Koosta nimekiri ajassepuituvatest kohalikest ja riigiasutustest, kes on teie kohaliku ühistranspordi korraldamisega seotud, nt.

- ametiühing
- kohalik(ud) teenusepakkuja(d)
- kohalik pädev asutus
- reisijateühendus
- keskkonnarühmad
- poliitilised erakonnad
- muud toetajad nagu näiteks " Parema transpordi kampaania" (<http://www.bettertransport.org.uk>) Ühendkuningriigis või "Savez za Željeznicu (Horvaatia Raudteed toetav liit)" (<http://www.szz.hr>) Horvaatias ...

1.-3. samm määratlevad koosoleku nr.3 esimese osa. Esimese osa eesmärk on

- eelnevatel koosolekul kogutud teabe meeldetuletamine
- teabe fokusseerimine



Esimese poole tulemusena on teil

- SWOT analüüs elementid,
- argumendid aruteliks kohaliku pädeva asutuse esindajatega
- ajakava.

Nütidseks on teil kõik ametiühingu strategia jaoks vajalikud osad olemas. Neljandas osas paneme kõik eelnevatel koosolekul saadud tulemused kokku, et koostada plaan - tegevuskava.

4.samm: Ametiühingu tegevuskava

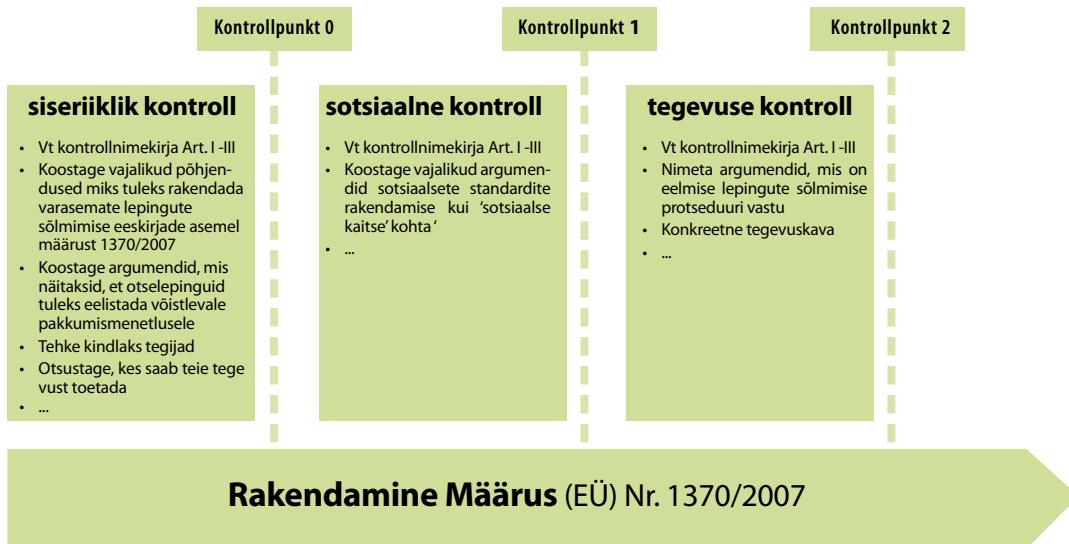


Õpetuslikud märkused:

Selleks osaks moodustage 5-7 osalejaga töörühmad. Ainuke ülesanne on tegevuskava koostamine. Sellel tegevuskaval saab olema kolm kontrollpunkt: siseriiklik, sotsiaalne ja teevuste kontrollpunkt nagu on näha alolevast tabelist.

Töörühmadel peaks aega minema umbes 45 - 60 minutit, olenevalt koosolekute kulgemisest. Pärast rühmatööd peaksite korraldamata umbes tunnijäse üldkoosoleku, olenevalt rühmade ja osalejate arvust. Üldkoosolekul peaksite arutama erinevaid tegevuskava ettepanekuid ning selle arutelu tulemuseks peaks olema ühine ettepanek sotsiaalse kaitse tegevuskavaks.

JOONIS NR. 3: SOTSIAALSE KAITSE TEGEVUSKAVA



Tegevuskava ainuke eesmärk on rühmatöö ergutamine. See on lihtsalt ettepanek nagu ka järgnev kontrollnimekiri ametiühingu esindajatele. Teie teate oma riigi või ümbruskonna olukorda kõige paremini ning ametiühingu strateegia peab olema kooskõlas kohaliku või riigi eripäraga.

Kontrollnimekiri ametiühingute esindajatele

Selleks, et toetada soovitatavat kohaliku ühistransporti ausa ja sotsiaalselt vastutustundliku konkurentsiti tegevuskava, võivad liikmesriikide kohalike ja piirkondlike ametiühingute esindajad lähtuda järgnevast kontrollnimekirjast.

Kuid pidage meeles, et see kontrollnimekiri erineb riigiti, sest igas riigis on oma tavad töösuhete käsitlemiseks. Seetõttu pidage silmas oma riigi töösuhete seadustikku ja seadusandlust. Järgnev kontrollnimekiri on koostatud selleks, et aidata kaasa ametiühingute laiemale tegevusulatusele transporditööliste huvide maksmapanemiseks ja rakendamiseks:

I. Ettevalmistustöö

- Pidage silmas: siseriiklikke töösuhete seadustikke ja seadusandlust;
- Nimekiri kõikidest siseriiklikest õigusaktidest, mis kaasnevad PSO määrasega;
- Pööra tähelepanu eranditele, nt. sellele, et reisijateveoteenuste riigihangete seadusandlus rakendatakse ainult direktiive 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ. Sellisel juhul on oluline uurida, millised on kehitavad piirangud, mis takistavad üldiste riigihangete õigusaktide rakendamist.
- Valmistage ette ülevaade kehtivate reisijateveoteenuste kontsessioonilepingute aegumistähtaegadest. Paljud nendest kuupäevadest on kättesaadavad internetis.
- Kohalike või piirkondlike pädevate asutuste kindlaksmääramine;
- Asjassepuituvate klientide kontaktpartnerite kindlaksmääramine;

- Otsus, kas on vaja koostada tegevusplaan;
- Tööjaotuse kindlaksmääramine vabatahtlike ja täiskohaga ametiühingute esindajate vahel;
- Esialgse ajakava koostamine;
- ...

II. Tegevuskava täitmisaeg

Kuna lepingumenetlustes esineb tihti täitmisaegade pikendamist, peab tegevuskava täitmisaeg samuti pikem olema. See peaks olema vähemalt:

- Kaks aastat otselepingu puhul sõltuva teenusepakkujaga
- Poolteist aastat muude otselepingutüüpide puhul
- Kaks aastat võimaliku võistleva pakkumismenetluse puhul artikli 5 (3) kohaselt
- Kuus kuud eelnevas võistupakkumises võidetud lepingu võimaliku rakendamise puhul artikli 5(1) kohaselt
- Märkus: nimetatud täitmisajad võivad riigiti märgatavalalt erineda.

III. Tegevuskava protsessiga seotud meetmed

- Ajakavade hindamine
- Määra kindlaks, milliseid lepingutüüpe taotleda tegevuskava arvestades:
 - Otseleping sõltuva teenusepakkujaga
 - Otseleping väikese või keskmise suurusega teenusepakkujaga
 - Otseleping raudteeenuse pakkujaga
 - Konkurentsil põhinev leping
 - Võistlev pakkumismenetlus
- Tehke kindlaks tegijad: kohalike või piirkondlike pädevate asutuste esindajad, kohalikud ja piirkondlikud poliitikud, kes koos otsustavad kohaliku transpordipoliitika ning selle korraldamise poliitilistes asutustes
- Otsustage, kes võib meie tegevust toetada: poliitikud, eraisikute rühmad, reisijate- ja tarbijatühistud, ...
- Uurige palju turuosalisi on, ning kui vaja, siis ka nende piirkondlikku jaotust
- Kui vaja, määrase kindlaks, kes on 5-8 kõige olulisemat turuosalist
- Koostage ülevaade siseriiklikest määrustest, mis hõlmavad kehtivaid tööhutusalaseid õigusi
- Kaasake ametiühingu liikmeid nagu kirjeldatud koosolekul
- Koguge ja pange kirja argumendid, mis toetavad PSO määruse rakendamist
- Kes saab aidata (ametiühingud, ühingusse kuuluvate töötajate esindajad, ühistud, eraisikute rühmad, poliitikud, eksperdid...)?
- Määrase ülesanded
- Tehke kindlaks vastutavaid isikud ja võimalikud koostööpartnerid
- Koostage parandatud ajakava
- Pange tähele osalejate käitumist
- Koostage koosoleku protokoll
- Pidage aru poliitiliste erakondade esindajatega
- Pidage aru kohalike ja piirkonna juhtidega
- Pidage aru teiste ametiühingutega
- Pidage aru eelmise teenusepakkujaga
- Pidage aru reisijate- ja tarbijaterühmadega ning teiste kohalike tegevusrühmadega
- Kutsuge kokku ametiühingute koosolekuid
- Mõelge suhtekorralduse peale (infostendid, infolehed, avalikud arutelud ...)

- Märkige üles vahepealsed sammud ja tulemused
- Vastavalt vajadusele, valmistage ette üleriigilisi ametiühingute kampaaniaid
- ...

IV. Tegevuskava: Aus ja sotsiaalselt kohusetundlik konkurents kohalikus transpordis

- Vastavalt vajadusele, valmistage ette argumendid, mis näitavad, miks otseleping on parem, kui avalik konkurents
- Tooge näiteid otselepingute kohta
- Vastavalt vajadusele, valmistage ette argumendid tagasi munitsipaalomandisse võtmise võimaluste poolt
- Tooge näiteid tagasi munitsipaalomandisse võtmise kohta (uesti munitsipaali/piirkondlikuks omandiks)
- Kaaluge sotsiaal-majanduslike kohustuste tähtsust, pidades silmas kasvatatud vajadust edendada jätkusuutlikku liikuvust tihedalt asustatud piirkondades
- Pange kirja kvaliteedistandardite võrdlusulased teenuste kvaliteedi, nt. sõidukite ja liinide kvaliteedi kohta
- Tööstage, kuidas kvaliteedistandardid mõjutavad asjassepuutuvate töötajate kvaliteeti ja kompetentsi reisijateveo korraldamises; võite kasutada konkreetseid näiteid töötajate kvaliteedistandardite kohta (sõiduki juhtimine, hooldus, remont ja haldus) – Ettepanek: Koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammid
- Tooge kvaliteedistandardite näiteid
- Töötajate kaitse sotsiaalsete standardite võrdlusulased ja/või selgitus, et tagada olemasolevate kollektiivlepingute jätkuv kehtivuse töökohal, tööhõive, töölepingute kaitse üleminekuperioodi raames, kui teenuse-pakkujad vahetuvad, konkureerivate kollektiivlepingute kaalumine ning ettepanekud menetlusviisi kohta, kollektiivlepingute (palgalepingute) tagamine ja/või kohustus, ühisotsustamisõiguse tagamine jne. ...
- Tooge näiteid sotsiaalsete standardite kohta teistes riikides
- Koguge kokku argumendid eelmiste lepingumenetluse edasise kasutuse vastu
- Võrrelge ja/või valmistage ette ülevaade PSO määrase eeliste kohta võrreldes eelmiste sotsiaal-majanduslike transporditeenuste lepingute sõlmimise tavadega
- Konkreetne tegevuskava, kaasa arvatud suhtekorraldustöö
- Koostage ka tegevuskava kollektiivläbirääkimiste/kampaania kohta
- ...

Kohalikule ametiühingukoosolekule mõeldes tuleme **Edita** ja **Jonase** juurde tagasi. Alustuseks esitati lühike ettekanne PSO määrase mõju seminarist. Lõpus tehti ettepanek korraldada sellel teemal kolm koosolekut.

Peale käesoleva juhendi lugemist arvab enamus teist kindlasti, et kolme ametiühingukoosoleku jaoks on siin liiga palju materjali. Teil on õigus: teavet, probleeme ja küsimusi kohaliku ühistranspordi kohta on liiga palju ainult kolme 3-tunnise koosoleku jaoks. Ametiühingustrateegiat ei saa üles ehitada vaid kolme tunniga. Seega on käesolev juhend nagu „lillekimp“ ning te saate valida, milline lill teile kõige rohkem meeldib või teiste sõnadega: ametiühingute organisatoorne areng ning selle tulemus, ametiühingu strateegia, toimib ainult siis, kui „Teekond innustab“.

Ma arvan, et **Edita** ja **Jonas** kavandasid oma kolm koosolekut just selles vaimus.

Kasutatud kirjandus

COM(2001) 370 final: European transport policy for 2010: time to decide (WHITE PAPER), Brussels, 2001

COM(2011) 144 final: White Paper,
Komisjoni tölgendav teatis kontsessioonide kohta EÜ seaduse kohaselt, Euroopa Liidu Teataja C 121, 29. aprill 2000

Eurostat (Ed.): Panorama of Transport 2009 Edition, Luxemburg, 2009

Eurostat: Statistika kohaliku transpordi kohta: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>; andmed võetud SBS- ja t_tran_hv-tabelid ja alla laetud 13-03-11

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) Nr. 1370/2007 23. oktoober 2007 mis käitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu mää-rused (EMÜ) nr 1191/69 ja 1107/70

LISAD

(AINULT INGLISE KEELES)

- National reports on the urban public transport systems in different EU Member States and Candidate Countries
- Overview over multinational companies active in urban public transport
- European Works Councils (EWC)

ANNEXES

1. National reports on Local Public Transport

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

Local Public Transport in Britain and Northern Ireland

By Martin Mayer, UNITE The Union

Structure of the national urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Trade union representation in urban public transport & collective agreements

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

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

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

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

Key characteristics:

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

Legal framework: implementation of the PSO regulation

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Bulgaria

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Czech Republic

Structure and main issues of the urban public transport system

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Croatia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

Key characteristics:

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

Urban-suburban railway transport

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

Tram and bus transport

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

Key characteristics:

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

Urban public transport in France

by Alain Sutour, CGT Transport

Introduction

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

1. Human and social

1.1. Users

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

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

1.2. Work force

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

1.3. Social frame

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

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

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

2. Urban public transports' organisation

2.1. Urban transport authorities

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

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

2.2. Financing urban transports

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

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

2.3. Market structure

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

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

3. The result of a liberalization

3.1 An oligopoly

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

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

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

3.2. Main companies

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

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

3.3. National public companies

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

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

4. Arguments and facts

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

4.1. Cartelization

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

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

4.2. Return to public hands

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Hungary

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

The proportion of the subsidies of the local governments is greatly different and depends on the financial possibilities of the local authorities. Nevertheless almost every local government supports the local transport 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:	-
TOTAL	HUF 97 billion

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Latvia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

Important:

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

Key characteristics:

Challenges with employers:

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

Local Public Transport in Lithuania

Structure and main issues of the urban public transport system

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

There are corresponding transport trade unions and the company level collective agreements in Vilnius and Kaunas both bus and trolley-bus depots, in Rokiskis, Birzai and some other places. Almost 50% of the urban transport companies have no trade unions.

There are no Work councils as well, at least they are not known. It means that employers are organising work and wages one-sided.

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Malta

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

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

During the General Meeting, each member has a number of votes according to the number of buses he has in the business.

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

The aim of the ATP is to provide an efficient, frequent and economical service to the customers. The ATP owns 508 buses, and has 600 employees, mainly bus drivers, despatchers, Inspectors and Ticket Collectors. The service caters for 82 routes, spread all over the island and performing around 4500 trips daily. ATP caters also for school children trips and other unscheduled work.

The service accommodates 32,000,000 passengers yearly with a turnover of 18,000,000 Euros. With the joining of Malta in the European Union in 2004, there was a need that the Public Transport had to be in line with EU legislation. Talks led to the introduction of:

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

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

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Romania

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

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

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

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

According with the used vehicles by category, we have:

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

Key characteristics:

- Adapting the PSO Regulation in national law

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Note:

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

Local Public Transport in Slovenia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

Key characteristics:

- Private greed before public need

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

Key characteristics:

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

Key characteristics:

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

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

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

ARRIVA (2011)

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

EGGED (2009)

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

KEOLIS (2010)

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

NOBINA (2011)

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

VEOLIA TRANSDEV (2011)

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

There are also some multinational companies, which operate only in one EU Member State (not 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

MTR (2010)

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

Stagecoach (2011)

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

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

France	Malta	Sweden	UK
<ul style="list-style-type: none"> • Keolis • Veolia Transdev 	<ul style="list-style-type: none"> • Arriva 	<ul style="list-style-type: none"> • Arriva • Keolis • Veolia Transdev • Nobina 	<ul style="list-style-type: none"> • Arriva • First • Stagecoach
69% market share in French market	100% market share in Maltese market	85% market share in Swedish market	49% market share in UK market

3. European Works Councils (EWC)

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

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

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

What are the conditions to establish a European Works Council ?

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

Scope: A EWC is...

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

Information means...

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

Consultation means...

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

Problem with « Transnational dimension » ...

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

Importance of EWCs

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

How to establish a new EWC

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

The role of the ETF...

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

Examples for EWC in public transport

ARRIVA EWC

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

Kéolis EWC

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

EWC Véolia Environnement

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

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

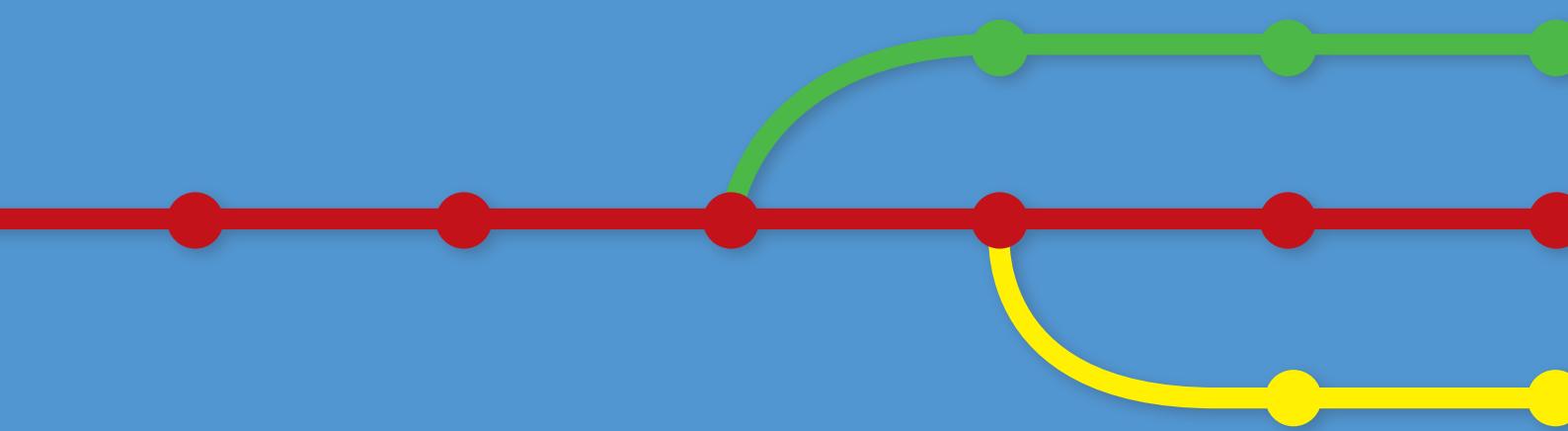
More information: Workers' participation website
<http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils>

4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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



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