

# SZOCIÁLIS FELTÉTELEK ÉS JOGOK A TÖMEGKÖZLEKEDÉSBEN

Eszközök, amelyek segítségével a **szakszervezeti képviselők** felül tudnak kerekedni a **tömegközlekedési** szabályozás és piac változásain

## ÚTMUTATÓ A VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉS TERÜLETÉN TEVÉKENYKEDŐ SZAKSZERVEZETI AKTIVISTÁK SZÁMÁRA

KÉPZÉSI ANYAG EGY HÁROM RÉSZBŐL ÁLLÓ KÉPZÉSHEZ

összeállította: Volker Röske

HUNGARIAN



## **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**



**Az Európai Unió támogatásával**


# TARTALOMJEGYZÉK

- 1. Az EU helyi tömegközlekedési piacának sajátosságai ..... p. 5**  
 A tömegközlekedés jelentősége egy fenntartható társadalomban /  
 PSO (közszolgálati kötelezettség) - egy új európai tömegközlekedési rendelet  
 Az ETF SCRIPT projektje / Statisztikák / Aktív tanulás csoportokban
- 2. Megbeszélés - milyen célból? ..... p. 11**  
 Edita találkozik Jonasszal / A brit kísérlet / Napirend összeállítása
- 3. 1. megbeszélés: A PSO rendelet - eszköz a szakszervezetek számára? ..... p. 15**  
 Mit szabályoz a PSO rendelet? / háromféle közbeszerzési szerződés-odaítélés /  
 háromféle közvetlen odaítélés  
 A munkavállalók védelme, szociális és minőségi előírások a versenytárgyalás során /  
 átláthatóság / átmeneti időszak
- 4. 2. megbeszélés: Országjelentés - a nemzeti tömegközlekedési struktúra és piac ismerete ..... p. 23**
- 5. 3. megbeszélés: Ütemterv a szociális konvoj számára ..... p. 28**  
 Proaktív megközelítés és új szereplők / 1. lépés: SWOT elemzés / 2. lépés: a PSO rendelet előnyei /  
 3. lépés: menetrend és szereplők / 4. lépés: útiterv
- MELLÉKLET (csak angol nyelven) ..... p. 37**
- A különböző európai uniós tagállamok és tagjelölt országok városi tömegközlekedési rendszereiről készült országjelentések ..... p. 1
  - A városi tömegközlekedés terén aktívan tevékenykedő multinacionális vállalatok áttekintése ... p. 24
  - Európai Üzemi Tanácsok (European Works Councils (EWC)) ..... p. 26



# 1. AZ EU HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI PIACÁNAK SAJÁTOSÁGAI

## A tömegközlekedés jelentősége egy fenntartható társadalom szempontjából

 tömegközlekedés használata jól jelzi, hogy egy társadalmon belül milyen a hozzáférés a mobilitáshoz, és mennyire fenntartható a közlekedési rendszer. A tömegközlekedés kevésbé szennyezi a környezetet, és alternatív lehetőséget jelent a saját gépjárművek használatához képest. 2006-ban az Európai Unióban a tömegközlekedés részesedése a teljes utasforgalomból 15,7% volt<sup>1</sup>.

A 27 európai uniós tagállamban 1995 és 2006 között a tömegközlekedés modal splitje a teljes személyszállítási teljesítményhez képest kicsit, mintegy 1%-kal nőtt, míg a helyi tömegközlekedés (busz, villamos és metró) utasainak abszolút száma majdnem 2%-kal nőtt ugyanebben az időszakban.

A helyi közlekedés (busz, villamos és metró) 9,6%-os részesedéséhez képest a személyautók részesedése domináns, 72,7%-os, a helyi tömegközlekedés szerepe az európai uniós szintű közlekedéspolitikában és a legtöbb tagállamban mégis egyre több figyelmet kapott. Jelenleg az európai állampolgárok közel 80%-a városi környezetben él, és mobilitási igényeik szempontjából ugyanazon az infrastruktúrán és téren osztoznak. Ennek következtében a helyi személyszállítás fontos szereplővé válhat annak érdekében, hogy biztosítható legyen az állampolgárok életminősége.

Az állampolgárok mobilitásának fenntartható módon történő elősegítése, valamint a környezeti veszélyek hatásának csökkentése érdekében az összes helyi közlekedési módot, mint pl. a gyaloglást, a kérekpározást, a motorbiciklizést, az autózvezetést és a kollektív tömegközlekedést integrált, fenntartható helyi közlekedési rendszerre kell fejleszteni. Annak érdekében, hogy szembe tudjunk nézni ezekkel a problémákkal, és elérhessük ezt a célt, a tömegközlekedést, és különösen a helyi tömegközlekedésnek „olyan kényelmet, minőséget és sebességet kell kínálnia, amit az emberek elvárnak tőle”- mondja ki az Európai Bizottság Fehér könyve<sup>2</sup>.

Az Európai Unióban senki sem tagadja, hogy a városi tömegközlekedési politikák egyre fontosabbak. Másrészt azonban azt tapasztalhatjuk, hogy a politikai célok és a helyi tömegközlekedés valós helyzete között nincs következetesség az európai uniós tagállamokban. Összességében a helyi tömegközlekedési piac 2008-ban majdnem 60 milliárd eurós forgalmat bonyolított le, és kb. 882.000 munkavállaló dolgozott ebben az ágazatban<sup>3</sup>. Az összes országban egy közös sajátosságot találtunk: a helyi tömegközlekedést az állami költségvetésből ellentételezni kell, azaz a helyi tömegközlekedést nem lehet csupán a viteldíjából fedezni, különösen ha politikai cél, hogy a tömegközlekedési szolgáltatások megfizethetőek legyenek. Az azonban már most előrelátható, hogy a korlátozott állami költségvetések miatt fennmaradnak a helyi tömegközlekedés finanszírozásában tapasztalt nehézségek.

A helyi tömegközlekedésért a felelősséget elsősorban a helyi politikai döntéshozók és az illetékes önkormányzatok viselik. Ez megmagyarázza, hogy a helyi tömegközlekedés miért különbözik az egyes európai uniós országokban. Ezen kívül az egyes városok között is különbségeket találhatunk a nemzeti törvénytől

1 (ld. az alábbi adatokat): Eurostat (Ed.): A „Panorama of Transport” című statisztikai könyv 2009. évi kiadása, 14. + 101. oldal;

2 ld. az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyvet, Brüsszel, COM(2001) 370 végleges, 85ff o., 2011, amely módosításra és aktualizálásra került egy másik, az európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben, COM(2011) 144 végleges.

3 ld. a jelen útmutató „Az EU helyi közlekedési piaca” című 1. számú táblázatát; az adatok a <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/EUROSTAT> honlapon található SBS és t\_tran\_hv táblázatokból származnak (2011.03.13-a).

és gyakorlatoktól függően. Az Európai Unión belül a helyi közlekedés struktúráját és szervezeti modelljét illetően igen nagyok az eltérések elsősorban a finanszírozás szervezésének módját, a helyi közlekedési szolgáltatók tulajdonlását és szerkezetét, az illetékes hatóságok és a szolgáltatók közötti kapcsolat jellegét, valamint a szerződéskötésre vonatkozó jelenleg érvényben lévő szabályozási rendszer részeként a helyi közlekedési piacon legalább a versenymechanizmusok alkalmazását illetően.

## PSO - egy új európai tömegközlekedési rendelet

2009. december 3-án hatályba lépett egy új európai személyszállítási rendelet, az „Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete ( 2007. október 23. ) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről.” Azóta ez a rendelet és annak összes pontja hatályos és kötelező érvényű az összes tagállamban.

Az 1370/2007/EK új **PSO rendelet** célja a következő: „biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási szolgáltatások biztosítása a személyszállítási közszolgáltatások átláthatóságát és teljesítményét is biztosító **szabályozott verseny révén** (kiemelés a szerzőtől), figyelemmel a szociális, környezeti és területfejlesztési szempontokra”, amint az a PSO rendelet indoklásában is található<sup>4</sup>.

A PSO rendelet célja, hogy meghatározza, hogyan járjanak el az illetékes hatóságok a versenytárgyalás során, valamint hogy garantálja az általános érdekű szolgáltatások nyújtását a helyi tömegközlekedésben. A PSO rendelet továbbá meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor, vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket, és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében.

Ez az érem egyik oldala, a másik viszont az, hogy a helyi tömegközlekedést emberek szolgáltatják. Az európai uniós tagállamokban több mint 880.000 munkavállaló dolgozik sofőrként, karbantartóként vagy adminisztratív munkakörben. Nekik a helyi közlekedés szabályozásában és a piacon a versenynek köszönhetően bekövetkezett átalakulás során tapasztalt jól látható változások különböző, elsősorban negatív hatásaival kell megbirkózniuk, mint pl.: a munkaerő-leépítés, a bérek csökkenése, az önkormányzati tulajdonban lévő vállalatok privatizációja, a biztos munkahely elvesztése, a szolgáltató megváltozása, a vállalkozások átruházása, vagy a munkakörülmények megváltozása.

Szabályozott helyi tömegközlekedési piac esetén a hatékony piaci feltételek nagy mértékben befolyásolják a szociális és munkakörülményeket. A szakszervezeteknek és az üzemi tanácsoknak meg kell mindent tenniük annak érdekében, hogy javuljanak a munkakörülmények, és a szociális záradékok segítségével megfékezzék a verseny helyi tömegközlekedési piacra gyakorolt negatív hatásait. A szakszervezeteknek és az üzemi tanácsoknak meg kell továbbá tanulniuk, hogyan járjanak el egy új helyi tömegközlekedési piaci szereplővel, az illetékes hatósággal, amely a PSO rendelet által szabályozott közszolgáltatási szerződések odaítélési folyamatának egyik legfontosabb szereplője. A többi szereplő már jól ismert a szakszervezetek és a munkavállalói képviselők számára: ezek a magán- vagy önkormányzati tulajdonban lévő helyi közlekedési szolgáltatók. Ezen szolgáltatók nagy része helyi szinten végzi tevékenységét, de vannak közöttük országos szinten vagy több ország területén is jelen levő magán szolgáltatók is.

<sup>4</sup> Ld. az 1370/2007/EK rendelet 4. indoklását.

## Az ETF SCRIPT projektje

2011-ben az ETF szervezett egy szakszervezeti projektet a városi tömegközlekedésben dolgozókat tömörítő szakszervezetek számára. A projekt középpontjában az új tagállamok és a tagjelölt államok voltak. A cél az volt, hogy jobban előre lehessen látni a városi tömegközlekedési piac változásait az új PSO rendelet fényében, valamint hogy jobban meg lehessen ismerni a piac legfőbb szereplőit, a legnagyobb multinacionális vállalatokat.

A projekt célja az volt, hogy tájékoztatást adjunk a rendelkezésre álló, a politikai döntések befolyásolására alkalmas eszközökről, és arról, hogy ha a döntések megszülettek, milyen eszközeink vannak a közszolgáltatási szerződések tartalmának befolyásolására az új rendelet által nyújtott lehetőségek kiaknázása révén. Egy szakszervezeti képviselőnek tudnia kell válaszolni számos, a politikacsinalás adott területére vonatkozó kérdésre, mint pl. hogyan lehet beavatkozni politikai szinten az alapdöntésbe, azaz hogy hogyan történjen a tömegközlekedés szervezése, vagy milyen lehetőségeket biztosít a PSO rendelet a munkavállalók védelmére a szolgáltató megváltozása esetén, vagy hogy milyen szociális és minőségi kritériumokat lehet előre látni, milyen standard szintet kell védeni.

Célunk volt továbbá a stratégiákkal kapcsolatos tapasztalatcsere a különböző országok szakszervezetei között az alábbi kérdésekben:

- hogyan lehet befolyásolni a politikai döntéshozatali szintet;
- hogyan lehet garantálni a munkavállalók képviselőségét, és biztosítani a szakszervezeti képviselőségét a tömegközlekedési piac változásai során;
- milyen erőforrások állnak rendelkezésre, és milyen stratégiát kell kialakítani.

Ebbe beletartozik az is, hogy elemezni tudjuk a hatékony piacot és annak feltételeit, valamint a lehetséges jövőbeli fejleményeket a helyi tömegközlekedési piacon, mint az ágazat szakszervezeti stratégiáinak alapját.

A SCRIPT projekt résztvevői a 12 új tagállamból és tagjelölt országból, azaz Bulgáriából, Horvátországból, Ciprusról, a Cseh Köztársaságból, Észtországból, Magyarországról, Máltáról, Lettországból, Litvániából, Lengyelországból, Romániából és Szlovéniából jöttek.

A jelen útmutató a SCRIPT projekt eredményeképpen készült el<sup>5</sup>; célja, hogy segítsen a szakszervezeteknek és tagjaiknak, valamint a munkavállalók képviselőinek abban, hogy megbirkózzanak a szabályozott hatékony városi tömegközlekedési piac változásaival és kihívásaival.

## Statisztikák

Az Európai Unió városi tömegközlekedési piacát az alábbi kérdésekre adott válaszokkal jellemezhetjük:

- Mekkora az ágazat forgalma?
- Hány vállalkozás működik az ágazatban?
- Hány munkavállaló dolgozik az ágazatban?

<sup>5</sup> Köszönet Alain Sutornak (CGT, Franciaország), Martin Mayernak (unite, Egyesült Királyság), Stefan Heimlichnek (ver.di, Németország) és Sabine Triemnek (ETF) a segítőkész és együttműködő megbeszélésekért, valamint a SCRIPT projekthez való hozzájárulásukért, továbbá köszönet a három szeminárium résztvevőinek az elkötelezettségükért.

Az 1. számú táblázatban találhatóak a 27 európai uniós tagállam teljes helyi közlekedési piacára vonatkozó válaszok a 2008. évre vonatkozóan.

### 1 TÁBLÁZAT: AZ EU HELYI KÖZLEKEDÉSI PIACA (HELYI SZÁRAZFÖLDI KÖZLEKEDÉS A TAXI KIVÉTELÉVEL, 2008)

	munkavállalók száma	vállalkozások	forgalom
<b>EU27 - Európai Unió (27 ország)</b>	<b>882.200</b>	<b>14.717</b>	<b>59.874,0</b>
BG - Bulgária	16.362	703	210,7
CZ - Cseh Köztársaság#	15.000	:	:
EE - Észtország	2.420	17	25,7
CY - Ciprus	979	173	40,7
LV - Lettország	10.425	133	155,5
LT - Litvánia	11.438	431	225,5
HU - Magyarország	28.270	75	693,6
PL - Lengyelország	47.476	897	1.401,3
RO - Románia+	46.872	2.119	554,4
SI - Szlovénia	1.031	17	39,6
HR - Horvátország	2.931	44	47,7
MT-Málta*	1.050	1	18,0
<b>A SCRIPT projekt tagállamai összesen</b>	<b>184.254</b>	<b>4.610</b>	<b>3.412,7</b>

+ nem megbízható adatok; \*adatok az ATP számára, beleértve az önfoglalkoztatottakat is (forrás: SCRIPT);

# SCRIPT által becsült adat; : nincs adat;

Forrás: Máltára és a Cseh Köztársaságra vonatkozóan a SCRIPT; az összes egyéb adat az Eurostatból származik, az adatok dátuma: 2011.03.13.; ld. fn. 3

A hivatalos adatok nem teljes körűek minden ország tekintetében, valamint néhány esetben becsült adatokat is meg kellett adnunk, általánosságban azonban elmondható, hogy

- a helyi tömegközlekedési piac forgalma a 27 európai uniós tagállamban mintegy 60 milliárd eurót tesz ki,
- ezt a forgalmat kb. 14.700 vállalkozás éri el együttesen
- kb. 882.000 munkavállaló segítségével.

Ezek a számok általános képet mutatnak az „EU helyi tömegközlekedési piacáról”, a statisztikák azonban kevésbé tükrözik az ágazat egyes európai uniós tagállamokban tapasztalt tényleges helyzetét.

Országokként igen nagyok az eltérések: pl. ha megnézzük a tömegközlekedés részesedését a teljes utasforgalomból (2007)<sup>6</sup>, a sor elején található Magyarország (38%), Bulgária (29%) és Szlovákia (28%), míg a lista alján helyezkedik el Litvánia (kevesebb, mint 10%), Nagy-Britannia (13%) és Hollandia (13%); vagy például Észtországban nagyon jó a busz és villamos aránya a helyi közlekedésben (23%), a vasúti közlekedés részesedése azonban csupán 2%.

<sup>6</sup> (ld. az Eurostat (szerk.) „Panorama of Transport” című 2009. évi kiadását.



Hasonló különbségeket találhatunk, ha megnézzük a SCRIPT projektben résztvevő 12 országot, azaz Bulgáriát, Horvátországot, Ciprust, a Cseh Köztársaságot, Észtországot, Magyarországot, Máltát, Lettországot, Litvániát, Lengyelországot, Romániát és Szlovéniát. Ezek az országok együttesen a forgalom, a vállalkozások és a munkavállalók viszonylag kis részét képviselik (ld. a 2. táblázatot: piaci részesedések).

## 2. TÁBLÁZAT: A VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI PIAC RÉSZESEDÉSE A SCRIPT PROJEKTBEN RÉSZTVEVŐ ORSZÁGOKBAN

A helyi tömegközlekedési piac	forgalom	vállalkozások száma	munkavállalók száma
Többi EU tagállam	95%	76%	83%
a SCRIPT projektben résztvevő országok	5%	24%	17%

Felhívom azonban a figyelmet arra, hogy az adatok keveset mondanak arról, hogy valójában milyen a SCRIPT projektben résztvevő országok nemzeti helyi tömegközlekedése. Az 1. táblázatban található statisztikákat és a SCRIPT projektben résztvevő országok adatait megnézve csupán merész találgatás lenne összehasonlítani egymással az országokat.

Hasonló a helyzet, ha megnézzük az interneten a multinacionális cégek tevékenységeit (ld. a 3. sz. táblázatot: A multinacionális vállalatok tevékenysége a SCRIPT projektben résztvevő országokban), ami azt mutatja, hogy a SCRIPT projektben résztvevő országokban dolgozó 184.000 munkavállaló közül összeségében mintegy 7.300 (4%) dolgozik multinacionális vállalatnál.

Nem lenne helyes azonban azt a következtetést levonni, hogy a multinacionális vállalatok nem játszanak semmilyen szerepet az új európai uniós tagállamok helyi tömegközlekedési piacán. Ha megnézzük Szlovéniát vagy Máltát, látható, hogy a multinacionális cégek ezekben az országokban nagyon domináns szerepet töltenek be. További figyelemreméltó kérdés, hogy az európai helyi tömegközlekedési piacon új multinacionális szereplő tűnt fel: az Egged Europe Bulgáriában kezdett el buszokat finanszírozni, és jelenleg néhány lengyel helyi tömegközlekedési vállalatban rendelkezik a részvények többségével. A SCRIPT projektben résztvevő többi államban, azaz Cipruson, Észtországban, Lettországon, Litvániában és Romániában viszont nem tudunk multinacionális tevékenységekről a helyi tömegközlekedési piacon.

## 3. TÁBLÁZAT: A MULTINACIONÁLIS VÁLLALATOK TEVÉKENYSÉGE A SCRIPT PROJEKTBEN RÉSZTVEVŐ ORSZÁGOKBAN

Ország	multinacionális vállalat	munkavállalók száma	buszok száma	helyi tömegközlekedési tevékenységek
Bulgária	Egged Europe	n/a	140	Az Egged Europe az izraeli központú Egged Taavura Ltd. vállalat 100%-os tulajdonú leányvállalata; a cég tulajdonában van a várnai „TransTriumi” vállalat 51%-a (Egged Bulgaria)
Horvátország	Veolia	338	133	Panturist; regionális közlekedés Eszék környékén; 2011. január óta: a VTV Pavlic d.o.o. Zágrábban
Cseh Köztársaság	Veolia	2.217	1.351	12 városi közlekedési hálózatban
	Magyarország	400	250	Vállalatok: Bosak Bus s.r.o, Osnado spol
Málta	Arriva	384		Kb. 200 sofőr Budapesten (a BKV alvállalkozója);

<b>Lengyelország</b>	Arriva	900	500	2011. július 3-ától kezdődően (Arriva Málta; kb. 600 munkavállaló (becslés))
<b>Szlovénia</b>	Veolia	2.382	915	Két városban: Varsóban és Tczewben
	Arriva	n/a	n/a	Csak a vasúti piacon van jelen (140 munkavállaló; 20 szerelvény)
	Egged Europe	n/a	n/a	A MOBILES Poland az Egged Europe 100%-os tulajdonú leányvállalata, amely 17 helyi közlekedési vállalatban rendelkezik a részvények többségével.
<b>Slovinsko</b>	Veolia	702	362	3 vállalatban: Certus, I&I, SAP

Források: a veolia.com, az arriva.com és a egged.com honlapok áttekintése; a letöltés időpontja: 2011.03.10-e és 23-a

Mi van a statisztikák mögött:

Országa helyi tömegközlekedési rendszerének jobb megértése érdekében az országos szint előtt először a helyi szintet kell megvizsgálni. A SCRIPT projekt résztvevői például nem voltak biztosak a vállalkozások számában, mert feltételezték, hogy bizonyos esetekben, mint például Ciprus, Horvátország vagy Litvánia esetében, az EUROSTAT adatai között szerepelnek olyan vállalkozások is, amelyek nem a helyi, hanem a városok közötti közlekedésben tevékenykednek, más esetekben pedig úgy tűnt, hogy a vállalkozások száma nem valós, mert közülük időközben néhány vállalat csődbe ment.

## Csoportokban végzett aktív tanulás

Egy átfogóbb kép, valamint az ország helyi tömegközlekedési piacának és annak üzemelési módjának jobb megértése érdekében több minőségi sajátosságot és tulajdonságot is meg kell nézni. Ezt a fajta tudást kizárólag statisztikákból nem lehet megszerezni. Kommunikálni kell másokkal, és a legtöbb esetben a kollégák lesznek a legjobb szakértők; vagy meg kell próbálni adatokat szerezni az adott ország statisztikai hivatalától. A munka könnyebb lesz, ha csoportban dolgoznak.



**Fel kell használni a szakszervezeti struktúrát, a szakszervezeti és munkavállalói képviselőknek együtt kell működniük, és meg kell nézni, hogyan lehet több országos és helyi információt szerezni a vállalatok közötti információcsere révén.**

A jelen útmutató segíthet megtalálni annak a módját, hogyan lehet átfogóbb képet kapni a nemzeti helyi tömegközlekedési piac mechanizmusáról,

- a nemzeti helyi tömegközlekedési piac speciális tulajdonságairól és
- az adott piacon tevékenykedő szakszervezetek legfontosabb mutatószámairól.



**Minél jobban ismerik a szakszervezet szempontjából legfontosabb mutatószámokat, annál jobban fel tudják használni a PSO rendelet új eszközeit arra, hogy javítani és szervezni tudják a szakszervezeti tevékenységeket annak érdekében, hogy a versenytárgyalási eljárás során és a közszolgáltatási szerződésekben legyenek szociális előírások és a munkavállalók védelmével foglalkozó záradékok.**

## 2. MEGBESZÉLÉS - MILYEN CÉLBŰL?

### Edita találkozik Jonasszal

**E**dita, aki Litvániában trolibuszsofőr, szakszervezeti képviselő és a helyi közlekedési vállalat üzemi tanácsának elnöke, találkozik egy kollégájával, Jonasszal, aki buszsofőr és szakszervezeti bizalmi ugyanannál a vállalatnál, hogy felkészüljenek egy szakszervezeti megbeszélésre. Végiggondolják a következő megbeszélés napirendjét, és Edita azt javasolja, hogy röviden beszámol egy nemzetközi szakszervezeti szemináriumról, amelyen néhány héttel ezelőtt vett részt.

**Jonas:** „Ennyi?” - majd egy rövid szünetet követően így folytatja: „Nem hiszem, hogy ez elég érdekes a tagjaink számára.”

**Edita:** „Érdekes lenne, ha hallanád, mi történt Nagy-Britanniában a helyi tömegközlekedési rendszerrel a dereguláció, privatizáció és a szabad verseny következtében” - válaszolja Edita. „És hallottam az új PSO rendeletről is, amely szabályozni fogja a mi helyi közlekedési piacunk közelgő versenyét is. Szerintem tervre van szükségünk, hogy mit tegyünk.”

**Jonas:** „Edita, nem gondolod komolyan, egy tervre?”

**Edita:** „Jonas, csak 5-10 percről van szó. Elmondom, mit hallottam egy sheffieldi szakszervezeti tagtól azon a szemináriumon a helyi közlekedési piacukon zajló versennyel kapcsolatban szerzett tapasztalataikról. Itt vannak a jegyzeteim. Figyelj csak, és a beszámoló után eldönthetjük, hogy mit csináljunk.”

**Jonas:** „Rendben, vágj bele.”

Edita előveszi a jegyzeteit, és elkezdi olvasni őket.

**Edita: A brit tapasztalat:<sup>7</sup>**

#### 1. Helyi tömegközlekedés Nagy-Britanniában és Észak-Írországbán

A helyi buszszolgáltatások több mint 95%-a magántulajdonban van. Öt egyesült királyságbeli multinacionális cég uralja a helyi buszpiacot: ezek a FirstGroup, a Stagecoach, az Arriva (amelyet éppen bekebelez az új Transdev/veolia fúzió), a Go Ahead és a National Express - ezek együttesen a helyi buszpiac 70%-át teszik ki. Néhány önkormányzati tulajdonban lévő vállalat túlélt az 1980-as évek privatizációs hullámát - közülük a leginkább Edinburgh városi buszhálózatát, a Lothian Regional Transportot érdemes megemlíteni. Belfastban és Észak-Írország legnagyobb részén a buszok szintén magánkézben maradtak.

London területén kívül 1986-ban bekövetkezett a buszszolgáltatások deregulációja (Közlekedési törvény, 1985). Ez azt jelenti, hogy a buszszolgáltatók szabadon bejegyeztethetnek és üzemeltethetnek buszszolgáltatásokat a saját maguk által választott útvonalakon, saját viteldíjjal és menetrenddel. Az önkormányzatoknak szinte semmilyen beleszólásuk nincs abba, hogy milyen közlekedési szolgáltatás elérhető. A busztársaságok szabadon versenyezhetnek egymással ugyanazon az útvonalon, különböző viteldíjjal. A buszszolgáltatóknak szolgáltatásaikat be kell

<sup>7</sup> Edita köszönetét fejezi ki Martin Mayernak, a unite (Egyesült Királyság) képviselőjének a 2011. márciusi vilniusi szemináriumon előadott beszámolójáért.

jegyztetni a közlekedési biztosnál, aki regionális kormányhivatalnok, és aki büntetést szabhat ki, amennyiben a buszszolgáltató nem indítja a bejegyzett járatokat, vagy ha a buszok nem biztonságosak. A buszszolgáltatásokban bekövetkezett bármilyen változtatást 8 héten belül be kell jegyeztetni a közlekedési biztosnál.

Amennyiben a buszszolgáltató készen áll arra, hogy buszszolgáltatást nyújtson egy olyan területen vagy időszakban, ahol és amikor az önkormányzat véleménye szerint szükség van szolgáltatásra, az önkormányzat versenytárgyalási eljárás keretében szerződésbe adhatja a szolgáltatást. Számos vasárnapi és esti szolgáltatást, az alig kihasznált útvonalakat pedig teljes egészében így gyakorlatilag az önkormányzatok finanszírozzák. A vidéki területeken akár a hálózat 100%-a is versenytárgyalási eljárás keretében kerülhet finanszírozásra.

A privatizációt és a deregulációt a helyi buszszolgáltatások szempontjából sokan katasztrófának tartják. A viteldíjak gyorsabban nőttek, mint az infláció, az utasok száma jelentősen csökkent, és a legsúfoltabb járatokat kivéve (amelyek hétfőtől szombatig bezárólag 7:00 és 18:00 óra között nagyon nyereségesek lehetnek) a járatok sűrűségét csökkentették. E fent említett időszakon kívül azonban a szolgáltatásokat drasztikusan csökkentették, az önkormányzatoknak pedig nincs elegendő forrásuk ahhoz, hogy mindegyik szolgáltatást versenytárgyalási eljárással támogassák.

London buszszolgáltatását privatizálták, de a dereguláció nem történt meg. A Transport for London (TfL) határozza meg a járat hálózatot, a menetrendeket és a viteldíjakat, majd versenytárgyalási eljárással adja szerződésbe a járatokat vagy járatkombinációkat a különböző londoni buszszolgáltatóknak. A szerződések időtartama 3-5 év. Mivel a londoni buszszolgáltatók teljes mértékben a TfL szerződések elnyerésétől függenek, szörnyű hatása lehet annak, ha elesnek egy járatról. Előfordulhat, hogy a buszsofőröket akár 30 mérföld (kb. 48 km) távolságra kell áthelyezni az új szolgáltató buszgarázsába, vagy különben elveszítik a munkájukat. Mindazonáltal a versenytárgyalási rendszert sokan jobb modellnek tartják, mint a deregulációs modellt, amely az ország többi részén van érvényben.

A három legfontosabb sajátosság a következő:

- A köz szükségleteinél fontosabb a magántulajdonos mohósága
- Magasak a viteldíjak, alacsony a kereslet
- Alacsonyak a bérek és rosszak a körülmények

## 2. Jogi keret: a PSO rendelet végrehajtása

A 2009. évi helyi közlekedési törvény az ellenőrzött versenymodell keretében az önkormányzatok számára lehetővé teszi a „minőségi szerződés” bevezetését. Ez opcionális, és máshol még nem vezették be. A jobboldali kormány 2010 májusában történt megválasztása megnehezítheti az önkormányzatok számára a minőségi szerződés alkalmazását.

A minőségi szerződés rendszere lehetővé teszi az önkormányzatok számára, hogy visszanyerjék az ellenőrzést a buszhálózatuk felett, és meghatározzák a járatokat és menetrendeket. Lehetőségük lesz arra, hogy az egész hálózatot egy buszszolgáltatónak adják szerződésbe (vagy hogy a hálózatot, és így a szerződéseket is kisebb területekre bontsák). Ennek az egy buszszolgáltatónak kizárólagos joga lesz a szerződéses járatokat üzemeltetni. A szerződéseket minőségi szempontok alapján kell odaítélni, és nem a legolcsóbb ár számít, amint az a versenytárgyalási eljárás során történik - innen származik a minőségi szerződés kifejezés.

A 2009. évi helyi közlekedési törvény jelentős védelmet biztosít azon munkavállalók számára, akiket jelenlegi munkáltatójuktól áthelyeznek egy olyan új munkáltatóhoz, aki elnyerte a minőségi szerződést. Először is meg kell határozni az összes munkavállalót, aki jelenleg egy olyan területen nyújtott buszszolgáltatás keretében dolgozik, amelyre minőségi szerződés vonatkozik, majd biztosítani kell a munkavállalók új szolgáltatóhoz való átkerülését. Az átirányított munkavállalók számára garantálják, hogy a bérek és a feltételek a korábbinál nem lesznek rosszabbak, ezen kívül az áthelyezett munkavállalók számára a korábbinál nem rosszabb nyugdíjjogosultságot kell biztosítani.

A UNITE és a buszipari munkavállalókat képviselő többi szakszervezet sokáig és határozottan kampányolt a minőségi szerződések bevezetéséért és a munkavállalók megfelelő védelméért. Új helyi közlekedési törvény van érvényben az Egyesült Királyságban, sajnálatos módon azonban a törvény megvalósítása terén nem tapasztalható jelentős előrehaladás. A minőségi szerződés megvalósítási folyamata várhatóan a kezdéstől számított két-három évet vesz igénybe. Az összes fontos buszszolgáltató élénken ellenzi a minőségi szerződéseket.

Jelenleg Nagy-Britanniában és Észak-Írországban az összes versenytárgyalási eljárásra a 2004/17/EK és a 2004/18/EGK közbeszerzési irányelv vonatkozik. Amennyiben a minőségi szerződések megvalósulnak, megvalósulhatnak az új PSO rendelet rendelkezései is.

A három legfontosabb sajátosság a következő:

- Az ellenőrzött versenytárgyalási modellre vonatkozó törvény ugyan megszületett, de még sehol sem alkalmazzák.
- A minőségi szerződések teljes körűen védnek a munkavállalók munkahelyeit és a feltételeket.
- A buszszolgáltatók ellenzik a változást, és arra figyelmeztetnek, hogy még több lesz a bürokrácia, és magasabbak lesznek a költségek.

**Edita:** „Mit szólsz ezekhez a tapasztalatokhoz?”

**Jonas:** „Nem Nagy-Britanniában vagyunk, a mi területünkön pedig nincsenek multinacionális vállalatok!” Majd rövid szünetet követően Jonas így folytatta: „Említettél azonban olyan dolgokat, amelyek a mi problémáinkhoz hasonlóak: nőnek a viteldíjak, csökken a szolgáltatások köre, csökken az utasszám, nincsenek minőségi előírások, alacsonyak a bérek és rosszak a munkakörülmények - de mit tehetünk mi itt, Kaunasban, Litvániában?” - válaszolta Jonas, miután Edita befejezte a beszámolóját.

## Napirend összeállítása

**Edita:** „Mit tehetünk? Ez itt a kérdés, de mielőtt válaszolnánk, fel kell tennünk további kérdéseket:

- Mit tudunk a saját országunk tömegközlekedési piacáról és versenymechanizmusáról?
- Mit tudunk a jogi keretről?
- Hogyan tehetjük biztonságosabbá a munkahelyeinket?

Ennyi elég lesz a megbeszéléshez?” Edita indulatosan beszélt.

**Jonas:** „Igazad van, Edita, ez elég lesz, először azonban az új PSO rendeletről vagy hogyishívjákról szeretnék többet hallani. Nincs azonban elegendő információnk a litván helyi tömegközlekedési piacról.

Tudsz valamit a vilniusi, klaipedai vagy siaulii helyzetről? És mit tehetünk mi mint szakszervezet annak érdekében, hogy befolyásolni tudjuk a saját országunk versenymechanizmusait?”

**Edita:** „Jonas, szerintem éppen most mondtad el, hogy mi legyen a megbeszélésünk napirendje. Ez nem fér bele mind egy megbeszélésbe, szerintem elég témánk és kérdésünk van akár több megbeszélésre is - csinálhatjuk úgy?”

**Jonas:** „Akkor szervezzünk három megbeszélést:

- egyet a PSO rendeletről, és hogy mi fontos számunkra mint szakszervezet számára,
- egy másodikat a helyi tömegközlekedési piac helyzetéről - ezt hívjuk országjelentésnek,
- és egy harmadikat arról, hogy mit tehetnénk, mit kellene tennünk – ez pedig legyen az útiterv.

**Edita:** „Meddig tartson egy-egy megbeszélés?”

**Jonas:** „Szerintem 3 óra elég lesz - kezdjük 14:00-kor a következő szokásos havi egyszeri szombati megbeszélésünkön. A következő ilyen megbeszélés szeptemberben lesz - Edita, megtennéd, hogy az első megbeszélést a brit tapasztalatról szóló beszámolóddal kezded? Én pedig felkészülök a jogi kérdésekből, a PSO rendeletről. Jut eszembe, kaptunk a vilniusi kollégáktól valamilyen anyagot „szakszervezeti iránymutató” vagy hasonló címmel - megnézem azt is. Lassan kezd érdekesen alakulni a dolog.”

**Edita:** „Ez kemény lesz, Jonas. A második megbeszélést pedig kezdhethetjük a PSO rendeletről szóló kérdésekkel, megvitathatjuk őket úgy 20-30 percben. Most pedig megírom a meghívót a buszgarázsokban, a karbantartáson és az irodaépületben található információs táblákra. Szerinted Alfonsas eljön? Néhány hete nem láttam.”

**Jonas:** „Alfonsas? Szerintem ha elmondom neki, hogy beszámolsz a brit helyi tömegközlekedéssel kapcsolatos tapasztalatokról, akkor eljön. Legközelebb pénteken találkozom vele a 6-os járaton, én váltom majd a műszakja végén - úgy látom, csak 15 percünk lesz, és már kezdődik is az én műszakom a 6-os járaton. Kíváncsi vagyok, hányan jönnek majd el. Edita, akkor találkozunk a megbeszéléseken. Én is eljövök majd meghallgatni a brit helyzetről szóló beszámolódat - másodsorra is.”



**Az ezt követő három szakszervezeti megbeszélés a szervezetfejlesztés jó példája, és általános információkhoz is juthatunk segítségükkel, hogy jobban megértsük, milyen bonyolult az európai helyi tömegközlekedés szerződés-odaítélési gyakorlata. Tehát a megbeszéléseket alapvető eszközként használhatjuk egy szakszervezeti stratégia tervezése és szervezése során arra, hogy javítsuk a versenytárgyalások során alkalmazott szerződések szociális és minőségi előírásait.**

**Ez az útmutató csak hasznos javaslatokkal szolgálhat, a három megbeszélés szervezeti koncepciója pedig csak keretet biztosít ehhez. A résztvevők elkötelezettségén és képzelőerején múlik, mennyire tudják ötvözni a tudást a tettekkel. „Az utazás a jutalom.”**

## 3. 1. MEGBESZÉLÉS: A PSO RENDELET - ESZKÖZ A SZAKSZERVEZETEK SZÁMÁRA?



### Háttéranyag:

**PSO rendelet:** 1370/2007/EK rendelet a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról.

A PSO rendelet megtalálható az interneten az Ön nyelvén az alábbi honlapon:

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

Az oldal jobb felső sarkában válassza ki a nyelvet, majd kattintson az 1. oldalra.

**Az EU Lisszaboni szerződése**

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

### Mit szabályoz a PSO rendelet?



PSO rendelet célja „biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási szolgáltatások biztosítása a személyszállítási közszolgáltatások átláthatóságát és teljesítményét is biztosító szabályozott verseny révén, figyelemmel a szociális, környezeti és területfejlesztési szempontokra”, amint az a PSO rendelet indoklásában is található<sup>8</sup>. Ennek érdekében megfelelő intézkedéseket kell hozniuk a „tagállamok illetékes hatóságainak”, folytatódik az indoklás, „e szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében.” Vitathatatlan továbbá, hogy „számos, általános gazdasági érdekű szükségletet kielégítő országos személyszállítási szolgáltatás nem működtethető kereskedelmi alapon.”<sup>9</sup>

Ebből kifolyólag az illetékes hatóságok „közszolgáltatási kötelezettségeket”, azaz egy „illetékes hatóság által meghatározott követelményt határoztak meg annak érdekében, hogy biztosítsák azokat az általános érdekű személyszállítási szolgáltatásokat, amelyeket egy szolgáltató nem, vagy nem ilyen mértékben, vagy nem ezekkel a feltételekkel, kizárólag ellenszolgáltatás fejében vállalna, amennyiben kizárólag a saját kereskedelmi érdekeit nézné.”<sup>10</sup>

Ennek eredményeképpen ennek az új rendeletnek az a célja, hogy szabályozza „azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor, vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket, és/vagy [kiemelés az ETF-től] kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében.” (1. cikk (1), 2. bekezdés). Ez egyértelművé teszi, hogy „különös szabályként” a PSO rendelet célja, hogy egységes versenyszabályokat biztosítson a személyszállítási közszolgáltatások mint általános gazdasági érdekű szolgáltatások számára. A törvény által nyújtott előnyök kiaknázása érdekében a rendelet következetesen kapcsolódik a közbeszerzési törvényhez, mivel minden országban bebizonyosodott, hogy a személyszállítási közszolgáltatásokat nem lehet a hatóságok pénzügyi támogatása nélkül biztosítani.

<sup>8</sup> Ld. a 4. indoklást

<sup>9</sup> Ld. a 5. indoklást

<sup>10</sup> 2. cikk (e)

### A PSO rendelet céljai a következők:

- szabályozott verseny biztosítása a társadalmi-gazdasági kötelezettségekhez, és
- egységes versenyszabályok biztosítása a személyszállítási közszolgáltatásokhoz.

A társadalmi-gazdasági kötelezettségek az alábbiak lehetnek: kedvezményes viteldíj a diákok és nyugdíjasok számára, vagy éjszakai járatok speciális útvonalakon, stb.

Az egységes versenyszabályok az alábbiak: átlátható és előre meghatározott paraméterek az ellentételezést biztosító önkormányzatok és a kormány számára.

## Először azonban tisztázni kell az alábbiakat:

A PSO rendelet alkalmazását annak meghatározásával kell kezdeni, hogy mik a nemzeti tömegközlekedési piac jellemzői, és hogy a rendelet milyen „alapstruktúrákat” követ.

A nemzeti tömegközlekedési piac „alapstruktúráinak” meghatározása érdekében az alábbi kérdéseket kell megválaszolni:

- Kap a vállalat ellentételezést a társadalmi-gazdasági kötelezettségei (pl.: kedvezményes viteldíj a diákok és nyugdíjasok számára, vagy éjszakai járatok speciális útvonalakon, stb.) teljesítéséért?
- A vállalat rendelkezik kizárólagos jogokkal? Ha igen, ezek a jogok kapcsolódnak bármely közlekedés és/vagy menetrend biztosítási kötelezettséghez? Ezt a kötelezettséget szabályozza nemzeti törvény, pl. rendelkezik a vállalat helyi tömegközlekedési koncesszióval a hétfő és vasárnap közötti, adott menetrenddel rendelkező 203-as járáttal kapcsolatban?



**Ha a két kérdés közül bármelyikre igen a válasz, a PSO rendeletet kell alkalmazni, kivéve, ha azt a nemzeti törvény kizárja.**

## Háromféle közbeszerzési szerződés-odaítélés van!

A PSO rendelet háromféle közbeszerzési szerződés-odaítélést ismertet - ez különbözteti meg a többi európai uniós beszerzési törvénytől. A vonatkozó feltételek fennállása esetén az illetékes hatóság szabadon választhat az alábbi három lehetőség közül:

- Szerződés-odaítélés (5. cikk (1)),
- Versenytárgyalási eljárás (5. cikk (3)), és
- Közvetlen odaítélés (5. cikk (2)).

Az itt ismertetett három közbeszerzési szerződés-odaítélési eljárás révén a PSO rendelet megfelel

- egyrészt az EU Szerződés 16. cikkében szereplő általános közérdekű szolgáltatások szabad szervezési alapelveinek,
- másrészt az EU Szerződés 5. cikkében ismertetett szubszidiaritási alapelvnek is.



## Kétféle szerződés-odaítélés létezik

A szerződés-odaítélési eljárást egy versenyfolyamatban **szerződés-odaítélési eljárás** (5. cikk (1)) keretében kell lefolytatni a 2004/17/EK és a 2004/18/EGK irányelv vonatkozó szabályai értelmében, „amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződés formájában készültek.” A „szolgáltatási koncesszió” kifejezés<sup>11</sup> egy állami tulajdonban lévő franchise tulajdonosa és egy vállalat közötti szerződésre vonatkozik, amely tartalmazza a részleteket, és esetlegesen a szolgáltatásnyújtási kötelezettséget, de nem rendelkezik a franchise tulajdonos díjazásáról. A szolgáltatási koncesszióval együtt járó gazdasági kockázatot a vállalkozó viseli.

Amennyiben óhajtják, a tagállamok továbbra is használhatják a 2004/17/EK és a 2004/18/EGK eljárási szabályzatot, amint azt korábban is tették, kivéve, ha a szolgáltatási szerződések szolgáltatási koncesszió formában készültek.



**Nézzük a brit példát - az Egyesült Királyságban legfőképpen tender keretében zajlik a szerződés-odaítélési eljárás (5. cikk (1)).**

Az ETF véleménye szerint ez azonban csak olyan esetekben alkalmazható, amikor például a jegyek ára ahhoz a hatósághoz folyik be, amely a pénzügyi kockázatot is viseli, és nem a személyszállítási szolgáltatóhoz.

Amikor **versenytárgyalási eljárásra** kerül sor a PSO rendelet 5. cikke (3) pontjának megfelelően, az eljárásnak az alábbi négy feltételnek kell megfelelnie:

- Nyíltnek kell lennie minden szolgáltató részére,
- Tisztességesnek kell lennie,
- Átláthatónak kell lennie, és
- Meg kell, hogy feleljen a diszkriminációellenesség alapelveinek.

Ha teljesülnek ezek az alapelvek, „- az említett elvekkel összhangban folytatott - tárgyalásokra kerülhet sor annak érdekében, hogy meghatározzák a sajátos vagy összetett szükségletek teljesítésének legjobb módját.”

A **versenytárgyalási eljárás ezen kívül egy olyan eszköz, amelyet fel lehet használni arra, hogy minél jobban összekapcsoljuk a helyi és regionális közlekedési rendszereket az önkormányzati és regionális politikai felelősséggel.**

A **versenytárgyalási eljárás** továbbá olyan eszköz, amelynek segítségével megőrizhetjük és megvédhetjük a meglévő önkormányzati közlekedési hálózatokat a társadalmi-gazdasági kötelezettségeikkel együtt, az illetékes hatóság és a belső szolgáltató pedig **szabadon határozhatja meg a helyi tömegközlekedésre vonatkozó feltételeket.**



**Nézzük a brit példát - a minőségi szerződés az 5. cikk (3) pontjának megfelelően megfelel a versenytárgyalási eljárási folyamatnak.**

<sup>11</sup> (ld. a Bizottság értelmező közleményét a közösségi törvény hatálya alá eső koncessziókról, az EU Hivatalos Lapja C 121, 2000. április 29.)

## Háromféle közvetlen odaítélés létezik:

A közvetlen odaítélés meghatározása a következő: „közszolgáltatási szerződésnek egy adott közszolgáltató számára előzetes versenytárgyalási eljárás nélkül történő odaítélése” (2h. cikk).

Háromféleképpen lehet egy szerződést közvetlenül odaítélni:

- belső szolgáltatónak (5. cikk (2)),
- kis- és közepes vállalkozásnak (5. cikk (4)), vagy
- egy vasúti szolgáltatónak (5. cikk (6)).



**A közvetlen odaítélés újfajta szerződés-odaítélési mód, amelyet kizárólag akkor lehet alkalmazni, ha a szerződés-odaítélési folyamat megfelel a PSO rendeletnek.**

Az illetékes önkormányzat közvetlenül odaítélheti a szerződést egy belső szolgáltatónak (5. cikk (2)). Ebben az esetben az illetékes önkormányzat üzemelteti a saját busz-, trolibusz- és metrószolgáltatását, vagy közvetlenül odaítéli a szerződést a saját belső szolgáltatója részére (j. alcikk).

Ebben az esetben biztosítani kell, hogy az ellenőrzést továbbra is az önkormányzat gyakorolja a belső szolgáltató „mint saját ügynöksége” felett. Ezen felül a belső szolgáltatóra szigorú szabályozás vonatkozik:

1. **csak az önkormányzat területén lehet aktív**, kivéve az érkező és induló vonalakat,
2. tilos számára **részt venni az önkormányzat területén kívüli** tömegközlekedési szolgáltatásra kiírt nyílt versenytárgyalási eljárásban, és
3. amennyiben a közlekedési szolgáltatásokat alvállalkozásba adja, **a közlekedési szolgáltatások nagy részét saját magának kell nyújtania.**

A társasági törvény értelmében nem kötelező, hogy a belső szolgáltató az önkormányzat vagy a regionális hatóság 100%-os tulajdonában legyen, azonban garanciákra van szükség arra vonatkozóan, hogy a hatóság a „saját ügynökségei felett gyakorolt ellenőrzéssel azonos” „domináns befolyással” bírhat a belső szolgáltató felett.

Ennek eredményeképpen alkalmazhatók a köz- és magánszféra együttműködésének (PPP) különböző formái.

A közvetlen odaítélés **kis- és közepes vállalkozásokra** is vonatkozhat, amennyiben a szóban forgó közlekedési szolgáltatás nem jelentős, és a szerződéses érték nem haladja meg a két millió eurót, vagy az éves közlekedési teljesítmény nem haladja meg a 600.000 km-t, vagy a vállalat 23-nál kevesebb járművel rendelkezik. Ebben az esetben a **kis- és közepes vállalkozások részére történő közvetlen odaítélés** (5. cikk (4)) biztosítja, hogy az adott nemzeti helyi közlekedési piacon tevékenykedő kis- és közepes vállalkozás(ok) védelmet élvezzen, különösen azok a vállalkozások, amelyek az elmúlt években a versenytárgyalási eljárás miatt kiszorultak a piacról.

Végül pedig, az 5. cikk (6) értelmében lehetőség van a **vasúti szolgáltatás közvetlen odaítélésére** is a városi, elővárosi és regionális közlekedésben maximum tíz éves időtartamra. Amennyiben „a szükséges gazdasági eszközök nagymértékben rendelkezésre állnak”, ezt az időszakot akár 15 évre is meg lehet hosszabbítani. A vasúti szolgáltatás közvetlen odaítéléséhez a vasúti szolgáltatást nyújtó vállalatnak nem kell állami tulajdonban lennie, vagy belső szolgáltatónak lennie.

A szigorú szabályozások és/vagy pontos előfeltételek ellenére a közvetlen odaítélést nem akadálynak, hanem lehetőségnek kell tekinteni arra, hogy a társadalmi-gazdasági kötelezettségek teljesítsék az illetékes önkormányzat helyi tömegközlekedéssel kapcsolatos speciális igényeit a szubszidiaritási alapelvvel összhangban.

## A munkavállalók védelmének és a szociális és minőségi előírásoknak a biztosítása a versenytárgyalási eljárásban

A PSO rendelet új dimenziót nyit a versenytárgyalási eljárás során alkalmazott szociális és minőségi előírások szempontjából. A legfontosabb tényező az illetékes önkormányzat számára az odaítélési előírások kiterjesztése, különösen a munkavállalók védelmét illetően a szolgáltató megváltozása esetén, a szociális és minőségi előírásokról pedig a

### 4. cikk (5) és (6) bekezdése rendelkezik:

(5) A nemzeti és közösségi jog sérelme nélkül, beleértve a szociális partnerek közötti kollektív szerződéseket, **az illetékes hatóságok kérhetik** a kiválasztott közszolgáltatótól, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett **személyzetnek adja meg** azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a **2001/23/EK irányelv szerinti** átruházás történt volna. Amennyiben **az illetékes hatóságok** a közszolgáltatókat **egyes szociális előírások teljesítésére kötelezik**, a versenytárgyalási eljárással kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján a munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

(6) Amennyiben **az illetékes hatóságok** a nemzeti joggal összhangban **előírják** a közszolgáltatóknak, hogy azok **feleljenek meg egyes minőségi előírásoknak**, ezeket **az előírásokat** fel kell tüntetni a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésekben.

## Mit jelent ez?

A **szociális előírások** a következők lehetnek: a munkahelyek védelme a versenytárgyalási eljárást követő szolgáltató váltás esetén, vagy a meglévő kollektív szerződés előírásai, a képzési előírások, a munka- és balesetvédelem, a munkaidő, stb. garantálása.

**Minőségi előírások** az alábbiak lehetnek: speciális, például alacsony padlójú járművek, a szolgáltatás sűrűsége, a nagymértékben szinkronizált menetrendek, az egységes jegyrendszer, stb.

Alapvetően fontos, hogy a helyi tömegközlekedési rendszer számára meghatározásra kerüljenek a szociális és minőségi előírások (ld. az alábbi példát). Ezeket az előírásokat az illetékes önkormányzatnak kell meghatározni a szerződésre pályázók számára. Minél pontosabban kerülnek meghatározásra ezek az előírások, annál kevésbé fogja tudni az illetékes hatóság a 'legolcsóbb' szolgáltatót választani.



#### Megjegyzés:

- **A szociális és minőségi előírások a versenytárgyalási eljárás során nem kötelezőek, ez csupán egy lehetőség.**
- **A lehetőség megvalósítása érdekében lobbizási tevékenységet kell folytatni az illetékes hatóság döntéshozói és a politikusok körében.**



#### A versenytárgyalási eljárások közzétételével kapcsolatos szociális előírások (példa):

##### Részlet a szerződéses specifikációkból:

A szolgáltatási szerződéssel kapcsolatos általános információk, Schwetzingen-Hockenheimi buszhálózat (Németország, Mannheim) – Dokumentum száma: 32487-2011; közzététel időpontja: 2011.01.29.

A tender elfogadása megfelel a 1370/2007/EK rendelet 5. cikke (3) bekezdésének ...

##### Szerződéses specifikációk

...

**8. A szolgáltatónak a munkavállalókkal kapcsolatban meg kell felelnie a 2001/23/EK irányelvnek, valamint az 1370/2007/EK rendeletben meghatározott szociális előírásoknak ...**

**Az előző szolgáltató munkavállalói jogainak védelme érdekében ... a kiválasztott szolgáltatót ezúton felszólítjuk arra, hogy biztosítsa az előző szolgáltató munkavállalóinak azokat a jogokat, amelyekre azok a 2001/23/EK irányelvnek megfelelően átirányítás esetén jogosultak lettek volna ...**

**A kiválasztott szolgáltatónak nyilatkoznia kell arra vonatkozóan, hogy átveszi az összes érintett munkavállalót ... és minimális előírásként teljes körűen betartja a jelen általános tájékoztatás közzétételének időpontjában érvényben lévő szociális előírásokat. ... A munka- és szociális feltételeket ld. a kollektív szerződés 38a, b, c, e, g, h és i mellékletében. ...**

## Átláthatóság

2009.12.03-a óta a tendereljárás kezdete és a kiírás, vagy a közvetlen odaítélésről szóló döntés előtt **egy évvel** minden tendereljárást és közvetlen odaítélést **közzé kell tenni az EU Hivatalos Lapjában (7. cikk)**. Az illetékes hatóságoknak közzé kell tenniük az alábbi információkat:

- milyen odaítélés mellett döntöttek,
- mikor kezdődik a versenytárgyalási eljárás,
- a tender terjedelmét (egy vagy több útvonal, vagy egy teljes helyi közlekedési rendszer), és
- amennyiben vannak, a szükséges szociális és minőségi előírásokat (ld. a fenti példát).



**A szakszervezetek a közzétételi kötelezettségnek köszönhetően megtudhatják, mi történik éppen, és mit tervez az adott önkormányzat.**



A tenderekkel kapcsolatos összes információ megtalálható az alábbi honlapon: TED - **Tenders Electronic Daily** (Napi Elektronikus Tenderinformáció). Bárki regisztrálhat a <http://ted.europa.eu/TED/> honlapon, és megtekintheti az összes tendereljárást minden országra vonatkozóan a „Közlekedés és a hozzá kapcsolódó szolgáltatások” témában.

A jobb felső sarokban itt is kiválasztható a nyelv.

Az 1. kép 676 közzétett tenderből mutat példát és részletet 2007.12.03-a és 2011.03.09-e között Lengyelországra vonatkozóan. Ha rákattintunk az interneten a dokumentum számára, további részleteket és adatokat találhatunk az adott tenderrel kapcsolatban.

### 1. KÉP: RÉSZLET A TED-BŐL (ANGOL VERZIÓ)

Search scope: Archives

Your selection:  
 Country:  PL  
 from:  Dec 3, 2007

CPV code:  60112000  60172000  60210000  63712100  
 to:  Mar 9, 2011

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

Document number	Description	Country	Publication date	Deadline
<input type="checkbox"/> 75558-2011	PL-Rybnik: public road transport services	PL	08-03-2011	05-04-2011
<input type="checkbox"/> 75049-2011	PL-Belchatów: public transport services by railways	PL	08-03-2011	
<input type="checkbox"/> 74815-2011	PL-Poznań: public transport services by railways	PL	08-03-2011	
<input type="checkbox"/> 70074-2011	PL-Łódź: public road transport services	PL	03-03-2011	
<input type="checkbox"/> 69930-2011	PL-Wrocław: public transport services by railways	PL	03-03-2011	
<input type="checkbox"/> 69899-2011	PL-Sokółka: public road transport services	PL	03-03-2011	
<input type="checkbox"/> 67385-2011	PL-Świerże Górne: public transport services by railways	PL	02-03-2011	31-03-2011
<input type="checkbox"/> 60619-2011	PL-Katowice: public road transport services	PL	23-02-2011	31-03-2011
<input type="checkbox"/> 60569-2011	PL-Katowice: public road transport services	PL	23-02-2011	31-03-2011
<input type="checkbox"/> 59944-2011	PL-Tarnów: public road transport services	PL	23-02-2011	
<input type="checkbox"/> 59228-2011	PL-Świerże Górne: public transport services by railways	PL	22-02-2011	31-03-2011
<input type="checkbox"/> 58824-2011	PL-Łódź: public road transport services	PL	18-02-2011	04-03-2011

A TED-en megtalálható továbbá az illetékes hatóságnak a PSO rendelet alkalmazására vonatkozó éves jelentését a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározottakkal összhangban. Azonban ...



#### Megjegyzés:

- A TED-en közzétett összes információ már eldöntött esetekről nyújt tájékoztatást, vagyis csak a múltra vonatkozó információkhoz juthatunk így hozzá, a jövőről semmit sem tudhatunk meg!
- A dolgok megváltoztatásához tervre van szükség (ld. a 3. megbeszélést).

## Átmeneti időszak

Utoljára, de nem utolsósorban: A PSO rendelet átmeneti időszaka 2019.12.03-án ér véget.

2019.12.03-ától a vasúti és közúti tömegközlekedésre vonatkozó összes szerződés-odaítélésnek a 8. cikk (2) bekezdése értelmében teljes mértékben meg kell felelnie a PSO rendelet 5. cikkének.

Az átmeneti időszak a „mindent eldöntő teszt”, amely megmutatja, hogy a személyszállítási közszolgáltatásoknak a korábbiakban eltérő szervezeti formáit lehet-e egyesíteni a tagállamokban, és ha igen, hogyan. A PSO rendelet egyértelműen kimondja, hogy a tagállamok „**intézkedéseket hoznak** az 5. cikknek való **fokozatos megfelelés érdekében.**”

Van ezen kívül még egy elem: az átmeneti időszakot az Európai Bizottság „az átmeneti időszak első felét követő hat hónapon belül” ellenőrzi (8. cikk (2)). A tagállamoknak jelentést kell készíteniük az Európai Bizottság részére a PSO rendelet végrehajtásáról.

Ennek következtében legkésőbb 2014-ben minden tagállamban nemzeti párbeszédet kell folytatni arról, hogy áll az odaítélési eljárások PSO rendeletnek megfelelő végrehajtása. Ebbe beletartozik a helyi tömegközlekedésre és a piaci szereplőkre gyakorolt hatás, valamint az, hogy a szociális és minőségi előírások hogyan kerültek vagy nem kerültek végrehajtásra.



### A megbeszélés végén meg kell válaszolni az alábbi kérdéseket:

- **Mik a PSO rendelet legfontosabb kérdései, és ezeket a kérdéseket jól értelmeztem?**
- **A PSO rendelet új az országom számára? Számomra mi volt új?**
- **Milyen kihívásokkal néz szembe a nemzeti városi közlekedési szektor az országomban? A PSO rendelet megválaszolja a privatizációval és a munkavállalók védelmével kapcsolatos kérdéseket?**
- **Milyen problémákat nem tudtunk megoldani?**
- **Szükség van-e még egy megbeszélésre az illetékes hatóság képviselőjével ezen kérdések és/vagy problémák megoldása érdekében?**
- **A PSO rendelet végrehajtásával kapcsolatban nekünk mint szakszervezetnek milyen problémáink vannak?**

## 4. 2. MEGBESZÉLÉS: ORSZÁGJELENTÉS - A NEMZETI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI STRUKTÚRA ÉS PIAC ISMERETÉBEN



### Háttéranyag:

Nézze meg az adott ország statisztikai hivatalának honlapját!

Nézze meg az adott ország közlekedési minisztériumának honlapját!

Nézze meg az adott ország összes 50.000-nél több lakossal rendelkező városában tevékenykedő vezető helyi tömegközlekedési szolgáltató honlapját!

Amennyiben vannak multinacionális szolgáltatók nemzeti szinten, nézze meg azok honlapját!

Amennyiben a helyi tömegközlekedési piacon vannak multinacionális szolgáltatók, nézze meg továbbá a Workers' Participation honlapot: <http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils!>

Az Európai Üzemi Tanács létrehozásáról vagy a közösségi szintű vállalkozások és vállalkozáscsoportok munkavállalóinak tájékoztatásáról és a velük folytatott konzultációt szolgáló eljárás kialakításáról szóló 2009/38/EK irányelv (Átdolgozás).

Minden egyéb, többek között olyan anyag, amely összehasonlítja a nemzeti eljárásokat pl. Bulgária és Románia vonatkozásában, megtalálható a Workers' Participation honlapon.



Italánosságban elmondható, hogy a szakszervezetek jól ismerik azt a szektort, amelyben aktívan működnek, szervezkednek, és amelyre vonatkozóan a kollektív szerződéseket megtárgyalják. Ez a sikeres szakszervezeti munka kiindulási feltétele és eredménye. Mindazonáltal kiderült számunkra, hogy különösen a helyi tömegközlekedési szektorban úgy tűnik, hogy a szakszervezetek egy-egy vállalathoz kötődnek, kicsik és diverzifikáltak, és a nemzeti helyi tömegközlekedési piac ismerete elsősorban a fővárosban és az ország nagyobb városaiban működő nagyobb szolgáltatókra koncentrál. Annak érdekében, hogy a nemzeti helyi tömegközlekedési piacot jobban megismerjük, jó lenne tartani egy megbeszélést, amelyen különböző vállalatoktól és városokból érkezett kollégák vennének részt (ebben az esetben az időtartam a megbeszélésre javasolt témák és adatok körétől függ).

Az alábbi útmutató javaslatokat ad ahhoz, hogyan lehet összegyűjteni az információkat az országjelentéshez:

### Útmutató a tömegközlekedés struktúrájáról és a tömegközlekedési piacról szóló országjelentés összeállításához

#### A helyi tömegközlekedési piac

- főbb szereplők: önkormányzati, magán- és multinacionális tulajdonban lévő szolgáltatók,
- a járművek és munkavállalók száma,
- a piaci szereplők struktúrája: nagy és/vagy kis és közepes, multinacionális szolgáltatók,
- utasok száma: nő/csökken,
- viteldíjak: drága/ olcsó,
- a privatizáció szerepe,
- ...
- a legfőbb problémák a következők: ...

**A helyi tömegközlekedés finanszírozása**

- Honnan származik a pénz: az utasoktól, az államtól és/vagy az önkormányzatoktól és/vagy a régiótól?
- A pénzügyi ellentételezés piaci volumenhez viszonyított aránya
- A városi tömegközlekedés kap-e támogatást nemzeti/regionális/helyi programokból, és kapcsolódik-e hozzá politikai irányelvek?
- ...
- A legfőbb problémák a következők: ...

**PSO rendelet**

- az 1370/2007/EK rendelet végrehajtásának folyamata: teljes körű a megfelelés?
- vonatkoznak-e további nemzeti törvények a szerződések odaítélésére?
- ...
- a legfőbb problémák a következők: ...

**Szakszervezeti struktúra**

- A szakszervezeti képviselő struktúrája, a szervezett szakszervezeti tagok aránya
- A nemzeti és/vagy vállalati szintű kollektív szerződések mit szabályoznak?
- A munkavállalók védelme és a szociális előírások: mik a problémák?
- ...
- A legfőbb problémák a következők: ...

Az alábbi oldalakon található egy példát az országjelentésre: a horvát országjelentés struktúrája, témái és adatai<sup>12</sup>. Elképzelhető, hogy más országjelentések néhány kérdésben másra koncentrálnak.

A HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉS SAJÁTÓSÁGAI	ORSZÁGJELENTÉS - HORVÁTORSZÁG
<b>általános sajátosságok</b>	A tömegközlekedési rendszer Horvátországban három alrendszerből áll (villamosból, buszból és vasútból), amelyek közül a villamos az összes tömegközlekedési eszközzel végrehajtott utazás 64%-át, a busz 32%-át, a vasút pedig 14%-át teszi ki.
<b>szolgáltatók száma</b>	44 (forrás: Eurostat)
<b>munkaerő száma</b>	2.391 (forrás: Eurostat)
<b>forgalom</b>	47,7 millió euró (forrás: Eurostat)
<b>fő szolgáltatók</b>	<p>A <b>városi tömegközlekedés</b> a városokban koncentrálódik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zágráb (busz és villamos)</li> <li>• Rijeka,</li> <li>• Split,</li> <li>• Dubrovnik,</li> <li>• Pula,</li> <li>• Eszék (busz és villamos), és</li> <li>• Zadar.</li> </ul> <p>Ezekben a városokban a városi közlekedési szolgáltatók önkormányzati tulajdonban vannak.</p> <p>A fent megnevezett városokon kívül a közúti közlekedést <b>15 magántulajdonban lévő regionális szolgáltató</b> szervezi. Néhányan közülük csődbe mentek, vagy az összeomlás szélén állnak.</p>

<sup>12</sup> Köszönet Katarina Mindumnak, a Horvátországi Vasúti Dolgozók Szakszervezete képviselőjének a segítségéért.



A HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉS SAJÁTOSÁGAI	ORSZÁGJELENTÉS - HORVÁTORSZÁG
<b>multinacionális szolgáltatók</b>	Egy multinacionális szolgáltató van (Eszéken a Panturist, amelynek 338 munkavállalója van), amely a francia Veolia Csoport leányvállalata, és amely regionális hálózatot üzemeltet Eszéken és környékén, és jegyrendszerét tekintve együttműködik az önkormányzati szolgáltatóval. Ez az egyetlen integrált jegyrendszer Horvátországban.
<b>utasok száma</b>	<p><b>Városi közlekedés:</b>                      Villamos: 168.057.000 (2000)                      192.940.000 (2009)                      Busz: 221.246.000 (2000)                      191.312.000 (2009)</p> <p>A városi tömegközlekedést igénybe vevő utasok mintegy 65%-át a zágrábi szolgáltató, a ZET szállítja.</p> <p><b>Regionális közlekedés:</b>                      Az utasok száma drasztikusan, 148.408.000-ról (1990) 58.493.000-ra (2009) csökkent.</p> <p>forrás: A Horvát Köztársaság 2010. évi statisztikai évkönyvének internetes verziója (SLJH2010.pdf)</p>
<b>járművek száma</b>	<p><b>Városi közlekedés:</b>                      Villamos: 443 (2000)                      415 (2009)                      Busz: 1.033 (2000)                      1.270 (2009)</p> <p><b>Regionális közlekedés:</b>                      hivatalos adatok nem állnak rendelkezésre</p> <p>A Veolia leányvállalata, a Panturist Eszéken 133 busszal rendelkezik.</p>
<b>koncessziók</b>	<p>A buszkoncessziók 5 évre szólnak, de közülük csak kb. 45-55% működik ténylegesen. Ez annak tudható be, hogy a szolgáltatók a koncessziókra úgy jelentkeznek, hogy 17:00 és 19:00 óra között 10-15 percenként közlekednek majd a járatok, a valóságban azonban csak 30 percenként járnak.</p>
<b>megtérülés</b>	<p>A díjak a (becsült) összes költségnek csupán kb. 20%-át fedezik.</p>
<b>leányvállalatok / ellentételezés a közszolgálati kötelezettségek teljesítéséért</b>	<p>A kormány fedezi minden szolgáltató számára a diákoknak adott díjkedvezményeket.</p> <p>Más ellentételezést, pl. üzemanyagra, speciális járművekre vagy a szolgáltatások minőségi előírásaira, stb. a szolgáltatók nem kapnak.</p> <p>Az önkormányzati tulajdonban lévő szolgáltatók veszteségét az önkormányzati holding fedezi (Zágrábban pl. a többi önkormányzati tulajdonban lévő vállalkozás, mint pl. a gázművek, a vízművek, a szemétszállítás, a lakásépítés vagy az áruterminál bevételéből).</p>

A HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉS SAJÁTOSÁGAI	ORSZÁGJELENTÉS - HORVÁTORSZÁG
<p><b>speciális sajátosságok</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horvátországban nincs közlekedési szövetség, minden közlekedési rendszernek vagy minden szolgáltatónak saját jegy- és árrendszere van, még a zágrábi szolgáltatónak, a ZET-nek is külön jegyrendszere van a busz-, és egy másik jegyrendszere a villamosrendszerére.</li> <li>• A viteldíjak magasak, különösen a regionális közlekedést illetően</li> <li>• Néhány régióban csak a diákoknak áll rendelkezésükre személyszállítási szolgáltatás, néhány régió pedig a helyi tömegközlekedési rendszer szempontjából 'fehér foltnak' számít.</li> <li>• A zágrábi régióban egy városi-elővárosi vasúti rendszer került bevezetésre. Az elmúlt két év során a városi vasúti közlekedést igénybe vevő utasok száma duplájára nőtt.</li> <li>• A legtöbb regionális közlekedésben tevékenykedő vállalat pénzügyi nehézségekkel küzd.</li> <li>• A „feketén üzemelő vonalak” a menetrendszerű járat előtt 5-10 perccel járnak.</li> <li>• Nincsenek, vagy nem megfelelőek a minőségi szempontok.</li> <li>• Viszonylag alacsonyak a bérek, az átlagosnál legalább 20%-kal alacsonyabbak.</li> <li>• A munkakörülmények nem megfelelőek, különösen a munkaidő tekintetében.</li> <li>• PSO rendelet: A szociális partnerek nem vesznek részt a harmonizációs folyamatban, és bár folyik nyomon követés a törvények, szabályrendeletek és nemzeti törvények kapcsán, végre azonban nem hajtják őket.</li> <li>• 14 helyi szakszervezet</li> <li>• Különösen nagy számúak a szakszervezetek, álszakszervezetek és olyan szövetségek, amelyek egyrészt nincsenek szakszervezetként nyilvántartva, másrészt nem végeznek szakszervezeti feladatokat, és van számos tagság nélküli szakszervezet is.</li> </ul>

Az országjelentéseknek köszönhetően a szakszervezeti és munkavállalói képviselők jobban fogják tudni elemezni a saját helyi tömegközlekedési piacukat. Segítségükkel elemezni lehet majd a saját erősségeket, gyengeségeket, lehetőségeket és fenyegetéseket (SWOT elemzés - ld. a 3. megbeszélést), ez pedig segíthet meghatározni különböző műveleti területeket a szakszervezeti tagokkal folytatandó hatékony párbeszéd lefolytatására.

Az országjelentést ki kell egészíteni a nemzeti odaítélési eljárásokról készült TED elemzéssel is (ld. az 1. megbeszélést).

Amennyiben az Ön országában működnek multinacionális vállalatok, össze kell gyűjteni az Európai Üzemi Tanács transznacionális vállalatoknál alkalmazott eszközével kapcsolatos ismereteket is. A vonatkozó multinacionális szolgáltatónál működik Európai Üzemi Tanács? Az országomnak van képviselői helye az Európai Üzemi Tanácsban? Amennyiben igen, van képviselőnk? Ki a szakszervezeti képviselőnk az Európai Üzemi Tanácsban?

Elképzelhető, hogy az országjelentés még 3 óra elteltével sem készül el, mert még számos részlet hiányzik. Ebben az esetben különböző feladatokkal lehet megbízni a csoport többi tagját, és egy következő megbeszélés során lehet majd befejezni az országjelentést.



.....

**A megbeszélés végén meg kell tudni válaszolni néhányat az alábbi kérdések közül:**

- **Jól átlátom az országom városi tömegközlekedési szektorának struktúráját?**
  - **Mi a helyi tömegközlekedési rendszer három legfontosabb sajátossága?**
  - **Tudok valamit a PSO rendelet végrehajtási szintjéről? Mik a problémák?**
  - **Vannak egyéb releváns sajátosságok?**
  - **A szakszervezetek részt vesznek az odaítélési folyamatban, és ha igen, hogyan?**
- .....

## 5. 3. MEGBESZÉLÉS: ÚTITERŰ A SZOCIÁLIS KONVOJ SZÁMÁRA



### Háttéranyag:

Az 1. és 2. megbeszélés összes anyaga és eredménye.



3. megbeszélés más, mint az előző kettő. Az 1. megbeszélés az új **PSO rendelettel kapcsolatos információkra** és a szakszervezetek kihívásaira és esélyeire helyeződött a hangsúlyt. A második megbeszélés az Ön országának **nemzeti helyi tömegközlekedési piacára**, annak struktúrájára, szervezetére, a terület szereplőire és a tömegközlekedési szerződések odaítélési eljárásaira **vonatkozó információkra** koncentrált. A két megbeszélés legtöbb résztvevője így már több információval rendelkezik, és jobban érti a helyi tömegközlekedési piac problémáit.

### Proaktív megközelítés és új szereplők

Az előző megbeszélések felvázolták az Ön önkormányzata vagy régiója jövőbeli fejlődésével kapcsolatos elképzeléseket, például hogy a helyi tömegközlekedési vállalatánál lesz-e versenytárgyalási eljárás. Ön megtudta továbbá, hogy új szereplők jelentek meg a piacon: ezek a multinacionális vállalatok, amelyek komoly versenytársai az önkormányzat tömegközlekedési szolgáltatójának. Ön ezen kívül megtudta azt is, hogy az önkormányzata és a helyi politikusai döntenek az odaítélési eljárásról: a közszolgáltatási szerződés önkormányzata tulajdonában lévő szolgáltatónak történő közvetlen odaítéléséről vagy a versenyeljárásról.

Ebben a helyzetben a szakszervezeteknek perspektívát és stratégiát kell váltaniuk. A szokásos vállalati szintű, a munkáltatókkal és képviselőikkel a bérekről és munkakörülményekről folytatott kollektív szerződési tárgyalások előtt „tárgyalni” kell a politikusokkal és a hatóságokkal.

#### Előfeltétel

Mivel az illetékes hatóság köteles a közszolgáltatási szerződéseket a tömegközlekedési szolgáltatónak odaítélni, a szakszervezeteknek stratégiát kell változtatniuk: a legfontosabb pillanat az, amikor megszületik **az odaítélési eljárással és/vagy a tender specifikációk tartalmával kapcsolatos döntés**. Vannak más tárgyalópartnerek is: az illetékes önkormányzat képviselői és a politikusok. Ez a **proaktív megközelítés** egyrészt a közzétételi szabályoknak, másrészt pedig az odaítélési folyamat új szereplője, az illetékes önkormányzat szerepének következménye (ld. az 1. megbeszélést). Ennek ismeretében a **3. megbeszélés célja elsősorban a szakszervezeti politika stratégiájának kialakítása az odaítélési eljárással összefüggésben**. Ha a kampányt azt követően kezdik el, hogy látták az önkormányzatuk által a TED-ben közzétett odaítélési eljárást, már elvesztek egy nagyon fontos lehetőséget arra, hogy befolyásolni tudják a közösségükben dolgozó tömegközlekedési munkavállalókra a jövőben vonatkozó feltételeket.

Ennek a PSO rendelet következményeképpen kialakult előfeltételnek az ismeretében elkezdhetik a 3. megbeszélést.

A 3. megbeszélés központi kérdése a következő:

**Hogyan tudunk szakszervezeti stratégiát kialakítani a munkavállalók védelme érdekében, és hogyan tudjuk az odaítélési eljárás során javítani a szociális és minőségi előírásokat?**

A szakszervezeti stratégia kidolgozása érdekében az alábbi három témával kapcsolatos más fontos kérdéseket is meg kell vitatni. Ezeknek a kérdéseknek köszönhetően a megbeszélés struktúrája a következő lesz:

- Mik az erősségeink, gyengeségeink, fenyegetéseink és lehetőségeink?
- Mik az érveink a szolgáltató megváltozása ellen helyi tömegközlekedési szolgáltató részére történő közvetlen odaítélés esetén, versenytárgyalási eljárásnál pedig milyen érvekkel támasszuk alá, hogy az eljárásban résztvevő bármely versenytárs vállalatra szociális előírások legyenek kötelezően meghatározva?
- Milyen útitervre van szükség?



**Oktatáshoz kapcsolódó észrevételek:**

**Ezt a megbeszélést plénum formájában vagy különböző munkacsoportokkal, vagy a kettő kombinációjával is szervezhetik, a résztvevők számától függően. Amennyiben a résztvevők száma több, mint 20, 2 vagy 3 csoportra oszthatják őket, azonban minden csoportnak ugyanazokkal a kérdésekkel kell foglalkoznia.**

**Az összes csoportnak az összes lépést meg kell beszélnie egymás után: 1. lépés, 2. lépés, 3. lépés, majd 4. lépés.**

## 1. lépés: A SWOT elemzés

A SWOT mozaikszó az alábbi szavak angol kezdőbetűiből áll össze: erősségek, gyengeségek, fenyegetések és lehetőségek. A mi esetünkben a módszer kizárólag egy célt szolgál: hogy az előző, 1. és 2. megbeszélés eredményét egy adott struktúrába foglalják.

Ehhez a sorrendhez az alábbiak használhatók fel:

- Az 1. megbeszélés során felmerült kérdésekre adott válaszok:
  - Mik a PSO rendelet legfontosabb kérdései?
  - A PSO rendelet választ ad a privatizációval és a munkavállalók védelmével kapcsolatos kérdésekre?
  - A PSO rendelet végrehajtása révén nekünk mint szakszervezetnek milyen problémákkal kell szembenéznünk?
  - Szükség van-e még egy megbeszélésre az illetékes hatóság képviselőjével ezen kérdések tisztázása érdekében?
- A tömegközlekedés struktúrájáról és a tömegközlekedési piacról szóló országjelentés és a TED elemzés (ld. a 2. megbeszélést),  
 valamint
- a 2. megbeszélés során felmerült kérdésekre adott válaszok:
  - Mi a helyi tömegközlekedési rendszer három legfontosabb sajátossága az Ön országában?
  - A helyi helyzetet megvizsgálva mi a három legfontosabb sajátosság?
  - A szakszervezetek részt vesznek az odaítélési folyamatban, és ha igen, hogyan?

Ezzel az anyaggal, valamint a két megbeszélés tapasztalatával meg tudják határozni az összes sajátosságot, esélyt, problémát, elképzelést, stb. a belső és külső tényezőkkel kapcsolatban (ld. az alábbi javaslatot).

**Belső tényezők:**

- **Erősségek:** a szakszervezet előnyös sajátosságai, mint pl. a nagy taglétszám;útiterv a közvetlen odaitéléshez; hogy kötelező szociális előírásként kollektív szerződést határoznak meg a versenytárgyalási eljárás során, stb.
- **Gyengeségek:** olyan sajátosságok, amelyek miatt másokhoz képest hátrányba kerül a szakszervezet, mint pl. az alacsony taglétszám; hiányos ismeretek, stb.

**Külső tényezők:**

- **Lehetőségek:** külső tényezők, amelyek segíthetnek a szakszervezeteknek, mint pl. a politikai támogatás, a helyi tömegközlekedést fejlesztő rendszer, stb.
- **Fenyegetések:** külső tényezők, amelyek gondot okozhatnak a szakszervezet számára, mint pl. a támogatások csökkentése, az, hogy a helyi tömegközlekedés nem szerepel az illetékes hatóság napirendjén, a politikai támogatás hiánya, stb.

**2. ÁBRA: HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ SWOT-ANALÍZIS PÉLDA**

Hasznos	Káros
<ul style="list-style-type: none"> <li>• magas szakszervezeti taglétszám</li> <li>• PSO (közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos) rendelkezésekre vonatkozó szemináriumok</li> <li>• Szakszervezeti kampány a helyi közösségért</li> <li>• térkép a közvetlen biztonságért</li> <li>• tenderezés esetén kollektív szerződésben meghatározott társadalmi standardok</li> <li>• ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alacsony szakszervezeti taglétszám</li> <li>• kollégák támogatásának hiánya</li> <li>• PSO (közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos) rendelkezések ismeretének hiánya</li> <li>• ...</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• helyi tömegközlekedés a kompetens hatóság napirendjén szerepel</li> <li>• finanszírozás átlátható és biztonságos</li> <li>• az utasok számának növekedése</li> <li>• politikai támogatottság</li> <li>• ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• támogatások csökkentése,</li> <li>• helyi tömegközlekedés nem szerepel a kompetens hatóság napirendjén</li> <li>• politikai támogatottság hiánya</li> <li>• nincs egységesített árrendszer</li> <li>• a városi üzemeltetőt privatizálják</li> <li>• ...</li> </ul>



**Megjegyzés:**

**A SWOT táblázatban nincs elég hely az összes részlet felsorolására - pl. ha az eredmény a „kollektív szerződés a szociális előírásokhoz versenytárgyalási eljárás esetén” pozitív belső tényező, meg kell, hogy legyen Önöknek a kollektív szerződés összes részlete, vagy legalább a legfontosabb pontjai!**



**Oktatáshoz kapcsolódó észrevételek:**

**Minden munkacsoport bemutatja az eredményeit egy plénumon, ahol is az egyes munkacsoportok eredményeit egy a 2. képhez hasonló táblázatba lehet foglalni.**

**Amennyiben szeretnék, az összes tételről készíthetnek prioritás listát.**

## 2. lépés: A PSO rendelet elvben történő alkalmazásának előnyei

Az illetékes önkormányzat képviselőivel folytatandó megbeszélésekre való felkészülésképpen a 3. megbeszélés következő lépése az, hogy megtanuljanak érvelni a PSO rendelet mellett.

Ennek érdekében készítsenek egy listát az önkormányzat számára, amelyben a **közvetlen odaítélést** és a **versenytárgyalási eljárást** támogató érvek szerepelnek. A lista a következőképpen nézhet ki:

Az illetékes hatóság

- odaítélheti a tömegközlekedési szolgáltatási szerződéseket a saját (önkormányzati) vállalatának;
- szabadon választhatja a közvetlen odaítélési eljárást;
- közvetlenül odaítélheti a személyszállítási szolgáltatási szerződéseket kis- és közepes vállalkozásoknak,
- közvetlenül odaítélhet közbeszerzési szolgáltatási szerződéseket a vasúti közlekedés számára a városi, elővárosi és regionális közlekedés vonatkozásában;
- választhat olyan versenytárgyalási eljárást, amely megfelel a helyi közlekedési rendszer speciális helyzetének;
- a szolgáltató megváltozásakor rendelkezhet a munkavállalók védelméről, valamint meghatározhatja a szociális és minőségi előírásokat.

Ezáltal az illetékes hatóság

- átlátható és egységes szabályokat kap a pénzügyi folyamatok leírására a személyszállítási szolgáltatásoknak nyújtott támogatásokkal és ellentételezésekkel kapcsolatban;
- spórolhat a tranzakciós és adminisztratív költségekkel, amikor él a rendelet által biztosított közvetlen odaítélési lehetőségekkel;
- közvetlenül ellenőrizheti a helyi tömegközlekedési rendszerét, és hatékonyan érvényesítheti a helyi politikai akaratot.

Az anyaghoz ld. az 1. megbeszélésre vonatkozó javaslatokat.

## 3. lépés: Menetrend és szereplők



**Oktatáshoz kapcsolódó észrevétel**

**Ehhez a lépéshez 2 csoportra lehet osztani a plénumot: közülük az egyik kidolgozza a menetrend első tervezetét, míg a másik összeállítja az összes szereplő listáját azzal kapcsolatban, hogy kivel kell felvenni a kapcsolatot a helyi tömegközlekedéshez kapcsolódó odaítélési eljárások ügyében.**

## Menetrend

A menetrend összeállítása előtt ellenőrizték a fontos dátumokat, mint pl.

- azt az időpontot, amikor az országuk országjelentését el kell küldeni az Európai Bizottságnak a PSO rendelet végrehajtása során tapasztalt előrehaladás kiértékelése érdekében (nemzeti előrehaladási jelentés)
- a helyi tömegközlekedési szolgáltató(k) jelenlegi koncessziójának (koncesszióinak) / szerződésének (szerződéseinek) határidejét
- azt az időpontot, amikor az illetékes önkormányzat dönt az odaítélési eljárásról
- azt az időpontot, amikor a szakszervezeti koncepció tervezetének el kell készülnie
- azt az időpontot, amikor a szakszervezeti koncepciót megvitatják az illetékes önkormányzattal / lehetőség szerint a helyi szolgáltatóval
- azt az időpontot, amikor ...

## Szereplők

Állítsanak össze egy listát a vonatkozó helyi és regionális testületekről és személyekről, akik részt vettek a helyi tömegközlekedéssel kapcsolatos döntésekben, annak szervezésében, stb.

- szakszervezet
- helyi szolgáltató(k)
- illetékes önkormányzat
- utasszövetségek
- környezetvédő csoportok
- politikai pártok
- további támogatók, mint pl. az egyesült királyságbeli „Campaign for Better Transport” (Kampány a Jobb Közlekedésért)(<http://www.bettertransport.org.uk>), vagy a horvát “Savez za Željeznicu” (Vasutat támogatók Horvát Szövetsége)(<http://www.szz.hr>) ...

Az 1-3. lépés határozza meg a 3. megbeszélés első részét. Az első rész célja, hogy

- felfrissítsék az összes, az előző megbeszélések során összegyűjtött információt, és
- hogy ezekre koncentrálnak.



### Az első rész eredményeképpen elkészülnek a következők:

- **a SWOT elemzés elemei**
- **az illetékes önkormányzat képviselőivel folytatott megbeszéléshez szükséges érvek**
- **az Önök által szervezendő következő eljárásban érintett személyek listája, és**
- **a menetrend vázlata.**

Mostanra kidolgozták az összes vonatkozó részt a szakszervezeti stratégia létrehozásához - a 4. lépésben egyesítik az előző megbeszélések összes eredményét egy terv, útiterv összeállítására érdekében.



## 4. lépés: Útiterv a szakszervezeti intézkedések számára



**Oktatáshoz kapcsolódó észrevételek:**

Ehhez a lépéshez állítsanak össze 5-7 résztvevőből álló munkacsoportokat! Ezeknek egyetlen feladatuk lesz: egy útiterv kidolgozása. Ennek az útitervnek három ellenőrző pontja kell, hogy legyen: egy nemzeti, egy szociális és egy intézkedési ellenőrző pont, amint az az alábbi képen is látható.

A munkacsoportoknak maximum 45-60 percig kell együtt dolgozniuk a megbeszélések előrehaladásától függően. A munkacsoportok után azonban egy kb. 60 perces plenáris megbeszélést kell tartani a csoportok vagy résztvevők számától függően. A plénumon meg kell beszélniük az útitervre vonatkozó különböző javaslatokat, a megbeszélés eredményeképpen pedig egy a szociális konvoj számára készült útitervre vonatkozó közös javaslatnak kell születnie.

### 3. KÉP: ÚTITERV A SZOCIÁLIS KONVOJ SZÁMÁRA

#### A TÁRSADALMI KONVOJHOZ VEZETŐ ÚT



Ennek az „ÚTITERVNEK” az egyetlen célja a csoportmunka ösztönzése. Ez csupán egy javaslat, mint pl. az alábbi, szakszervezeti képviselők számára készült ellenőrzőlista. Ön ismeri legjobban országa vagy közössége helyzetét - a szakszervezeti stratégiát az adott helyi / országos helyzetnek megfelelően kell alakítani.

## Ellenőrzőlista a szakszervezeti képviselők számára

A helyi tömegközlekedés számára javasolt tisztességes és szociális szempontból felelősségteljes verseny érdekében javasolt intézkedési terv támogatásaképpen az egyes tagállamok helyi és regionális szakszervezeti képviselői eljárhatnak az alábbi ellenőrzőlista rendszernek megfelelően.

Ne felejtsek el azonban, hogy ez az ellenőrzőlista országonként különböző, mert minden ország a saját módján kezeli az ipari kapcsolatokat! Tartsák tehát szem előtt az ipari kapcsolatokra vonatkozó nemzeti ipari jogszabályokat és nemzeti törvénykezést!

Az alábbi ellenőrzőlista célja, hogy segítse egy szélesebb körű szakszervezeti tevékenység folyamatának kialakítását a tömegközlekedési dolgozók érdekeinek érvényesítése és megvalósítása érdekében.

### I. Előkészítő munka

- Ne felejtsek el a nemzeti ipari kapcsolatokra vonatkozó jogszabályokat és az ipari kapcsolatokra vonatkozó nemzeti törvénykezést!
- Készítsenek listát a PSO rendeletet kiegészítő összes nemzeti jogi kapcsolatról!
- Figyeljenek a speciális kivételekre, pl. arra a tényre, hogy jelenleg csupán a 2004/17/EK és 2004/18/EK irányelvet alkalmazzák a személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó hatályos közbeszerzési törvény területén! Ebben az esetben alapvetően fontos megvizsgálni, hogy milyen korlátozások akadályozzák ezen általános beszerzési szabályoknak az alkalmazását.
- Készítsenek áttekintést a személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó meglévő szolgáltatási szerződések és/vagy koncessziók lejáratú időpontjáról! Ezen időpontok közül számos az interneten is hozzáférhető.
- Határozzák meg az illetékes önkormányzatokat vagy regionális hatóságokat!
- Határozzák meg a kapcsolattartókat az illetékes ügyfél testületeknél!
- Hozzanak döntést arról, hogy kell-e készíteni intézkedési tervet!
- Határozzák meg a munka megosztását az önkéntesek és a teljes munkaidőben dolgozó szakszervezeti képviselők között!
- Készítsenek egy előzetes ütemtervet!
- ...

### II. Az intézkedési terv átfutási ideje

**Az odaítélési eljárások gyakran meghosszabbított átfutási ideje azt jelenti, hogy az intézkedési terv esetén is hosszú átfutási időre van szükség.** Ez az idő minimum:

- két év egy belső szolgáltató részére történő közvetlen odaítélésnél
- másfél év további közvetlen odaítélési típusoknál
- két év az 5. cikk (3) bekezdésének megfelelő szerződés-odaítélési eljárásoknál
- hat hónap korábban felhasznált verseny alapú, az 5. cikk (1) bekezdésnek megfelelő odaítélések alkalmazásakor

Megjegyzés: A felsorolt átfutási idők országonként jelentősen eltérhetnek.

### III. Az intézkedési tervre vonatkozó, a folyamathoz kapcsolódó tevékenységek

- Értékeljék a menetrendeket/ütemtervet!
- Határozzák meg, milyen odaítélési módot keressenek és kövessenek az intézkedési tervet illetően!
  - Közvetlen odaítélés belső szolgáltatóknak
  - Közvetlen odaítélés kis és közepes szolgáltatóknak

- **Közvetlen odaítélés vasúti szolgáltatást nyújtó vállalatnak**
  - **Szerződés-odaítélés**
  - **Szerződés-odaítélési eljárás**
- Határozzák meg a szereplőket: az illetékes önkormányzatok vagy regionális hatóságok képviselői, valamint a helyi és regionális politikusok, akik együttesen határozzák meg és döntenek a helyi közlekedéspolitikáról és annak szervezetről a politikai testületeken belül
  - Döntsék el, ki támogathatja az intézkedést: politikusok, állampolgári csoportok, utas- és fogyasztói szövetségek, ...
  - Vizsgálják meg a piaci szereplők számát, és szükség esetén azok regionális megoszlását!
  - Szükség esetén határozzák meg, ki az 5-8 legfontosabb piaci résztvevő!
  - Készítsenek áttekintést a meglévő ipari biztonsági jogokra vonatkozó nemzeti jogszabályokról!
  - A fent leírt megbeszélésekhez hasonlóan vonják be a szakszervezeti tagokat!
  - Írják össze a PSO rendelet alkalmazása mellett szóló érveket!
  - Ki segíthet (a szakszervezetek, a szakszervezeti munkavállalói képviselők, szövetségek, állampolgári csoportok, politikusok, szakértők, ...)?
  - Delegálják a feladatokat!
  - Határozzák meg a felelősöket és a lehetséges együttműködési partnereket!
  - Módosítsák az ütemtervet!
  - Figyeljék meg az intézkedésben résztvevők viselkedését!
  - Készítsenek jegyzőkönyvet!
  - Beszéljenek a politikai pártok képviselőivel!
  - Beszéljenek a helyi és regionális közigazgatással!
  - Beszéljenek a többi szakszervezettel!
  - Beszéljenek az előző szolgáltatóval!
  - Beszéljenek az utas és fogyasztói csoportokkal, és más helyi akciócsoportokkal!
  - Hívjanak össze szakszervezeti gyűléseket!
  - Fontolják meg a PR munkát (információs standok, szórólapok, nyilvános párbeszéd, ...)!
  - Jegyezzék fel a köztes lépéseket és eredményeket!
  - Szükség esetén folytassanak nemzeti kampányokat a szakszervezeteken belül!
  - ...

#### **IV. Intézkedési terv: Tisztességes és szociális szempontból felelősségteljes verseny a helyi tömegközlekedésben**

- Szükség esetén állítsanak össze olyan érveket, amelyek bemutatják, miért jobb a közvetlen odaítélés, mint a nyilvános verseny!
- Soroljanak fel példákat a közvetlen odaítélésre!
- Szükség esetén állítsanak össze több szempontot arra vonatkozóan, hogy miért érdemes megfontolni a szolgáltatás önkormányzat hatáskörbe való visszavételét!
- Soroljanak fel példákat az önkormányzat hatáskörébe való visszavételre (önkormányzati/regionális tulajdonba való visszavételre)!
- Gondolják végig a társadalmi-gazdasági kötelezettségek jelentőségét annak fényében, hogy egyre nagyobb szükség van a nagy forgalmú területeken a fenntartható mobilitás elősegítésére!
- Készítsenek nyilvántartást a szolgáltatás minőségi előírásaira, pl. a járművek és vonalak minőségi előírásaira vonatkozó küszöbszámokról!
- Bizonyítsák be, milyen hatással vannak a minőségi előírások a személyszállítási szolgáltatások minőségére és az érintett munkavállalók szakképzettségére, esetlegesen konkrét minőségi előírás példák munkavállalók számára történő felhasználásával (vezetés, karbantartás, szolgáltatás és általános adminisztráció)! Javaslat: képzési és minősítési rendszerek.

- Soroljanak fel példákat a minőségi szabványokra!
- Határozzanak meg a szociális előírások számára küszöbszámokat és/vagy definíciót a munkavállalók védelme érdekében, különösen a meglévő kollektív szerződések folyamatos érvényességének a szolgáltatás helyén történő biztosításával, a munkahelyek védelmével, a foglalkoztatási szerződések védelmével a szolgáltató megváltozásakor az átmeneti időszakban, a kollektív szerződések versenyének megfontolásával, az eljárásra vonatkozó javaslatokkal, a kollektív szerződések (bérmegállapodások) védelmével és/vagy alkalmazási kötelezettségével, a munkavállalói részvétel jogainak védelmével, stb. ...!
- Soroljanak fel példákat a különböző országok szociális előírásaira vonatkozóan!
- Állítsanak össze érveket, amelyekkel ellenzik a korábbi odaítélési eljárások további alkalmazását!
- Hasonlítsák össze és/vagy készítsenek egy áttekintést, amely bemutatja a PSO rendelet előnyeit a korábbi odaítélési gyakorlatokhoz képest a társadalmi-gazdasági közlekedési szolgáltatások terén!
- Konkretizálják az intézkedési tervet, beleértve a PR munkát is!
- Tegyék az intézkedési tervet a kollektív szerződésről folytatott tárgyalások/kampány részévé!
- ...

Visszatérve **Editára** és **Jonas**-ra, amikor egy helyi szakszervezeti megbeszélésen gondolkodtak: a megbeszélés elején elhangzott egy rövid beszámoló a PSO rendelet hatásairól folytatott szemináriumról, végül pedig javaslatot tettek a tárgyban 3 megbeszélés szervezésére.

Az útmutató elolvasását követően legtöbben azt mondanák, hogy túl sok ez a téma három helyi szakszervezeti megbeszélésre. Igazuk van: a helyi tömegközlekedés terén alkalmazott odaítélés módjára vonatkozó összes információ, probléma és kérdés túl sok téma három szakszervezeti megbeszélésre, amelyek mindegyike három órás időtartamú. Egy szakszervezeti stratégiát nem lehet három óra alatt kidolgozni. Ennek következtében ez az útmutató inkább olyan, mint egy 'csokor virág' - mindenki választhat neki tetsző virágot. A szakszervezetek szervezeti fejlődése, valamint ennek eredménye, a szakszervezeti stratégia csak akkor működhet, ha „Az út a jutalom.”

Úgy vélem, hogy **Edita** és **Jonas** a három megbeszélést ebben a szellemben tervezte.

## Referenciák

COM(2001) 370 végleges: Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönten (FEHÉR KÖNYV), Brüsszel, 2001

COM(2011) 144 végleges: Fehér könyv

A Bizottság értelmező közleménye a közösségi jog alá eső koncessziókról, EU Hivatalos Lap C 121, 2000. április 29.

Eurostat (Ed.): A „Panorama of Transport” 2009. évi kiadása, Luxemburg, 2009

Eurostat: Helyi tömegközlekedési tevékenységekhez kapcsolódó statisztikák a <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/> honlapról; az adatok az SBS-ből és a t\_tran\_hv-tables táblázatból származnak, és 2011.03.13-án lettek letöltve

Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete ( 2007. október 23. ) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

# MELLÉKLET

## (KIZÁRÓLAG ANGOL NYELVEN)

- A különböző európai uniós tagállamok és tagjelölt országok városi tömegközlekedési rendszereiről készült országjelentések
- A városi tömegközlekedés terén aktívan tevékenykedő multinacionális vállalatok áttekintése
- Európai Üzemi Tanácsok



# ANNEXES

## 1. National reports on Local Public Transport

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

### **Local Public Transport in Britain and Northern Ireland**

By Martin Mayer, UNITE The Union

#### **Structure of the national urban public transport system**

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

**Trade union representation in urban public transport & collective agreements**

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

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

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

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

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

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

**Key bargaining issues currently are:**

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



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

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

**Key characteristics:**

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

**Legal framework: implementation of the PSO regulation**

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

## Local Public Transport in Bulgaria

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

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

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

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

#### Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

## Local Public Transport in Czech Republic

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

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

## Local Public Transport in Croatia

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

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

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

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

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

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

#### Key characteristics:

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

### Financing of the public transport system

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

#### Key characteristics:

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

**Tram and bus transport**

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

**Key characteristics:**

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

**Urban public transport in France**

by Alain Sutour, CGT Transport

**Introduction**

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

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

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

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

### 1.2. Work force

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

### 1.3. Social frame

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

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

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

## 2. Urban public transports' organisation

### 2.1. Urban transport authorities

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

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

## 2.2. Financing urban transports

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

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

## 2.3. Market structure

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

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

## 3. The result of a liberalization

### 3.1 An oligopoly

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

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

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

### 3.2. Main companies

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

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

### 3.3. National public companies

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

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

## 4. Arguments and facts

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

### 4.1. Cartelization

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

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

### 4.2. Return to public hands

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

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

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



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

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

## Local Public Transport in Hungary

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

**Financing of the public transport system**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

## Local Public Transport in Latvia

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

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

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

#### Key characteristics:

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

Important:

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

**Key characteristics:**

Challenges with employers:

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

## Local Public Transport in Lithuania

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

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

**Key characteristics:**

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

### Financing of the public transport system

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

## Local Public Transport in Malta

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

## Local Public Transport in Romania

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

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

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

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

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

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

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

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

According with the used vehicles by category, we have:

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

#### **Key characteristics:**

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

#### **Financing of the public transport system**

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

**Key characteristics:**

- Adapting the PSO Regulation in national law

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

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

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

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

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

Unfortunately this strike was not supported by other unions in R.A.T.B., who became 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 by their own cars.

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

**Key characteristics:**

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

**Key characteristics:**

- Private greed before public need

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

### ARRIVA (2011)

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

### EGGED (2009)

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

### KEOLIS (2010)

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

### NOBINA (2011)

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

### VEOLIA TRANSDEV (2011)

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

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

### First Group (2011)

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

### MTR (2010)

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

### Stagecoach (2011)

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

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

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

### 3. European Works Councils (EWC)

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

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

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

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

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

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

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

#### Information means...

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

#### Consultation means...

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

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

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

#### Importance of EWCs

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



### How to establish a new EWC

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

### The role of the ETF...

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

### Examples for EWC in public transport

#### ARRIVA EWC

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

#### Kéolis EWC

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

#### EWC Véolia Environnement

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

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

**More information: Workers' participation website**

<http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils>

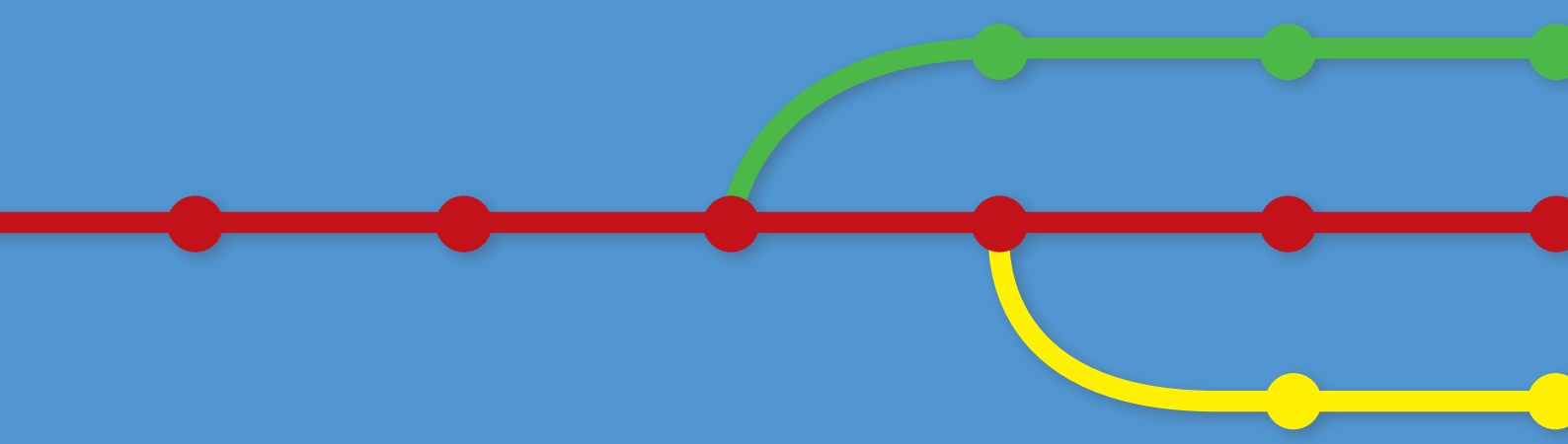
#### 4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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





**ETF** (European Transport Workers' Federation)

Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11

B-1000 BRUSSELS

Tel: +32.2.285 46 60

Fax: +32.2.280 08 17

e-mail: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)

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



**EUROPEAN TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION**